UNIVERSIDAD NACIONAL DE SAN CRISTÓBAL DE HUAMANGA

FACULTAD DE CIENCIAS SOCIALES

ESCUELA PROFESIONAL DE ANTROPOLOGÍA SOCIAL

TESIS:

“Una mirada antropológica del servicio de transporte público urbano de Ayacucho, 2024 - 2025”

Para optar el título profesional de:

LICENCIADO EN ANTROPOLOGÍA SOCIAL

PRESENTADO POR:
Bach. Armando SULCA VILLANUEVA

ASESOR:
Mg. Mariano ARONÉS PALOMINO

AYACUCHO - PERÚ

2025

A la memoria de mi abuela, Serafina Palomino Meneses.
A mi madre querida, Esperanza Villanueva Palomino,
cuyo esfuerzo silencioso y amor incondicional sostuvieron
mis pasos cuando más lo necesité.

AGRADECIMIENTOS

A mi *alma mater*, la Universidad Nacional de San Cristóbal de Huamanga (UNSCH), por acogerme durante cinco años en sus aulas y ser el pilar en mi formación académica y personal. Gracias a su enseñanza pude fortalecer mis conocimientos y adquirir herramientas valiosas para cultivar una mirada reflexiva que hoy me permiten desenvolverme con responsabilidad, compromiso y conciencia social al servicio de la sociedad.

A mis docentes de la Escuela Profesional de Antropología Social, por contribuir significativamente a fortalecer mis capacidades durante el proceso de formación profesional como antropólogo.

En especial, mi agradecimiento fraterno al Antropólogo y maestro Mariano Aronés, por su valioso tiempo, paciencia y dedicación. Sus orientaciones, siempre acertadas y enriquecedoras, fueron fundamentales en el desarrollo teórico y metodológico de esta tesis. Hizo despertar en mí ese interés apasionado por ingresar al mundo de los antropólogos a través de la etnografía, terreno al que pocos se atreven a ingresar a "vivirlo allí", "ser uno más", como él lo afirma. Su acompañamiento en este viaje de aprendizaje y desaprendizaje fue también de un verdadero amigo. Su capacidad para cuestionar, explicar, guiar y motivar me permitió desenvolverme como un antropólogo junior para superar dificultades y consolidar mi trabajo etnográfico. Asimismo, su comprensión y cercanía fueron pilares esenciales para generar confianza y seguridad, acompañándome no solo en mi desarrollo académico, sino también en mi crecimiento personal.

A todos los socios, conductores y cobradores que contribuyeron directa o indirectamente a este trabajo, expreso mi más profundo agradecimiento, por su generosidad, tiempo y dedicación. De día o de noche, entre semana o durante los fines de semana, en actividades formales e informales, siempre estuvieron dispuestos a compartir conmigo sus experiencias cotidianas. Sin su valioso aporte, esta investigación no hubiera sido posible.

De manera especial, a Ube Bedriñana Manyavilca, gerente de la empresa transportes Virgen del Carmen S. R. L., a la cobradora Nely Rúa Aldunate y Jesús Rimachi Loayza, por su comprensión, amabilidad y por abrirme las puertas de la empresa. Gracias a su confianza, pude acercarme al mundo que habitan y conocer

de cerca sus dificultades, luchas, amenazas, competencias diarias y muchas otras vivencias que marcaron mi trabajo de campo. Por supuesto, valoro profundamente los momentos gratos e inolvidables compartidos, que hicieron de esta experiencia algo mucho más significativo que una investigación académica, enmarcando amistades que perdurarán en el tiempo.

RESUMEN

El estudio aborda el mundo cotidiano del transporte público urbano de pasajeros en Ayacucho, bajo el titulado *una mirada antropológica al servicio del transporte público urbano en Ayacucho, 2024-2025*. Mis objetivos en la presente tesis fueron: a) explicar la organización del transporte público urbano en la ciudad de Ayacucho; b) identificar y analizar los problemas que enfrentan conductores, cobradores y usuarios, así como las estrategias que emplean para resolverlos en su labor diaria; y c) proponer una interpretación antropológica del servicio de transporte público urbano en dicha ciudad.

En coherencia con estos objetivos, me adentré en la actividad cotidiana de los actores del transporte público urbano con el fin de comprender, desde una perspectiva antropológica, las dinámicas, tensiones y significados que se construyen en este espacio laboral. Para ello, recurrí metodológicamente al trabajo etnográfico, desarrollado durante más de ocho meses (de noviembre de 2024 a junio de 2025), combinando la observación participante, entrevistas, conversaciones formales e informales y la aplicación de encuestas.

Los resultados de la investigación muestran, en primer lugar, la organización del sistema de transporte urbano en Ayacucho, con énfasis en su dimensión institucional. En segundo lugar, evidencia los problemas que enfrentan cotidianamente los actores del transporte —principalmente conductores y cobradores, así como propietarios, empresarios y el rol de los funcionarios del Estado—, destacando su carácter estructural, social, económico y de infraestructura urbana. Estas condiciones generan tensiones y altos niveles de estrés, afectando la salud física y emocional de los trabajadores como en la insatisfacción de los usuarios con la calidad del servicio del transporte público urbano. En conjunto, estos hallazgos permiten proponer una interpretación antropológica del mundo del transporte urbano de pasajeros.

Palabras claves: sociedad, cultura, ciudad, transporte público, cotidianidad

ABSTRACT

This study examines the everyday world of urban public passenger transportation in Ayacucho, under the title *An Anthropological Perspective on Urban Public Transportation Services in Ayacucho, 2024–2025*. The objectives of this thesis were: (a) to explain the organization of the urban public transportation system in the city of Ayacucho; (b) to identify and analyze the problems faced by drivers, fare collectors, and passengers, as well as the strategies they employ to address these challenges in their daily activities; and (c) to propose an anthropological interpretation of urban public transportation services in the city.

In line with these objectives, I immersed myself in the everyday activities of the actors involved in urban public transportation in order to understand, from an anthropological perspective, the dynamics, tensions, and meanings constructed within this occupational setting. Methodologically, the study was based on ethnographic fieldwork conducted over a period of more than eight months (from November 2024 to June 2025), combining participant observation, formal and informal interviews and conversations, and survey administration.

The findings reveal, first, the organization of the urban public transportation system in Ayacucho, with particular emphasis on its institutional dimension. Second, they highlight the everyday challenges faced by the various actors involved in the transportation system—particularly drivers and fare collectors, as well as vehicle owners, transport entrepreneurs, and government officials—underscoring the structural, social, economic, and urban infrastructure dimensions of these problems. These conditions generate persistent tensions and high levels of stress, adversely affecting the physical and emotional well-being of transportation workers while also contributing to users' dissatisfaction with the quality of urban public transportation services. Taken together, these findings provide the basis for an anthropological interpretation of the world of urban public passenger transportation.

Keywords: society, culture, city, public transportation, everyday life

CONTENIDO

AGRADECIMIENTOS IV
RESUMEN VI
CONTENIDO VIII
LISTA DE FIGURAS X
INTRODUCCIÓN XII
CAPÍTULO I 15
PROBLEMA DE INVESTIGACIÓN 15
1.1 Realidad problemática 15
1.2 Justificación y la viabilidad 18
1.3 Formulación del problema 19
1.3.1 Problema general 19
1.3.2 Problemas específicos 19
1.4 Objetivos de la investigación 20
1.4.1 Objetivo general 20
1.4.2 Objetivos específicos 20
CAPÍTULO II 21
MARCO TEÓRICO 21
2.1 Antecedentes del estudio 21
2.1.1 Antecedentes locales 21
2.1.2 Antecedentes nacionales 22
2.1.3 Antecedentes internacionales 24
2.2 Desarrollo de la temática investigada 26
2.3 Definición conceptual de la terminología empleada 34
2.3.1 Sociedad 34
2.3.2 Cultura 34
2.3.3 Ciudad y cultura urbana 35
2.3.4 Cotidianidad 35
CAPÍTULO III 36
MATERIAL Y MÉTODOS 36
3.1 El tema de investigación 36
3.2 La etnografía 39

3.3 Mis “sujetos de estudio” y el itinerario metodológico 40
CAPÍTULO IV 45
RESULTADOS Y DISCUSIÓN 45
4.1 Organización del sistema de transporte público urbano de pasajeros 45
4.1.1 Ordenamiento Jurídico - legal 45
4.1.2 Formalidad e informalidad del sector 51
4.1.3 Perfil sociocultural de los actores del transporte público urbano 63
4.1.4 La configuración urbana y su impacto en el sistema de transporte 73
4.1.5 Actorales en el transporte público de pasajeros 77
4.1.6 Espacios y momentos del transporte público 96
4.1.7 Caracterización del parque automotor 102
4.1.8 La organización interna de los micros 106
4.2. Problemas y desafíos del transporte público 108
4.2.1. Las condiciones laborales 108
4.2.2. Infraestructura y el problema del parque automotor 116
4.2.3. Retos de movilidad urbana 122
4.2.4. Los pasajeros y su relación con el sistema de transporte 132
4.2.5. La “hora punta” y las otras franjas horarias 139
4.2.6. “Baja”, “Sube”, “Pisa: competencia y (des)control del espacio vial 141
4.2.7. Estridencia y contaminación 146
4.2.8. Entre lo público y lo semipúblico 150
4.2.9. Códigos y subculturas emergentes 152
4.2.10. ¿Cómo pensar posibles soluciones al problema del transporte urbano de pasajeros en Ayacucho? 158
CONCLUSIONES 162
Recomendaciones 166
REFERENCIAS 167

LISTA DE FIGURAS

Figura 1. *Estructura orgánica de la Municipalidad Provincial de Huamanga 50*

Figura 2. *Empresas de transporte público urbano en la ciudad de Ayacucho..... 51*

Figura 3. *Requisitos para obtener la autorización para prestar servicio 53*

Figura 4. *Inspección de la empresa Jesús Nazareno, ruta 1 ..... 54*

Figura 5. *Certificado de habilitación dirigidos a conductores de transporte público .. 56*

Figura 6. *Género de los socios de la Empresa de Transportes de Virgen del Carmen, ruta 3..... 64*

Figura 7. *Estado civil de los socios de la Empresa de Transportes Virgen del Carmen, ruta 3..... 65*

Figura 8. *Grado de instrucción de los socios 65*

Figura 9. *Relación de los socios con el trabajo..... 66*

Figura 10. *Problemas identificados en labor cotidiana en el sistema de transportes .. 67*

Figura 11. *Grado de instrucción de los conductores 68*

Figura 12. *Categoría de licencias de conducir de los conductores 69*

Figura 13. *Relación de los conductores con el trabajo 69*

Figura 14. *Cantidad de capacitación que reciben los conductores en el año..... 71*

Figura 15. *Plano actual de la ciudad de Huamanga..... 74*

Figura 16. *Grifo Ayacucho, ingreso a la ciudad 75*

Figura 17. *Organigrama de la empresa de transporte Virgen del Carmen, ruta 3 ..... 78*

Figura 18. *Conductor de la ruta 3 sentado en el timón..... 80*

Figura 19. *Ruta N° 3, marca Mitsubishi, modelo fuso 104*

Figura 20. *Cronograma de permanencia de vehículos para brindar el servicio 105*

Figura 21. *Reporte de noticias digitales denunciando sobre el recorrido de la ruta 9 ..... 109*

Figura 22. *Reporte de noticias digitales sobre las tensiones en el servicio 113*

Figura 23. *Jr. F Vivanco una muestra de la calle angosta y tráfico vehicular 117*

Figura 24. *Vehículos en Av. Ramón Castilla..... 118*

Figura 25. *Reporte de un ciudadano sobre la infracción de las reglas de tránsito 120*

Figura 26. *Intersección entre la vía Los Libertadores y Av. 26 de enero 125*

Figura 27. *Ingreso a la ciudad. Entrada a Enace 126*

Figura 28. *Puerta N° 1 de la Universidad Nacional San Cristóbal de Huamanga 127*

Figura 29. *Esquina de la residencia de los universitarios* *128*
Figura 30. *Intersección de la calle entre F Vivanco y Jr. 28 de julio* *129*
Figura 31. *Óvalo de Puente Nuevo*..... *131*
Figura 32. *Mercado control por la Av. Ramon Castilla*..... *131*
Figura 33. *Cambio de trayectoria de las rutas para llegar al paradero*..... *141*
Figura 34. *Policía de tránsito ordenado la circulación de vehículos* *147*
Figura 35. *Vehículos que circulan por las calles de Ayacucho*..... *149*

INTRODUCCIÓN

…Los micros están repletos
La gente se apresta a trabajar
Obreros, empleados
Doctor, enfermera y hasta un capitán
Van mirando sus relojes
Mientras el microbusero
Impulsa esos pistones
Llamados Perú…

Los Mojarras: *Triciclo Perú*[1]

Este estudio aborda el mundo del servicio del transporte público regular de pasajeros[2] en la ciudad de Ayacucho, una problemática latente que se manifiesta de forma desordenada y caos en la vida cotidiana, convirtiéndose en una fuente constante de eterno lamento y quejas para muchas personas. Su solución, sin embargo, no parece ser sencilla. Por un lado, el Estado, a través de sus órganos competentes, en especial la Municipalidad Provincial de Huamanga, evidencia dificultades y limitaciones para organizar, ordenar y de fiscalizar adecuadamente este servicio. Por otro lado, los empresarios del transporte público tampoco han sido capaces de ofrecer un servicio con calidad, operando más bien en condiciones de precariedad laboral que repercute directamente en el trabajo de los conductores y cobradores. Estos actores deben enfrentarse diariamente a diversos problemas, conviviendo con la tensión y el estrés que genera el recorrer por las calles de la ciudad de Ayacucho y en el Perú; como resultado, los usuarios califican el transporte público como un servicio deficiente y de mala calidad.

Debo señalar que, en un inicio, no imaginé que esta investigación alcanzaría cierta relevancia, especialmente entre los socios de las empresas de transporte público urbano. Sin embargo, debido a que la Municipalidad Provincial de Huamanga viene planteando un proyecto de modernización del servicio de transporte público urbano mediante la implementación de un sistema integrado de transporte lo que ha generado

[1] Rock peruano interpretada por el grupo Los Mojarras, que muestra la vida cotidiana de los migrantes en Lima.

[2] De acuerdo con el reglamento Texto Único de Procedimiento Administrativo de la Municipalidad provincial de Huamanga, el servicio recibe oficialmente el nombre de "transporte público regular de personas". No obstante, en lo sucesivo, se empleará el término "transporte público urbano de pasajeros" para referirse al mismo.

preocupación entre los actores del sector, especialmente entre los dueños de las empresas, quienes perciben que dicho proyecto generará un impacto directo en su labor y en la organización del servicio. Ante esta situación, los representantes de Asociación de Transportistas Urbanos Región Ayacucho (Adetura), conformada por los gerentes de la ruta 1, 2, y 3, buscaron espacios de diálogo con mi asesor y conmigo mismo para recoger alternativas de solución desde la investigación que venía realizando. Esta situación llamó mi atención no solamente por la expectativa que podría estar generando sino más bien por las posibles "soluciones" que podría generarse desde mi investigación lo cual me comprometía de sobremanera más aún cuando, como ya mencioné el problema del transporte público de pasajeros es sumamente caótico.

Dicho de otra manera, considero que la academia y en particular la antropología tiene mucho que aportar, poniendo en debate la problemática del transporte público urbano, más allá de su dimensión funcional o institucional. Vale decir que el interés no se limita únicamente a comprender la dinámica del servicio, sino también de reconocer que el mundo del transporte urbano no solo es un mundo en el que se manifiestan relaciones sociales, económicas y simbólicas, sino también que, en muchos casos y sentidos, estas relaciones están atravesadas de conductas patriarcales y/o machistas que de ninguna manera justifico. Debo aclarar que no es así. En todo caso, esa aparente justificación debe leerse más bien como una realidad que cotidianamente se producen, por lo que se hace imprescindible tomarlos en cuenta cuando se quiere estudiar aspectos de la sociedad ayacuchana, como en este caso el mundo del transporte. En ese sentido, recalco que la presente investigación no tiene como finalidad justificar las conductas o comportamientos de los conductores y cobradores; por el contrario, busca describirlos y analizarlos tal como se manifiestan a través de una aproximación que se pretende comprender dichas prácticas en su contexto social, económicas, cultural e histórica.

En tal sentido, las preguntas que guían esta investigación se enmarcan en la antropología urbana. La pregunta general que orienta es ¿Cómo es la cotidianidad en el mundo sociocultural en el servicio del transporte público urbano de Ayacucho? De esta pregunta, derivaron los siguientes cuestionamientos específicos:

a) ¿Cómo es la organización del transporte público urbano en la ciudad de Ayacucho?

b) ¿Cuáles son los problemas que enfrentan y cómo resuelven en su labor diaria los

conductores, cobradores y usuarios servicio de transporte público urbano en Ayacucho? c) ¿Cómo entender antropológicamente el servicio del transporte público urbano en la ciudad de Ayacucho?

En correspondencia a estos cuestionamientos, se planteó como objetivo general estudiar y explicar la cotidianidad del mundo sociocultural en el servicio transporte público urbano de Ayacucho. Como objetivos específicos: a) Explicar la organización del transporte público urbano en la ciudad de Ayacucho. b) Identificar y analizar los problemas que enfrentan y cómo resuelven en su labor diaria los conductores, cobradores y usuarios. c) Proponer una interpretación antropológica del servicio del transporte público urbano en la ciudad de Ayacucho.

En efecto, para responder a estas preguntas, fue necesario sumergirse en el trabajo de campo, sustentado en la metodología de la etnografía, lo que implicó convivir con los actores de las distintas "rutas"[3] que brindan el servicio de transporte público urbano, acompañando en sus actividades cotidianas, con el fin de recoger directamente desde su propia experiencia.

En cuanto a su estructura, esta tesis se organiza en cuatro capítulos. El primer capítulo aborda la problemática de investigación, exponiendo la realidad problemática, la justificación y la importancia del estudio, así como la formulación del problema y objetivos de la investigación, construidos a partir de experiencias personales y cotidianas. El segundo capítulo desarrolla la discusión teórica, incorporando los antecedentes del tema, las bases teóricas y las definiciones de los principales términos. El tercer capítulo describe el material y métodos empleados, destacando el enfoque antropológico y el trabajo de campo etnográfico. El cuarto capítulo se dedica al análisis e interpretación de los resultados. Aquí, debo señalar, que el análisis antropológico no se aborda de manera aislada en un ítem especifico; por el contrario, está integrado de forma transversal a lo largo del trabajo. Finalmente, la tesis incluye las conclusiones, las recomendaciones, referencias bibliográficas y los anexos que complementan y sustentan el estudio realizado.

[3] "Rutas" ("línea" y "micro") es un término coloquial que usa la población para referirse a las empresas de transporte público urbano que brindan servicio de pasajeros en la ciudad de Ayacucho, por lo que, en distintas partes de la presente tesis y de acuerdo a las circunstancias o necesidades de narración me referiré a éstas usando el calificativo coloquial de "rutas" (líneas" y "micro") y en otros casos el de empresas de transportes.

CAPÍTULO I

PROBLEMA DE INVESTIGACIÓN

1.1 Realidad problemática

La ciudad de Ayacucho, con sus calles coloniales, angostas y de cortas extensión, acoge diariamente a personas provenientes de diversos lugares. Al transitar por sus avenidas, llenas de historias y tradición, se despliega una dinámica urbana compleja en la que confluyen múltiples culturas y formas de habitar la ciudad. En este escenario, el constante ir y venir de mototaxis, motos lineales, taxis, combis y cústeres compone un paisaje marcado por una diversidad de colores, sonidos y movimientos. Estos vehículos, de diferentes dimensiones y capacidades, articulan el centro con las zonas periféricas de la ciudad y, a la vez, conecta las periferias con el núcleo urbano, haciendo posible la movilidad cotidiana de muchas personas.

Esta realidad es resultado de varios factores, entre ellos el crecimiento demográfico y el desarrollo urbano de Ayacucho, que responde, a su vez, a procesos de migración originadas durante el conflicto armado interno en Perú, a la búsqueda de mejores oportunidades de desarrollo personal y acceso a servicios. En este contexto, la vida urbana en Ayacucho se ha convertido en una convivencia estrecha con el transporte público, cuyos sonidos de motores y movimientos constantes se ha vuelto parte del paisaje cotidiano. Sin embargo, comprender la "vida social" al interior del transporte público se vuelve una tarea crucial para abordar los desafíos que enfrenta la ciudad de Ayacucho.

En efecto, con las primeras luces del amanecer, emerge la escena cotidiana de los conductores del transporte público urbano, considerados los verdaderos dueños de la pista. Entre las cuatro y cinco de la mañana, se preparan para iniciar su jornada, llegando al paradero para organizar su salida. Allí, se forma una camaradería entre conductores que se saludan, bromean o comparten momentos de alegría antes de recibir la tarjeta de control. Una hoja de cartulina servirá como tarjeta de control donde se registran las horas

de salida, recorrido y llegada a los diferentes puntos de la ciudad. Al mismo tiempo, una vez llegados al paradero, aprovechan el momento para limpiar el vehículo antes de adentrarse en el laberinto urbano.

El inicio del recorrido es lento y pausado durante las primeras cuadras. Sin embargo, a medida que suben más pasajeros, el ritmo se acelera y el cobrador pasa de la charla con el conductor a sus labores. En el trayecto, se realizan paradas rápidas en las esquinas o paraderos para recoger y dejar pasajeros; el vehículo se detiene ante semáforos o congestiones, mientras el flujo de personas que suben y bajan organiza la dinámica interna del transporte. Estas acciones, junto con el registro en la tarjeta de control, revelan la coordinación y el funcionamiento del sistema.

Con el transcurso del día, el transporte público urbano en Ayacucho experimenta ritmos y flujos que marcan conductores, cobradores y pasajeros. En las horas punta, por las mañanas, la demanda aumenta: escolares, universitarios y trabajadores generando aglomeración y tensiones durante el viaje. A media mañana, el flujo disminuye y los trayectos se vuelven más tranquilos, hasta que al mediodía el tumulto regresa y, en la tarde, vuelve la calma. Por la noche, nuevamente la ciudad se llena de pasajeros que retornan a sus hogares para descansar y reiniciar nuevamente la jornada al día siguiente.

Durante mi experiencia como antropólogo novato, exploré las estrechas y tumultuosas calles de Ayacucho. Las interacciones dentro del transporte público urbano dejaron una huella imborrable en mi memoria, tanto como universitario como ciudadano. Fui testigo de viajes realmente complejos: esperar la llegada de la ruta entre tres a cinco minutos, rodeado de jóvenes ansiosos por llegar a sus clases o trabajos. La llegada del vehículo, anunciada por el estridente sonido del claxon y el rugido del motor, despertaba a cualquiera. Allí estaba el "amo y señor de la ruta": el conductor, o simplemente el "chofer", sentado cómodamente en su espacio de confort, rodeado de imágenes de santos y frases de buena suerte, acompañado por músicas o noticias matutinas, siempre atento a los pasajeros, sin importar los espacios o lugares socialmente normados que vendrían a ser los paraderos. En tanto, el ambiente o la vida social empieza a tejer una red de relaciones sociales complejas entre el conductor, cobrador y usuarios en el servicio del transporte público urbano.

Mientras, el cobrador grita "Módulos", "Cepre", "Centro", "Pista". Los jóvenes se apresuran a subir para conseguir asiento y evitar ir colgados de los fierros dispuestos

para sujetarse por los movimientos bruscos. El cobrador, con su voz firme, insta avanzar hacia el fondo: “Avance al fondo”, “Apéguese”, “Al fondo está vacío”. El vehículo arranca con el último pasajero a bordo, entre expresiones como “Agárrese”, “Avance”, “Al fondo hay sitio”, “Pisa”, “Avise con tiempo”, “Trica”, “Arranca”, “Avance a la puerta”. En medio del bullicio, una señora exclamó: “Nosotros no somos carneros para viajar así”. “Para cobrar si son buenos”, “Maneja bien”. A lo que el cobrador respondió: “Si no le gusta viajar así, tomé su taxi, todos quieren viajar”. El conductor, sin inmutarse, añadió: “Ya van a bajar en la universidad”.

La velocidad y la multitud crean una experiencia similar a la de los autos chocones, donde cada persona luchaba por su espacio y comodidad durante su trayectoria de viaje. En ese contexto, observé a una madre con su hijo en brazos; el cobrador gritó “Asiento reservado”, pero nadie se levantó, y la mujer tuvo que avanzar algunos asientos más atrás.

A medida que avanzaba la ruta, la vida cotidiana inicia a ponerse en la palestra, manifestándose en interacciones complejas entre conductor, cobrador y los pasajeros. El conductor parece inmerso en su propio mundo al volante, con la vista al frente y las manos firmes en el timón, bajo la constante vigilancia de la autoridad y en competencia con otros vehículos por ganarse pasajeros, una situación que Bielich (2009) denomina “La guerra por el centavo”. En cada cruce, el claxon suena enérgico, acompañado de expresiones como "carajo", "inútil", "webón" y "concha de su madre". Estas palabras, lejos de ser excepcionales, forman parte del lenguaje cotidiano del transporte público. Mientras tanto, los pasajeros, resignados o incómodos, instan al conductor a manejar con calma y cuidado.

Por su parte, la cabina del conductor, un espacio semipúblico, refleja aspectos personales: imágenes de santos, rosarios, cuadernos, radios, cajeros, lapiceros, entre otros objetos que transforman el lugar en una pequeña extensión del hogar. En una conversación, un conductor me mostró la imagen de Jesucristo y expresó: “Me encomiendo al Señor para que todo vaya bien durante el día”.

Ahora bien, en las esquinas y puertas de los colegios, se observa la presencia de la policía de tránsito que regula la circulación vehicular y peatonal. Con silbato en la boca y atentos al movimiento de la vía. Ante su presencia, los conductores se ponen “moscas”:

evitan pisar la cebra, respetan los semáforos, cierran las puertas, se colocan el cinturón y recogen pasajeros en los paraderos autorizados.

Con el paso de las horas, las unidades recorren vacías, donde los pasajeros se sientan cómodamente en su propiedad temporal, revisan el celular, leen o simplemente reflexionan dejando volar su imaginación. En estas circunstancias, el lenguaje del cobrador se vuelve amable, respetuoso, solidario y cercano, llamando a los pasajeros "papi", "mami" o "mamita", ayudándolos a subir y acomodarse en los asientos. El conductor aprovecha los minutos de espera para detenerse y dejar pasar unos minutos para recoger pasajeros. Empero, siempre pendiente de la tarjeta de control para calcular sus tiempos de llegada para marcar la tarjeta de control, para no tener sanción económica.

Estas interacciones cotidianas, repetidas día tras día, han conllevado tanto actitudes amables como comportamientos agresivos, así como expresiones groseras que se justifican en la rutina misma del mundo del transporte público urbano. Vale resaltar que parte de esa rutina es la informalidad de la cual también es parte en algunos casos el poco nivel de educación. Pareciera que la única esperanza es llegar sanos a casa, como aquella señora que se persignaba al pasar frente a una iglesia. La pérdida de valores como empatía, tolerancia, solidaridad o responsabilidad se refleja en comportamientos cotidianos que muchos consideran normales. Fue precisamente ante esta realidad que decidí sumergirme en el mundo de los llamados "Animales e inquilinos" del transporte público urbano en la ciudad de Ayacucho.

1.2 Justificación y la viabilidad

La elección de este tema de investigación surge de la necesidad de comprender en profundidad la vida cotidiana de los actores del transporte público en Ayacucho desde una perspectiva antropológica. El transporte público urbano no solo es un medio de movilidad, sino también es una institución social donde se expresan, negocian y reproducen prácticas sociales, representaciones y percepciones culturales.

El propósito de la presente investigación fue comprender las dinámicas cotidianas del transporte público en Ayacucho, analizando la organización del sistema de transporte, y los problemas y desafíos que enfrentan a diario los conductores y cobradores. Este enfoque permitió una comprensión más profunda de cómo el transporte público articula

no solo el espacio urbano, sino también con las interacciones sociales y culturales en la ciudad.

El estudio resulta relevante para los distintos actores del sistema de transporte de Ayacucho, al ofrecer una visión integral de cómo influye en su vida diaria. Asimismo, busca aportar elementos que puedan orientar a las autoridades locales en la formulación de políticas y estrategias de mejora. Del mismo modo, constituye un aporte fundamental para la comunidad académica interesada en los estudios urbanos, en especial para la antropología y la sociología, al ofrecer una mirada etnográfica sobre las dinámicas socioculturales que se configuran en torno al transporte público urbano.

Por último, la investigación es viable en términos financieros, temporales y metodológicos. Se cuenta con los recursos necesarios, así como métodos propios del campo de la antropología social como es la etnografía. En ese sentido, se empeló una metodología participativa y observacional que permitió obtener datos relevantes que más adelante serán información relevante dentro del marco temporal establecido.

En consecuencia, la problemática del transporte público en la ciudad de Ayacucho se considera pertinente para seguir el rastro de la vida cotidiana en este servicio urbano. Ante ello, surge la necesidad de plantearnos las siguientes interrogantes:

1.3 Formulación del problema

Por todo lo expuesto, las siguientes preguntas formuladas para la investigación son:
Problema general

1.3.1 Problema general

¿Cómo es la cotidianidad en el mundo sociocultural del servicio del transporte público urbano de Ayacucho?

1.3.2 Problemas específicos

a) ¿Cómo es la organización del transporte público urbano en la ciudad de Ayacucho?
b) ¿Cuáles son los problemas que enfrentan y cómo los resuelven en su labor diaria los conductores, cobradores y usuarios del servicio de transporte público urbano en Ayacucho?
c) ¿Cómo entender antropológicamente el servicio del transporte público urbano de la ciudad de Ayacucho?

1.4 Objetivos de la investigación

Los objetivos planteados fueron:

1.4.1 Objetivo general

Estudiar y explicar la cotidianidad del mundo sociocultural en el servicio transporte público urbano de Ayacucho.

1.4.2 Objetivos específicos

a) Explicar la organización del transporte público urbano en la ciudad de Ayacucho.
b) Identificar y analizar los problemas que enfrentan y cómo los resuelven en su labor diaria los conductores, cobradores y usuarios.
c) Proponer una interpretación antropológica al servicio del transporte público urbano de la ciudad de Ayacucho.

CAPÍTULO II

MARCO TEÓRICO

2.1 Antecedentes del estudio

Al revisar la literatura, se observa que diversos estudios abordan el transporte público desde distintas perspectivas: económicas, sociales y políticas. En este contexto, el presente trabajo propone revisar los antecedentes vinculados al tema de estudio con el fin de construir un panorama más amplio.

2.1.1 Antecedentes locales

En el ámbito local, son escasos los estudios que abordan la problemática urbanística, en particular del transporte desde las ciencias sociales, y aquellos que lo hacen apenas están incursionando en este campo. Un ejemplo significativo es el estudio de Bellido (2021), quien en su tesis titulada *La ciudad y la cultura del transporte urbano en Ayacucho* analiza el transporte público desde una perspectiva antropológica. Su objetivo fue explicar cómo la cultura del desorden se manifiesta en el transporte público urbano y cómo esta impacta en la vida cotidiana de los usuarios en la ciudad de Ayacucho.

El autor recurrió al método etnográfico, utilizando la observación y la entrevista como técnicas de recolección de datos, aplicadas a 134 personas entre conductores, cobradores y usuarios, de entre 18 y 60 años. Entre sus conclusiones, resalta que las conductas de los actores involucrados (prestadores de servicios, usuarios y público en general) suelen ser inapropiadas, conflictivas y groseras, tanto en el plano verbal como físico, considerándose «naturales» en la vida cotidiana de los actores sociales.

Esta investigación es relevante por ser el primer estudio que aborda la problemática del transporte público urbano en Ayacucho desde una mirada antropológica y social. Asocia el desorden vehicular con el incremento del parque automotor impulsado por la política implementada durante el gobierno de Alberto Fujimori. Así, la ciudad de

Ayacucho, con raíces coloniales y calles estrechas, enfrenta un caos vehicular con la convergencia de diversos medios de transporte. Esta dinámica refleja una cultura de irrespeto a las normas por parte de conductores como de peatones. Aunque el autor reconoce el problema físico de las vías angostas, señala que el desorden va más allá de la configuración de la ciudad, manifestándose en relaciones conflictivas entre proveedores de servicios y usuarios.

2.1.2 Antecedentes nacionales

En el ámbito nacional, se identifican al menos dos estudios antropológicos y un estudio sociológico sobre el transporte público.

Uno de ellos es el trabajo de Bielich (2009), titulado *La guerra del centavo. Una mirada actual al transporte público en Lima Metropolitana*, cuyo objetivo fue comprender las razones detrás de las prácticas de manejo de los choferes en limeños. Con un enfoque etnográfico y métodos descriptivos y analíticos, la autora aplicó entrevistas estructuradas y observación participante. Concluyó en que las prácticas de conducción están fuertemente influenciadas por el sistema laboral, dado que el ingreso diario depende del número de pasajeros recogidos; por ello, los conductores adoptan diversas tácticas para encontrar mayor cantidad de pasajeros para maximizar sus ganancias.

Este estudio es clave para el presente trabajo, ya que analiza el sistema laboral dentro del transporte público, centrando la atención en conductores y cobradores. Sin embargo, no profundiza en la interacción social entre los prestadores de servicio y los usuarios, ni en las dinámicas de conflicto o convivencia que surgen en la vida cotidiana del transporte.

Por su parte, Villanueva (2020), en su artículo titulado *La ruta del día a día: cotidianidad laboral en una empresa de transporte público urbano en el Perú neoliberal*, examina las condiciones laborales de los trabajadores del transporte en un contexto capitalista. Mediante una etnografía con estudios de casos en 15 conductores, cinco cobradoras, un cobrador y una despachadora, evidencia cómo los empleadores ejercen control mediante cobros constantes sobre los trabajadores, quienes enfrentan precariedad e inseguridad laboral. No obstante, frente a estas adversidades, se propicia un ambiente ventajoso para la resistencia, que se desarrolla de manera individual en los trabajadores.

Este trabajo resulta relevante porque expone la contradicción entre la formalidad legal y la informalidad estructural en el sector transportes, evidenciando la debilidad del Estado desde la apertura económica de 1991. A pesar del carácter «formal» de estas empresas ante el Estado, sus empleados están expuestos a condiciones laborales difíciles. Sin embargo, es importante señalar que el estudio omite la mirada de los usuarios, el contexto social y las dimensiones culturales que se manifiestan en el servicio del transporte público.

De manera similar, siguiendo con la revisión de trabajos antropológicos en el servicio de transporte público, Chire (2022) en su tesis *Estudio antropológico sobre el grado de transgresión de las normas de tránsito por los usuarios, cobradores y conductores de transporte urbano en el distrito de Cayma en el año 2017*, se propone identificar y describir las prácticas comunes de los usuarios, conductores y cobradores en el uso del transporte arequipeño. A través de observación participante, entrevistas y encuestas, concluye en que la mayoría de conductores son hombres adultos, de los cuales son muchos migrantes y quechuahablantes, solo con estudios secundarios, lo que conlleva tener bajo conocimiento de las normas de tránsito. La problemática se agravada por las malas condiciones de las vías, la falta de semáforos en cruces peatonales y la escasez de suficientes paraderos estratégicos. Tanto conductores como peatones utilizan lugares no designados, como mercados o esquinas transitadas, como referencia para recoger o dejar pasajeros, contribuyendo a la congestión y peligro en las vías, el uso del teléfono celular mientras se conduce y la tocada innecesaria de bocina. Asimismo, resalta la práctica de abastecer de combustible el vehículo con pasajeros a bordo. En cuanto a las condiciones de los vehículos, muchos son modificados para transportar más pasajeros, con asientos pequeños o barandas para aquellos que viajan de pie. En relación con las condiciones laborales, algunos conductores admiten haber conducido en estado de ebriedad, acentuando los desafíos y riesgos asociados con el servicio de transporte público en el distrito de Cayma.

Este estudio aporta al conocimiento del transporte público desde las prácticas y percepciones de los actores involucrados; resaltando así la falta de educación entre los conductores como factor determinante de las transgresiones a las normas de tránsito. Sin embargo, creemos que se centra en una descripción estadística más que en la comprensión

profunda de las interacciones sociales y simbólicas que se manifiestan en el mundo del servicio del transporte público.

2.1.3 Antecedentes internacionales

Después de revisar la literatura nacional sobre la problemática del transporte público urbano, resulta pertinente dirigir la mirada hacia las investigaciones desarrolladas en el ámbito internacional. En esta línea, destacan principalmente estudios realizados en México, donde se han abordado aspectos culturales, sociales y simbólicas en el servicio del transporte público urbano desde una perspectiva antropológica

Uno de los trabajos más representativos es el artículo de Aguilar (1999), titulado *Choferes, antropología y vida cotidiana. Notas de un viaje por la Ciudad de México*. Su objetivo fue describir y analizar la experiencia cultural urbana de los denominados, en tono despectivo, «chafiretes» (choferes) del transporte público de pasajeros. El autor desarrolló un enfoque etnográfico, descriptivo y analítico, utilizando técnicas de observación e historia de vida.

Concluye en que los choferes se integran a través del «cotorreo», una forma cotidiana de interacción y reconocimiento que se manifiesta en saludos, bromas, albures, gestos y juegos, consolidando fugaz pero repetidamente la identidad y pertenencia al gremio. Esta práctica ocurre dentro de rutas específicas conformadas por determinados tipos de vehículos, como las combis, que comparten trayectorias similares.

Este estudio es relevante porque visibiliza el mundo simbólico y social del servicio de transporte público, mostrando cómo el «correteo» estructura las relaciones laborales y la dinámica cotidiana. Asimismo, resalta la importancia del tiempo como regulador de la prestación del servicio. Sin embargo, creemos que presenta debilidades, al no precisar las interacciones en qué momento o circunstancias se expresan estas prácticas de «correteo», ni explora las interacciones y manifestaciones que surgen entre los choferes o competidores y los usuarios.

En la misma línea, Burgos et al. (2014) publicaron el artículo titulado *Lo cotidiano en el transporte público de Culiacán: hacia una movilidad urbana sostenible y segura*, cuyo objetivo fue recopilar y analizar información sobre el uso y funcionamiento del transporte público en Culiacán. La investigación adoptó un enfoque cuasi-etnográfico, combinando observación participante selecta e intermitente, notas de campo y entrevistas

a 15 personas, entre ellas seis choferes de distintas rutas; además, estudiantes, trabajadores y usuarios del servicio del transporte público.

Este estudio evidenció que los conductores definen y asumen paradas según criterios personales y de conveniencia económica. Se observa una relación conflictiva entre el tiempo, la calidad del servicio y el interés monetario, generando condiciones que favorecen la inseguridad tanto por el riesgo de asaltos como de accidentes viales debido a la conducción imprudente; por ello, el transporte público en Culiacán es visto como presa fácil para los asaltantes. Asimismo, se destaca una relación antagónica entre conductores y estudiantes; quienes, a pesar de gozar de tarifas preferenciales, son percibidos como agentes que afectan sus ganancias, siendo tratados de forma displicente, discriminatoria y agresiva (Burgos et al., 2013).

El trabajo resulta significativo para el presente estudio, pues muestra cómo los conductores asumen actitudes autoritarias durante la prestación del servicio, asumiendo roles de dueños de los espacios y seleccionando o discriminando a los usuarios. No obstante, podríamos señalar que el estudio presenta debilidad al no identificar de diversas manifestaciones y formas de discriminación, ni a los grupos más afectados. Resulta crucial identificar quiénes son los más afectados por los tratos discriminatorios en el servicio, ya que no solo los estudiantes son objeto de ello.

De manera complementaria, Uribe (2022) en su tesis titulada *Antropología del volante: La dinámica social entre conductores de transporte público de la Zona Metropolitana de Toluca; ¿Qué hay más allá del volante?, estudio de dos casos,* analiza la dinámica social y la identidad construida por los conductores a partir de sus actividades ordinarias en la zona metropolitana de Toluca, con un enfoque cualitativo y etnográfico, basado en estudios de casos, el autor empleó observación participante, entrevistas informales e informantes claves, principalmente conductores de transporte público.

Uribe concluye en que la dinámica y la organización social de los conductores se configura a través de la congregación en pequeños grupos, donde emergen hábitos, relaciones, conocimientos y emociones que expresan tanto su identidad como su sentido de pertenencia. Frente a la imagen negativa difundida por los medios de comunicación que refuerzan una leyenda negra sobre el servicio del transporte público urbano que parece crecer a diario sobre sus actividades y su forma de vida que llevan los actores del transporte. El autor resalta valores como la reciprocidad y el compañerismo; por ejemplo,

cuando un compañero enfrenta dificultades económicas, los compañeros aportan un apoyo económico voluntario que no debe ser no menor a cien pesos hasta pasar tiempos difíciles hasta su reincorporación al trabajo (Uribe, 2022).

Además de su aporte metodológico, este estudio es valioso porque se aproxima a la cotidianidad de los conductores, mostrando las relaciones solidarias y de apoyo mutuo que configuran su oficio. Así como la percepción negativa asociadas a las actividades de los actores del transporte público. Habría que señalar que el estudio no aborda el cumplimiento de las normas de tránsito ni las interacciones entre usuarios y prestadores de servicio, aspectos esenciales para comprender integralmente el funcionamiento del transporte público urbano.

2.2 Desarrollo de la temática investigada

En esta sección, me propongo discutir los conceptos fundamentales que permiten comprender la cotidianidad en el servicio del transporte público urbano en la ciudad de Ayacucho. Para ello, es necesario revisar los conceptos de sociedad, cultura, ciudad y cultura urbana; finalmente, abordar el tema de la cotidianidad.

Todo estudio se desarrolla en el marco de una sociedad y cultura, cuya relación es recíproca: ninguna puede entenderse de manera independiente de la otra. Por ello, resulta crucial abordar los conceptos de sociedad y cultura, ya que ambos se encuentran estrechamente vinculados al tema investigado.

Respecto al concepto de sociedad, me baso en los postulados de Castells (2009). En su libro *Comunicación y poder*, sostiene que el análisis del poder en las sociedades contemporáneas requiere una comprensión clara de la sociedad en red. La política está asociada al Estado, el Estado se relaciona con el gobierno y este, a su vez, con las instituciones; finalmente, con las unidades sociales (individuos u organizaciones). La actual sociedad está inmersa en la globalización, obliga a redefinir conceptos fundamentales desde las ciencias sociales, como sociedad, familia, hogar, dominación y poder.

De esta manera, Castells (2009, p. 38) considera que “la sociedad es un constructo cultural”. Esto implica que la sociedad no se debe entender como una comunidad homogénea que comparte valores o intereses comunes; más bien, se configura como una estructura social resultado de conflictos y negociaciones entre diversos actores. Así, los

conflictos no desaparecen, sino que quedan momentáneamente suspendidos mediante acuerdos temporales que, con el tiempo, pueden institucionalizarse. En otras palabras, las sociedades están conformadas por unidades sociales (individuos y organizaciones) con diferentes perspectivas y objetivos que interactúan de manera constante. Por ello, estos actores se encuentran en permanente conflicto y negociación.

Desde esta perspectiva, en el mundo del transporte público urbano puede entenderse como una institución social donde los actores no comparten necesariamente valores ni intereses comunes, sino que conviven a partir de acuerdo y negociones temporales. En efecto, los socios buscan maximizar ganancias; por su parte, los conductores y cobradores necesitan generar ingresos diarios, enfrentando distintas presiones y dificultades. A su vez, la Municipalidad procura mantener el orden y ejercer labores de fiscalización, mientras que la policía de tránsito se orienta al cumplimiento de las normas viales. Finalmente, los pasajeros demandan un servicio de calidad y condiciones de seguridad durante el viaje. Esta coexistencia de intereses divergentes genera conflictos entre socios y conductores, entre policías y trabajadores del volante, así como entre pasajeros y conductores, los cuales suelen resolverse mediante negociaciones y acuerdos temporales, como, por ejemplo, los acuerdos verbales de trabajo o descensos en los paraderos.

En tanto, Castells (2009) cita a Michael Mann, quien aclara sobre el concepto de sociedad: “como las sociedades nacionales se segmentan y se reconfiguran constantemente por la acción de redes dinámicas en sus estructuras sociales heredadas históricamente” (p. 43).

En consecuencia, las sociedades no son estáticas, sino que se transforman, cambian y evolucionan de manera permanente debido a las interacciones entre individuos, grupos e instituciones. Es decir, una sociedad es una red de interacciones sociales cuyos límites marcan la frontera entre ella y su entorno. En otras palabras, es la interacción o relaciones sociales de las personas, grupos o instituciones que se encuentran en movimiento en permanente cambio.

Finalmente, Castells (2009) sintetiza la definición de la sociedad tomando las palabras de Mann, que “una sociedad es una red de interacciones sociales en cuyos límites hay una cierta brecha en la interacción entre ella y su entorno. Una sociedad es una unidad con límites”.

Por su parte, el sociólogo alemán Niklas Luhmann propone entender el concepto de sociedad como un sistema social omniabarcador, en su libro *La sociedad de la sociedad*. Reconoce el aporte de otros teóricos y se sitúa dentro de la línea del constructivismo. Luhmann plantea que la sociedad debe entenderse como un sistema complejo de sistema/entorno, describiéndola como "la sociedad como sistema social omniabarcador" (Luhmann, 2006). Esto significa que la sociedad es un sistema social que agrupa a todos los subsistemas. Por ello, el autor plantea tres planos teóricos:

1. La teoría de los sistemas autopoiéticos, la teoría de los sistemas sociales y la teoría del sistema sociedad como caso particular de la teoría de los sistemas sociales. La primera se refiere que la sociedad es capaz de producir y reproducir sus propios elementos que es la comunicación, por eso indica que "la sociedad no está compuesta de individuos, sino de comunicaciones"(Luhmann, 2006)
2. El segundo plano, es centrado en el estudio de los sistemas, como la familia, comunidad, organización, que se estructuran y se mantienen en el tiempo. Esto permite entender cómo los individuos y grupos se organizan y cooperan dentro del sistema.
3. Finalmente, el tercer plano, considera la sociedad como un conjunto de sistemas sociales particulares que se puede estudiar utilizando principios y conceptos desarrollados por sistemas sociales. Por ello, "la sociedad es como sistema social omniabarcador no conoce sistemas sociales más allá de sus fronteras y, por consiguiente, no puede observarse desde fuera"(Luhmann, 2006).

En resumen, entendemos por sociedad un constructo cultural donde no necesariamente se comparten valores y normas de manera uniforme, como sucede en las comunidades. Más bien, la sociedad es un sistema de interacciones compuesto por estructuras sociales heterogéneas. Estas estructuras se dividen y reconfiguran constantemente debido a las redes dinámicas presentes entre las unidades sociales, ya sean individuos, grupos e instituciones.

Ahora bien, no es posible entender la sociedad sin definir previamente el concepto de cultura. Este concepto ha sido abordado desde perspectivas evolucionistas, funcionalistas, estructuralistas y posmodernistas. Para ello, tomaremos como referencia al antropólogo estadounidense Clifford Geertz y su obra *La interpretación de las culturas*. Geertz (2003) precisa la definición de la cultura considerando dos ideas clave. La primera

sugiere que la cultura no solo abarca costumbres, tradiciones y hábitos, sino que debe entenderse como un conjunto de mecanismos de control en los cuales las estructuras culturales pautan y moldean el comportamiento de las personas mediante una serie de códigos. Este mecanismo de control es social y público; no se encuentra en la genética de las personas, sino en la cultura misma, manifestándose en palabras, gestos, dibujos, sonidos y objetos materiales que utilizan símbolos con significado.

Por su parte, el antropólogo indio Arjun Appadurai destaca la importancia de diferenciar entre los términos "cultura" y "cultural". El primero se refiere a la forma de sustantivo y el segundo está referido a la forma adjetival de calificar. Es decir que el término "cultura" indica cosas, objetos, sustancia o física. En cambio, el término "cultural" lleva al terreno de las diferencias, contrastes y comparaciones, que son más fructíferos para el análisis (Appadurai, 2001, p. 28)

De acuerdo con Appadurai (2001): "el aspecto más valioso del concepto de cultura es el concepto de diferenciar las dimensiones culturales". Así, en lugar de centrarse en lo sustancial, estático y fijo, o propiedad de los individuos o grupal, el estudio debe centrarse en las dimensiones de los fenómenos sociales y culturales; es decir, debe enfocarse en las diferencias que surgen en los distintos lugares y contextos. Esto facilita la comprensión del fenómeno.

Entonces, el comportamiento de las personas se basa en gran medida en el uso de símbolos que se transmiten socialmente. Sin embargo, estos símbolos no están aislados; están organizados en sistemas significativos que pautan el comportamiento humano. Sin esta organización, la conducta humana sería desordenada y caótica, llena de actos sin control social y de símbolos dispersos. Así, en términos del antropólogo norteamericano:

> El hombre es un animal inserto en tramas de significación que él mismo ha tejido; considero que la cultura es esa urdimbre y que el análisis de la cultura ha de ser, por lo tanto, no una ciencia experimental en busca de leyes, sino una ciencia interpretativa en busca significaciones. (Geertz, 2003)

Es decir, las personas otorgan sentido a sus acciones, la interpretación no consiste en buscar leyes universales, sino en interpretar lo que la gente hace, dice y siente, puesto que estas acciones funcionan como signos portadores de significados. En el caso del transporte público, particularmente en el micro, se configura un espacio donde se tejen y destejen tramas de significados, representaciones e imaginarios, al ser un producto

cultural y social. En este escenario, el chofer sentado en su espacio controla el vehículo manejando dos espacios (público y semipúblico); mientras que el cobrador vincula dos espacios (público y semipúblico), gritando, cobrando, llamando y organizando espacio en el interior de la ruta. Los pasajeros, por su parte, viajan angustiados por llegar a su destino, y la policía cumpliendo el rol de vigilancia constante. Sin duda, el mundo del micro constituye un universo semántico construidos a través de acuerdos y desacuerdos con sus formas particulares. En palabras de Appadurai: ello remite "a una concepción de la cultura como la identidad de grupo basada en la diferencia".

En suma, entendemos que la cultura es la diferencia, expresada en conductas y comportamientos que se desarrollan dentro de un campo de símbolos con sus propios códigos. Estos símbolos están organizados en un esquema complejo de símbolos que moldean los comportamientos humanos y generan el orden social dentro de un contexto cultural, siendo además transmitidos socialmente.

Luego de definir los conceptos de *sociedad* y *cultura*, es necesario abordar términos de *ciudad* y lo *urbano* en el marco de este estudio, para entender la diferencia entre estos dos términos, a fin de comprender la cotidianidad dentro del servicio del transporte público urbano. Así, de acuerdo a Louis Wirth (1988): "la ciudad es producto de un crecimiento, y no una creación instantánea", es un asentamiento grande, denso y permanente. En contraste, Delgado (1999) señala que: "la ciudad no es lo urbano"; la primera es el espacio físico que está compuesto por la alta densidad de la población y construcciones de edificios, parques y casas que son permanentes en el que se relacionan con extraños; es decir, la ciudad es "un asentamiento relativamente grande, denso y permanente de individuos socialmente heterogéneos"(Wirth, 1988). En tanto, lo urbano no es tan solo vivir en la ciudad, sino es un estilo de vida, la forma de vivir donde las relaciones sociales son pasajeras y efímeras, porque estas se presentan entre desconocidos, relaciones frías y pasajeras (Delgado, 1999).

A partir de la idea de Delgado (1999), la ciudad es caracterizada por sus relaciones efímeras, pasajeras y conformada por la aglomeración de personas en constante interacción con edificios, calles, teléfonos, de instituciones pública (como hospitales, escuelas, universidades, institutos, comisaría, municipalidades, poder judicial, prefectura, gobierno regional) e instituciones privadas (bancos, cooperativas, cajas, centros comerciales). Así, el sociólogo norteamericano Robert Ezra Park (1999) señala, en

términos biológicos, que la ciudad está conformada por la geografía y ecológica, a la misma vez es una unidad económica.

Es decir, la ciudad es un espacio delimitado en el que se desarrollan diversas actividades. Al mismo tiempo, la ciudad interactúa constantemente con su medio ambiente; por ejemplo: agua, aire, suelo, flora fauna y la vida urbana en convivencia. Además, la ciudad brinda oportunidades de empleo, comercio, servicios y facilita el consumo. En este entorno, se producen relaciones pasajeras, debido a la aglomeración y concentración de las personas, y las complejas infraestructuras donde juegan un papel importante la vida diaria de los habitantes (Park, 1999).

Dicho lo anterior, la ciudad se refiere a la concentración de las personas y construcciones de casa, edificios, avenidas, calles, parques, instituciones públicas y privadas que son permanentes. Como dice Delgado (1999): "la ciudad tiene habitantes, lo urbano no" o como diría Delgado, citando a Wirth: "la ciudad es siempre algo como una sociedad anónima o sin alma". Mientras lo urbano se refiere a las formas de vida, las interacciones sociales, a la forma de vivir dentro de un espacio, pero estas interacciones sociales son efímeras, pasajeras; por un momento, son relaciones sociales débiles, quizá fugaces o, en términos de Delgado (1999), reunión de extraños a la vez invisibles. En palabras de Park (1999), la ciudad es: "los lugares y los hombres, con todos los mecanismos y aparatos administrativos que le son propios, como un todo".

Con respecto a la cultura urbana, diríamos que es dinámica. En palabras de Delgado (2007), es la forma de vida, esa que se llama efímera, encuentros espontáneos, pasajero; es decir, esa cultura dinámica e inestable donde se elaboran y reelaboran las prácticas, las relaciones sociales y los discursos cambiantes en el espacio urbano de paso. También, se refiere a las características distintas del modo de vida que está relacionado con la ciudad que es lo urbano, donde las personas están sumergidas por atractivo de la ciudad que ejercen poder del llamado con las instituciones y servicios que actúan como los medios de comunicación y el transporte (Wirth, 1988). Los espacios urbanos son el centro de la cultura en permanente cambio; en otras palabras, son espacios donde se elaboran y reelaboran las prácticas diarias y el discurso de las personas (Delgado, 2007).

En ese sentido, la ciudad actúa como imán para atraer a las personas, implicando esto la expansión hacia los contornos de la ciudad. Este crecimiento de la ciudad crea la necesidad de conectar con el centro de la ciudad y la periferia; así, el transporte se

convierte en esa herramienta para satisfacer esta necesidad. La movilidad de las personas, en la opinión de Park (1999), es motivada por la búsqueda de oportunidades y satisfacer la necesidad, que es facilitada por diferentes medios de transporte y comunicación. Entonces, en la ciudad de Ayacucho, diríamos que el transporte público urbano (rutas, mototaxis, taxis) y los periódicos, juntamente a las instituciones públicas y privadas, juegan roles fundamentales para la concentración y movilidad de la población urbana. Estos elementos son los principales factores que configuran y organizan la vida dentro de la ciudad.

De esta manera, uno de los elementos cruciales en la dinámica urbana es el transporte público; la vida durante el servicio del transporte público cobra vida, donde las manifestaciones culturales se convierten en una experiencia cotidiana. Por ello, el estudio se enfoca en las rutas que prestan servicios entre los tres actores: conductores, cobradores y usuarios.

En resumen, por *ciudad,* entendemos que es el espacio geográfico producto del crecimiento de la población con construcciones de edificios y aglomeración de las personas, construcciones de edificios que están en relación con su medio ambiente y es una unidad económica. En tanto, la c*ultura urbana* es el modo de vida, esa relación pasajera, efímera, producto de esas relaciones desconocidas. Es decir, es un estilo de vida débil que se presenta dentro de este espacio llamado ciudad.

Así, la *cotidianidad* en el transporte público urbano constituye el objeto de estudio que cobra relevancia desde la antropología, ya que revela las complejidades de la vida urbana en contextos específicos como el distrito de Ayacucho.

Según Zamora (2005), existen una variedad de definiciones y perspectivas sobre la cotidianidad, las cuales difieren unas de otras; sin embargo, «uno de los principales puntos de confluencia en las definiciones de la cotidianidad es hacer una división entre lo que se considera cotidiano y no cotidiano» (p. 125), lo cual se manifiesta de la siguiente manera:

> (...) en el orden de las actividades (cotidiano=trabajo vs. no cotidiano=descanso), de los grupos sociales (cotidiano=grupos sociales populares vs. no cotidiano=grupos poderosos o de élite), del nivel de comunicación (cotidiano=privado vs. no cotidiano=público) o del pensamiento

(cotidiano=pensamientos irreflexivos vs. no cotidiano= pensamientos reflexivos) (pp. 125-126).

El autor destaca la diversidad de posturas sobre la cotidianidad, resaltando la distinción entre lo cotidiano y lo no cotidiano en varios ámbitos, como actividades, grupos sociales, comunicación y pensamiento. Según Elías (1998), lo cotidiano representa la vida diaria, las rutinas y actividades habituales; mientras que lo no cotidiano se refiere a aquello que se aparta de lo común y habitual en la experiencia humana, siendo más bien excepcional o extraordinario. Asimismo, De Certeau et al. (1999), uno de los teóricos más representativos, inicia su argumentación citando a Leuilliot (1977):

> Lo cotidiano es lo que se nos da cada día (o nos toca en suerte), lo que nos preocupa cada día, y hasta nos oprime, pues hay una opresión del presente. Cada mañana, lo que retomamos para llevar a cuestas, al despertar, es el peso de la vida, la dificultad de vivir, o de vivir en tal o cual condición, con tal fatiga o tal deseo. Lo cotidiano nos relaciona íntimamente con el interior. Se trata de una historia a medio camino de nosotros mismos, casi hacia atrás, en ocasiones velada; uno no debe olvidar ese «mundo memoria», según la expresión de Piguy. (...). Lo que interesa de la historia de lo cotidiano es lo invisible... (p. 1)

El autor añade que lo cotidiano se caracteriza por la repetición, la familiaridad y la normalidad de las acciones y situaciones que se viven a diario. Además, lo cotidiano es el ámbito donde se desarrollan las experiencias comunes y las relaciones sociales en el día a día (De Certeau et al., 1999). De manera similar, Lefebvre (1972) sostuvo que la cotidianidad es la parte de nuestra vida diaria que parece insignificante, pero que en realidad es sólida y fundamental. Se refiere a las actividades y rutinas que realizamos sin pensar demasiado, pero que tienen un impacto en nuestra ética y en cómo usamos nuestro tiempo. La cotidianidad se relaciona con la modernidad, que incluye aspectos como la tecnología, la audacia y lo efímero, que caracterizan nuestra época actual.

Goffman (1997) examinó cómo los rituales de interacción y presentación de la vida cotidiana son construidos y mantenidos en contextos sociales específicos, proporcionando así una comprensión antropológica de la cotidianidad. Desde una perspectiva sociológica, Wolf (2000) señaló que la cotidianidad se refiere a las interacciones y escenas normales de la vida diaria que experimentan los individuos. Según el autor, estas interacciones se comparan con lo que sucede en un escenario teatral, donde

los sujetos desempeñan roles, presentan dramas y se comunican de manera teatralmente inflada.

De Certeau et al. (1999) concuerdan con la propuesta de Elías (1998), pero consideran una otra dimensión: las prácticas culturales, que abarcan tanto elementos concretos de la vida diaria, como la preparación de alimentos, como aspectos simbólicos y tradicionales, como rituales religiosos o políticos. Estas prácticas reflejan la interacción entre la tradición, la identidad individual y grupal, y las formas de comportamiento en la vida diaria. Por tanto, según Certeau y Elías, la cotidianidad se compone de la rutina y hábitos, interacciones sociales, espacios y tiempos cotidianos, y prácticas culturales. Estos son aspectos importantes para la investigación antropológica de la cotidianidad en el transporte público urbano.

En resumen, la cotidianidad se refiere a la vida diaria, marcada en rutinas y hábitos, interacciones sociales, espacios y tiempos concretos, así como prácticas culturales, siendo crucial para comprender la vida urbana desde un enfoque antropológico, en este caso, de los conductores, cobradores y pasajeros del transporte público urbano en la ciudad de Ayacucho.

2.3 Definición conceptual de la terminología empleada

2.3.1 Sociedad

La sociedad es un constructo cultural donde no necesariamente se comparten valores y normas de manera uniforme, como sucede en las comunidades. Más bien, la sociedad es un sistema de interacciones compuesto por estructuras sociales heterogéneas. Estas estructuras se dividen y reconfiguran constantemente debido a las redes dinámicas presentes entre las unidades sociales, ya sean personas o grupos (Castells, 2009; Luhmann, 2006) .

2.3.2 Cultura

La cultura es la diferencia expresada en las conductas y comportamientos que se desarrollan dentro de un campo de símbolos con sus propios códigos. Estos símbolos están organizados en un esquema complejo de símbolos, que moldean los comportamientos humanos y generan el orden social dentro de un contexto cultural, siendo además transmitidos socialmente (Appadurai, 2001).

2.3.3 Ciudad y cultura urbana

A la ciudad la entendemos como el espacio geográfico producto del crecimiento de la población, con construcciones de edificios y aglomeración de las personas. construcciones de edificios que están en relación a su medio ambiente y es una unidad económica. En tanto, la cultura urbana es el modo de vida, esa relación pasajera, efímera, producto de esas relaciones desconocidas; es decir, es un estilo de vida débil que se presenta dentro de este espacio llamado ciudad (Delgado, 1999).

2.3.4 Cotidianidad

La cotidianidad se refiere a la vida diaria, marcada por rutinas y hábitos, interacciones sociales, actividades, espacios y tiempos concretos, que realizamos sin pensar; así, como prácticas culturales, es crucial para comprender la vida urbana desde un enfoque antropológico, en este caso, de los conductores, cobradores y pasajeros del transporte público urbano en la ciudad de Ayacucho.

CAPÍTULO III

MATERIAL Y MÉTODOS

> Implica involucrarse durante un lapso de tiempo en todas las actividades de las personas y grupos estudiados, vincularse en el propio lugar (o lugares) en donde se despliegan las relaciones sociales. (Restrepo, 2018)

3.1 El tema de investigación

La ruta metodológica de la presente tesis es la etnografía, una metodología propia de la antropología. En el mundo de la Antropología mucho sea dicho sobre esta herramienta desde su trayectoria histórica hasta lo que es o lo que podría ser. En este caso, la etnografía usada se acerca mucho a lo planteado por Guber (2001) y Restrepo, (2018) quienes refieren que la etnografía es tres cosas al mismo tiempo: Enfoque, método y texto; es decir teoría, trabajo de campo y presentación.

Ahora bien, dicho así, la etnografía no supone la aplicación de métodos rígidos sino más bien e incluso de acuerdo al tema estudiado hay la licencia de recurrir a mecanismos variados y diversos que nos lleve al estudio de dichos temas. En todo caso, en la presente tesis en términos de método lo que realicé básicamente es observación (que incluye conversaciones informales) de aspectos relacionados al mundo del transporte público urbano de pasajeros (incluido noticias divulgadas en las redes sociales como el Facebook[4] y sus respectivos comentarios) entrevistas semi estructuradas y una encuesta referencial en el sentido de que no se ajusta para nada a criterios estadísticos o de representación,

[4] Esta red social, como muchas otras, no estaba originalmente considerada como parte de la investigación. No fue en el transcurso de esta y siguiendo las sugerencias de Guber (2001) , quien señala que en el camino de la investigación uno puede incluir aspectos no previstos, como en este caso opté por incorporar esta red como una fuente de información de suma valía

sino, más bien, con el propósito de evidenciar aspectos vinculados a la organización del sistema de transporte, al menos desde las perspectivas de los transportistas; específicamente en lo referido al perfil sociocultural de los empresarios, conductores y cobradores.

En tanto que mi herramienta metodológica es la etnografía, puedo afirmar que mi investigación se enmarca en el enfoque cualitativo. No obstante, debo señalar sobre la manera en que aprendí a realizar el trabajo etnográfico que en mis estudios de pregrado se solía afirmar, de modo simplificado, que esta metodología consistía únicamente, en "ir al campo", aplicar entrevistas y observar. Debemos recordar que está metodología y técnica han tenido una tradición en el campo de la antropología en tanto fue empleados por los clásicos de esta disciplina que estudiaban a otras culturas consideradas "no civilizadas" con el propósito de comprender sus formas de vida. Empero, hoy, no viajamos hacia lo "lejano" ni lo "extraño"; por el contrario, nos sumergimos en nuestra propia realidad, en nuestra misma ciudad, observando y analizando lo cotidiano. Así, la etnografía se ha convertido en una noción ampliamente difundida y recurrente dentro de la comunidad científica, especialmente entre los antropólogos, como una herramienta central para interpretar y comprender la complejidad de la vida social contemporánea. Dicho de este modo, el presente tema puede leerse, entonces, como una forma de autoetnografía.

Dicho así, les invito a tomar asiento y acompañarme en este recorrido por las aventuras y desventuras que marcaron la elección de mi tema de investigación. Esta historia nace desde la cotidianidad y mi propia experiencia como estudiante. Llegar temprano a la universidad era todo un reto: tiritando de frío en la esquina, esperando la ruta 4, que, como siempre llegaba diez minutos tarde o a veces no lo hacía. Esperar demasiado significaba llegar tarde a clases en la universidad. Algunos docentes entendían la explicación; otros simplemente cerraban la puerta. No era solo mi historia: muchos compañeros me compartían la misma "excusa" o problema.

A veces, debía caminar varias cuadras cuesta abajo para tomar la ruta 3, que al menos tenía cierta frecuencia estable. Pero emprender el viaje era toda una odisea: las unidades iban repletas de pasajeros, los empujones eran inevitables, así como los gritos, y competencias entre rutas y más las frases repetitivas que acompañaban la escena: ¡*sube!, ¡sube!, ¡baja!, ¡baja!, ¡pisa!, ¡jala!*

Recuerdo también, hace ya diez años, por la serie 300, en el curso Método y Técnicas de Investigación Social, cuando nos dejaron la tarea de presentar un tema para investigar, propuse estudiar sobre el transporte público, y la respuesta del docente fue tajante:

Mira este tema. ¿Sobre transporte público? ¿Qué vas a estudiar sobre este tema?

¿Acaso eres administrador o ingeniero?...

Salí de la clase confundido, desanimado y con la sensación de tener que cambiar de tema solo con el afán de aprobar el curso. Pero algo en mí se resistía, tal vez era ese sujeto que vivía la cotidianidad en el mundo del transporte público urbano, entre madrugadas heladas y trayectos llenos de ruido y silencio.

Finalmente, decidí mantener mi tema a investigar: el transporte público urbano en Ayacucho. Recuerdo que, inicialmente, abordé sobre la calidad del servicio y el estado de los vehículos. En una de esas visitas al paradero de la ruta 4, conocí a una señora de carácter fuerte e impaciente, era la gerente de la empresa. Me costó conseguir que me atendiera apenas diez minutos. Salí de esa conversación con más preguntas que respuestas y pensé: *Joder, tía. ¿Para esto, esperé tanto tiempo?* Aun así, logré aprobar los tres niveles del curso de investigación.

Al terminar la universidad, quedó esa espinita clavada: la necesidad de seguir investigando el mismo tema. Como decían algunos compañeros: … *es mejor elegir un tema con el que te titules*…

Así, emprendí el camino hacia el mundo de los conductores. En realidad, ese mundo de los "inquilinos" era parte de mi cotidianidad. Desde una mirada práctica, estudiar este tema no generaba grandes gastos ni pérdida de tiempo, ya que mis "sujetos de estudio" estaban cerca: en las esquinas, en los paraderos, en el interior del vehículo, bajo el sol del mediodía o en las madrugadas frías. No habría necesidad de viajar a lo "lejano" ni conocer a los "otros". Bastaría ir al paradero y viajar como pasajero para no cometer el mismo error que el antropólogo inglés Barley, que tuvo que volver al lugar de estudio.

Además, contaba con una gran ventaja: llevaba años siendo parte de este mundo, aun sin ser plenamente consciente de qué observar ni de cómo registrar lo que ocurría a mi alrededor. Esa familiaridad previa, construida desde la experiencia cotidiana, se convirtió en un punto de partida fundamental para la investigación. Así, una mañana

cualquiera, me paré en la esquina, levanté la mano para subir al micro y dar el inicio al viaje de un antropólogo inocente, dispuesto a mirar con otros ojos aquello que siempre había formado parte de mi rutina. *¡Que papayita!*

Comenzaré narrando mis aventuras y desventuras con el propósito de compartir mi experiencia durante el trabajo de campo, proceso que me llevó a convertirme en un antropólogo inocente, tal como lo describe Nigel Barley.

3.2 La etnografía

De acuerdo con Restrepo (2018), la etnografía consiste en describir lo que las personas hacen y lo que dicen sobre sus actividades, mientras que el trabajo de campo se refiere al proceso de recolección de datos. Es precisamente en este espacio donde el etnógrafo permanece, durante cierto tiempo, en busca de datos empíricos, conviviendo con los sujetos de estudios, haciendo lo que ellos hacen. Como dirían en mi pueblo: *Llamkaqman chayaspa, llamkapakun; tusuqman chayaspa, tusupakuna; upyaqman chayaspa, upyapakuna* (Si llegas en tiempos de trabajo, trabajas; si llegas en momento de baile, bailas; llegas en momentos de beber, bebes).

El trabajo de campo implica un proceso complejo de ingresar al mundo de los sujetos de estudio. Se trata de pasar de ser un "extraño" a convertirse en "uno más". Esta etapa supone ganarse la confianza, se entiende una relación dinámica entre el ámbito físico, los actores que habitan y las actividades que realizan (Guber, 2004). Esto supone ganarse confianza, generar empatía y construir vínculos; es decir, no basta llegar y aplicar de manera mecánica los métodos y técnicas de investigación aprendidas en las aulas universitarias.

"Entrar a la cancha" significó recorrer la ciudad, aunque ya conocía esos trayectos. Durante años, había sido un pasajero más. Pero, ahora, debía aplicar los conocimientos adquiridos en la universidad y hacer realidad las lecturas de los clásicos, quienes nos invitan a imaginar la experiencia de ingresar a la vida de los "extraños", de los "otros". Sin embargo, en mi caso, el "otro" estaba muy cerca: era parte de mi realidad, literalmente estaba a la vuelta de la esquina. Como señalan Degregori y Sandoval (2007). Estudiar la propia realidad puede ser algo raro pero a la vez complejo, en palabras de mi asesor: "¡*Qué difícil estudiar tu propia realidad*!"

Recuerdo, en una reunión, tesista y asesor, cuando después de aplicar las entrevistas a los actores clave, comprendí ciertamente cuán complejo era estudiar tu propia realidad, más aún si eres parte del estudio. Después de la reunión, me preguntaba: ¿Qué es ser etnógrafo?, ¿vivir lo que se hace? Y no encontraba respuesta. Pensar que al estudiar mi entorno sería fácil: ¡Vaya qué fácil fue! Estando en la cancha, surgen las preguntas: "¿Qué observo?" "¿Si todo es natural?", "¿Todo es lo mismo?". Subir a la ruta, ver a los pasajeros, recorrer las mismas calles, era la misma escena. ¿Era todo a observar? Incluso, comentando mi tema de investigación con otros egresados de antropología, algunos colegas bromeaban: *¿Qué vas estudiar? ¿Vas a ser transportólogo?* Acompañado con una risa sarcástica: *Ja, ja, ja*…

3.3 Mis "sujetos de estudio" y el itinerario metodológico

En un inicio, planifiqué estudiar tres empresas del transporte público urbano de pasajeros: la ruta 3, por su flujo constante y era la ruta en que siempre me transportaba considerado como "rápido". En cambio, la ruta 10, recorría por las intuiciones públicas importantes y por último la ruta 21 por tener recorrido fuera del centro de la ciudad, hasta Mollepata. No obstante, debo señalar que solo realicé viajes en las rutas 10 y 21, experiencia que me permitió comprender que trabajar simultáneamente con las tres líneas resultaba demasiado complejo. Por ello, decidí concentrar la investigación únicamente en la ruta 3. Así, comencé visitando los paraderos para identificar a los gerentes de las empresas y observar la mecánica operativa del servicio y su funcionamiento. Mi primera entrevista, con la gerente de la empresa ruta 3, me marcó profundamente como entrevistador, comprendí que me faltaba mucho, y era algo fundamental, no solo era seguir las pautas de las preguntas, sino convivir en el mundo de los conductores y cobradores.

Tras la reunión con mi asesor, decidí reingresar a ese mundo del micro urbano, pero desde adentro. Ser etnógrafos implica convivir con los actores del transporte público urbano, compartir su día a día y experimentar las presiones y exigencias cada jornada enfrentando el caos, el desorden y los desafíos cotidianos del sistema. Significa involucrarse durante un lapso de tiempo en todas las actividades de las personas y grupos estudiados, vinculándose en el mismo espacio donde se presentan las relaciones sociales; de esta manera, se pueden captar las lógicas y estrategias desde la misma perspectiva de los actores sociales (Restrepo, 2018).

Desde luego, no había hora fija de regreso a casa, podía pasar todo el día en la calle y regresar a altas hora de la noche. Mi madre, entre preocupación y humor, me decía: *"¿Qué tanto haces en la calle?* De hecho, al principio, los conductores me miraban como a un bicho raro, incluso algunos sospechaban que era un inspector municipal, un agente encubierto que iba a fiscalizar y sancionar a la empresa o conductores. Pero, con los días, las dudas se disiparon. El gerente, entre risas, me dijo: "*Te estás metiendo hasta adentro. Ja, ja, ja"*. Sin duda, las conversaciones eran intensas y ricas en contenido, pasando de extraño a ser un compañero más.

Al principio, el gerente decía que estaba haciendo trabajo de investigación, que era egresado de la San Cristóbal, egresado de Antropología. Algunos apenas reaccionaban, mientras que otros bromeaban: *El busca hueso. Ja, ja, ja*".

Pronto, comencé a participar en actividades cotidianas: ayudar en el mantenimiento y pintado de vehículo, acompañando en las salidas matutinas, participando en las conversaciones y/o reuniones entre los trabajadores, en las actividades deportivas organizadas por la municipalidad. No llevaba una libreta visible ni grabadora en mano para no alterar la naturalidad del entorno; por eso, no parecía que no estuviera haciendo un estudio. Pero, en realidad, estaba observando, escuchando, sintiendo los hechos sociales, siendo uno más entre ellos. Desde luego, una vez regresado a casa iniciaba, lo registraba en el cuaderno de campo.

No obstante, faltaba ser uno de los actores centrales en el mundo del transporte público, estar al otro lado, ser ese "malcriado", "sin educación". Así, me convertí en el cobrador de la ruta para sentir esa adrenalina de una vida estresante, viviendo al límite del tiempo, compitiendo minuto a minuto por llegar a tiempo, dejando de ser solo observador para pasar a recibir monedas y llamar: "Pague con sencillo", "Sube", "Baja, baja", "Vamos" "Avance al fondo"

Experimentar desde adentro, vivir la cotidianidad de quienes se levantan antes de amanecer para recoger el vehículo entre la oscuridad y el frío de la mañana, cuando las calles aún están desoladas, es otra cosa. Iniciando la jornada laboral, casi vacío, con pocos pasajeros que suben tiritando de frío, llevándose el puño a la boca para calentarse con su propio aliento.

A la hora del almuerzo, apenas hay unos quince minutos para comer. Con la tarjeta de control y la caja de moneda en mano, se pasaba a la mesa para degustar cualquiera de

los platos del día. Mientras, la mesera ya está con la lista del menú, sirviendo de inmediato. No hay tiempo que perder para iniciar con la bocanada de alimentos para volver de inmediato a la "caja metálica" y recorrer las venas y arterias de la ciudad. Después del almuerzo, el sueño acecha, pero se imponía salir de nuevo. En esos momentos, un chicle y unos sorbos de agua helada ayudan a mantenerse despierto. No acatar la orden de salida amerita la sanción o multa. De esta manera, las idas y vueltas se vuelven repetitivas hasta la caída de la noche, con la puesta del sol toca volver a abrigarse otra vez. El cansancio ya pesa, pero aún faltan unas cuantas vueltas más para cerrar la jornada del día.

En las horas punta, todo se acelera. El cuerpo entra en modo automático de subir, bajar y cobrar pasaje. La congestión se vuelve insoportable, pero el reloj no se detiene; demorarse en esa situación significa multa; para no llegar fuera de la hora, el conductor acelera, en tanto el cobrador debe estar a la altura del momento. Es en este contexto, la competencia se vuelve interna y externa con las otras empresas de transporte que acechan a lo largo del recorrido. Así, transcurre la vida en el transporte público urbano, como dicen los propios conductores de: "Dar vueltas o simplemente cañear todo el día".

A pesar de haber identificado a los principales actores del transporte público urbano: autoridades responsables de gestionar, así como los responsables de brindar el servicio: socios, conductores y cobradores, aún faltaba un grupo fundamental: los usuarios, de quienes yo mismo formaba parte. El reto era cómo identificar a ese grupo de pasajeros, anónimos y cambiantes que se caracterizan por relaciones sociales pasajeras poco permanentes y desconocidos, como señalaría Delgado (1999).

Fue así que una de las tardes, revisando las redes sociales en mi celular, en particular el Facebook, encontré titulares de noticas como: "COBRADOR DE LA RUTA 10 LE COBRA 1.50 A MENOR PORQUE NO VESTÍA EL UNIFORME ESCOLAR" o como "POR RIÑAS Y COMPETENCIA COBRADORA DE LA RUTA 5 ROMPE ESPEJO DE UNA UNIDAD DE LA 6".[5] Al analizar los comentarios, noté una constante calificación con calificativos y expresiones peyorativas dirigidas a las actividades de los conductores, aunque también había mensajes en defensa. Como señala Guber (2004),

[5] La evidencia empírica de estas quejas en las redes sociales la desarrollo con amplitud en el ítem 4.2.4, titulado los pasajeros y su relación con el sistema de transporte público.

estos datos constituyen insumos que posteriormente se convertirán en información relevante para el investigador.

Así entonces, el estudio se complementa con entrevistas y conversaciones formales e informales, realizadas a diversos actores involucrados en el servicio del transporte público urbano de pasajeros: autoridades, socios, conductores y cobradores. En ese marco, se entrevistó a un responsable del área técnica de la Municipalidad Provincial de Huamanga; asimismo, a dos socios de la empresa Virgen del Carmen, ruta 3; a dos Gerentes de la misma empresa; al presidente de "Adetura", así como cinco conductores y un cobrador. Debo señalar que las personas entrevistadas no me autorizaron el uso de sus nombres; por ello, todas las entrevistas se mantienen en forma anónima.

Del mismo modo, el estudio se enriqueció con conversaciones informales sostenidas con distintos actores del mundo del transporte público urbano de pasajeros, entre ellos socios, conductores, cobradores y autoridades policía y municipales. Estas interacciones tuvieron lugar en diversos espacios y momentos de socialización, tales como actividades propias de la empresa, encuentros deportivos, celebraciones por aniversarios institucionales, reuniones internas y cumpleaños, lo que me permitió acceder a discursos y prácticas que no siempre emergen en contextos formales de entrevista.

Sin embargo, el énfasis principal del estudio estuvo puesto en trabajo de campo, mediante la observación participante, a partir de una inmersión directa que implicó asumir el rol de uno de los actores del servicio del transporte público urbano: el cobrador. De este modo, pasé de ser pasajero a vivir desde dentro ese mundo cotidiano de ordenar, gritar y cobrar, experimentando de primera mano las dinámicas, tensiones y prácticas que estructuran el funcionamiento diario del transporte público urbano de pasajeros. De esta forma, la investigación se inició en noviembre de 2024 hasta junio de 2025 con una duración más de ocho meses de trabajo de campo.

No obstante, al revisar mis anotaciones del trabajo de campo, comprendí que tenía un carácter antropológico, pues tenía notas etnográficas de espacios, comportamientos, lenguaje de los actores, dinámicas de los pasajeros, horas punta y códigos de comunicación. En tal sentido, habiendo la necesidad de conocer el perfil de los socios, conductores y cobradores, se aplicó encuestas para recoger datos sobre su lugar de procedencia, grado de instrucción y experiencia en el transporte público urbano. Debo señalar, sin embargo, que la encuesta realizada es referencial y complementario, no

ajustándose a criterios estrictamente estadísticos. En todo caso, la idea de consignar esta encueta tiene la finalidad de conocer el perfil sociocultural de los responsables directos del transporte público urbano de pasajeros: empresarios, conductores y cobradores; además, por que ayuda a problematizar la manera como está organizado el sistema de transporte público de pasajeros. En esa línea se aplicó una encuesta al azar que incluyó a 11 socios, 10 conductores y 3 cobradores (todos ellos pertenecientes a la empresa de Transportes Virgen del Carmen, ruta 3); esta última cifra respondió a que, durante el periodo de aplicación de las encuestas, la mayoría de rutas operaban sin cobrador, encontrándose únicamente a solo tres cobradores.

Registro de notas de campo
1. Actores del transporte público urbano
2. Aniversario de la empresa de transporte “Virgen del Carmen” ruta 3
3. Choque de la empresa 21 a la ruta 3
4. Desestresando al conductor
5. Encuentros y desencuentros en las venas y arterias
6. Etnografía de la empresa de transporte y multiservicios múltiples ruta 10
7. Etnografía de la empresa “Virgen del Carmen” ruta 3
8. Experiencias con personas ajenas
9. Experiencia de volada
10. Sitios de congestión y tráfico vehicular a través de fotografías
11. Jergas en el mundo del transporte público urbano
12. Música en el transporte público urbano
13. Organigrama de la empresa “Virgen del Carmen”
14. Organigrama de las empresas transporte público urbano en Ayacucho, Municipalidad
15. Paraderos de las empresas de transporte público urbano
16. Identificación de datos en las redes sociales – Facebook
17. Recordar es volver a vivir
18. Aprendiendo a repintar y pulir
19. Siendo cobrador
20. Aplicación de encuesta a socios, conductor y cobrador

Registro de notas de campo (etnografía de noviembre de 2024 hasta junio 2025)

CAPÍTULO IV
RESULTADOS Y DISCUSIÓN

4.1 Organización del sistema de transporte público urbano de pasajeros

4.1.1 Ordenamiento Jurídico - legal

Si bien es cierto, que las empresas que cumplen con sus obligaciones tributarias son consideradas formales. Dentro de este grupo se encuentran las empresas de transporte público urbano, las cuales deben cumplir una serie de requisitos para operar y están sujetas a la regulación de las entidades competentes, tanto a nivel nacional como local. En ese sentido, resulta pertinente conocer no solo el marco normativo que regula su funcionamiento, sino también la manera en que dicho servicio se desarrolla en la práctica cotidiana.

Con ese propósito, durante el trabajo de campo acompañé el inicio de la jornada de una de las empresas de transporte público urbano. Al salir de mi casa, siendo las primeras horas de la mañana, acompañado por la oscuridad de la madrugada y el canto de los gallos que anunciaban el comienzo del día, los perros marcaban su territorio al pasar junto a ellos. Mi destino era la intersección de los jirones San Martín y Libertad. Mientras caminaba por las calles solitarias, solo me cruzaba ocasionalmente con algún peatón o con motos lineales que hacían sonar la bocina, sobresaltándome por momentos. A esa hora, las calles estaban casi vacías, con un escaso tránsito de motos lineales, mototaxis y taxis. Antes de llegar a la esquina por el Jr. Libertad, observé pasar la ruta 10, cuyos colores amarillo y rojo resaltaban bajo la tenue luz del amanecer y del alumbrado público.

Dicho jirón es una de las principales calles de la ciudad, por donde circulan la mayoría de las empresas de transporte público urbano, a excepción de la ruta 16, conocido

como “Corredor azul”, que atraviesa la ciudad por el óvalo de La Magdalena, pasando por el frontis del zoológico de la Universidad Nacional San Cristóbal de Huamanga. Estas empresas de transporte público urbano que circulan por las calles y avenidas de la ciudad presentan características particulares que permiten diferenciar entre sí: el tamaño del vehículo, los colores distintivos, el número de la ruta y el nombre de la empresa que identifica. Es en este contexto, resultaba necesario comprender el marco normativo y las reglas de servicio que rigen a las empresas que brindan servicio de transporte público urbano en la ciudad de Ayacucho.

Entonces, para entender el marco normativo y la regulación del transporte público urbano en el Perú y particularmente en Ayacucho, es indispensable contextualizar el origen y la evolución del sistema de transporte. En el reportaje, *Sucedió en el Perú*, conducido por Norma Martínez (2024), se realiza un viaje por el tiempo sobre el desarrollo del transporte público en el país, desde los carruajes y trenes de la época colonial hasta la llegada de las “cuerpos metálicos”[6] de la actualidad, con especial énfasis en el servicio del transporte público en la capital de Lima.

No obstante, el punto de partida relevante para este análisis se ubica en la década de 1990, periodo clave en que Perú se integró al modelo económico neoliberal mediante la apertura al mercado internacional. Durante esos primeros años, el país experimentó una masiva importación de vehículos motorizados de “segunda mano”[7] lo que transformó profundamente la estructura de la cultura urbana y del servicio de transporte público. Frente a esta situación, entonces la empresa Municipal de Lima y el gobierno central implantaron un sistema de concesiones que permitía a cualquier persona o empresa que contara con un vehículo motorizado pueda prestar servicios de transporte de pasajeros (Martínez, 2024).

Pero, esta flexibilización normativa respondió, en parte, por el cambio del modelo económico, que buscaba satisfacer la demanda de pasajeros y la escasez de unidades frente al crecimiento poblacional y geográfico de la ciudad. Sin embargo, esto trajo la saturación de los vehículos en las vías urbanas con taxis, mototaxis, buses, camiones y

[6] Término utilizado por Wright et al. (2019) para nombrar a los vehículos motorizados, entre ellos a los micros.
[7] Vehículos seminuevos, es decir vehículos usados.

cúster; muchos de ellos operaban en condiciones inadecuadas para brindar el servicio de manera seguro y eficiente.

De esta manera, el modelo se replicó en el interior del país, adaptándose a sus propias particularidades locales, como ocurrió en la ciudad de Ayacucho. Su implementación ha generado una serie de problemas sociales relacionados con el uso del espacio urbano, la precariedad de las vías y la calidad del servicio de transporte, aspectos que han transformado de manera significativa la vida urbana.

Como respuesta a esto, el Estado peruano promulgó la Ley N° 27972, Ley Orgánicas de La Municipalidad, (2003), que otorga a los gobiernos locales la facultad de ejercer y gozar de autonomía política, económica y administrativa dentro de su ámbito de su jurisdicción. Dentro de este marco normativo, en los artículos 73° y 81°, la norma confiere a las municipalidades provinciales la competencia y funciones en materia de tránsito, vialidad y transporte público dentro de su ámbito.

De acuerdo con esta ley, las municipalidades provinciales están facultadas para normar y regular el servicio de transporte público de transporte terrestre, tanto urbano e interurbano, en concordancia de las disposiciones establecidas en las normas nacionales de transporte. Esto implica que las municipalidades son responsables de organizar, fiscalizar y garantizar el funcionamiento adecuado del sistema de transporte público urbano dentro de su competencia, realizando la gestión y planificación del servicio.

En este marco, mediante el informe N° 280-2019-MHP/51.52, del 14 de noviembre de 2020, y tras un análisis técnico previo, el área de Subgerencia de Control Técnico del transporte Público de la Municipalidad Provincial de Huamanga determinó la necesidad de contar con instrumentos normativos que aseguren el funcionamiento adecuado del servicio, en concordancia con la normatividad nacional y regular el transporte regular de personas en la provincia de Huamanga. Esto con la necesidad de regular el servicio del transporte público regular de personas dentro de su jurisdicción con los parámetros técnicos adecuados.

Esto, con el propósito de mejorar la calidad y eficiencia del sistema de transporte público en la ciudad. Así, el Consejo Municipal de Huamanga aprobó por unanimidad la Ordenanza Municipal N° 21 – 2020-MPH/A, que regular el servicio del transporte público regular de personas en la provincia de Huamanga, estableciendo reglas claras para

mejorar la calidad del servicio, y las condiciones y control del servicio en beneficio de la ciudadanía ayacuchana.

Así entonces, la Municipalidad Provincial de Huamanga es, por tanto, la entidad encargada de gestionar, regular y fiscalizar en cuanto al servicio de transporte público regular de personas a través de la Gerencia de Transportes. La comuna huamanguina es la responsable de autorizar a las personas jurídicas a prestar el servicio de transporte público regular de personas, definiendo aspectos principales como el color, logotipo, la hoja de ruta, la identificación la flota vehicular y el nombre de la empresa.

Asimismo, la municipalidad tiene la competencia de determinar los paraderos urbanos e interurbanos para el servicio de transporte público regular de personas, estableciendo los requisitos, procedimientos y condiciones de acceso y permanencia en la prestación del servicio. Como parte de este proceso de formalización, la municipalidad otorga la tarjeta de circulación a los vehículos habilitados, conjuntamente con la autorización correspondiente para cada unidad destinada para prestar el servicio.

En definitiva, ante la falta de herramientas efectivas para ejercer el control sobre las empresas de transporte público urbano, el Estado ha descentralizado la gestión, otorgando a los gobiernos locales la facultad de gestionar, regular y fiscalizar la operación de las empresas de transporte público urbano. En el caso de la ciudad de Ayacucho, esta tarea recae en la Municipalidad Provincial de Huamanga, institución que tiene a su cargo la administración del sistema de transporte público urbano.

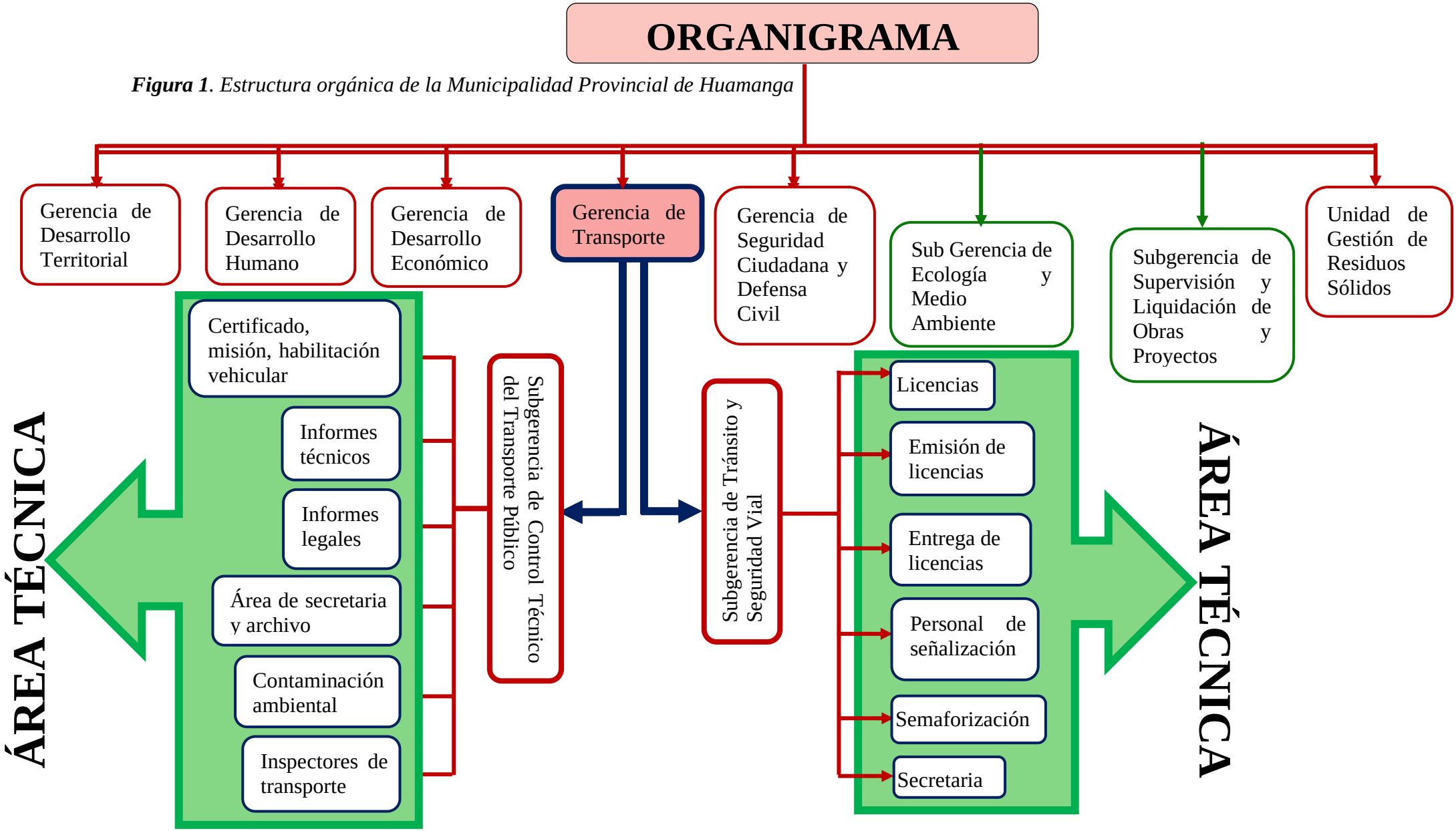
Así, queda claro que el ordenamiento jurídico que regula el transporte público urbano en Ayacucho constituye una estrategia institucional mediante la cual el Estado, a través de la Municipalidad Provincial de Huamanga, busca organizar la circulación de vehículos y personas dentro del espacio urbano. La definición de rutas, paraderos, autorizaciones, colores distintivos, tarjetas de circulación y mecanismos de fiscalización expresa una voluntad de producir orden y garantizar el funcionamiento adecuado del servicio. Sin embargo, estas disposiciones normativas no actúan de manera mecánica sobre la realidad social. Como plantea De Certeau (2000),[8] las estrategias diseñadas por las instituciones son continuamente apropiadas, reinterpretadas y negociadas por los actores en su vida cotidiana. En este sentido, el transporte público urbano no puede

[8] De Certeau (2000). *La invención de lo cotidiano. I. Artes de hacer*.

entenderse únicamente desde el marco legal que lo regula, sino también desde las prácticas culturales de conductores, cobradores y usuarios, quienes mediante sus acciones cotidianas producen formas particulares de uso y significación del espacio urbano que, en muchas ocasiones, desbordan o reformulan lo establecido por la norma.

A continuación, presento el organigrama que procura gestionar y organizar el sistema de trasporte urbano de pasajeros en la ciudad de Ayacucho.

Figura 1. *Estructura orgánica de la Municipalidad Provincial de Huamanga*



Nota: Elaborado basado en el organigrama virtual de la municipalidad

4.1.2 *Formalidad e informalidad del sector*

De todas maneras, el servicio de transporte público urbano de pasajeros en Ayacucho opera en dos sistemas claramente diferenciados, pero profundamente interrelacionados: lo formal e informal. Ambos coexisten y se entrelazan en la práctica cotidiana, buscando mantenerse activos dentro del espacio urbano. Esta convivencia configura dos realidades mutuamente dependientes que se complementan y sostienen una a la otra en el funcionamiento diario del transporte público.

Figura 2*. Empresas de transporte público urbano en la ciudad de Ayacucho*



Nota: fotografía tomada por autor.[9]

En esta parte, se aborda el proceso de formalización de las empresas de transporte público urbano en la ciudad de Ayacucho, así como los requisitos y las condiciones que deben cumplir los empresarios para brindar dicho servicio y recorrer por las calles y avenidas de la ciudad.

De todas maneras, las empresas de transporte público urbano regular[10] que circulan por las calles y avenidas de la ciudad están constituidas por un grupo de socios denominadas transportistas. Tal es caso de la Empresas de Transporte e Inversiones Virgen de Carmen S. R. L. ruta 3, conformada por 14 socios. Se trata de personas naturales que, en calidad de transportistas, se encuentran inscritos en el registro público

[9] Debo aclarar que las imágenes mostradas corresponden a las rutas 10 y 3; en otras secciones muestro también imágenes de otras rutas que no son las rutas con los cuales trabajé en la presente tesis porque mi intención es mostrar la complejidad del sistema de transporte urbano que van más allá de la ruta 3, que es las ruta con cual trabajo.

[10] De acuerdo con el TUPA, se entiende por el servicio de transporte público urbano regular que está permitido viajar sentado y de pie.

como una sociedad de responsabilidad limitada, lo cual les permite operar formalmente y cumplir con sus obligaciones tributarias.

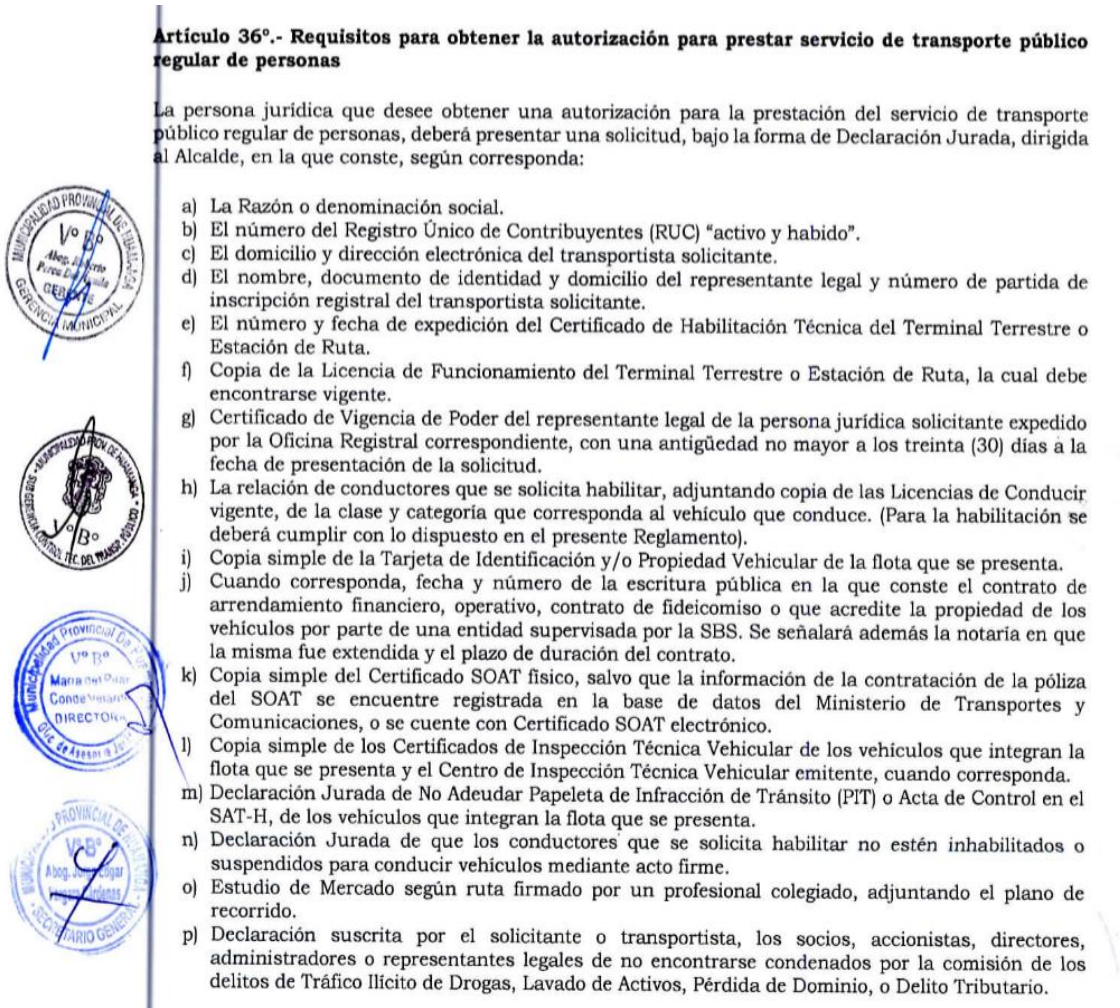
Es decir, la empresa de transporte público urbano de pasajeros cuenta con un representante legal, elegido y designado por los socios mediante una elección y formalizado mediante documento notarial. Este representante asume la dirección de la empresa, siendo el vínculo institucional entre la empresa y las entidades estatales competentes. También, tiene la responsabilidad de gestionar y coordinar las salidas diarias de los conductores. El cargo del representante o gerente de la empresa tiene una duración de un año.

Una vez constituida la empresa, en este caso de la empresa Virgen del Carmen S. R. L., ruta 3, inicia el proceso de formalización para obtener la autorización del servicio de transporte público urbano. Para ello, el representante legal presenta ante la Municipalidad Provincial de Huamanga una solicitud de autorización de la flota vehicular ante la Gerencia de Transportes, lo que le permite brindar el servicio de transporte regular de personas por un periodo de diez años.

Después, de alcanzar con el cumplimiento de los requisitos establecidos en el Tupa[11] y el reglamento correspondiente, la autoridad emite una resolución a la persona jurídica a prestar el servicio de transporte público regular de personas. Luego, se gestiona la tarjeta de habilitación vehicular, un permiso que tiene vigencia de un año, donde se detallan las características específicas de cada unidad. Una vez completado este proceso de trámite y aprobada la documentación, las unidades vehiculares pueden recorrer por las calles polvorientas y angostas de Ayacucho (Ordenanza Municipal N° 21 - 2020-MPH/A, 2020).

[11] Texto Único de Procedimientos Administrativos de la Municipalidad Provincial de Huamanga

Figura 3*. Requisitos para obtener la autorización para prestar servicio*



Artículo 36°.- Requisitos para obtener la autorización para prestar servicio de transporte público regular de personas

La persona jurídica que desee obtener una autorización para la prestación del servicio de transporte público regular de personas, deberá presentar una solicitud, bajo la forma de Declaración Jurada, dirigida al Alcalde, en la que conste, según corresponda:

a) La Razón o denominación social.
b) El número del Registro Único de Contribuyentes (RUC) "activo y habido".
c) El domicilio y dirección electrónica del transportista solicitante.
d) El nombre, documento de identidad y domicilio del representante legal y número de partida de inscripción registral del transportista solicitante.
e) El número y fecha de expedición del Certificado de Habilitación Técnica del Terminal Terrestre o Estación de Ruta.
f) Copia de la Licencia de Funcionamiento del Terminal Terrestre o Estación de Ruta, la cual debe encontrarse vigente.
g) Certificado de Vigencia de Poder del representante legal de la persona jurídica solicitante expedido por la Oficina Registral correspondiente, con una antigüedad no mayor a los treinta (30) días a la fecha de presentación de la solicitud.
h) La relación de conductores que se solicita habilitar, adjuntando copia de las Licencias de Conducir vigente, de la clase y categoría que corresponda al vehículo que conduce. (Para la habilitación se deberá cumplir con lo dispuesto en el presente Reglamento).
i) Copia simple de la Tarjeta de Identificación y/o Propiedad Vehicular de la flota que se presenta.
j) Cuando corresponda, fecha y número de la escritura pública en la que conste el contrato de arrendamiento financiero, operativo, contrato de fideicomiso o que acredite la propiedad de los vehículos por parte de una entidad supervisada por la SBS. Se señalará además la notaría en que la misma fue extendida y el plazo de duración del contrato.
k) Copia simple del Certificado SOAT físico, salvo que la información de la contratación de la póliza del SOAT se encuentre registrada en la base de datos del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, o se cuente con Certificado SOAT electrónico.
l) Copia simple de los Certificados de Inspección Técnica Vehicular de los vehículos que integran la flota que se presenta y el Centro de Inspección Técnica Vehicular emitente, cuando corresponda.
m) Declaración Jurada de No Adeudar Papeleta de Infracción de Tránsito (PIT) o Acta de Control en el SAT-H, de los vehículos que integran la flota que se presenta.
n) Declaración Jurada de que los conductores que se solicita habilitar no estén inhabilitados o suspendidos para conducir vehículos mediante acto firme.
o) Estudio de Mercado según ruta firmado por un profesional colegiado, adjuntando el plano de recorrido.
p) Declaración suscrita por el solicitante o transportista, los socios, accionistas, directores, administradores o representantes legales de no encontrarse condenados por la comisión de los delitos de Tráfico Ilícito de Drogas, Lavado de Activos, Pérdida de Dominio, o Delito Tributario.

Nota: Extraído del Tupa

En tanto, para obtener la tarjeta de circulación, se deben presentar los siguientes documentos: resolución de la empresa, copia de tarjeta de propiedad del vehículo, licencia de conducir, seguro obligatorio contra accidentes de tránsito (SOAT), certificado de inspección técnica vehicular, constancia de capacitación de los conductores y cobradores y, por último, recibo por derecho de trámite. Una vez concluido con este proceso de formalización, las empresas de transporte público urbano quedan autorizadas para iniciar la prestación del servicio de transporte público urbano por las vías y arterias de la ciudad de Ayacucho.

De hecho, los vehículos que brindan el servicio de transporte público urbano deben cumplir con las normas establecidas por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC). Las municipalidades y la Policía Nacional del Perú (PNP), especialmente a través de la Policía de Tránsito, se encargan de hacer cumplir mediante

las inspecciones y controles de infracciones de tránsito, así en uno de mis trabajos de campo observé sobre las inspecciones recogiendo el siguiente registro:

Figura 4*. Inspección de la empresa Jesús Nazareno, ruta 1*



Nota. Fotografía tomada por el autor

Mientras la inspección continuaba, observé a un conductor que estaba limpiando su vehículo, justo le tocó ser inspeccionado. El conductor estaba concentrado en su limpieza, y los inspectores daban vueltas por el vehículo para verificar las condiciones del vehículo. Durante ese proceso, detectaron algunas faltas como por ejemplo la falta de las cintas reflectivas en la parte posterior del vehículo.

El señor Fredy (responsable de la inspección) le indico que debe colocar las cintas reflectivas; también, la gerenta de la empresa le llamó para que escuche las indicaciones a lo que el conductor se reusó de escuchar las indicaciones de las observaciones, haciendo caso omiso a las recomendaciones, respondiendo: "Ya lo pondré".

"Señor Delfín, dígale a su conductor las observaciones que tiene. El dueño me contradice en todo, no me hace caso las observaciones que hago, piensa que hago por gusto" […]

Después de pasar la inspección, los conductores se acercaban al gerente para preguntarle hasta cuando tenían plazo para levantar las observaciones

con un tono de inconformidad. Mientras la señora gerenta con cierta autoridad y condicionamiento, ella respondía:

"Hasta el día viernes y después no les voy dar turno" (Notas de campo, 21 de enero de 2025)

En la actualidad, la empresa de transportes "Virgen del Carmen" S. R. L., ruta 3, está conformada por catorce socios, cada uno de ellos cuenta con dos acciones representadas por dos unidades vehiculares. La forma de gestión de estas acciones por los socios puede ser directa o indirecta.

En el primer caso, el socio asume plenamente la responsabilidad sobre su unidad vehicular; en otras palabras, él mismo trabaja como conductor, aunque esta modalidad es menos frecuente. En el segundo caso, el socio propietario de las acciones busca, elige y contrata verbalmente al conductor y cobrador, quienes se encargan de trabajar diariamente asumiendo toda la responsabilidad ante cualquier eventualidad. Finalmente, en el tercer caso, el socio alquila su cupo o su acción a un tercero, conocido como comisionista, quien se encarga de cumplir con el reglamento interno de la empresa y asume la responsabilidad operativa del vehículo. En la mayoría de los casos, los comisionistas son también propietarios de las unidades. Por el alquiler de las acciones, estos efectúan un pago anual a los socios; sin embargo, esta modalidad de trabajo es poco frecuente.

De esta manera, los socios son los encargados de contratar a sus conductores mediante un acuerdo verbal. Estos deben contar con la licencia de conducir correspondiente, es decir clase A, categoría III-a profesional, otorgado por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones. Asimismo, para brindar el servicio de transporte público urbano, es obligatorio tanto conductores como cobradores participen en el curso de "seguridad vial, reglas de tránsito y calidad de servicio de transporte" dictado por la Municipalidad. Una vez aprobado dicho curso, se emitirá un certificado de capacitación, como se acredita mediante la siguiente fotografía:

Figura 5. *Certificado de habilitación dirigidos a conductores de transporte público*



Nota. Fotografía tomada por el autor

En suma, las empresas de transporte público urbano en Ayacucho se encuentran inscritas en el registro público, lo que les permite operar en la formalidad. Tras cumplir con los requisitos establecidos por las autoridades competentes, recibiendo la autorización y la habilitación vehicular necesarias para brindar el transporte regular de personas en la ciudad. Sin embargo, la informalidad en el transporte público urbano, siguiendo a Bielich (2009), quien retoma la definición de Calderón (2005), puede entenderse como aquellas actividades económicas que generan ingresos sin estar plenamente reguladas por el Estado, aun cuando otras actividades similares sí lo están. Desde esta perspectiva, la mayoría de empresas de transporte público urbano de la ciudad podrían considerarse formales, ya que, pese a que muchas veces incumplen ciertas normas o prácticas establecidas por el Estado, en términos generales operan bajo requisitos, permisos y disposiciones estatales. De esta manera sugiere que la discusión debería ser sobre el nivel de formalidad que opera el transporte público urbano de pasajeros.

Si bien es cierto, las empresas de transporte público urbano son consideradas formales por tributar y cumplir con los requisitos establecidos por la autoridad para brindar el servicio, en la práctica persisten diversas formas de evadir o incumplir la normativa. En el día a día, se hace evidente aquello que suelen decirse: “hecha la ley,

hecha la trampa". En palabras de Bielich (2007), el transporte público masivo es uno de los principales actores del tránsito; sin embargo, operan en un contexto marcado por la informalidad y desorganización.

Al transitar dentro de la ciudad de Ayacucho, es común observar las rutas del transporte público urbano circulando constantemente disponibles para movilizarse. Los conductores, atentos tras el timón, vigilando los paraderos en busca de pasajeros. Así, durante uno de mis trabajos de campo, registré la siguiente observación. Las empresas de transporte público inician su jornada alrededor de las cinco de la mañana y terminando su jornada laboral a las nueve de la noche aproximadamente.

En cuanto a las horas de trabajo sentado frente al volante de los conductores y cobradores del transporte público urbano, su situación laboral transcurre en un mundo entre la formalidad e informalidad. Ya que ellos no cuentan con un contrato de trabajo que garantice la estabilidad laboral lo que implica el incumplimiento de las condiciones básicas, como una remuneración justa conforme al mercado, el pago puntual de sus salarios, y las compensaciones por trabajos en feriados o trabajos en horarios nocturnos. Asimismo, no tiene acceso a los beneficios sociales como seguro social, sistema de pensión, maternidad, jubilación, vacaciones pagadas y las jornadas limitadas de trabajo y descansos intermedios durante el trabajo. Como señala Bielich (2007), ser trabajador en este contexto implica laborar diariamente, sin estabilidad laboral ni beneficios sociales, y cumplir jornadas que superan las ocho horas.

Según, la Ordenanza Municipal N° 21 - 2020-MPH/A (2020), los conductores de vehículos destinados a la prestación del servicio del transporte público regular de personas no deben conducir más de cinco horas continuas, debiendo contar con un tiempo de descanso no menor de una hora. Si la conducción dura menos de dos horas, el tiempo de descanso no debe ser inferior a treinta minutos. Además, la jornada acumulada diaria no debe exceder las diez horas dentro de un período de veinticuatro horas. Sin embargo, en la práctica, los horarios laborales varían según la salida de cada vehículo y no cuentan con tiempos de descanso, como se registró.

> *El último carro ya sale nueve y media, su recorrido es una hora y cuarenta, casi, ¿no? Sí. Una hora y cuarenta. Mira, ya que llegué una hora y cuarenta, ya, no importa. Hasta su [paradero], llegamos, sí o sí, hasta el hospital nuevo llegamos ya. Sí o sí. Imagínate ¿Qué hora es? Nueve y cuarenta, diez,*

cuarenta. Casi a media noche ya está guardando porque tiene que echar combustible, el sencillo que te demoras en contar. Imagínate, imagínate ¿Qué hora descansas? Y si eres número uno, ya estás viniendo ¿Cuántas horitas vas durmiendo? Durmiendo, llegando a tu casa, cenando, bañándote, todo. ¿Sí o no? Cuatro horas ¿Qué hora llegamos?

Ahora bien, sobre las jornadas de trabajo de los conductores y cobradores, el día comienza con la salida de sus hogares hacia la cochera, donde recogen los vehículos para dirigirse al paradero donde se registran ante la controladora, quien es la encargada de controlar las salidas de cada micro. En tanto, la jornada del día finaliza con el retorno del vehículo a la cochera para ser guardado, cerrando así la jornada laboral del día. En la empresa "Virgen del Carmen, por ejemplo, inician a laborar a las cinco y cuarto, cinco y cuarto" (notas de campo, en la conversación informal en casa del gerente). Como señala Aguilar (1999) respecto a los conductores y cobradores en la ciudad de México. En la práctica los conductores y cobradores son: "inquilinos de la casa, están fuera de la casa por trabajo". Esta expresión se reafirma también en los conductores de Ayacucho, pues el tiempo que pasan fuera de su casa es prácticamente todo el día, lo que implica perder momentos familiares significativos, como cumpleaños de los hijos o almuerzo en familia. Tal como manifestó un conductor:

Hoy era su cumpleaños de mi hija. Ya había coordinado para ir a cenar, pero no pude ir a cenar… Solo le saludé por llamada y le yapeé a su mamá para que le lleve a cenar.

De la misma forma, la hora de retorno a casa no está definida. En algunas ocasiones, los conductores pueden llegar temprano, alrededor de las siete de la noche; mientras que, en otras, hacen muy tarde como a las diez de la noche. Así lo evidencian la siguiente nota de trabajo de campo:

…No sabes a qué horas vas volver a tu casa. Tu pareja prepara la cena y te espera, pero no llegas; porque llegas muy tarde, solo a dormir, ella se molesta y te dice en vano cocino. A veces, llegas temprano y tu pareja no cocina y tú llegas de hambre y no hay nada. Ahí se genera incluso pelea… Incluso a tu hija llegas a ver solo dormida ya cuando ella está durmiendo.

En este caso, al no tener con un horario establecido de ingreso y salida, la jornada laboral se prolonga dependiendo del turno asignado, lo que les permite realizar ocho o nueve vueltas; lo que implica regresar tarde a la casa.

Con respecto a la alimentación de los conductores y cobradores, los trabajadores suelen desayunar en el paradero, aprovechando los breves intervalos de tiempo antes de la siguiente salida. Lo mismo ocurre con el almuerzo, consumidos por el apuro mientras esperan nuevamente la salida. Como afirman ellos mismos, tomar alimento en el trabajo significa "tragar", como recogí en una de mis conversaciones con el conductor y los cobradores; sucede lo mismo con la cena, hay poco tiempo para comer. Es decir:

> *En el día, no comes, porque son como siete a cinco minutos el almuerzo; tienes que tragar, tragas. Más bien ahora en la tres por lo menos hay GPS, siquiera. Por ejemplo, en mi caso de cobradora, recién al almorzar, a veces hay entierro. El carro quiere cruzar por allá, porque había el reloj aquí en Grifo Arenales, pobre de ti, recién has comido, miércoles, estás corriendo hasta allá, hasta ya quieres vomitar. La comida se quiere salir, porque el carro, como está cruzando, tienes que ir junto con el carro y llegar a la otra esquina, no sabes cuánto tiempo va a demorar el entierro. Más bien, ahora, por el GPS, ya no corres; pero más antes corrías, como sea, pobre de ti. El carro tiene que ir así o así, como sea, solito se marca también. Y ahora no comes, en si el almuerzo no se come bien.* (Notas de trabajo de campo)

En el paradero inicial, las empresas de transporte público cuentan con un servicio de alimentación que brinda desayuno y almuerzo para los trabajadores. El desayuno está disponible aproximadamente desde las siete hasta las nueve y treinta; durante ese tiempo, conductores y cobradores desayunan a medida que llegan después de la primera vuelta. Por su parte, el almuerzo se ofrece desde el mediodía hasta las dos de la tarde; algunos trabajadores almuerzan antes de realizar la vuelta y otros después de completar la vuelta.

Por otro lado, los socios de las empresas de transporte buscan "contratar" verbalmente a conductores con la licencia de la categoría y clase para operar el micro. En ese sentido, los conductores de las rutas son personas con años de experiencia que

conocen la dinámica del trabajo diario, lo que les permite enfrentar y solucionar problemas durante la jornada del día. Sin embargo, debido a la búsqueda de mejores oportunidades laborales y la estabilidad laboral, sumado a eso, la falta de contrato de trabajo; los lleva a cambiar con frecuencia de empleo, generando inestabilidad y preocupación para el socio, quienes se ven obligados a paralizar temporalmente sus unidades ante la falta de conductor.

En esta situación, se agrava la escasez de conductores con la licencia de conducir de la categoría y clase, más la falta de conocimiento de la dinámica del trabajo en el servicio del transporte público urbano por los conductores de otras modalidades, genera que los socios optan a "contratar" a personas que, aunque cuentan con la licencia de conducir, pero no poseen la categoría correspondiente para maniobrar estos vehículos llamados "cúster"; es decir, la categoría y clase para conducir este tipo de vehículos es A III-a como mínimo. Pese a esta limitación legal, muchos de ellos asumen la responsabilidad del control de la línea, mientras se consigue a un conductor con la categoría y clase y que conozca la dinámica del transporte público urbano. Es decir, como dicen los mismos conductores y cobradores "el trabajo es día a día, sino de qué comes". En este contexto, ambos actores se necesitan mutuamente: el dueño requiere que su unidad genere ingresos y el conductor busca sostener a su familia.

En relación con cambios de trayectoria en el transporte público urbano, estos implican la modificación de la ruta habitual. Estas "vueltas" forman parte de una serie de circuitos (ida y regreso) que los choferes recorren a diario siguiendo unas rutas (Aguilar, 1999). No obstante, durante la jornada laboral se presentan circunstancias, como la congestión vehicular, que alteran estos recorridos y el tiempo calculado. En tales situaciones, el tiempo apremia y, como señalan los conductores, "*estoy volando*" para llegar al paradero y cumplir con el control. Asimismo, la ausencia de pasajeros puede motivar el cambio de trayectoria, lo que ellos denominan "*cortar el camino*", para luego retomar la ruta habitual. Estas acciones forman parte de las estrategias para adaptarse a las exigencias de un contexto urbano complejo, el cual, que a todas luces resulta conflictivo y sumamente caótico.

De todas maneras, al tratarse de un servicio que circula por las calles y avenidas, atravesando incluso el centro de la ciudad, el ascenso y descenso de pasajeros no siempre se realizan en paraderos formales, sino también en espacios

informales. Estos paraderos informales se ubican a lo largo de la trayectoria, donde los usuarios abordan el vehículo y el conductor se detiene para recogerlos. Como señala una cobradora "si tu no recoges, el carro que viene atrás lo va recoger". Esta expresión evidencia la lógica de competencia: es preferible recoger al pasajero antes que perder un ingreso en términos económicos como diría Bielich (2009). A la vez, revela la disposición a transgredir las normas de tránsito, donde la audacia del conductor y del cobrador resulta clave para captar pasajero con rapidez.

La transgresión de estas normas no es exclusiva de los conductores, sino que también involucra a los pasajeros, quienes buscan descender del vehículo fuera de los paraderos establecidos, apelando a la cortesía mediante expresiones como "por favorcito". Esta solicitud puede ser aceptada dependiendo del contexto: en momentos de baja demanda, el conductor suele acceder; en cambio, en situación de competencia o en hora punta, la petición es rechazada, generalmente con expresiones de molestia como "para bajar es el paradero. Este no es paradero". Esta práctica depende de las diferentes circunstancias.

De igual forma, el incremento del pasaje a partir de cierta hora rompe las reglas del mercado, evidenciando la flexibilización de las tarifas socialmente aceptadas. Durante el día, el pasaje es uniforme: suele ser de un sol cincuenta para adultos, un sol para universitarios, y cincuenta céntimos para escolares. Sin embargo, pasada las nueve de la noche, el costo se incrementa a dos soles, sin distinción del grupo etario. En estos casos, al momento de abordar, el cobrador advierte: "pasaje, dos soles". Si el usuario intenta pagar el monto regular, el cobrador le llama la atención y le exige completar el pago, recordándole que, después de las nueve, la tarifa es de dos soles y que ya se le había informado antes subir.

En síntesis, el mundo laboral del transporte público urbano en Ayacucho no puede ser considerado completamente informal, ya que muchas empresas cuentan con permisos, concesiones y autorizaciones otorgadas por el Estado y las autoridades locales. No obstante, dicho reconocimiento institucional no garantiza el cumplimiento pleno de las normas laborales y administrativas, sino más bien una forma parcial y flexible de formalización. Esta dualidad se manifiesta en la ausencia de contratos de trabajo, las extensas jornadas laborales que superan las ocho horas, la falta de beneficios sociales, las precarias condiciones de alimentación y descanso, así como en

la presencia de conductores que, en algunos casos, no cuentan con la licencia correspondiente para conducir las rutas. Por otro lado, la formalidad se expresa en el reconocimiento administrativo de las empresas, las concesiones de rutas y las autorizaciones emitidas por la autoridad local. En la práctica, se configura una relación de necesidad recíproca entre los distintos actores del transporte: mientras el empresario busca rentabilidad económica, conductores y cobradores trabajan para satisfacer sus necesidades cotidianas. En este contexto, las normas son constantemente reinterpretadas y negociadas según las condiciones laborales y las dinámicas urbanas en las que se desarrolla el transporte público.

Desde una perspectiva antropológica, la formalidad y la informalidad no aparecen como ámbitos separados, sino como dimensiones que coexisten y se articulan en la práctica cotidiana del transporte público urbano. Aunque las empresas cuentan con reconocimiento legal, concesiones y autorizaciones otorgadas por la autoridad competente, las dinámicas laborales y operativas muestran que muchas de las actividades que permiten sostener el servicio se desarrollan mediante acuerdos flexibles, negociaciones permanentes y prácticas que no siempre se ajustan a la normativa vigente. En este sentido, siguiendo a Bielich (2009),[12] resulta más pertinente comprender el transporte público urbano a partir de distintos grados de formalidad antes que como una realidad completamente formal o informal. Asimismo, como plantea De Certeau (2000),[13] las normas institucionales son constantemente apropiadas y reinterpretadas por conductores, cobradores, empresarios y pasajeros, quienes adaptan sus acciones a las exigencias económicas, laborales y espaciales de la ciudad. De este modo, el transporte público urbano se configura como un espacio de negociación permanente entre las disposiciones estatales y las estrategias cotidianas de los actores que buscan garantizar tanto la continuidad del servicio como su propia subsistencia.

[12] Bielich (2009). *La guerra del centavo. Una mirada actual al transporte público en Lima Metropolitana*. Instituto de Estudios Peruanos.

[13] De Certeau (2000). *La invención de lo cotidiano. I. Artes de hacer*. Universidad Iberoamericana.

4.1.3 Perfil sociocultural de los actores del transporte público urbano

4.1.3.1 Socios

En el ánimo de seguir conociendo la organización del sistema del transporte público urbano de pasajeros es necesario referirnos al perfil sociocultural de los principales responsables del sistema: socios, conductores y cobradores. Debo recalcar que este aspecto es fundamental toda vez que el mundo del transporte es informal; dicha informalidad tiene que ver en mucho por el perfil de quienes son responsables, que como veremos dista de ser lo que se quiere o espera.

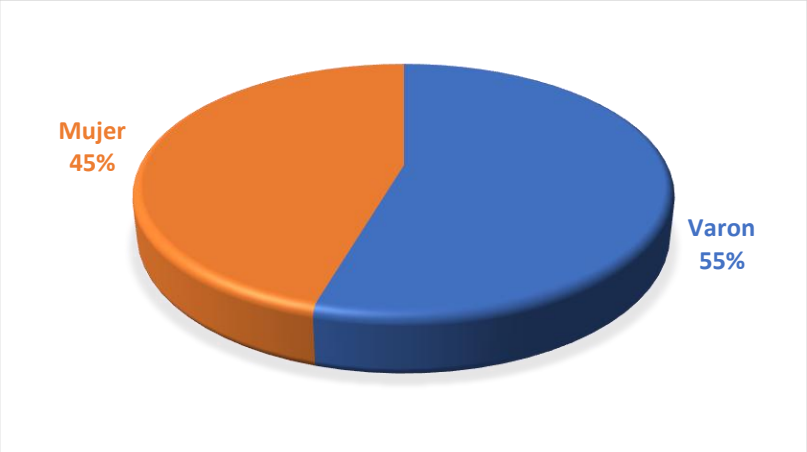
Un aspecto que resalta el estudio son las relaciones sociales en el mundo del transporte público de pasajeros donde suelen ser inestables, nada profundas, superficiales y entre desconocidos o conocidos solo de vista. Como señala Delgado (1999), resulta relevante abordarlo también desde la sociología, no con el afán de centrarse exclusivamente en lo institucional, en las estructuras sociales, la organización, el poder, conflictos, que son temas afines a estas disciplinas, que suelen estudiar desde la perspectiva de la institucionalidad y lo formal en la sociedad. No obstante, es necesario analizar el perfil de los actores del transporte público para ofrecer un panorama que permita una mejor comprensión de la dinámica social de los actores del transporte público urbano. Como sostiene Giddens (2009), la sociedad está estructurada y organizada dentro de determinados marcos que orientan la acción de los individuos; uno de estos marcos podría ser el perfil de quienes accionan el mundo del trasporte. En ese sentido, las empresas de transporte público urbano no operan de manera improvisada, sino que cuentan con pautas, normas y jerarquías que regulan su funcionamiento. Estas incluyen la asignación de los roles a propietarios, conductores y cobradores, la definición de las rutas, horarios y turnos, así como los mecanismos de control y los tiempos de recorrido. Sin embargo, al igual que en otros ámbitos sociales, dichas estructuras no son rígidas, sino que se negocian y se ajustan constantemente en la práctica, en función de las condiciones del contexto urbano, la competencia y las estrategias de los propios actores involucrados.

De este modo, en la cima de esta estructura se encuentran los socios de las empresas de transporte público urbano de pasajeros. En la parte más alta de la escala están los empresarios, propietarios de los micros, quienes administran dos o más vehículos sin desempeñarse frente al volante (Aguilar, 1999). En otras palabras, se

trata de un grupo de personas que se ha asociado para conformar una empresa con el objetivo de brindar el servicio de transporte de pasajeros dentro de la ciudad.

Dicho así, los socios ocupan la jerarquía más alta dentro de la Empresa de Transporte Virgen del Carmen, ruta 3, y están conformados por varones y mujeres cuyas edades oscilan entre los rangos de 31 a 72 años. El socio más joven tiene socios 31 años, mientras que el de mayor experiencia en la empresa alcanza los 72 años. En cuanto a la participación por género, las mujeres representan aproximadamente el 45 % y los varones el 55 % de los socios. Lo anterior da cuenta de una aparente paridad entre socios varones y socias mujeres, lo cual evidencia cómo un ámbito históricamente dominado por los hombres, como el transporte público urbano, viene siendo progresivamente ocupado por las mujeres. En ese sentido, como señala Marcela Lagarde (1996), ciertos espacios tradicionalmente asociados a la masculinidad han ido perdiendo exclusividad, permitiendo que las mujeres asuman nuevos roles y ocupaciones dentro de una sociedad todavía marcada por estructuras patriarcales.

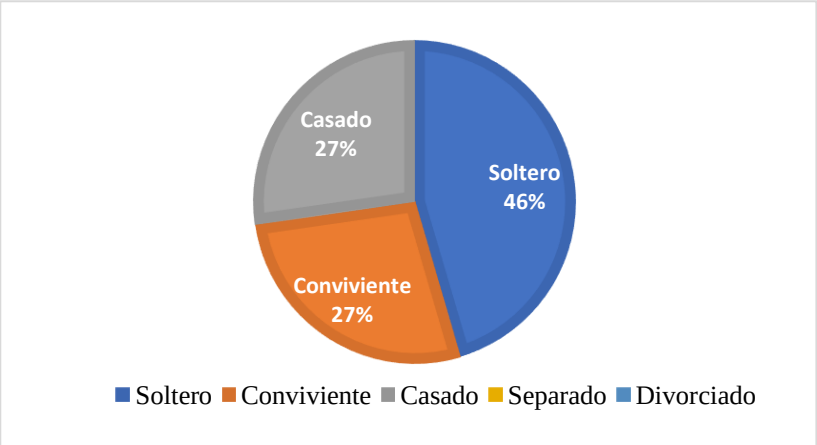
Figura 6. *Género de los socios de la Empresa de Transportes de Virgen del Carmen, ruta 3*



Siendo así, los socios de la empresa no necesariamente nacieron en Ayacucho. Su lugar de origen se ubica entre las regiones de Cusco y Ayacucho, específicamente de las provincias de Kimbiri, Tambo, La Mar, Vilcashuamán y Huamanga. Muchos de ellos emigraron años atrás, dejando su lugar de procedencia para establecerse en la capital de la provincia de Huamanga. En cuanto a su lengua materna, el 45 % mencionó que el quechua es su idioma de origen, mientras que el 65 % indicó el castellano. Sin embargo, en la práctica cotidiana, el 100 % hace uso cotidiano del castellano en el desempeño de su labor diaria. Respecto a su estado civil de los socios, se identificó

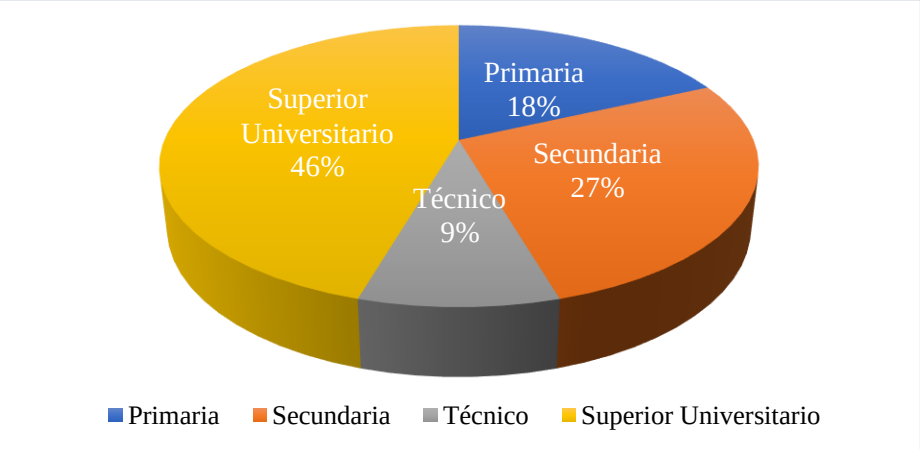
que el 27 % de los socios son casados, mientras que el 27 % son convivientes y un 46 % representa solteros. En la encuesta aplicada, no se identificaron a socios viudos ni divorciados.

***Figura 7**. Estado civil de los socios de la Empresa de Transportes Virgen del Carmen, ruta 3*



Asimismo, un aspecto resaltante dentro de este grupo de socios es el nivel de instrucción. De acuerdo con el trabajo de campo, el 18 % cursó solo únicamente la educación primaria, mientras que el 27 % de los socios alcanzó estudios secundarios, y el 9 % realizó estudios de carrera técnica y el 46 % de los socios cuenta con formación universitaria.

***Figura 8**. Grado de instrucción de los socios*



En relación a su trayectoria en el sector de transportes, la experiencia general oscila entre 8 a 40 años de experiencia, de los cuales de 4 a 35 años corresponde específicamente en el transporte público urbano como socios dentro de la empresa, brindando servicio en la ciudad de Ayacucho.

De la misma forma, un aspecto resaltante es la relación de los socios con el trabajo de conducción. En su mayoría, no conducen directamente las unidades por las calles y avenidas de la ciudad, a excepción de un socio que sí conduce a diario sus *cuerpos metálicos*, como diría Wright et al. (2019) para referirse a la línea. Definitivamente, por la condición de socios, no cuentan con seguro de salud, ni beneficios sociales, ya que su función empresarial consiste en brindar oportunidades laborales al conductor y cobrador. Más aún, el ingreso económico de cada socio depende de la actividad diaria del micro.

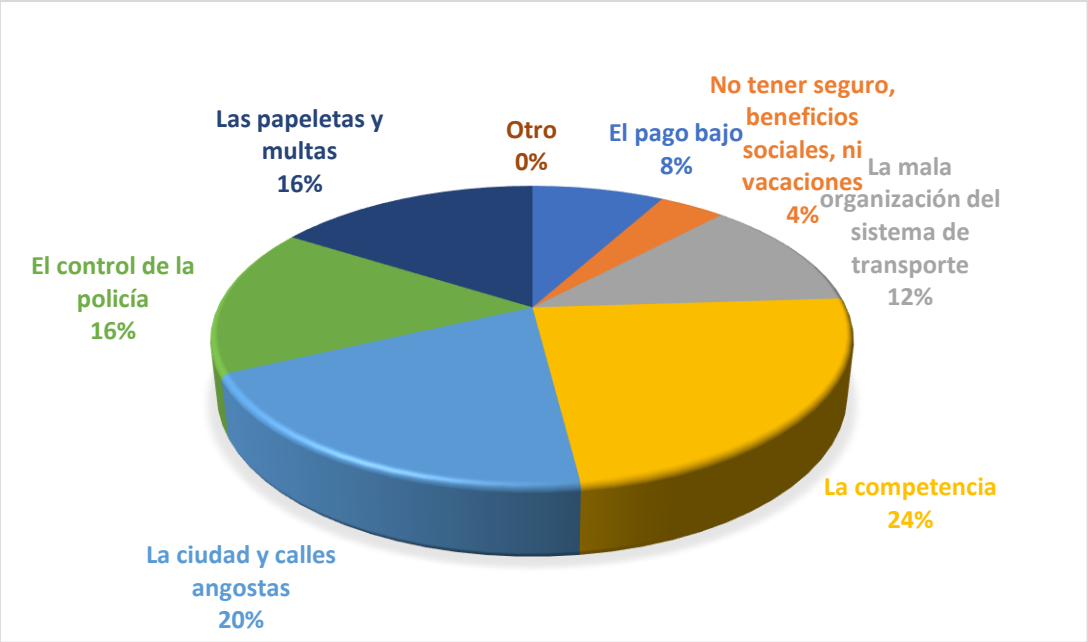
Figura 9. *Relación de los socios con el trabajo*



Mientras que, sobre la pertinencia de identificación de los socios de la empresa, expresan sentirse orgullosos de ser empresarios del transporte público urbano y en particular de formar parte de los socios de la empresa Virgen del Carmen, en la ciudad de Ayacucho. Sin embargo, cuando se les preguntó si le hubiera gustado tener otra profesión, las respuestas fueron divididas: el 45 % de los socios respondió que sí, mientras que el 55 % indicó que no le hubiera gustado tener otro oficio.

Por otro lado, sin duda alguna, la gestión del transporte público es muy compleja, debido a diversos factores que muestran al servicio del transporte público urbano como la peor, de mala calidad. Frente a diversos problemas identificados en los principales aspectos negativos del transporte, los socios señalaron, en primer lugar, la excesiva competencia; en segundo lugar, la ciudad con sus calles angostas; en tercer lugar, el constante control de la policía, así como las papeletas y multas; en quinto lugar, mencionaron la mala organización del sistema de transporte, el bajo pago; finalmente, no contar con los beneficios sociales como socios.

Figura 10. *Problemas identificados en labor cotidiana en el sistema de transportes*



Finalmente, en cuanto a la capacitación como socios, el 64 % de los socios manifestó que se capacitan constantemente; mientras que el 36 % indicó no hacerlo. La institución que capacita a los socios principalmente es la Municipalidad Provincial de Huamanga; en menor medida, los socios son capacitados por otras instituciones privadas, de manera personal.

4.1.3.2 Conductor

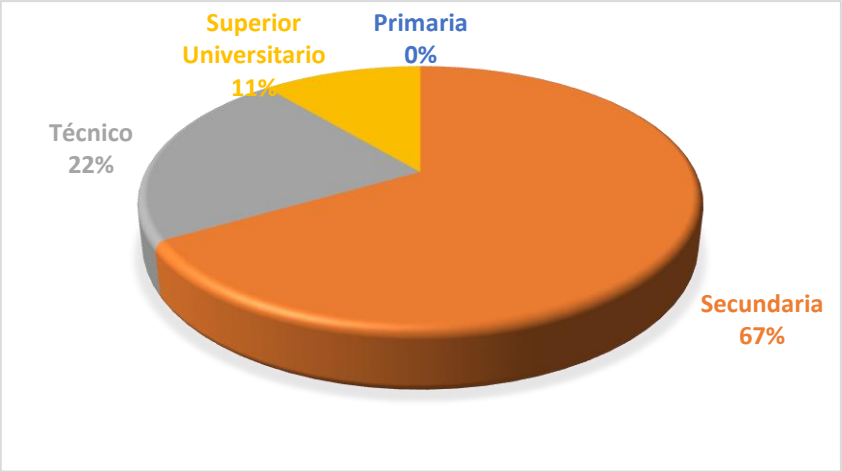
De hecho, el conductor del transporte público urbano es un actor central que desempeña su labor diariamente en el escenario de la ciudad. Por ello, resulta necesario conocer el perfil de quienes están involucrados en la compleja dinámica del transporte urbano.

Con respecto a la edad, los conductores que recorren las calles de la ciudad oscilan entre 30 y 50 años de edad. En cuanto a su lugar de procedencia, la mayoría proviene de los distritos cercanos a la capital departamental, tales como Acocro, Chuschi, Paras, Tambo. También, hay conductores nacidos en la propia ciudad, a excepción de un conductor, que proviene de la ciudad de Huánuco. Cabe señalar que todos los conductores son varones.

En relación con su lengua materna, el 67 % manifestó que el quechua fue el primer idioma que aprendieron a hablar, mientras que el 33 % indicó que es el

castellano. Sin embargo, en su labor cotidiana, dentro del servicio del transporte público urbano, todos utilizan el castellano como lengua habitual de comunicación. En cuanto al estado civil de los conductores, predomina la condición de solteros, con el 45 %, mientras que el 33 % son convivientes, y el 22 % son casados. En cuanto a su formación académica de los conductores, el 76 % cursó estudios secundarios, mientras que el 22 % cuenta con estudios técnicos y el 11 % tiene una formación universitaria.

Figura 11. *Grado de instrucción de los conductores*



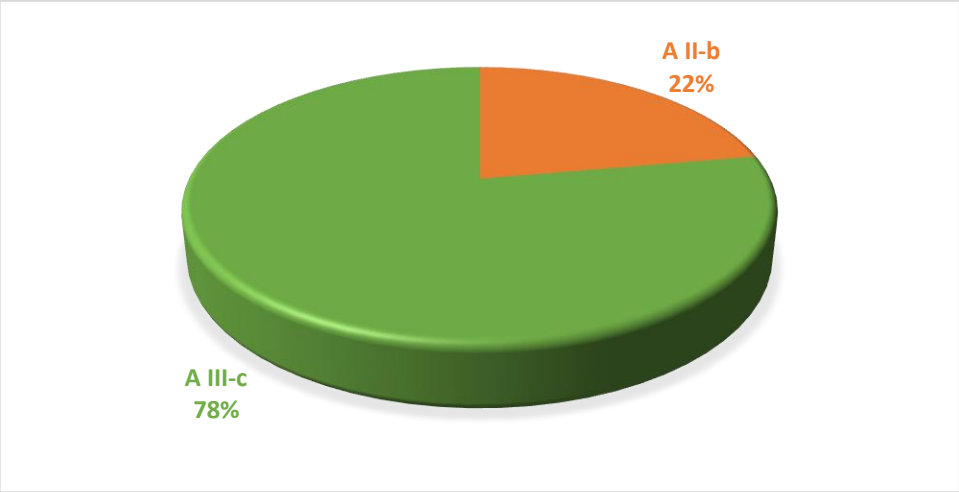
En cuanto, a la jornada laboral, la mayoría de los conductores trabaja más de ocho horas diarias, con un promedio que varía entre 12 a 17 horas de conducción en el micro, considerando desde la salida del vehículo de la cochera y guardarlo en la noche. En cuanto a su experiencia, esta fluctúa entre 10 y 40 años de conducción de vehículos en general, mientras que su trayectoria específicamente en el transporte público urbano varía entre 7 y 35 años.

De hecho, referente a su tiempo de trabajo dentro de la empresa Virgen del Carmen, este varía considerablemente: algunos llevan solo 15 días o pocos meses, mientras que otros conductores registran trayectorias más largas, de 2 y hasta 35 años de trabajo en la empresa.

En definitiva, para tomar el timón de un vehículo, es indispensable contar con una licencia de conducir que acredite la aptitud y capacidad otorgada por el Ministerio de Transporte y Comunicación. En el caso de los conductores del transporte público urbano, estos se distribuyen entre dos categorías y clase de licencia A II-b y A III-c. En la primera categoría, se encuentra el 22 %, que posee

licencia A II-b; mientras que el 78 % cuenta con la licencia de conducir de la categoría A III-c.

Figura 12. *Categoría de licencias de conducir de los conductores*



Por su parte, la relación entre los conductores y cobradores con la empresa es que el 89 % son trabajadores contratados verbalmente por los socios de la empresa, evaluando su experiencia y conocimiento dentro de la conducción de vehículos. Mientras que el 11 % de los socios, además de ser propietario, también trabaja conduciendo por las calles de la ciudad, en las mismas condiciones y horarios que los demás conductores.

Figura 13. *Relación de los conductores con el trabajo*



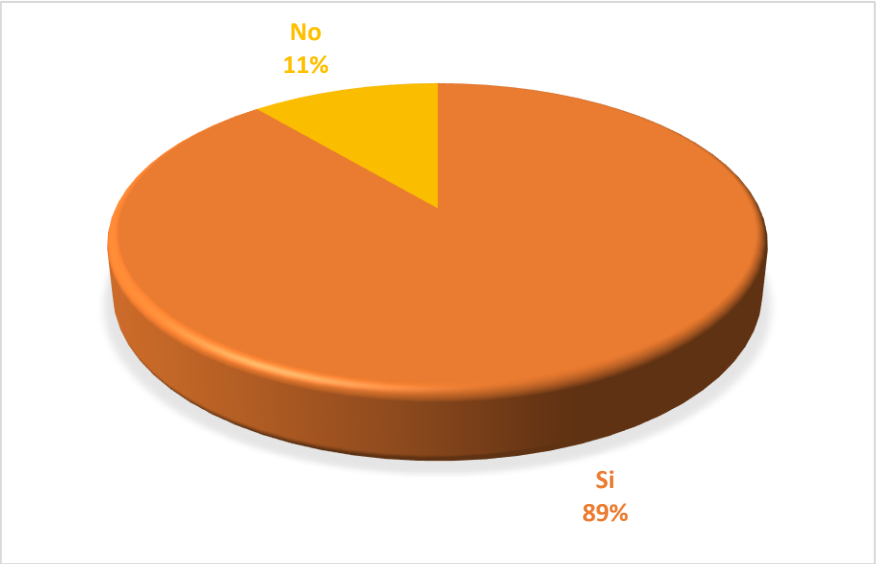
Cabe señalar que, dentro de esta relación laboral, los conductores del transporte público urbano no cuentan con contratos formales donde se reconocen sus derechos laborales, sin beneficios sociales, vacaciones, seguro de salud, pagos puntuales ni ingresos fijos.

En tanto a su sentido de identificación con su oficio, todos los conductores expresan sentirse orgullosos de maniobrar los vehículos por las vías de la ciudad; especialmente, con mayor énfasis, resaltan el hecho de ser conductores de los micros que brindan servicio dentro de la ciudad de Ayacucho. No obstante, la mayoría manifestó que le hubiera gustado ejercer otra profesión o actividad como medio de sustento; mientras que, en minoría, señaló que no cambiaría su trabajo por otra profesión distinta a la de conductor.

Respecto a los problemas que enfrentan, los conductores del transporte público identifican diversos problemas dentro del sistema de transporte público urbano. En primer lugar, mencionan la falta de beneficios laborales, tales como vacaciones pagadas, seguro de salud, inclusión en planilla y un salario fijo y oportuno. En segundo lugar, los conductores destacan el bajo pago que reciben. En tercer lugar, la mala organización del sistema del transporte público urbano, sumado a ello la ciudad con sus calles angostas que dificultan su labor diaria. En cuarto lugar, mencionan otros problemas como el constante control de la policía que impone papeletas y multas. Finalmente, la competencia diaria entre conductores, que enfrentan en su labor cotidiana.

En relación a la capacitación, todos los conductores afirmaron haber recibido capacitación por parte de la Municipalidad Provincial de Huamanga, salvo un caso que se capacitó de manera particular. En efecto, estas capacitaciones, según manifestaron, les permite desempeñarse adecuadamente en el servicio del transporte público urbano. Cabe destacar que estas capacitaciones versan generalmente sobre el buen comportamiento que deben mostrar los conductores y cobradores durante la jornada. Esto abarca una adecuada prestancia (uniformados y limpios), el trato respetuoso hacia los usuarios que implica el uso apropiado del lenguaje y, por último, el cumplimiento de las reglas de tránsito, entre otros aspectos.

Figura 14. *Cantidad de capacitación que reciben los conductores en el año*



Finalmente, para desempeñarse como conductor de un vehículo, es indispensable contar con la licencia de conducir correspondiente; en el proceso, la vida laboral de estos trabajadores es conducir más de ocho horas diarias recorriendo las calles, haciendo un contrato verbal con el socio y asumiendo toda la responsabilidad sobre el vehículo, donde no están libres de recibir multas y papeletas por la policía de tránsito. En este sentido, los conductores de transporte público urbano tienen un historial de récord de papeletas que varía desde 0 y 10 infracciones a lo largo de su trayectoria como conductor.

4.1.3.3 Cobrador

Ahora bien, otro actor importante en el servicio del transporte público urbano de pasajeros es el cobrador, quien cumple un rol fundamental como el de comunicar, prevenir, alertar, llamar a los pasajeros, cobrar el pasaje, saltar, correr, subir, bajar, marcar y asistir al conductor. Por ello, resulta necesario conocer el perfil de este actor. Cabe precisar que, durante el trabajo de campo, pude encontrar tres personas que hacían de cobrador en las rutas.

Sin duda alguna, el rol del cobrador es importante dentro del servicio del transporte público. En cuanto a su perfil, la mayoría tiene entre 21 y 38 años, incluyendo tanto varones como mujeres. Respecto a su lugar de procedencia, las tres personas vienen de distritos ubicados en localidades fuera de Ayacucho, como Paras,

Acocro y Vinchos. Asimismo, todos señalan que su lengua materna es el quechua, aunque en la vida cotidiana emplean principalmente el castellano.

Desde luego, en lo que respecta a su estado civil, los cobradores indicaron que el primero es soltero, el segundo es conviviente y el tercero es casado. En cuanto a sus creencias religiosas, dos personas se identifican como católicos, mientras que uno profesa con la fe evangélica. Por otra parte, en relación con su nivel educativo, todos manifiestan haber concluido la Educación Secundaria.

En el ámbito laboral, los cobradores señalaron que su jornada de trabajo varía entre 12 y 17 horas diarias. En relación con su experiencia laboral, mencionaron tener entre uno y 10 años desempeñándose como cobradores. Aunque todos coinciden en haber tenido otros trabajos antes de dedicarse al transporte. Asimismo, la mayoría considera que su trabajo es eventual.

Por otra parte, todos los cobradores afirmaron ser únicamente trabajadores de la empresa, sin estar en planilla, ni contar con beneficios sociales. A pesar de ello, expresaron sentirse orgullosos de ser cobradores del transporte público urbano, aunque también manifestaron que les gustaría tener otra profesión.

De esta manera, los cobradores identificaron diversos problemas que enfrentan en su labor diaria: en primer orden, señalaron la competencia con otras empresas de transporte y la ausencia de formalización laboral, lo que impide acceder a beneficios sociales, como seguro, pensiones y gozar de vacaciones. En segundo orden, la deficiente organización del sistema de transporte en la ciudad de Ayacucho. En tercer orden, la constante vigilancia de la policía, que sanciona, ante el mínimo error, papeletas impuestas por las autoridades responsables del sector.

No obstante, todos indicaron que reciben capacitaciones anuales por la Municipalidad Provincial de Huamanga, la cual les permite mejorar su desempeño como cobrador en su labor cotidiana en el transporte público urbano.

En síntesis, los actores del transporte público urbano, empresarios, conductores y cobradores cuentan con varios años de experiencia en este rubro, aunque sus jornadas suelen exceder ampliamente las ocho horas diarias. Pese a ello, la mayoría se siente orgullosa de formar parte del sector, aunque reconocen como principal problema la falta de inclusión en planilla, el bajo salario y la deficiente organización del sistema de transporte. A su vez, todos los trabajadores valoran las capacitaciones recibidas por

la Municipalidad Provincial de Huamanga como un apoyo para mejorar la calidad del servicio.

4.1.4 La configuración urbana y su impacto en el sistema de transporte

Basta salir del centro histórico para notar cómo se configura la ciudad, las edificaciones de esta zona contrastan con las de la periferia o los asentamientos humanos, donde predominan viviendas rústicas y la innovación en las formas de construcción, tal como señalan Béjar y Pereyra (2006)

Así, para ingresar a esta pequeña y compleja ciudad *cool,* como denomina Aronés (2017), implica trasladarse de múltiples formas: en motos lineales, mototaxis, taxis, a pie o utilizando micros urbanos que conectan diversos puntos de la ciudad y el corazón de la ciudad *cool*. Entonces, la movilidad no es solo un acto funcional, sino también una forma de acceder a las ventajas de la modernidad: los principales servicios públicos y privados, lugares de entretenimiento, centros educativos, mercados, bancos que se concentran en el centro de la ciudad.

Empero, Aronés (2017) advierte que la ciudad de Ayacucho no es una ciudad perfecta. Como toda urbe, convive con su propias necesidades y problemas. Su crecimiento se explica en gran parte por la migración campo –ciudad, intensificadas tras la crisis agraria y agravada por el conflicto armado interno que vivió el país. Este proceso dio lugar a una expansión desordenada y explosiva, generando nuevas demandas de servicios sociales y económicos, entre ellos, la necesidad de un servicio de transporte público urbano. Por su parte, Béjar y Pereyra (2006) señalan que el crecimiento demográfico de Ayacucho ocurrió en tres momentos. En primer lugar, la reapertura de la UNSCH generó la migración de estudiantes y docentes. En segundo, la violencia sociopolítica de la década de 1980 provocó una migración forzada y compulsiva. Finalmente, un tercer momento de crecimiento se vincula con los procesos de globalización.

Así entonces, según Huber (2002), Ayacucho es hoy una ciudad diversa, conformada por múltiples grupos sociales que han transitado de formas de vida tradicionales a dinámicas modernas, configurando una sociedad mixta, fragmentada y cambiante, marcada por el avance de una cultura de consumo. No obstante, persisten prácticas tradicionales. En ese sentido, Huamanga se presenta como una ciudad híbrida

donde coexisten lo tradicional y lo moderno, segmentada, así como en sus comportamientos sociales.

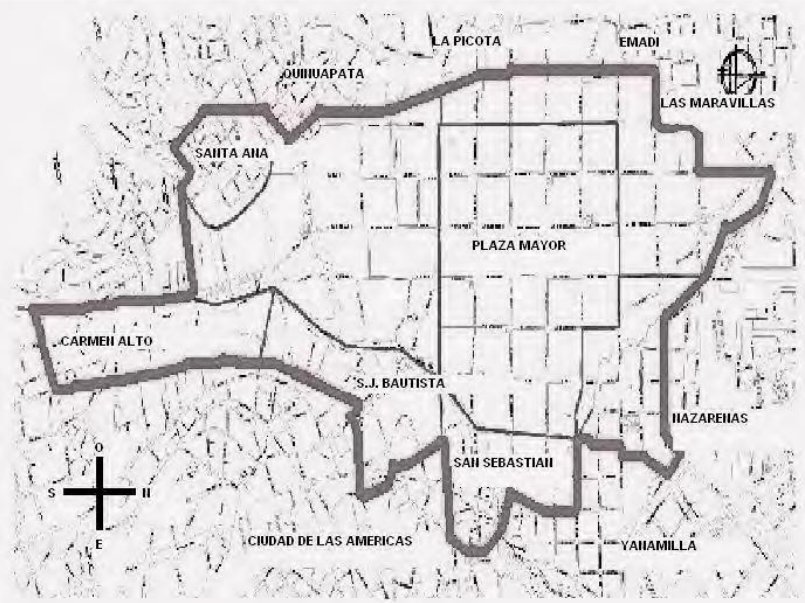
De hecho, era uno de esos días calurosos en los que el astro rey hacía sentir su presencia con fuerza bajo un cielo azul y despejado, característico del clima ayacuchano, subí a la ruta diez, sin un motivo claro ni destino fijo, con la esperanza de encontrar algún hecho social durante el recorrido. Sentado junto a la ventana, observaba cómo los objetos, casas, las personas y el paisaje urbano desfilaban rápidamente ante mis ojos.

En ese trayecto, pude notar claramente la configuración de la ciudad: las zonas periféricas se caracterizan por viviendas de material noble (ladrillo y cemento) sin acabado, o por casas de adobe y tapial con techos de calamina y calles polvorientas donde abundan los plásticos y perros callejeros. En las afueras, las pistas solo cubren las vías principales: la mayoría de calles permanece sin pavimentar, y el transporte público urbano circula compartiendo el espacio con vehículos de todo tipo desde motos líneas, mototaxis, autos, camiones y empresas interprovinciales; donde los paraderos, muchas veces, son improvisados en esquinas o curvas sin señalización. En términos de Béjar y Pereyra (2006), se trata de barrios urbano-marginales.

A medida que el vehículo se adentraba hacia el centro, la ciudad comienza a cobrar vida. El paisaje urbano se volvía más complejo, dinámico, saturado, caótico y desordenado, revelando la modernidad en cada esquina, con sus diversos servicios y comercios que aparecen a cada paso: boticas, hospedajes, peluquerías, ferreterías, tienda de ventas y reparación de celulares, tienda de pastelerías, restaurantes con menús diarios donde nunca falta el infaltable pollito a la brasa, plato bandera del Perú, puestos de comida al paso o simplemente carretillas, el clásico agachadito, licorerías, tiendas de ropa y agroquímicos, mercado de abasto, talleres mecánicos, servicio de lavado de vehículo, grifos y sede de instituciones financieras. En medio de este mundo urbano, nunca faltan los ambulantes, ofreciendo toda clase de productos, y los peatones cruzando las pistas por cualquier parte, desafiando a los "monstruos con motor"[14].

Figura 15. *Plano actual de la ciudad de Huamanga*

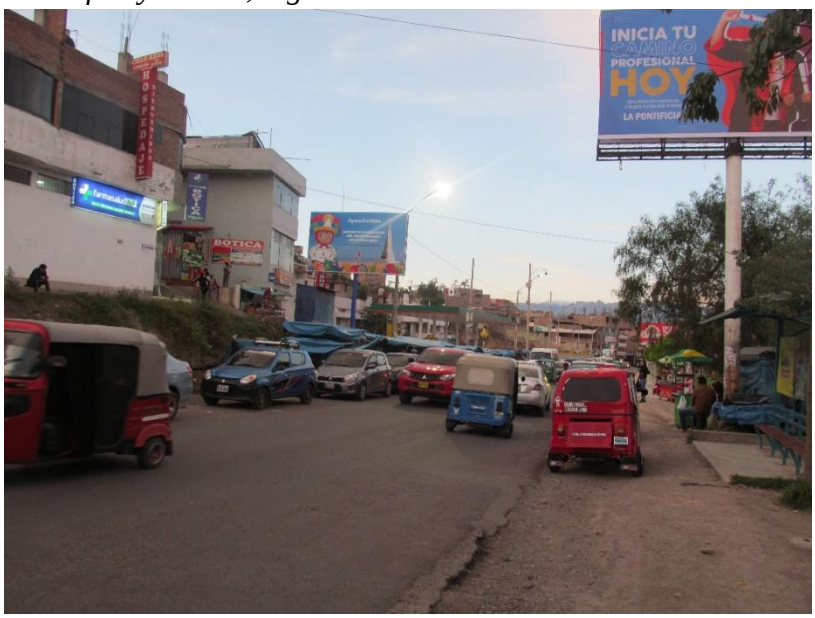
[14] Bielich (2007) Hace referencia a todo tipo de vehículos en su artículo "Al fondo hay sitio" ITINERARIO DE UNA COMBI EN LIMA METROPOLITANA



Nota. Imagen extraída de la tesis de Arones (2017)

De la misma forma, en las venas y arterias de la ciudad, circulan diariamente vehículos de distintos tamaños y colores. Al transitar por las vías, es frecuente observar una gran diversidad de motos lineales, mototaxis, autos, camionetas, camiones, cúster y buses que dominan las calles y compiten por el espacio vial, sintiéndose los amos y señores de las vías. Este flujo continuo configura una convivencia marcada por la negociación constante del espacio vial, donde confluyen vehículos públicos y particulares buscando continuar con su destino entre las calles angostas y pequeñas, bajo la configuración colonial de la ciudad de Ayacucho. Este espacio vial es una lucha constante que muestra una ciudad desordenada y caótica, en la que se inmiscuye el transporte público urbano.

Figura 16. *Grifo Ayacucho, ingreso a la ciudad*



Nota. Fotografía tomada por el autor

De hecho, al ingresar al centro de Ayacucho, el visitante es recibido por un paisaje urbano marcado por la arquitectura colonial, donde lo tradicional se combina con la modernidad, cuyo detalle roba inmediatamente la mirada. Las fachadas de las casas exhiben puertas de madera decoradas con detalles de metal, en forma de arco, pequeños balcones con barreras de madera y fierro, y ventanas de doble hoja, las casas con techo de teja naranja que imponen su presencia en el entorno de la plaza Mayor. En este entorno de calles angostas, se concentran principales instituciones públicas y privadas: la Municipalidad Provincial de Huamanga, el Gobierno Regional de Ayacucho, el Rectorado de la Universidad Nacional de San Cristóbal de Huamanga, el Poder Judicial, la Prefectura, así como la iglesia católica; además, agencias bancarias, cooperativas, tiendas y restaurantes. Entre ellos, destacan las vianderas huamanguinas, que con sus trajes tradicionales ofrecen el dulce helado *muyuchi*, símbolo de la identidad ayacuchana.

De esa manera, la configuración urbana de la ciudad de Ayacucho evidencia que el transporte público no puede comprenderse como un fenómeno aislado de la ciudad, sino como una práctica social estrechamente vinculada a la forma en que el espacio urbano ha sido históricamente construido. El crecimiento acelerado de Ayacucho, la expansión hacia zonas periféricas, la permanencia de un trazado colonial y la concentración de servicios en el centro generan una disputa constante por el uso del espacio vial. En ese sentido, siguiendo a Manuel Delgado (2007), el espacio urbano constituye un ámbito de interacción permanente donde peatones, conductores, cobradores y demás actores negocian continuamente su circulación y permanencia. Así, el aparente desorden del transporte público no responde exclusivamente al incumplimiento de normas, sino también a la manera en que la propia ciudad condiciona las prácticas cotidianas de quienes la habitan.

4.1.5 Actorales en el transporte público de pasajeros [15]

4.1.5.1 Empresarios o socios

En el sistema de transporte público urbano, los principales actores que dan vida día a día son los socios, conductores, cobradores y pasajeros, quienes conviven una constante interrelación. En ese sentido, resulta necesario analizar el papel que cumplen cada uno de estos actores dentro del complejo mundo del transporte público urbano.

Según el reglamento del servicio de transporte público regular de personas en la provincia de Huamanga, se denomina a los empresarios como la asociación conformada por transportistas inscritos en el registro público, que agrupan al menos el 70 % del total de las personas jurídicas y que cuentan con un representante acreditado para la participación (Ordenanza Municipal N° 21 - 2020-MPH/A, 2020).

De hecho, Bielich (2009) identifica como actores principales del transporte público urbano de Lima a los empresarios, dirigentes, propietarios, conductores y cobradores. En el caso ayacuchano, la jerarquía más alta está ocupada por los socios, un grupo de personas que se agrupan con el objetivo de formalizar su actividad para brindar el servicio de transporte regular de personas.

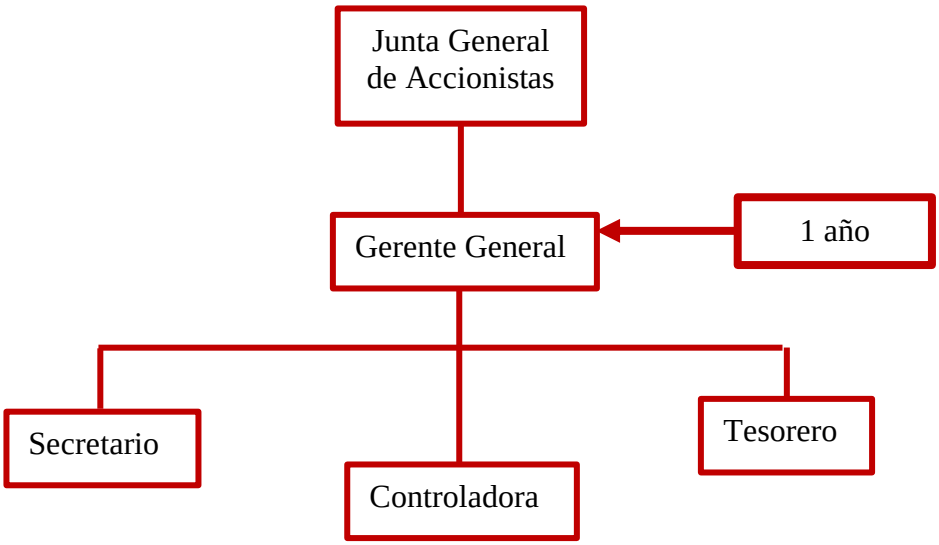
En particularmente, en la Empresas de Transporte e Inversiones Virgen del Carmen S. R. L., ruta 3, existen catorce socios. Cada socio posee dos cupos, representados mediante dos vehículos, que pueden trabajar directamente o puede ser alquilado, recibiendo a cambio una remuneración económica. A este grupo de socios se les denomina Junta General de Accionistas, instancia encargada de elegir a su representante legal o gerente, quien administra la empresa por un periodo de un año.

Este grupo de socios se reúnen constantemente para evaluar la situación de la empresa y participar en las actividades convocadas por el gerente, espacio donde se toman decisiones más relevantes con la participación de la mayoría. El gerente de la empresa es el encargado de ejecutar en el campo los acuerdos establecidos por la junta general de socios. Asimismo, de representar legalmente a la empresa ante instituciones públicas, realizar trámites documentarios y velar por el bienestar general de la organización; así como de organizar el aniversario de la empresa, con la participación

[15] "Actoral" es un adjetivo que se deriva del término "actores" en este caso actores sociales y como tal es muy usadas en las ciencias sociales.

de todos los socios que es obligatoria, en caso de inasistencia se aplica los reglamentos de la empresa que es la suspensión temporal de los vehículos que operan.

Figura 17. *Organigrama de la empresa de transporte Virgen del Carmen, ruta 3*



Nota. Elaborado por el autor

Es así, el gerente de la empresa tiene la responsabilidad de organizar, coordinar y resolver los problemas que surgen diariamente entre los trabajadores de la empresa. También, es la figura visible y el representante legal de la empresa antes las instituciones públicas, encargado de realizar los trámites documentarios. En otras palabras, es quien vela por el bienestar de la empresa.

A su vez, la secretaria, elegida juntamente con el gerente, tiene la función de registrar los acuerdos de la junta de socios. El tesorero asume la responsabilidad de administrar el ingreso económico de la empresa. Cabe señalar que la empresa, por ser una organización formal, cuenta con un contador profesional que brinda un servicio externo que lleva la contabilidad de la empresa. Finalmente, la controladora, es una trabajadora de la empresa, responsable de ordenar las salidas y llegadas de los vehículos mediante el uso de la tarjeta de control.

4.1.5.2 El conductor o chofer

En este acápite, abordaremos otro de los actores principales dentro del transporte público urbano: el conductor, conocido popularmente como “chofer” o “ferchos”, quien recorre diariamente las calles de la ciudad al mando de su vehículo.

Desde el punto de vista institucional, el conductor es una persona natural, con licencia de conducir vigente otorgada por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, conforme a las normas del reglamento de tránsito; se encuentra habilitado para conducir y destinado a brindar el servicio de transporte regular de personas (*Ordenanza Municipal N° 21 - 2020-MPH/A*, 2020)

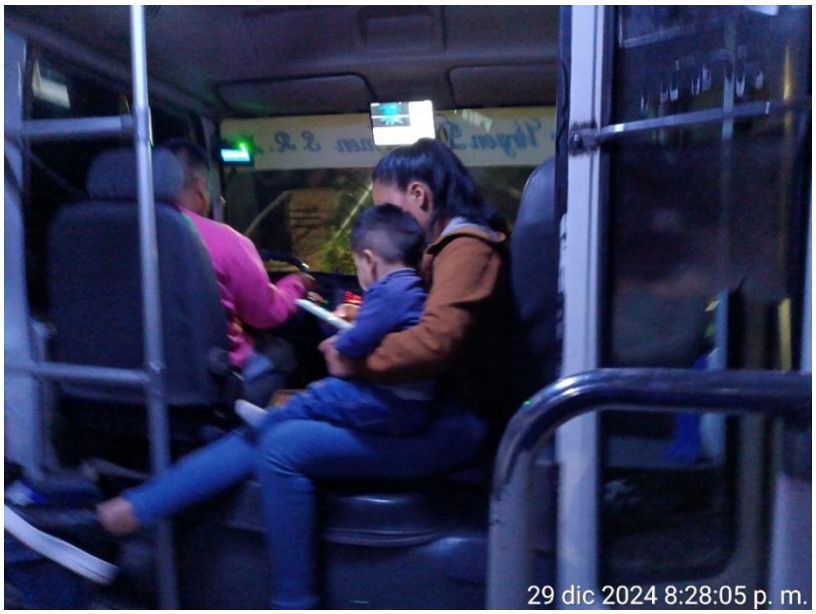
Mientras tanto, durante el trabajo de campo, pude observar que los conductores del transporte público urbano en la ciudad de Ayacucho son fáciles de identificar por su vestimenta: polos con los colores y el logotipo de la empresa de transportes a la que pertenece. Siempre se les ve sentados frente al volante, maniobrando con mucha habilidad y destreza, pero también, en muchos casos, protagonizando maniobras temerarias como lo cambios bruscos de velocidad, que generan pánico en el público usuario. Cabe añadir que, a veces, los conductores portan el cinturón de seguridad más para cumplir con la obligación legal que como una verdadera medida de seguridad.

En efecto, el lugar de trabajo del conductor es el vehículo, una imponente máquina, conocido como ruta que cobra vida a través de la interacción social. Dentro de este espacio rodante, se configura un microcosmo social lleno de significados por las calles y avenidas de la ciudad. Dentro del micro, está el asiento del conductor; este lugar se convierte, como diría Aguilar (2000), en un espacio peculiar entre privado y semipúblico, pues es como ingresar a un espacio libre, que a la vez puede ser considerado un ambiente de un hogar rodante; no obstante, el vehículo tiene un carácter privado o semiprivado para el conductor, quien habita tal lugar.

Es decir, el espacio del conductor adquiere un carácter privado debido a la concentración y aislamiento que exige su labor diaria. En este reducido lugar, se transforma en una especie de un pequeño hogar, donde pasa la mayor parte del día sentado, conviviendo con objetos personales y funcionales: cuaderno, lapiceros, cargador de celular, radio, memoria USB, tarjeta de control, imágenes de santos y de Jesús crucificado, franelas, caja para guardar monedas, y otros elementos esenciales que completan su espacio para su jornada diaria, así como sus creencias personales. En este sentido, conductores y cobradores pueden ser entendidos como “inquilinos de la casa”; sin embargo, en la práctica permanecen fuera de la ella, recorriendo a diario por las calles de la ciudad de Ayacucho. Por ello, Aguilar (1999) emplea el término para llamar “inquilinos” para referirse a esta condición.

Asimismo, el conductor, dentro su confort, utiliza elementos del vehículo como el volante, los espejos y los retrovisores; la palanca de cambios, en particular, adquiere un carácter casi sagrado, pues casi nadie puede tocarla mientras conduce. De este modo, se establece un límite claro entre el cobrador y los pasajeros. Este control del espacio genera una sensación de exclusividad, marcando una frontera simbólica desde la cual el conductor ejerce su autoridad. En otras palabras, su espacio no es solo de un lugar de trabajo, sino un territorio privilegiado, casi intocable, donde se mezclan dimensiones funcionales, emocionales y simbólicas.

Figura 18. *Conductor de la ruta 3 sentado en el timón*



Nota. Fotografía tomada por el autor

En realidad, en la jerarquía del servicio del transporte público urbano, el conductor ocupa el lugar más alto. Es quien ostenta la autoridad y control físico y simbólico del vehículo, ejerciendo autoridad sobre el cobrador y en cierta medida sobre los pasajeros. El tema es que aparentemente, esta autoridad adscrita por las circunstancias de la rutina del transporte público de pasajeros es mal empleada en muchos casos por parte de conductores y cobradores, no escatima en conductas prepotentes ni en abusos de poder frente al público usuario. Además, este ejercicio de poder o autoridad no es muy estricto ni uniforme, pues depende de las circunstancias del momento, por ejemplo, al decidir donde recoger y dejar a los pasajeros, al competir con las rutas, o al enfrentar el tráfico vehicular, en muchos casos incrementando la velocidad, consiguientemente generando, como hemos dicho, malestar en los usuarios

que por un lado aprueban la acción con el silencio[16] o reaccionando ante ello, aun cuando aparentemente es ignorado por el conductor o cobrador. Otro momento, es cuando hace descender a los pasajeros en paraderos informales, lugares socialmente construidos como pasajes o esquinas de las calles que por el apremio del tiempo los conductores hacen descender rápido a los pasajeros o llevándolos unos metros o quizá a otro paradero; además, en ciertos momentos de competencia, el "chofer" elige quien sube, cuándo y en qué momento recoger. Sin embargo, en tiempos de calma, de tranquilidad, el conductor recoge a todos los pasajeros con cierta amabilidad y tranquilidad hasta tomar su asiento.

De hecho, esta jerarquía se traduce en formas de abuso que se expresan mediante agresiones verbales, muchas de ellas atravesadas por actitudes machistas. Estas prácticas se evidencian en el lenguaje cotidiano registrado durante el trabajo de campo: por ejemplo, cuando observé como un conductor de un auto le cerró el paso a la ruta; frenando bruscamente el conductor. Los insultos surgieron de inmediato, irrumpiendo su concentración del volate para lanzar expresiones de: "¡Inútil!", "¡Webón avanza rápido, Con… madre. Estas expresiones denotan que el transporte público urbano de pasajeros es un mundo de machismo, donde las expresiones de insulto entre los conductores forman parte de la dinámica diaria.

Mas aún, estas expresiones de insulto se intensifican en contextos de congestión vehicular, donde el intercambio verbal adquiere un carácter más tenso. Como se observa en el siguiente caso, el conductor, expresó de inmediato su frustración: "¡puta mare, nos cagó!" en referencia al camión que había bloqueado el camino. Acto seguido, reforzó su indignación con la frase "tamare esta webada", acompañándola con gestos bruscos de los brazos.

Ahora bien, dado que el transporte público urbano de pasajeros es una actividad predominantemente masculina, en la práctica cotidiana se observa diversas expresiones de machismo que se manifiesta a través de interacciones verbales como los piropos. Estas expresiones, por ejemplo, "mamacita" o "que rica estas" no

[16] El tema del silencio como una opción por el que opta las personas ha sido trabajado por algunos científicos sociales entre los que destaco a Ponciano del Pino (2017) y el propio Goffman (1997) quienes refieren en resumida cuenta que el silencio es una forma de lenguaje en muchos casos, es mucho más poderoso que el lenguaje hablado. En el caso de mi estudio la opción por el silencio por los usuarios se puede explicarse, como ya mencioné por la presión de la rutina, en el que la informalidad y a los "malos tratos" muchas veces se normalizan.

constituyen simples halagos, sino prácticas culturales que reproducen relaciones de poder y desigualdad de género los cuales funcionan como un "mandato de masculinidad" y como una forma de comunicación entre varones para reafirmar jerarquías y poder. En ese sentido, el estudio sobre acoso en el espacio público, como el de Arancibia et al. (2017), señalan que estas interacciones ocurren entre desconocidos y tienen potencial de incomodidad o malestar, configurándose como formas de acoso sexual callejero. De este modo, el transporte público se convierte en un escenario donde se evidencia la masculinidad a través del lenguaje que, dicho sea de paso, expresa de la cultura y por tanto no es consustancial a la condición de género. En suma, lo que quiero recalcar es que el mundo del transporte público de pasajeres es un mundo masculino, patriarcal y machista, tal como se evidencia en la siguiente nota de campo: la ruta avanzaba por la Av. Ramón Castilla cuando el cobrador, al observar a una mujer, le dice: "mamacita, te llevo gratis" acompañado de silbidos con la intención de llamar la atención.

Este tipo de interacciones no solo expone como objeto el cuerpo de la mujer, sino que también reafirma la apropiación masculina del espacio público; no es neutro, sino un ámbito atravesado por relaciones de desigualdad de género.

Entonces, ser conductor es estar sentado frente al volante. Por ello, Aguilar (1999) sostiene que la rutina laboral de un chofer tiene escasas variantes, podría resumirse como un ir y venir constante; en el caso ayacuchano, sería ir y volver o comúnmente se dice "ida y vuelta". Además, el conductor maneja con mucha habilidad y destreza, dos espacios fundamentales claramente diferenciados: el espacio interno del propio vehículo y el espacio de afuera. En esta parte me centraré en este segundo espacio, es decir, la ciudad. Este entorno es dinámico y cambiante en el que el vehículo interactúa con diferentes elementos: el mismo vehículo, transeúntes, semáforos, animales que cruzan, negocios a los costados de la vía, autoridades encargadas de controlar el tránsito, principalmente otros vehículos que comparten la vía.

En este espacio vial, el conductor demuestra su habilidad y destreza, enfrentando desafíos a diario. El conductor, con la mirada al frente, realiza maniobras precisas, esquivando obstáculos y sorteando las circunstancias que se presentan, especialmente durante el tráfico u horas punta, haciendo competencias con otro vehículo, con el objetivo de ganar el espacio para mantener su lugar en la vía y avanzar

sin demora, donde a menudo requiere no solo mucha pericia al volante, sino también la capacidad para maniobrar, así como la audacia para salir airoso. En este contexto, emergen frases y expresiones propias de su jerga laboral: "Ser entrador, hábil", "Meter la cabeza" "Ser vivo" en términos de Bielich (2007) sería considerado aquel que sabe cuándo corretear, sabe cuándo chantarse y sabe cuándo manejar a una velocidad constante y no sufrir accidente o chocar entre fierros; para ello, tiene que ganar su espacio como se presentó en un tráfico por el distrito populoso de San Juan, en el que se presenta una interacción tensa entre conductores:

En una de mis notas de campo, registré un episodio representativo:

> *El ambiente se volvió tenso cuando el conductor del auto respondió con un desafío, "¡Bájate, bájate!". Haciendo el ademán para una pelea en la calle. Este tipo de interacciones, de forma conflictiva, es parte del día a día del conductor, quien no solo conduce por las vías físicas, sino también maneja las tensiones sociales y emocionales en las duras jornadas de labor en el servicio del transporte público urbano en la ciudad de Ayacucho. De esta manera, esto significa ser buen chofer, habilidad, ágil, para vivos para salir airoso de este mundo de la lucha de motores*. (Notas de trabajo de campo)

Estas expresiones, aunque en forma agresiva, son parte de su lenguaje cotidiano, conviviendo con estas emociones al volante.

Recapitulando, los conductores del transporte público urbano son actores principales en la dinámica cotidiana de la ciudad. Su vehículo es más que un instrumento de trabajo, es un espacio temporal de vida, situado entre dos espacios privados y semipúblico, donde enfrentan desafíos técnicos, económicos, sociales y emocionales. Desde ese espacio rodante, los conductores no solo movilizan personas, sino también significados, tensiones y experiencias que dan forma a la vida urbana ayacuchana, enfrentan diversos problemas que forman parte de su cotidianidad.

4.1.5.3 El cobrador

El otro actor importante que da vida en el transporte público urbano de pasajeros es el cobrador. En este apartado, se aborda su papel dentro del sistema, caracterizado por su permanencia constante en la puerta del micro, siempre con el sencillo en mano y atento al movimiento de los pasajeros.

El cobrador de la línea desempeña un papel central en la dinámica cotidiana del transporte público. Identificados con los colores de la empresa, su vestimenta simboliza pertinencia, autoridad y legitimidad[17] dentro del servicio. Siempre ubicado en la puerta del vehículo, manteniendo permanente comunicación con el conductor y los pasajeros, llama, anuncia, orienta y organiza el flujo constante de personas que suben y bajan de la ruta.

De acuerdo con la ordenanza municipal de la provincia de Huamanga, los cobradores son considerados personal de auxilio que presta servicio en un vehículo habilitado para el servicio de transporte regular de personas, y deben ser capacitado por la municipalidad en tema de Educación y Seguridad Vial (Ordenanza Municipal N° 21-2020-MPH/A, 2020). Sin embargo, la labor de cobrador trasciende lo normativo. Como señala Aguilar (1999), el cobrador suele ser responsable de hacer la limpieza de la unidad al finalizar cada vuelta, trapea el pasillo antes de salir, acompaña al conductor, grita, organiza, ordena y hasta cumple el rol de mensajero o mandadero de conductor.

De hecho, es la misma situación que se presenta en la actividad del cobrador en la ciudad de Ayacucho. Dentro de la jerarquía del micro, el cobrador ocupa el segundo nivel, justo después del conductor. Su función implica una constante interacción entre el conductor y los pasajeros. El cobrador es quien organiza, ordena y regula la convivencia en el espacio semipúblico del micro. Su autoridad se evidencia en frases cotidianas al momento de cobrar los pasajes como: "¡El pasaje es un sol cincuenta!" o, al momento de ordenar a los pasajeros con instrucciones como "¡Avance al fondo!", "¡Avance a la puerta!", "Avise con tiempo".

Los cobradores dominan dos espacios principales en la ruta: como espacio semipúblico y el entorno urbano, como espacio público. En el primero, su labor es ordenar el ingreso y descenso de los pasajeros, intensificándose en alta demanda, cobrando con rapidez, entregando el cambio y nuevamente mantener el orden dentro de la línea. En esos momentos, su voz resuena con expresiones como: "¡Avance al fondo!", "¡Avance a la puerta!", "¡Dale permiso!", "Pasaje es un sol cincuenta!

[17] Es decir, el color de su traje lo hace perteneciente a la empresa donde trabaja; de igual manera para los pasajeros ese color representa que ostenta autoridad y que por ello mismo cuando algo sucede o requiera es a este que recurre; en suma, pertinencia y autoridad hacen que finalmente sea un personaje legitimado en el mundo del transporte público urbano de pasajero.

Demostrando su autoridad y haciendo sentir su presencia ante una respuesta negativa, con palabras que están cargadas de destreza, habilidad y ritmo.

En las horas de menor afluencia, su papel se vuelve más pasivo. Puede permanecer sentado junto al conductor, conversando, revisando el celular o simplemente observando el recorrido. Aun así, no deja de estar atento, manteniendo comunicación constante con el conductor y control de su espacio, o sea la puerta del micro. En contextos de competencia entre rutas, su rol se reactiva: vigila con atención a los micros rivales que puede ser otro compañero de la misma empresa o rutas de otra empresa; se quiere "mosca"[18] al cobrador, que sea rápido en cobrar y emplear la menor cantidad tiempo en recoger o descender.

La puerta del vehículo es su territorio natural, un espacio estratégico donde el cobrador se encuentra en permanente interacción con el exterior. Desde allí llama, mira, silba, levanta la mano o lanza gritos para atraer los posibles pasajeros. Además, debe negociar los lugares de bajada. Ser cobrador requiere no solo habilidades y agilidad físicas para saltar, correr o moverse con rapidez, sino también habilidades sociales: debe mantener control, orden, organizar, comunicar y mediar entre el conductor y pasajeros.

El cobrador también ejerce dominio sobre el entorno vial, especialmente en los paraderos formales e informales. Allí, actúa intermediando entre lo público (calle) y lo semipúblico (vehículo), facilitando la conexión entre ambos mundos. De esta manera, cuando el vehículo se aproxima a un paradero y detecta posibles pasajeros, el cobrador toma la iniciativa de saltar del vehículo, para dar unos pasos, camina unos metros, lanzando llamados específicos como "¡Centro!", "¡Módulos!", "¡Residencia!", "¡Mollepata!", "¡Terminal!". Estas voces se acompañan de gestos que refuerza el llamado. La eficacia del llamado depende de su tono, claro y fuerte para captar la atención de los usuarios que están a la espera de las rutas; para esto, es muy importante es la experiencia y conocimiento del cobrador.

Durante los momentos de competencia o "correteo" entre rutas, el cobrador adquiere un papel crucial. En ese contexto, demuestra su agilidad, experiencia y habilidad para contribuir en la lucha por querer llegar antes, recogiendo o

[18] Es una expresión coloquial que en el lenguaje de los conductores y cobradores significa destreza, habilidad y agilidad para resolver urgencias y conflictos en el servicio del transporte público urbano.

descendiendo a los pasajeros e indicar al conductor que acelere o recoja pasajeros. El cobrador mantiene la vista hacia atrás, vigilando la cercanía de otros vehículos y anticipando los descensos preguntando "Esquina. Nadie" "¡Pisa!"[19], "¡Pisa!", "¡Jala!"[20]. En esos instantes, la sincronía entre el cobrador y conductor resulta esencial para no generar tensiones entre conductor y pasajero.

Asimismo, otra de sus tareas del cobrador es marcar la tarjeta de control en los puntos ubicados estratégicamente. Esta acción permite verificar la distancia y el tiempo entre unidades para monitorear y controlar. El cobrador debe hacerlo con precisión, subir y bajar rápidamente del vehículo, registrar la hora exacta y evitar errores, pues marcar incorrectamente o fuera del tiempo, es "volar"[21] son minutos que implica sanción económica, establecido en las reglas de la empresa que va desde un nuevo sol hasta cinco soles. Este acto, aparentemente rutinario, forma parte de su labor diaria y del control del ritmo de trabajo.

De igual forma, la comunicación codificada es importante en el servicio del transporte público urbano, también es un rasgo distintivo del servicio con propios códigos de comunicación. Existen términos y señas específicas para advertir sobre la competencia. Por ejemplo, se utilizan expresiones como "¡La Trica!" [ruta 3], "¡Novela!" [ruta 9], "¡La Morada!" [ruta 13], "¡La Cuadra!" [ruta 4] para identificar a otras empresas de transporte público urbano que tienen el mismo sentido y trayectoria. Asimismo, el chancar la lata, golpear la carrocería del vehículo sirve como señal de comunicación al conductor para indicar que aún hay tiempo suficiente para esperar unos minutos en el paradero o que un pasajero está corriendo hacia el vehículo.

El cobrador, además, desarrolla una notable capacidad de observación. Identifica rápidamente a los pasajeros, los universitarios o escolares que pagan medio pasaje. Al ver acercarse a la puerta mostrando su carnet, ya no es necesario preguntar si son universitarios o escolares, más aún si descienden colectivamente y si son jóvenes que bajan en la puerta de la universidad o instituto. En cambio, si descienden de manera individual, se le pide su carnet de identificación; caso contrario, debe pagar el pasaje completo. En este contexto, el cobrador no solo es un facilitador del servicio, un

[19] Término utilizado por los cobradores para indicar acelerar o incrementar la velocidad.
[20] Término utilizado por los cobradores para indicar reanudar la marcha.
[21] Término utilizado en el mundo del transporte público urbano para referirse para marcar la tarjeta fuera de tiempo establecido.

auxiliar de conductor sino también combina conocimientos prácticos, manteniendo el control social que se presenta en el micro. Por ello, es un actor clave que se mueve entre estos espacios y roles, demostrando su rapidez y habilidad para moverse dentro de este servicio, controlando los tiempos durante el servicio.

En pocas palabras, el cobrador es ayudante y compañero del conductor, siempre atento al juego de la calle. Con gran destreza física y habilidad social, maneja los espacios del vehículo y del entorno urbano. Es decir, el espacio privado y semipúblico, regulando el flujo de pasajeros, media entre actores y mantiene el equilibrio, ordenando a los pasajeros en el interior del micro. Su voz, sus gestos y presencia resultan necesarios en contextos de competencia, luchando por ganar pasajeros, llamando a los pasajeros con un lenguaje cotidiano y repetitivo.

4.1.5.4 Usuarios

En el mundo del transporte público urbano, los usuarios constituyen la razón misma del sistema, pues son quienes hacen uso del servicio de los micros para desplazarse de un punto a otro punto de la ciudad. En esta parte, se aborda a este actor importante dentro del servicio del transporte público urbano en Ayacucho.

De acuerdo con la Ordenanza Municipal N° 21 - 2020-MPH/A (2020), el usuario del servicio del transporte público son las personas naturales que utilizan el servicio a cambio de una retribución económica. En otras palabras, son las personas que esperan en las esquinas, curvas, calles o paraderos formales o improvisados. Al ver acercarse la ruta, suben apresurados o con calma, dependiendo del momento y las circunstancias. Una vez dentro del vehículo, buscan con la mirada un asiento libre para viajar cómodo; de no encontrar, se acomodan para viajar de pie, sujetándose de los pasamanos o apoyándose en los asientos.

Así, durante los momentos de menor demanda, los primeros asientos suelen estar disponibles, generalmente los primeros asientos son reservados para personas mayores o con discapacidad, tal como se recoge en el trabajo de campo:

> *En ese momento subió una madre de familia con un niño en los brazos. Entre el tumulto, se escuchó una voz pidiendo, "un asiento, un asiento". Sin embargo, nadie cedió el asiento solicitado. La señora se aferró al pasamanos cerca de la puerta y pegado al primer asiento, protegiendo a su hijo entres sus brazos.* (Notas de trabajo de campo)

Esta escena, registrada en el diario de campo, resulta significativamente. La expresión "un asiento, un asiento" constituye una solicitud directa de solidaridad y reconocimiento: la madre no solo pide un espacio físico para sentarse, sino que apela a la norma de convivencia mediante la cual espera que los demás pasajeros reconozcan su situación de vulnerabilidad relativa (ya que, al llevar a un niño en brazos, enfrenta mayores dificultades para mantenerse de pie durante el trayecto). En este sentido, se observa una suerte de individualización del viaje. Cada pasajero parece concentrarse en conservar el espacio obtenido, particularmente en momentos de aglomeración; así, el asiento deja de concebirse como un bien sujeto a criterios de prioridad social y se convierte en un recurso escaso y disputado. Asimismo, esta situación permite identificar una negociación silenciosa de las normas. Nadie manifiesta abiertamente que la madre no tenga derecho al asiento reservado ni se produce necesariamente una confrontación. Lo que ocurre es más sutil: los pasajeros escuchan la solicitud, pero permanecen en silencio. En este contexto, la inacción funciona como un mecanismo de la práctica cotidiana, impulsado por la rutina y por una dinámica dominada, en muchos sentidos, por el apuro, la prisa, las tensiones y la incertidumbre, entre otros[22].

De esta manera, los pasajeros jóvenes prefieren ubicarse en la parte posterior, ya sea en busca de privacidad o para viajar acompañados. En este contexto, sentarse significa ocupar de forma temporal un espacio pagado por un derecho efímero que se sostiene solo durante el trayecto, donde levantarse o desplazarse implica perder dicho espacio. En esa breve parcela personal y temporal, los usuarios aprovechan el viaje de diversas formas: interactuando con el teléfono móvil ese objeto emblemático de la modernidad mediante videos, mensajes o conversaciones virtuales, o bien leyendo y escuchando música. Por su parte, otros viajan en silencio, sumidos en sus pensamientos, hasta el momento de anunciar su descenso con el habitual "¡Baja en la esquina!" o "¡Curva, baja!"

De hecho, durante los momentos de competencia o correteo entre rutas, los pasajeros también se adaptan al ritmo del viaje. Los jóvenes suben de un santiamén. En tanto, las personas adultas también hacen el esfuerzo por abordar la ruta en

[22] Esta situación puede relacionarse con lo planteado por Lewis (1961), quien muestra cómo la pobreza y la incertidumbre forman parte de la vida cotidiana y condicionan muchas de las formas de actuar de las personas. Desde esta perspectiva, la rutina, el apuro, el conflicto y la incertidumbre permiten también comprender algunas de las conductas que se presentan dentro del transporte público.

movimiento. Una vez dentro del vehículo, buscan acomodarse en el mejor lugar, en su espacio temporal para viajar sentado o ya sea parado: los primeros asientos casi siempre están ocupados quedando descartados, pues son para las personas con discapacidad; así que solo queda avanzar al fondo para permanecer de pie, donde aquellas personas con discapacidad o mayores se les haría difíciles de llegar y salir. Este espacio, los primeros asientos, siempre son ocupados por los primeros pasajeros que suben, en tanto las personas que suben a la mitad del camino toca viajar parado sujetándose de los pasamanos. Encontrar este espacio individual dentro de la línea es privilegio para trasladarse sentado; de lo contrario, toca viajar parado en caso de estar repleto.

El interior del micro está condicionado para viajes repletos, pues cuenta con pasamanos de los cuales los pasajeros deben sujetarse para no caer frente a un eventual frenado brusco o una maniobra temeraria del conductor. En muchos casos, pueden provocar roces e invasiones de espacio lo que genera incomodidad o llamado de atención "¡Agárrese!". Así, el interior de la ruta se convierte en un escenario de constante disputa y permanentemente de negociación entre los pasajeros, sus cuerpos y espacios dentro del micro.

Los usuarios del servicio del transporte público son diversos: niños, jóvenes, adultos y adultos mayores. Viajar con los escolares, por ejemplo, es como viajar con "un grupo de loros"; el vehículo se transforma en una extensión del aula escolar, lleno de risas, juegos, gritos, ingiriendo alimentos, conversaciones; es decir, es un mar de bulla. En cambio, trasladarse con personas mayores suele desarrollarse casi en silencio, acompañados solo por la música del conductor o la voz del cobrador que anuncia las paradas.

El transporte público de Ayacucho es también un espacio de interacción constante. Los intercambios verbales entre el conductor-cobrador, cobrador-pasajero, conductor-pasajero y entre pasajero-pasajero, siendo parte de su cotidianidad. Como afirma Aguilar (2000), el vehículo deja de ser únicamente un medio de traslado para convertirse en un espacio semipúblico donde las palabras fluyen, generando ciertas emociones y tensiones con diversos grados de intensidad entre los diferentes actores del transporte público urbano.

En efecto, un hecho significativo durante mis recorridos ocurrió cuando una joven pasajera pagó su pasaje con un billete de cincuenta soles, una suma considerable para el monto del pasaje. A unas cuadras antes de su destino, el cobrador le entregó el vuelto en monedas y un billete de veinte soles. Al recibir el vuelto, examinó con mucha atención el billete de veinte soles y pidió: "¿Me puedes cambiar?". El conductor, atento a la conversación mientras maniobraba, respondió con un tono firme y algo de molestia: "¿Es plata o no es plata?" A pesar de su evidente molestia, el conductor accedió a cambiar el billete, no sin antes cuestionar el reclamo de la usuaria. Esto demuestra como aprovecha su posición de su cargo y poder al interior del micro para actuar con suma impunidad frente al reclamo de la usuaria.

Las relaciones humanas que surgen en este espacio son muestras de emociones y sensaciones, acompañados de gestos y palabras que es parte de su cotidianidad en el que se presentan en ciertos momentos de tensiones y negociaciones implícitas y de jerarquías en el mundo del transporte público urbano donde el vehículo se convierte en un escenario de tensiones, negociaciones y expresiones verbales.

De igual forma, las negociaciones cotidianas se manifiestan constantemente entre el cobrador y pasajero, reflejando la flexibilidad de las normas dentro del servicio. Durante el trabajo de campo, en una ocasión, observé cómo un pasajero pidió bajar en la esquina aprovechando la luz roja del semáforo. En ese momento, el cobrador avisó al conductor: "Esquina. Baja".

El conductor respondió, mientras estaba atento al cambio del semáforo: "Compa, ahí no es el paradero"

Esta breve conversación evidencia las interacciones sociales en el interior del micro; implica acuerdos, desacuerdos y negociaciones durante el servicio del transporte público urbano. Mientras que los pasajeros buscan la comodidad en el que se presenta un juego constante de acuerdos y desacuerdos. Estas relaciones sociales no solo son prácticas cotidianas, sino también la compleja vida en el mundo del transporte público urbano.

Algunas veces estas relaciones entre el cobrador y usuarios oscilan entre la familiaridad y la tensión, sobre todo en horas punta o en medio de la congestión vehicular intensa. El interior de la ruta se convierte entonces en un espacio de convivencia de incomodidad, por las condiciones ambientales de calor, el ruido y la

cercanía física por el aglomeramiento de las personas, pareciera que el fin es solo de llegar al paradero a toda costa.

De esta manera, el interior del vehículo es un espacio de interacciones sociales entre pasajeros, que generan un ambiente de tensión y respeto.

> *Por momentos, el cielo ayacuchano se encuentra con el brillo del astro rey y las rutas se encuentran abarrotados de pasajeros y el calor humano; sumado a las altas temperaturas, genera sensaciones de saturación que se visibiliza en la incomodidad de los presentes. Es así que, en uno de mis viajes, observé y fui testigo a esas horas del mediodía, donde el sol pega con fuerza y el interior del vehículo se convierte en un horno moviente. Una señora de piel blanca, visiblemente afectada por el calor, con el rostro enrojecido, cargaba su hija en brazos, no pudo evitar exclamar*
>
> *"¡Ay dios mío!"*
>
> *Dejando entender su incomodidad y el malestar provocado por las condiciones del viaje acompañado por las condiciones climáticas*. (Notas del trabajo campo)

Por otra parte, las emociones y sensaciones en el servicio del transporte público se manifiestan frente a la conducción temeraria, producto de la competencia entre rutas, donde las expresiones de clamor e incomodidad por el viaje generan lenguajes espontáneos que reflejan el sentir de los pasajeros.

> *Así, era un domingo cualquiera, como de costumbre. Esperé la ruta en el paradero informal. Entonces observé que venían dos vehículos competiendo entre sí; uno de ellos era la ruta 3. Subí a esa unidad. A medida que avanzaban, los vehículos alternaban posiciones, adelantándose, uno al otro, en un intento por ser el mejor y captar más pasajeros. Durante el viaje, las maniobras bruscas, la alta velocidad y los frenazos constantes generaban malestar en los pasajeros. Fue en ese momento que un pasajero, evidentemente por la incomodidad, alzó la voz para decir: "Maneje más despacio". Por su parte el conductor hizo caso omiso y continuo con su trayecto* (notas del trabajo de campo)

Estas expresiones reflejan las tensiones y el descontento que surge cuando la búsqueda de pasajeros se impone sobre la seguridad y el bienestar de los viajes, generando un ambiente tenso por las acciones del conductor durante el viaje.

Finalmente, el interior de las unidades no solo funciona como un espacio de traslado, sino también como un mercado itinerante. En él, se ofrecen productos diversos: caramelos, galletas, golosinas e incluso se solicita colaboraciones por motivos de salud o discapacidad, se profundiza en el siguiente ítem. De esta manera, el vehículo se convierte en un espacio de trabajo y subsistencia, donde convergen múltiples formas de vida urbana.

En suma, el usuario del transporte público urbano no es un simple pasajero que se traslada de un punto a otro, sino un actor que participa activamente en la manifestación de la vida cotidiana dentro del sistema, donde se entrelazan emociones, tensiones, negociaciones y estrategias de oportunidad entre los actores del transporte público urbano.

4.1.5.5 Comerciantes

El interior del micro es un espacio de encuentro fugaz donde interactúan el conductor, cobrador, usuarios; a veces, nunca faltan vendedores ambulantes o personas que buscan algún tipo de ayuda o colaboración aquejando alguna enfermedad. Este espacio del transporte público urbano, por su dinámica y concentración de personas, se convierte en una oportunidad para ofrecer productos o apelar a la compasión, mostrando fotografías o relatando historias personales vinculadas a enfermedades o situaciones difíciles. De esta manera, el microbús se transforma en un escenario donde las historias personales y las necesidades se expresan en busca de una pequeña colaboración, apelando llegar al corazón de los usuarios.

De esta forma, durante el trabajo de campo, presencié a un adolescente que, con cierta timidez y valentía, se dirigía a los pasajeros con una voz baja:

> *No vengo a robarles, le estoy pidiendo apoyo para poder continuar con mis estudios. No vengo con las manos vacías, vengo ofreciendo estos deliciosos chocolates que cuestan un sol, señores pasajeros. Pasaré por sus asientos. Gracias.* (Notas de trabajo de campo)

El adolescente recorría el pasillo con su pequeña bolsa de chocolates. Algunos pasajeros se animaron a comprar, otros no. En ese breve lapso, el interior de la ruta se convirtió en un escenario de intercambio efímero donde las historias personales se comparten en fracción de tiempo para generar cierta compasión.

De modo similar, en otro recorrido, observé al interior del micro una escena que muestra la solidaridad. Una señora de contextura robusta, de tez blanca, y con una bolsa negra en mano, abordó la ruta para ofrecer sus productos. Su voz resonó con mezcla de esperanza y súplica dirigiéndose a los pasajeros:

> *Señores pasajeros, vengo a ofrecerles estas riquísimas chocotejas, viene de pasas de coco y de maní. A un solcito la unidad. Apóyame, aunque sea con unito. No me ignore. No me dé la espalda. Aunque sea para llevarle un tarrito de leche a mis niños. Muchas gracias por su atención. Que Dios los bendiga y que tengan un lindo viaje. Gracias.* (Notas de trabajo de campo)

Acto seguido, pasó asiento por asiento ofreciendo sus chocotejas, mientras el vehículo avanzaba su trayectoria. La señora a cada pasajero le decía:

> *Un solcito, joven. Apóyame, un solcito señorita. Con cierta voz de compasión y repitiendo: Chocotejas: pasas, coco, maní. En uno de esas ofertas de la señora una señorita sentada le pidió que le diera de: "Coco", en seguida la respuesta de la señora fue: "Uno" acompañado con gesto del dedo. agradeció a los pasajeros que le compraron, y rogando que le bendiga. Gracias, que Dios le bendiga.* (Notas de trabajo de campo)

Luego, la señora, en el siguiente semáforo, descendió del vehículo sin pagar pasaje, solo con un agradecimiento al cobrador.

Definitivamente, las rutas no solo transportan pasajeros, sino también es un escenario social donde se tejen múltiples formas de interacciones. En este espacio, se escuchan historias personales cargadas de experiencias, arrepentimientos o deseos de salir adelante ante la adversidad, sobre los errores cometidos a lo largo de la vida. Narrando sus vidas marcadas por errores del pasado que llevaron a estar privado de su libertad y el transporte público urbano les brinda la oportunidad laboral para ofrecer diversos productos desde accesorios personales, golosinas.

Como en este caso, durante una de mis observaciones, un joven tomó la palabra para compartir fragmentos de su vida. Iniciando su discurso con un tono reflexivo y una actitud respetuosa, mencionando la molestia que pueda causar por su presencia donde los vendedores ambulantes que utilizan este espacio para ofertar sus productos:

Muchas gracias por este pequeño espacio, comprendo que como pasajero están cansados de muchos vendedores, yo les doy toda la razón. ¿Joven, por qué no se busca una chamba de verdad? Dirán algunos, respeto la opinión. Soy un padre de familia, una persona qué ha tenido errores en el pasado, equívocos.

Cuando uno es joven, hermano, pensamos que hacemos lo correcto. Acá hay adultos que saben más que yo. Todo lo malo, negativo en la vida se paga. Estar preso, privados de la libertad no le deseo a nadie. Porque, así como hay culpables, también, ¿cuánta gente inocente? Por mala lengua, calumnia, están sufriendo condena.

Nunca escupas al cielo, porque te puedes caer, hermano. Muchas personas me darán la razón, que lo que digo no es mentira. Trabajo no nos dan por los antecedentes, desconfían.

Momentáneamente, yo me gano las monedas trabajando en los carros, vendo estas golosinas y no me avergüenzo. Es momentáneo, hermano, por el momento. Estos que puedes ver son trabajos de bisutería. En seguida, el joven mostró las pulseras, el material es acero, describiendo sus características y el precio. El acero, aluminio, cobre, bronce son metales que no se oxidan.

¿Mira, tengo esta pulserita así? Unisex, varón o dama. Fíjense que pueden ver es la virgen de Guadalupe.

¿El que me ve usar?, sin detalle, es para mujeres. Tengo así, que le he puesto tres estrellitas. Las pulseras son graduables, se regulan.

No lo vendo caro: siete, seis, cinco… dos soles, hermano. Dos soles, yo te voy vender cualquier pulsera de varón o de dama para que me puedas apoyar. Estos llaveros con huairuros, se les voy a vender a un solcito para qué me colaboren, hermano.

También ofreció golosinas: una frunita. Si quisieran, tengo estas frunas de limoncito a un solcito también. Gracias.

> *Finalizó su mensaje deseando buenas tardes y un buen fin de semana a los pasajeros: Que tengan todos buenas tardes, bonito sábado. Posteriormente, desplazándose asiento por asiento, agradeciendo a las personas que les colaboraron con frases como: Gracias, madre linda, muy amable.* (Notas del trabajo de campo)

Además, el interior del micro de hecho, es un espacio para promocionar nuevos productos, como cremas o pomadas naturales, involucrando a los pasajeros para aplicar la crema hecha a base de plantas medicinales.

En uno de mis recorridos, registré el siguiente caso de un señor que promocionaba una crema elaborada con plantas medicinales. El caballero portaba un pequeño parlante colgado a la cintura para ser oído. Inició su discurso saludando cortésmente a la empresa luego dirigiéndose a los pasajeros:

> *Buenos días de esta prestigiosa empresa. Solamente les pido, madre, amigos, unos minutitos de su hermoso tiempo. En esta oportunidad, señor, amigo, estamos viniendo para promocionar una frotación extra fuerte hecha a base de plantas medicinales, conocida como esta maravillosa pomada de Uña de Gato. Bueno para la tos, bronquios, dolor de huesos, dolor de rodillas…*

En seguida, caminaba entre los asientos aplicando la crema en la mano:

> *Te voy a regalar, papito lindo, ponte un poquito. Esto no te va a hacer daño a tu cuerpo (frótate). Mamita, te regalo para dolor de huesos, para dolor de rodillas. Un poquito, para los golpes, calambres… Finalmente, ofrecía el producto con ciertos descuentos: ¿Cuánto te vale? Tres solecitos, dos por cinco. Muchas gracias. Tres solecitos, dos por cinco.* (Notas de trabajo de campo)

De la misma forma, es frecuente encontrarse con jóvenes que suben para vender turrones o dulces, apelando llegar a los sentimientos de los pasajeros. En una ocasión, un joven saludó con cierta peculiaridad, quizá por el nerviosismo o desorientación producto del ambiente; confundiendo el tiempo de la mañana para saludar diciendo:

Buenas tardes. Esta mañana, señores pasajeros, en esta oportunidad, vengo a pedirle apoyo para conseguir mis cositas. Mi celular me robó, lo rompieron. ¿Y esta vez quisiera recuperarlo, no? (Notas de trabajo de campo)

A diferencia de otros discursos que suelen estar enfocados en momentos difíciles por encontrar trabajo o enfermedad. Su motivación era vender turrones en los micros para juntar dinero y poder recuperar su equipo celular, apelando llegar al corazón de los pasajeros, para juntar el dinero y comprar su teléfono celular.

Por favor, les pido de corazón que les nace, colaborarme con un rico turroncito. Le doy muchas gracias. Espero encontrar respuesta en su corazón. Muchas gracias, tal vez por ahí. Turroncito caballero. Muchas gracias.

Acto seguido, el joven recorrió los pasillos del vehículo ofreciendo los turrones entre las personas quienes se mostraba indiferente ante la persona. Al finalizar, bajó en el siguiente paradero para repetir su rutina en otra unidad ofreciendo sus turrones.

En suma, el interior del autobús constituye un espacio de interacción constante entre el cobrador y los pasajeros, así como entre los propios pasajeros. Es un escenario donde emergen tensiones, tratos amables, expresados mediante lenguajes familiares o incluso a través de insulto. Se trata, en definitiva, de un espacio de convivencia temporal, mientras dura el viaje. Al mismo tiempo, este es un espacio de oportunidad: un escenario social donde los ambulantes y comerciantes construyen relaciones efímeras, apelando a la solidaridad y a la sensibilidad humana de quienes, por unos minutos comparten sus experiencias personales para apelar llegar a los sentimientos de los pasajeros y recibir la colaboración.

4.1.6 Espacios y momentos del transporte público

Durante en el servicio del transporte público urbano se configuran usos diferenciados del espacio al interior del micro, así como diversos momentos y contextos de interacción social. Estas dinámicas se expresan en la manera en que los actores ocupan el micro y se relacionan entre sí a lo largo del recorrido, tal como se evidencia en el siguiente registro:

Era un día como cualquiera. Salí temprano, acompañado con los primeros rayos del sol, rumbo al paradero de la esquina para esperar la ruta. Mientras caminaba, el sonido del motor del vehículo rompió el silencio de la mañana:

era la ruta. Sin pensarlo dos veces, corrí para no perderlo. Efectivamente, se trataba de la ruta 3, que apareció rugiente e imponente, con la velocidad que ameritaba la mañana.

Al levantar la mano para detenerlo, el conductor disminuyó la velocidad. El bus no se detuvo por completo; debía estar a la altura de la circunstancia para subir de un santiamén y sujetarme fuerte para no caer. Mientras el cobrador ordenaba a los pasajeros dentro de la línea, intentando hacer más espacio.

La ruta estaba repleta de pasajeros, en su mayoría eran adolescentes y jóvenes con sus mochilas a la espalda, quienes cuidaban sus pertenencias para evitar que se las roben. Aquella escena me llevó a recordar las odiseas de mi trayecto mañanero que vivía para trasladarme hacia la universidad para llegar a las primeras horas de la clase. En aquel entonces, el viaje era una mezcla de adrenalina y presión, marcada por empujones, pisotones, los gritos, el constante murmullo de voces que decían: "Permiso", "Baja, baja", "Avance".

(Notas de trabajo de campo)

De hecho, vivir esta situación recurrente era pan de cada día en horas de la mañana, esa adrenalina con la que conduce el conductor, mostrando su habilidad y destreza para esquivar y sortear mototaxis, autos, los imponentes buses interprovinciales que llegan desde Lima y parecían adueñarse de la carretera. En más de una ocasión, tres vehículos compartían el mismo carril. El viaje es un juego constante de maniobras y adelantamientos arriesgados en los momentos de horas punta. En este contexto, los choferes permanecen una en constante tensión continua, atravesado por múltiples preocupaciones: la necesidad de generar una buena ganancia en el día, los peligros en la en vía y el posible encuentro con las autoridades, como señala (Aguilar, 1999).

En este contexto, la bocina se convierte en una herramienta de comunicación fundamental. Su sonido no solo sirve para alertar o advertir a los demás conductores, sino que también articula un lenguaje propio en el tráfico, un toque breve para advertir su presencia y tener cuidado, uno prolongado y fuerte para exigir paso o retirarse de la vía que está estorbando su recorrido. Tal como señala Aguilar (1999) en su estudio sobre transporte público en México, [el chofer] está muy atento al interior del micro y fuera del vehículo, lo que sucede en la carretera tocando el claxon a posibles pasajeros

o peligros. Por eso, el conductor, siempre apresurado, apremia la labor del cobrador diciendo con frases cortas como: “Rápido, cholo”.

Por su parte, el cobrador mantiene una comunicación constante con el conductor, atento al movimiento dentro del vehículo, como a lo que ocurre fuera de él. Su voz entre el bullicio del viaje es: “Sencíllame, china” “Avances. Al fondo, hay sitio”, “Al fondo, está vacío”, “Pague con sencillo”.

De hecho, el espacio del transporte público urbano se configura como un ámbito semipúblico que se extiende desde el ingreso hasta el fondo del vehículo. Este espacio se encuentra con filas de asientos separados por un pasillo central, donde se presenta gran parte de la interacción entre los usuarios; este espacio sería el límite físico y simbólico, que marca así la esfera entre lo privado y semipúblico.

Aquí, rigen las normas legales y roles sociales que reflejan la convivencia cotidiana. Por ejemplo, los primeros asientos están reservados para las personas con discapacidad, mujeres gestantes, adultos mayores o madres con hijos pequeños, tal como lo indica la disposición legal y a la vez una norma social. Así, cuando uno sube a la ruta, lo primero que se topa visualmente es con las letras rojas pegado en la ventana que dice “ASIENTO SERVERDADO, ley 27050” acompañado pictogramas alusivos.

En este espacio, se desarrollan las relaciones sociales dinámicas. En ocasiones, tensas o caóticas o en el que se establecen acuerdos o desacuerdos y negociaciones como diría Castells (2009): el conductor versus el cobrador, el conductor versus los pasajeros, el cobrador versus los pasajeros, los pasajeros versus ellos mismos. De esa manera, la interacción entre el cobrador-pasajero es constante; con el conductor, es más esporádica. El viaje está lleno de emociones y sensaciones, con momentos de acuerdos y desacuerdos, silencios, gritos, caídas inesperadas, manos que se aferran a pasamanos o asientos, usuarios apoyados en los asientos buscando mantener el equilibrio.

Así, el transporte público no solo es un medio de desplazamiento, sino también una institución social. De todas formas, es un espacio donde convergen personas de distintas realidades, generando interacciones dinámicas y complejas, a veces tensas. Este mundo del transporte público urbano no solo es la rutina de trasladar pasajeros, sino también un mundo complejo de ciertos comportamientos socialmente aceptados y otras veces sancionados. Como cuando en algunos casos el interior de la ruta puede

ser una oportunidad para las personas que se dedican a sustraer objetos de los pasajeros. Tan es así, que una de mis observaciones en la ruta 3, registré el siguiente hecho. La ruta se desplazaba de Santa Elena hacia el centro de la ciudad, por la Av. Arenales. En eso, subió un pasajero con la ropa sucia, y cabello desarreglado, lo que inmediatamente llamó la atención del conductor, generando su reacción inmediata, quién expresó en voz alta: "¡Cocha sumare, sube para robar!" El hombre al escuchar la llamada de atención, bajó de inmediato. Este hecho revela cómo en el transporte público urbano conviven prejuicios como, en este caso, del conductor que, apoyándose en la apariencia de aquel pasajero, supuso y acusó de que sería un posible ladrón. La aceptación social de este hecho evidencia que ningún pasajero reaccionó frente a la conducta que podría considerarse como "discriminatoria" del conductor, pues todos asumieron que, efectivamente, se trataría de un delincuente.

En esa línea, las expresiones verbales de los cobradores son también elementos esenciales en este entorno. De tal modo que es frecuente escuchar con dinamismo y familiaridad la manera abreviada y/o coloquial con que señala los lugares por donde pasa o se estaciona: "Resi", para referirse a la residencia estudiantil de la universidad o "¿Vas?" "¿Mami?", "¿Chino", vas?", "¿Vas, papi?" cuando se relaciona con los pasajeros, lo que, en muchos casos genera confianza entre el cobrador y los pasajeros. Así, el papel del cobrador es importante para coordinar las acciones con el conductor, especialmente para anunciar como "Libre", "Dale, dale", "Ya, si está libre, dale no más ya", "Pisa, pisa", "Jala, jala". Estas expresiones son parte del repertorio verbal cotidiano en el transporte público urbano.

De la misma manera, en el interior de la línea, las expresiones verbales fluyen permanentemente, reflejando dinamismo y el juego de palabras que caracteriza a este espacio, intensificándose estando repletos de pasajeros. Se escuchan frases como "Permisito", "Los que bajan, avisen con tiempo", "Al fondo, hay sitio", "Al fondo, está vació", "Al fondo, hay asiento", "Pasaje un sol cincuenta". También, se escucha: "Avance, pide permiso", "A la puerta, para bajar".

De la misma forma, el manejo del dinero por el cobrador es también otro aspecto resaltante, teniendo su propio lenguaje. En las jornadas cotidianas, en el ir y venir del dinero, se escuchan frases como "Cencíllame china", "Una luka" "cinco

mangos". Son comunes y evidencian una comunicación de manera sencilla, fácil, directa y eficiente entre los actores del transporte público.

A decir verdad, el trayecto suele estar marcado por frenados bruscos y movimientos repentinos. Los pasajeros se sostienen unos de otros, soportando empujones en silencio y caídas escuchándose protestas y lamentos; otras veces, nadie se queja ni protesta, enfocados en llegar a su destino. Generalmente, muchos descienden cerca a instituciones educativas y la universidad, la ruta queda vacía y en un silencio repentino.

Es más, en otro momento, me acercaba a la esquina, observé el bullicio característico: bocinazos, motores rugiendo, personas que esperaban pacientemente su bus o el cambio del semáforo para cruzar la calle. De pronto, un sonido estruendoso metálico rompió el sonido habitual del tráfico, capturando la atención de las personas. El ruido, inconfundible y estridente, me hizo voltear inmediatamente hacia el lugar del choque. Dos unidades del transporte público urbano: una unidad de la ruta 21 y otra de la ruta 3, habían chocado. La ruta 3 iba cruzando a velocidad el semáforo; al darse cuenta del semáforo en rojo, frena bruscamente, deteniéndose inmediatamente; y la ruta 21 también venía a velocidad, pegado a la ruta 3; al frenar el primero, el segundo le dio un golpe en la parte posterior del vehículo, hundiendo la lata del vehículo. La escena capturó la atención de todos los presentes, quienes comenzaron a murmurar y acercarse cautelosamente, mientras el caos del tránsito iniciaba a congestionarse y aglomerarse, rompiendo el momento de la concentración del incidente por los bocinazos en conjunto de los otros vehículos por querer continuar su marcha.

En seguida, los vehículos se detienen en el mismo lugar del impacto. La primera persona que sale del vehículo es una mujer joven de la ruta 3, la cobradora: "¡Sabes manejar o no sabes!".

Luego de gritar y mirar la escena, vuelve al vehículo y, en unos segundos, sale con celular en mano, para tomar foto de la placa de la ruta 21 y el punto de impacto, murmurando sobre el choque. En eso, una señora robusta sentada dentro de la ruta 21 grita a la cobradora refiriéndose: "¡Para que frenas así, anda no más!".

La cobradora le contesta: "¡Lo vas arreglar! ¡Sabes o no sabes manejar!".

En tanto, el cobrador de la ruta 21 parece estar pasmado ante lo sucedido, no se movió de la puerta del vehículo; todo lo contrario, regañó al conductor indicando: "¡Para qué correr así!".

En cambio, el tráfico empezaba a congestionarse por la obstaculización de la vía, que no permitía la circulación de vehículos que esperaban en la fila, a cada instante se escuchaban bocinazos. Además, la gente empezó a juntarse para ver la situación y entre el tumulto se escuchó: "¡Avancen más allá para solucionar! ¡Solucionen más allá!".

De un momento, al cambio del semáforo, los dos vehículos avanzaron uno metros para estacionarse cerca de la puerta del SAT[23], Los conductores discutieron brevemente, hasta que el de la ruta 21 aceptó cubrir los daños.

El conductor de la ruta 3, en tono de amenaza, le indicó: "¡Me sigues!".

Mientras algunos pasajeros se bajaron, unos cuantos permaneciendo en las unidades. La cobradora de la ruta 3 se acerca nuevamente al conductor de la ruta 21 para reiterar: "¡Le sigues!".

Las dos unidades se fueron por el Jr. Quinua perdiéndose en la esquina.

En suma, en los espacios y momentos del servicio del transporte público urbano, reflejan la convivencia entre normas legales, prácticas sociales y el lenguaje cotidiano que pretende mantener el orden dentro del caos. No obstante, estas interacciones pueden volverse muchas veces intensas, en acuerdos, desacuerdos, en tensiones y negociaciones dependiendo de las circunstancias; revelando, así, la complejidad del mundo social que se despliega cada día en las avenidas y jirones de la ciudad.

Las situaciones descritas permiten comprender que el interior del transporte público urbano constituye mucho más que un espacio destinado al desplazamiento de personas. En su interior se produce un orden social cotidiano construido mediante normas implícitas, lenguajes compartidos, roles diferenciados y formas de interacción que orientan el comportamiento de conductores, cobradores y pasajeros[24].

[23] Servicio de Administración Tributaria de Ayacucho.

[24] Cabe precisar que las normas y reglas de convivencia mencionadas no constituyen situaciones aisladas. A lo largo de la tesis se presentan diversas evidencias etnográficas que dan cuenta de su presencia en la interacción cotidiana entre conductores, cobradores y pasajeros, expresadas en formas de comunicación, coordinación, negociación, uso del espacio, ascenso y descenso de pasajeros, así como en el cumplimiento o transgresión de determinadas normas formales e

En el contexto del transporte público urbano de Ayacucho, estas normas se expresan en prácticas cotidianas como las indicaciones del cobrador para ordenar el ingreso y desplazamiento de los pasajeros: “al fondo hay sitio”, “péguese”, “agárrece”, “al fondo está vacío”; el reconocimiento de los asientos reservados para personas con discapacidad, adultos mayores, mujeres gestantes y madres con niños; las formas socialmente reconocidas de solicitar el descenso mediante expresiones como “avise con tiempo”; y el uso de determinados lugares de ascenso y descenso, incluidos aquellos paraderos que, aunque no siempre están formalmente establecidos, son reconocidos y utilizados de manera informal. A estas prácticas se suman formas de comunicación propias de la interacción entre conductor y cobrador, particularmente durante las situaciones de competencia o “correteo”, expresadas mediante términos y expresiones como “sube”, “baja”, “pisa” y “jala”. Estas pautas no son observadas de manera uniforme y, en determinadas situaciones, entran en tensión con las normas formales del servicio, dando lugar a acuerdos, negociaciones y conflictos entre los actores. En este sentido, siguiendo a Goffman (1997)[25], estos encuentros cotidianos se encuentran regulados por reglas de interacción que hacen posible la convivencia incluso en escenarios marcados por la prisa, el conflicto y la incertidumbre.

4.1.7 Caracterización del parque automotor

Ahora, en relación con el parque automotor en Ayacucho, los vehículos que circulan por las calles de la ciudad suelen ser de marcas reconocidas y relativamente nuevas. De esta manera, en este apartado, se abordan los tipos de vehículos y su estado de conservación.

Durante mis recorridos por las calles ayacuchanas, registré la siguiente escena: el conductor continuó su marcha tocando la bocina y abriéndose paso entre los carros: cúster, autos, motos, motos lineales. Ahora, la cobradora comenzó a llamar, repetidamente en las esquinas y en el semáforo: “Módulos”, “Terminal”. Al acercarse por el Cementerio General de Ayacucho, el tráfico empezó a saturarse, la vía estaba llena con diferentes tipos de vehículos, desde cúster, autos, mototaxis, motos lineales; a cada instante, se escuchaba un bocinazo y diversos sonidos de los motores, mientras

informales. En este sentido, los ejemplos presentados en este apartado constituyen una síntesis de situaciones desarrolladas y analizadas en diferentes momentos de la investigación.

[25] Goffman (1997). La presentación de la persona en la vida cotidiana.

los peatones cruzaban sorteando entre los vehículos, aprovechando la detención estos por el semáforo o que los carros avanzaban con lentitud. (Ver la figura 16)

En efecto, los diferentes tipos de vehículos que circulan por la ciudad forman parte del paisaje urbano cotidiano, diferenciándose por el tamaño, capacidad, color y velocidad; todos compiten por un espacio vial cada vez más reducido, evidenciando la saturación del parque automotor en la ciudad de Ayacucho.

De acuerdo con el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC), los vehículos se clasifican según su categoría, carrocería y su utilidad. De esta manera, esta clasificación permite distinguir aquellos vehículos destinados a brindar el servicio del transporte público y transporte privado.

Es decir, en el caso del transporte público urbano de pasajeros, predominan los vehículos de la categoría M1, o sea minibuses con una capacidad de diecisiete (17) hasta treinta y tres (33) asientos, incluyendo el asiento del conductor y con un peso bruto vehicular no mayor 6000 kg. Excepcionalmente, algunos vehículos especializados pueden tener menos de diecisiete (17) asientos, dependiendo de su diseño original de fábrica.

En ese sentido, los vehículos que recorren por las calles de la ciudad comparten características que los hacen aptos para el servicio de transporte de pasajeros. El interior del vehículo debe ser amplio y asientos distribuidos para optimizar el espacio para transportar la mayor cantidad de pasajeros.

Así pues, durante el trabajo de campo, en conversación informal constaté que existe, la preferencia por las unidades vehiculares de cierta marca y modelo, debido por su rendimiento y por el espacio amplio. Tal como se expresó: “Fuso lleva más. Estos carros se encuentran en Arequipa, sin bajada de motor”.

Así púes, resaltan la potencia del motor y su capacidad de carga. De hecho, en las calles ayacuchanas, se observa con mayor preponderancia de los vehículos de la marca Hyundai, modelo County y de la marca Mitsubishi, modelo Fuso, los cuales cumplen con los requisitos establecidos por la Municipalidad Provincial de Huamanga para brindar el servicio de transporte público regular de personas.

Figura 19. *Ruta N° 3, marca Mitsubishi, modelo fuso*



Nota. Registro fotográfico del autor

Por su parte, la Municipalidad Provincial de Huamanga ha establecido un cronograma de antigüedad de los vehículos, regulado por la Ordenanza Municipal n.° 21 - 2020-MPH/A, que fija el límite máximo de antigüedad del vehículo para cumplir con el servicio de transporte público. Una vez vencido el tiempo de permanencia autorizada, la Gerencia de Transportes de la Municipalidad Provincial de Huamanga procederá dar de baja del vehículo y deshabilitarlo para la prestación del servicio. Es decir, la autoridad encargada actuará de oficio para retirar del sistema de transporte público urbano y cancelar su habilitación vehicular, documento que autoriza para realizar el servicio de transporte público urbano en Ayacucho.

A continuación, se presenta la tabla correspondiente que detalla los plazos establecidos para la renovación o retiro de las unidades según su año de fabricación, dejando de brindar el servicio de transporte de pasajeros.

Figura 20. *Cronograma de permanencia de vehículos para brindar el servicio*

CRONOGRAMA DEL RÉGIMEN EXTRAORDINARIO DE PERMANENCIA PARA LOS VEHÍCULOS DESTINADOS AL SERVICIO DE TRANSPORTE REGULAR DE PERSONAS EN EL ÁMBITO DE LA PROVINCIA DE HUAMANGA

FECHA DE FABRICACIÓN	FECHA DE RETIRO
1993 – 1995	31 de diciembre de 2019
1996	31 de diciembre de 2020
1997	31 de diciembre de 2021
1998 – 1999	31 de diciembre de 2022
2000 – 2002	31 de diciembre de 2023
2003 – 2004	31 de diciembre de 2024
2005	31 de diciembre de 2025
2006	31 de diciembre de 2026
2007	31 de diciembre de 2027
2008	31 de diciembre de 2028
2009	31 de diciembre de 2029
2010	31 de diciembre de 2030
2011	31 de diciembre de 2031
2012	31 de diciembre de 2032
2013	31 de diciembre de 2033
2014	31 de diciembre de 2034
2015	31 de diciembre de 2035
2016	31 de diciembre de 2036

Nota. Información extraída del TUPA, 2020

Durante el trabajo de campo, en los paraderos formales establecidos por la municipalidad, especialmente en horas punta, se observa una alta concentración de vehículos de distintos tamaños compitiendo por el espacio reducido. Micros, autos, mototaxis y motos lineales se aglomeran buscando pasajeros, como las moscas que revolotean para posarse encima del alimento. En este contexto, también se identifica la presencia de motos lineales, quienes pasan haciendo rugir el motor, o cuyos conductores suelen esperar a pasajeros, orillados con casco en mano, haciendo señas con la mano para tomar el servicio.

Realmente, los mototaxis que circulan, entre formales e informales, con cierta particularidad, con sus colores vivos y llamativos, se caracterizan por moverse con agilidad en espacios reducidos, como los peces en el agua. Cabe señalar que este tipo de vehículos menores circulan con mayor presencia por los conos de la ciudad, y tienen restringido el ingreso al centro histórico, específicamente a menos de dos cuadras de la plaza Mayor de Huamanga.

A su vez, en la calles y avenidas de la ciudad de las treinta y tres iglesias, es constante visibilizar la presencia de autos particulares y taxis que recorren incansablemente en busca de pasajeros. Estos vehículos circulan entre formales e informales, de diferentes marcas, modelos, tamaños y colores. Sin embargo, se observa

con mayor presencia la marca japonesa y coreana Toyota, Hyundai y Suzuki. Los bocinazos incesantes de los taxistas forman parte del paisaje sonoro urbano de Ayacucho.

En pocas palabras, las calles de la ciudad se encuentran pobladas por una diversidad de vehículos que varían en tamaño, color, marcas y modelos: desde automóviles particulares hasta minibuses que prestan el servicio del transporte público urbano, coexistiendo entre la formalidad e informalidad. Todos conforman el dinámico, entramado y complejo del transporte ayacuchano.

4.1.8 La organización interna de los micros

En tanto, el interior de los microbuses se encuentra definido, organizado y bien estructurado. Su disposición interna nos remite a un espacio con cierto carácter de hogar, donde es posible encontrar objetos propios de la vida doméstica. De esta forma, en esta sección, se aborda precisamente la organización interna de los micros.

De esta manera, los minibuses que circulan todos los días en la ciudad de Ayacucho presentan una división clara entre la cabina del conductor y la zona de asientos destinada para los pasajeros. La cabina del conductor es un espacio semipúblico donde suelen encontrarse un autorradio moderno táctil, celular, llaves, un cuaderno, lapicero, caja para monedas e incluso una pequeña canasta de ropa. En el parabrisas del vehículo, destaca el retrovisor, adornado con calcomanías religiosas, como la imagen de Jesucristo, junto a pequeños objetos decorativos, como un árbol de Navidad.

Mas aún, en la cabina del conductor, es común observar una pequeña caja de monedas, un cuaderno, un lapicero, dos celulares, lo resaltante era un reproductor de músicas moderno, táctil, que parecía una especie de Tablet para vehículos. A un lado del conductor, hay un asiento vacío que nadie ocupa, casi siempre está libre. Por su parte, la cobradora suele sentarse sobre el motor, junto al conductor; es decir, existe una división entre la vida privada y la vida en el trabajo (notas de trabajo de campo). Dicho espacio para el chofer, es sentirse como en su casa, que impregna a la unidad con su vida privada y trata de reproducir cierto confort hogareño (Aguilar, 2000).

De este modo, el espacio del conductor adquiere un carácter privado, íntimo, debido a la necesidad de concentración y aislamiento que requiere su labor diaria. Este reducido lugar se transforma en una especie de pequeño hogar, donde pasa la mayor

parte del día sentado, rodeado de objetos que reflejan su necesidad diría, así como sus creencias personales.

En realidad, el espacio semipúblico dentro de la ruta se extiende desde la espalda del conductor hasta el fondo del micro. Este espacio está compuesto por una fila de asientos dobles y otros individuales. En la parte posterior, se ubican cuatro asientos juntos; en el lado derecho, en una de las ventanas, lleva la inscripción "Ventana de emergencia"; mientras que, en el lado izquierdo, se encuentra nuevamente la frase con color rojo que dice "Asiento reservado". Además, el vehículo cuenta con pasamanos en el techo y en los laterales, junto a las ventanas sobre los asientos individuales, donde se presenta gran parte de la interacción entre los usuarios. Este límite físico también es simbólico, marcando así entre lo privado (espacio del conductor) y semipúblico (el espacio compartido con cobrador y usuarios).

De hecho, el cobrador del servicio del transporte público urbano desempeña un papel central dentro de la dinámica del servicio, siempre identificados con los colores de la empresa. Siempre ubicado en la puerta del vehículo, en permanente comunicación con el conductor y pasajeros, llamando o preguntando a los pasajeros para su ascenso o descenso, ordenando el flujo constante de los pasajeros.

Sin duda, los cobradores dominan dos espacios principales dentro del servicio del transporte público, en el interior de la unidad (semipúblico) y el entorno urbano (público). En el primero, se encarga de ordenar el ingreso y descenso de los pasajeros; durante los momentos de alta demanda, su labor se intensifica, ya que deben ordenar a los pasajeros con frases como ¡*Avance al fondo*!, ¡*Avance a la puerta*! ¡*Dale permiso*! ¡*Pasaje es uno cincuenta*! En esos intercambios, demuestra agilidad, destreza y rapidez al cobrar y devolver el cambio en caso de ser necesario.

En resumen, el interior de las rutas del transporte público urbano se organiza a partir del espacio del conductor, marcado por elementos de su vida cotidiana; el lugar del cobrador, en la puerta, regula el tránsito entre lo público a lo semipúblico; y el espacio de los pasajeros, donde se materializa la convivencia social cotidiana dentro del sistema de transportes.

4.2. Problemas y desafíos del transporte público

4.2.1. Las condiciones laborales

"Las calles pasaron a ser terrenos de las
máquinas y los hombres quedaron
confinados a las banquetas"
Camarena

Al recorrer las calles de la ciudad, resulta imposible no cruzarse con las diversas rutas del transporte público urbano que circulan constantemente, trasladando a usuarios hacia diversos puntos de Ayacucho. Este sistema de movilidad cumple un papel esencial dentro de la cotidianidad y el paisaje urbano. No obstante, detrás de este trabajo diario existen actores fundamentales como conductores y cobradores, que enfrentan múltiples problemas y desafíos en el ejercicio de su labor.

Era un domingo por la tarde cuando visité la casa del gerente de la Empresa de Transporte Virgen del Carmen, ruta 3. Al ingresar por una amplia puerta metálica de color plomo, me encontré con cuatro personas reunidas compartiendo algunas copas de Pisco. El espacio era amplio, en realidad, era la cochera del micro que diariamente recorre por las calles de la ciudad. La conversación se desarrolló casi a manera de mesa redonda, donde escuché que la jornada inicia con la partida del primer vehículo a las cinco de la mañana del paradero.

Sin embargo, haciendo una búsqueda por las redes sociales, especialmente en la plataforma del Facebook, es común encontrar publicaciones relacionadas con el transporte público urbano. Estas, ya sea en forma de noticia, denuncia o llamadas de atención, suelen generar la reacción activa de los usuarios, quienes expresan sus experiencias y percepciones sobre el servicio.

Figura 21. *Reporte de noticias digitales denunciando sobre el recorrido de la ruta 9*

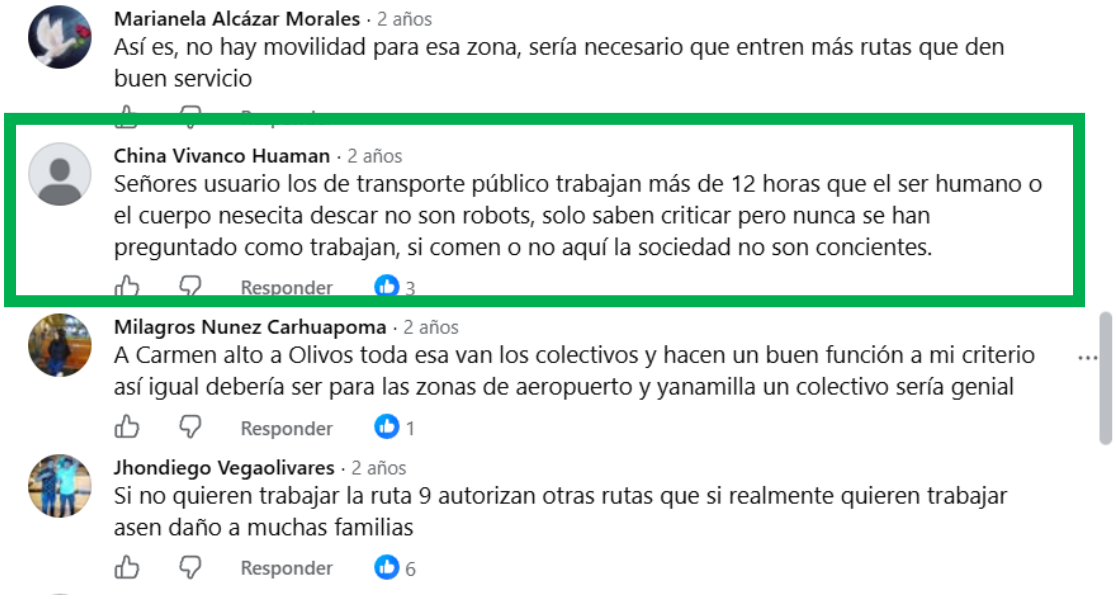


Nota. Noticia extraída de https://n9.cl/hr2z9

A raíz de esta publicación por el portal digital de noticias *Dilo Fuerte*, los usuarios reaccionaron activamente en la sección de los comentarios, expresando diversas opiniones y experiencias, compartiendo sus opiniones y vivencias sobre el servicio. Una de ellas señala: “Estos chóferes son pirañas, sin sentimiento, sólo les importa la plata”. En tanto, en otro comentario se puede leer “Ellos (conductores y cobradores) trabajan desde tempranas horas”.

Sin embargo, no todos coinciden con esta visión. Otro usuario respondió: “Yo no veo ninguna ruta de esas a las 6 AM, es un pésimo servicio”. No obstante, en otro comentario se evidencia la comprensión por las largas horas de trabajo que enfrentan los conductores y cobradores: “El trabajo diario es de 8 horas laborables, los conductores no son máquinas para trabajar más de ocho horas continuas sin descanso”. Esta discrepancia muestra la compresión de algunos usuarios de los conductores y cobradores, entendiendo que son humanos y no máquinas para laborar largas horas de trabajo.

En esa misma línea, otro usuario comenta en el Facebook sobre la cantidad de horas que los conductores pasan en el volante y las condiciones de trabajo que se enfrentan diariamente, haciendo un énfasis en la necesidad de descansar el cuerpo como señala China Vivanco Huaman:



Tomado de DILO Fuerte Ayacucho [26].

En efecto, la jornada laboral[27] de los conductores y cobradores comienza alrededor de las cinco de la mañana con el recojo del vehículo en la cochera; luego se desplazan hacia el local de la empresa para iniciar con el recorrido por las calles de la ciudad.

De hecho, en las redes sociales, los usuarios también expresan su malestar por la falta de rutas a ciertas horas de la noche. Un ejemplo de ello, es este mensaje identificado en el Facebook de Castro Erika, que señala: "que autoricen otras rutas que quieran trabajar, hay personas que regresan a casa hasta las 9 pm". Asimismo, Víctor Ramos Lozano menciona que las rutas laboran hasta cierta hora: "soy usuario que vive por el aeropuerto, lamentablemente la ruta 2 trabaja hasta las 6 pm mientras que la ruta nueve trabaja hasta 8 pm". De igual forma, Katherine Mireya refiere que: "eso sin contar que prácticamente es la única línea que trabaja hasta esa hora x (por) esa zona, xq (*porqué*) la ruta dos que tbm (*también*) va al aeropuerto trabajan solo hasta las 6:30 pm y eso tbm si no es antes".

Sumado jornadas largas de conducción; los conductores y cobradores enfrentan otros problemas, como la alimentación desorganizada. Es decir, recargar energías para aguantar duras jornadas de conducción. De esta manera, dicen que el desayuno es la comida más importante del día, pero el desayuno para el conductor y cobrador es

[26] https://lix.li/TtZu
[27] Este punto lo trabajé en el ítem relacionado a la informalidad sobre horas de trabajo en el transporte público urbano de pasajeros. Ver la pág. 42

tragar. Así, en una jornada de trabajo de campo, en la empresa de Transporte y Servicios Múltiples, ruta 10, observé la siguiente escena:

> *Todos los ocupantes bajaron, excepto yo, quien me quedé por un momento más para agradecer al conductor y la cobradora por permitirme acompañarlos en su cotidianidad. La cobradora salió corriendo hacia el control de la empresa, luego me di cuenta que fue a comprar desayuno. El conductor ingresó al estacionamiento de la empresa, sacó la tarjeta de control y salió donde la controladora. En eso, llega la cobradora con dos platos de comida de cau cau, con tallarines y su huevo frito.* (Nota de trabajo de campo)

Ciertamente, el desayuno de los trabajadores suele ser desequilibrado y desorganizado, sin horario fijos, producto de las exigencias del ritmo laboral, que conlleva a acostumbrarse al ritmo acelerado y desorganizado de la vida en el volante, que obedece a la demanda y oferta de los pasajeros. Esta forma de alimentación, con el tiempo, genera consecuencias para la salud y en la vida social de los trabajadores del servicio, donde los hábitos alimenticios se naturalizan. El tema la alimentación se abordó previamente en la (p. 60) donde los conductores y cobradores deben alimentarse o como ellos denominan deben "tragar".

Así sin duda, estas condiciones de trabajo no solo afectan el aparato digestivo, sino también las articulaciones, debido a las constantes maniobras del volante y pedales que implica un juego repetitivo de realizar cambios de velocidad y pisar freno constantemente genere dolores en las articulaciones. Asimismo, con una alimentación desorganizada y desbalanceada, es propenso a desarrollar enfermedades estomacales como estreñimiento y gastritis. Sumado a ello, estar sentado al frente del volante favorece al incremento de peso; es decir, volverse "gordo". Estas condiciones del trabajo afectan directamente en la salud:

> *No comes en sí el almuerzo. No se come bien, y la mayoría de los conductores sufren de qué, ¿de qué sufren? De gastritis, de colon, estreñimiento. ¿Sabes por qué? Ellos tienen, porque no comen bien, no se alimentan bien, porque comen se sientan, comen no hacen ejercicio todo el maldito día, se estriñen pues, de estreñimiento, no mastican bien.*

En efecto, estas largas horas frente al volante no solo trae consecuencias gastrointestinales y sedentarismo, sino también problemas que afectan las articulaciones, debido a las constantes maniobras del volante y los pedales. En el programa radial de alcance nacional *Exitosa Noticias*, se destacó la precariedad física que enfrentan a diario los conductores del transporte público, evidenciada en la presencia de enfermedades asociadas al sedentarismo, a una alimentación basada en carbohidratos y a problemas articulares.

Mientras que, otro de los problemas frecuentes de los conductores y cobradores es la competencia constante entre unidades, tanto de la misma empresa o con otras empresas del transporte público. Esta situación de competencia se presenta especialmente durante la mayor demanda de los pasajeros; es decir, en horas punta. Estos, son momentos de lucha por captar la mayor cantidad de pasajeros, convirtiéndose en competencias de velocidad, que a veces termina en tensiones, discusiones, agresiones físicas, daños de vehículos, cierre de paso, insultos y alteración que genera el desorden en la programación de llegada al paradero.

Al revisar las redes sociales, en especial el Facebook, es frecuente encontrar publicaciones relacionadas con el transporte público. En estas plataformas digitales, los usuarios expresan sus quejas y malestares sobre calidad del servicio, esta plataforma se convierte en un canal importante para visibilizar los problemas cotidianos en las calles de la ciudad de Ayacucho. Un ejemplo de esto se puede observar en la siguiente noticia publicada en el Facebook: “Por riñas y competencia cobradora de la ruta 5 rompe espejo de una unidad de la 6”.

Las respuestas de los usuarios, como de Norma Bendezú Arce fue: “Los chóferes de las rutas son bien irresponsables, corren como salvajes ganándose pasajeros. Eso deberían de controlar tantos policías que hay no sé a qué se dedican, porque no se ven en las calles”.

Asimismo, Roy Roger Anccasi Gutiérrez realiza otro comentario en esa misma línea: “Estas rutas, en hora punta, hacen lo que quieren y la policía donde está debe de poner orden más para en las salidas a braen (Vraem) y a liman (Lima)”.

Figura 22. *Reporte de noticias digitales sobre las tensiones en el servicio*



Nota. Noticia extraída de Facebook: https://n9.cl/s29h9

Al respecto, la competencia entre los transportistas del servicio se manifiesta por recoger la mayor cantidad de pasajeros posibles a lo largo de su recorrido; en muchos casos, coinciden parcialmente o todo el recorrido entre las empresas. Entonces, en esta forma de trabajo, se genera la competencia, produciéndose el correteo[28]. Esta competencia se puede dividir de dos tipos: interna, cuando el correteo es entre la misma unidad de la empresa y externa cuando la competencia se genera con otras empresas de transporte público que circulan teniendo el mismo trayecto dentro de la ciudad.

> *Mira, congestión. ¿Qué pasaría si es que vienes despacio y otro te pasa? Ya, yo te digo, ahí te respondo. ¿Sabes por qué? Por el tema de la congestión y también porque es que la misma ruta va por el mismo sitio. Entonces, el que va primero recoge todo, recoge todo. Entonces, ¿qué haces? Porque vamos por el mismo lugar. Si esa otra ruta iría por otro lado, no vas a correr, vas a ir despacio, porque eres la única ruta que vas a recoger. Pero cuando tienes...*
>
> *O sea, el tema, si tú serías la única ruta que pasarías, tú irías despacito, porque sabes que eres la única ruta y vas a recoger sí o sí, ese pasajero vas*

[28] Es la competencia que se genera por recoger la mayor cantidad de pasajeros.

recoger, te van a esperar. Pero, si tienes competencias, porque nosotros, ¿por qué correteamos? Porque la ruta 15, la ruta 13, por ejemplo, del hospital, la ruta de esa competencia grave, porque salimos por el mismo sitio. ¿Vamos hasta dónde? Hasta Puente Enace, por el mismo recorrido pues, por eso nos correteamos.

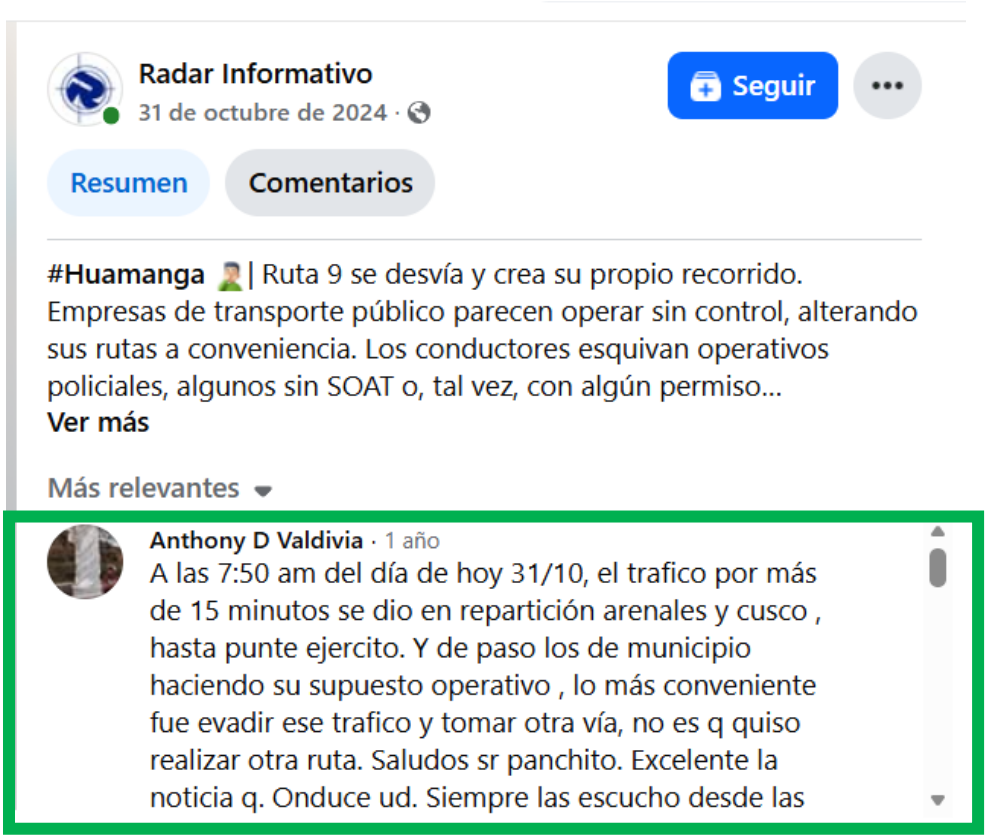
Pero, si tú solitito irías, nadie sería tu competencia, irías despacito.

Si te correteas de tu misma empresa, ¿Es por qué? Porque no todos los conductores somos iguales. Porque hay conductores que sí respetan tu hora, van, no te aguantan. Pero hay conductores que dicen, ¿Qué me importa? Se aguantan con todo, vuelan y pago no más mi pasada y no me importa. Y el pobre carro de atrás, todo el maldito día lateó, ni ha hecho cuenta para el dueño, y el de adelante sí, pues, se ha hecho su agosto. Hay también, o sea, no todo conductor también es caballero. Y dicen, pues, hoy como, él también tiene que comer. No hay compañerismo.

Es cierto que la competencia entre las empresas de transporte genera el incremento de la velocidad. Esta situación es reconocida por los usuarios, como señala Flor Cristina CA en el Facebook: "Desde que entraron las 6 rutas en total, ya no respetan la velocidad solo les importa quitarse pasajeros y pelear entre ellos...y uno hasta para ir a la tienda tiene que correr para cruzar la pista". Esta situación genera la percepción negativa del servicio entre los usuarios y los peatones.

Por estas conductas, a los conductores se les reconoce como salvajes, animales: "Los chóferes que son unos salvajes son un peligro en las pistas se corretean por ganar pasajeros, no respetan los semáforos, bajan y suben pasajeros en movimiento y en medio de las pistas" (Augusto Machay). Es decir, por estas actitudes y comportamientos son considerados como abusivos, prepotentes, groseros e imprudentes (...) son sujetos de poca educación, son vulgares como señala (Aguilar, 2000).

De cierta manera, la congestión vehicular también es uno de los factores para determinar a incrementar la velocidad con el fin de no llegar tarde al punto de control establecido por la empresa. Así lo manifiesta Anthony D Valdivia:



Tomado de Radar Informativo[29]

Esta acción de demora para circular genera el incremento de la velocidad en espacios libres o salir rápido de los espacios congestionados, que muchas veces se produce por factores del tráfico y congestión vehicular.

En efecto, la congestión vehicular es otro de los grandes desafíos. De acuerdo con el Banco Central de Reservas del Perú (2024), la congestión ocurre cuando la cantidad de vehículos que circula por una vía supera la capacidad del espacio vial; es decir, cuando la infraestructura no soporta el volumen de tránsito. Durante el trabajo de campo, registré la siguiente situación:

> *Al pasar por el Puente Nuevo y entrar en la Av. Ramón Castilla, a la mitad de la avenida, el tránsito empieza a ponerse denso, y el avance se vuelve lento, incrementándose la congestión vehicular en la repartición de Av. Del Ejército. Una señora, visiblemente molesta e incómoda por el atasco, después de unos minutos da un gritó: "¿Qué pasa? ¿Por qué no avanza?". El conductor avanza unos metros y vuelve a detenerse; nuevamente, grita la señora: "Avance",*

[29] https://lix.li/hUVDhP

> *"Toque bocina", "Avance", "¿Qué pasa?", "Avanza". Dando instrucciones al conductor, pareciera que estaba apurada; luego del grito, volvió a manipular su celular, parece que no se dio cuenta de la congestión debido a la demora de cambio del semáforo y la densidad vehicular. El conductor, sin responder, no se inmutó del reclamo de la señora, y no escuchó la molestia de la señora y no hizo caso o gesto alguno. El conductor, mientras aprovecha la oportunidad para revisar su celular.* (Nota de trabajo de campo)

Frente a esta realidad, Bielich (2007) señala que, cuando uno ve a una "bestia" manejando, realmente está viendo a un hombre estresado, con más horas de manejo; encima, esa semana de la que uno tendrá en un mes, luchando por aumentar su ingreso diario, empujado a actuar así, por la manera en la que funciona el sistema de transporte público de nuestra ciudad.

En conjunto, estas situaciones revelan que los conductores y cobradores del transporte público urbano en Ayacucho desarrollan su labor en condiciones marcadas por el esfuerzo físico, la desorganización alimentaria, la competencia y las prolongadas jornadas. Todos estos elementos configuran un escenario laboral precario, donde la rutina se convierte en un ciclo interminable de trabajo y cansancio.

Más allá del desgaste físico, estas condiciones también producen formas particulares de malestar subjetivo. La incertidumbre respecto a los ingresos diarios, la competencia constante por pasajeros, la congestión vehicular y la presión por cumplir los tiempos establecidos generan un estado permanente de tensión. En ese sentido, la vida urbana contemporánea se caracteriza por la presencia de experiencias de angustia vinculadas a la inseguridad, la aceleración y la incertidumbre cotidiana. Aunque los conductores y cobradores no expresan necesariamente este malestar mediante el lenguaje clínico de la ansiedad, las consecuencias observadas en sus cuerpos y prácticas diarias permiten comprender cómo las tensiones estructurales del trabajo terminan incorporándose a la experiencia cotidiana.

4.2.2. Infraestructura y el problema del parque automotor

Al caminar por las calles de Huamanga, llenas de historia y tradición, basta con observar las fachadas de las casas coloniales que transportan imaginariamente a aquella época en la que estuvo bajo el dominio español. Sin embargo, parafraseando a

Huber, la Huamanga contemporánea se ha transformado en una sociedad híbrida que, de manera acelerada, ha pasado de un estilo de vida tradicional a uno mixto, resultado del avance de la modernidad. En ella, se desarrolla una cultura del consumo dominada por lo moderno, pero aún se preservan rezagos tradicionales como los fines de semana desarrollando actividades religiosas o familiares, como diría Huber (2002).

De hecho, la ciudad, originalmente, fue diseñada para peatones y carretas tiradas por caballos, característica que se refleja en el trazado de sus calles, muchas de ellas estrechas y de dimensiones reducidas. A esta configuración urbana se suma su geografía accidentada y el aumento del parque automotor, compuesto por mototaxis, motos lineales, autos, minibuses y buses, que han inundado la ciudad de "animales con motor" (Anyosa, 2025). Así pues, según Hualverde (2023), el parque automotor de Ayacucho se incrementó notablemente en los últimos años. Para el año 2021, se estima que la ciudad contaba con alrededor de 35000 vehículos, de los cuales aproximadamente el 40 % está destinado al transporte público, incluidos taxis, colectivos y buses.

Figura 23. *Jr. F Vivanco una muestra de la calle angosta y tráfico vehicular*



Nota. Fotografía tomada por el autor

Sin duda, el incremento de estas unidades vehiculares, que circulan por las calles de la ciudad, ha generado un desorden e incrementado el tráfico vehicular por momentos. La situación se agrava al ingresar al centro urbano, donde las calles son más angostas, y los espacios se convierten en una oportunidad para hacer negocios y los peatones cruzan sorteando a los vehículos; esta es una constante convivencia y

disputa entre el comercio, vehículos y peatones. Como diría Bielich (2009), la ciudad no estaba proyectada para el tránsito vehicular; sin embargo, se ha ido adaptando gradualmente a las dinámicas del contexto urbano. Este escenario cotidiano se refleja en la siguiente nota de campo:

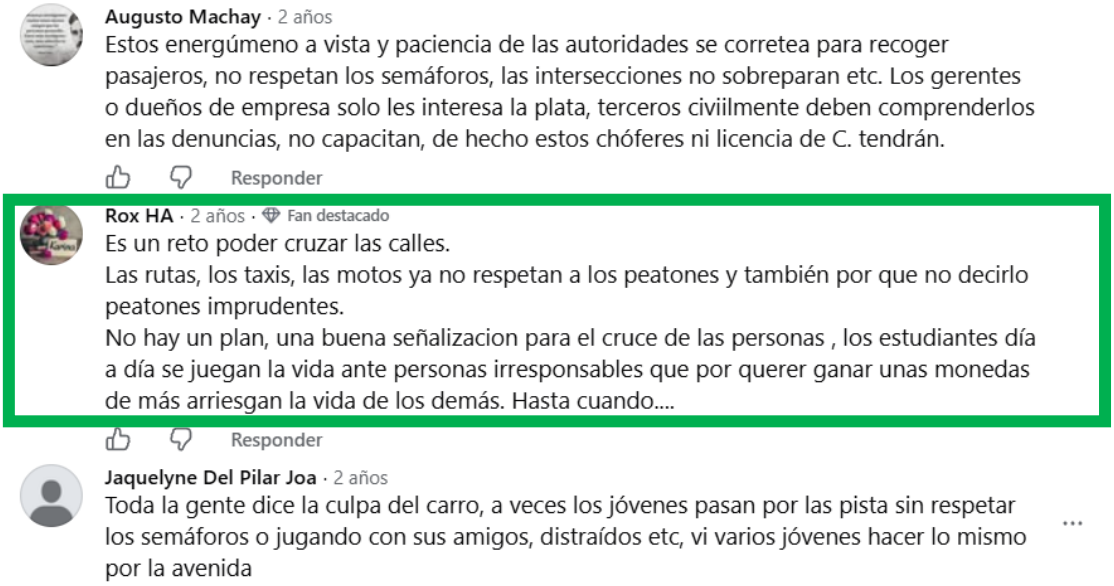
> *El conductor continuó su marcha tocando la bocina y abriéndose paso entre los carros: cúster, autos, motos, motos lineales. Ahora, la cobradora comenzó a llamar, repetidamente en las esquinas y en el semáforo: "Módulos", "Terminal". Al acercarse al Cementerio General de Ayacucho, la congestión vehicular empezó a saturarse, la vía estaba llena con diferentes tipos de vehículos, desde custers, autos, mototaxis, motos lineales; a cada instante, se escuchaba un bocinazo y diversos sonidos de los motores; mientras los peatones cruzaban sorteando entre los vehículos.*
>
> *Al pasar por el mercado "Control", la cobradora sacó la mano para señalar el ingreso hacia la Av. Abancay. Es como decir: "Espera un momento que ingresó primero, luego sigues tu camino". El conductor, en los paraderos y esquinas, toca su bocina donde miraba a personas llamando la atención. Unos metros adelante, por el puente Apurímac, el conductor intentó adelantar a otra ruta tocando la bocina, pero venía un vehículo en sentido contrario y, en medio de las rutas, avanzaba un mototaxi intentando ganar a los dos, colocándose entre los dos. Así, continúa su marcha el conductor, entre sonido de bocinazos y el rugido de los motores.* (Nota de trabajo de campo)

Figura 24. *Vehículos en Av. Ramón Castilla*



Nota. Fotografía tomada por el autor

Efectivamente, las redes sociales también se han convertido en espacios donde los ciudadanos expresan sus experiencias con el tráfico urbano. En una publicación de Facebook, la usuaria Rox HA comenta:



Tomado de DILO Fuerte Ayacucho[30]

Así, uno de los elementos claves en la organización vehicular son los semáforos, dispositivos que regulan el tránsito mediante sus tres colores: verde, ámbar y rojo. Estos pequeños lapsos de tiempo permiten ordenar el flujo de vehículos y peatones, constituyéndose parte del paisaje urbano moderno; en palabras de Wright et al. (2019) al acatamiento casi protestante a la dictadura de los semáforos.

No obstante, para muchos conductores, los semáforos representan un obstáculo, debido a que las calles y la presencia de un semáforo en casi cada esquina y en tramos cortos dificultan la fluidez del tránsito. Según los conductores, estos dispositivos no cumplen con las normas del Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC), lo que les hace perder tiempo y afecta su trabajo. Sin embargo, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (2020) indica que la instalación de los dispositivos de regulación del tránsito (semáforos) responde a

[30] https://lix.li/H01BTi

estudio de ingeniería, que considera las características de la vía y su entorno, y son implementados por la autoridad competente.

Cabe señalar que los semáforos, al ser dispositivos tecnológicos, carecen de capacidad sancionatoria o multar a los conductores o peatones que aprovechan la oportunidad para infringir las normas de tránsito. Su cumplimiento depende de la conducta de los conductores y peatones. Sin embargo, la presencia policial modifica estos comportamientos, como se evidencia una nota del portal digital noticias *Dilo Fuerte*, donde un ciudadano denunció con fotografía la imprudencia e irresponsabilidad que cometen los conductores de las rutas 3 y 13, a quienes no les interesa respetar las reglas de tránsito.

Figura 25. *Reporte de un ciudadano sobre la infracción de las reglas de tránsito*



Nota. Reporte extraído de Facebook: https://goo.su/lLgV8Wn

Otro usuario del Facebook, Jeanfelo Cuadros, comentó:

> *Los semáforos no están operativos y los conductores no respetan las señales de tránsito y los accidentes "suceden porque las señales de tránsito NO SE RESPETAN, dos cuadras arriba de la puerta principal de la UNSCH hay Policías, pero a ellos ni les importa si se cruzan en rojo o no los semáforos peatonales, más están parando motos y camionetas, bajo la mirada de muchos.*

A decir verdad, en las calles empedradas de avenidas polvorientas y pistas de cemento de Ayacucho, el transporte público y privado se convierte en un espacio donde las

relaciones sociales se materializan y se renegocian constantemente (Hualverde, 2023). Es cierto, en estas vías, jirones y avenidas, también se encuentran instalados los reductores de velocidad, conocido como "*rompemuelles"*[31], instalados para disminuir la velocidad de los vehículos. Sin embargo, para los conductores de transporte público, estos constituyen un problema, como se observa en el siguiente fragmento de conversación:

> *La ciudad de rompemuelles es Ayacucho. En el badén, para chocando. Si tú tienes que entrar chuequito. Ajá. Si, pasas directo, será para que salgues sin toda la cola. Todo, todo, todo parachoques.*
>
> *Te recuerdas cuando empezaste a trabajar con nueve, seis y uno, a la esa mierda, no pasaba. Así, tenía que cruzarme toda la pista, estaba hun rac, rac… pasaba. A mí ya me dolió. A la conchetumadre ya la cague su carro.*
>
> *Es bien, bajito: Achachaw, daba miedo ese carro. Bajito, ¿no?*
>
> *¿Lo has vendido ya? Otro ya tengo.*
>
> *Y este... Chocaba. Yo ya dije a la conchetumadre. Yo, cuando no había nada. Pero yo sabía entrarla. Pero chocaba. ¿No? Así, rac, rac a la conchetumadre, ya la cague su carro. Yo soy caña. Yo soy chofer haa. Así, vacan, pulenta, sí o no. Haciendo años y años, pero tranquilo.*

En efecto, aunque los rompemuelles buscan reducir la velocidad, muchas veces se convierten en obstáculos para los conductores del transporte público de pasajeros, especialmente cuando se genera competencia, donde el objetivo es ganar pasajeros. Esto genera frenadas bruscas, sacudidas y saltos en los asientos a los pasajeros, como se evidencia en la siguiente nota de campo:

> *La ruta avanzaba rápidamente por la avenida Arenales, al pasar por el rompe muelle, a velocidad, salté y volví de inmediato al asiento. Cada vez que se encontraba con otra empresa de transporte en el mismo sentido, obstaculizando su camino, el conductor tocaba su bocina, como se expresaría de prisa y exigiera que se aparten de su camino al encontrarse detrás de un*

[31] Término utilizado popularmente por los conductores para identificar a los reductores de velocidad.

vehículo que avanzaba lentamente y la cobradora se mantenía atenta, para extender su mano para indicar para volver a su carril. (Nota de trabajo de campo)

En suma, transitar por las angostas calles de Ayacucho representa un desafío para los conductores, agravado por la presencia de los semáforos instalados casi en cada en esquina, y la lucha por ganar espacios públicos, más el incremento del parque automotor, que congestiona la ciudad; sumado a ello, la instalación de los rompemuelles, a lo que se enfrentan diariamente los conductores del transporte público urbano en la calles y avenidas de la ciudad.

Desde esta perspectiva, la calle no constituye únicamente una infraestructura destinada a la circulación, sino un escenario donde diferentes actores (conductores, cobradores, peatones, comerciantes y autoridades) negocian y disputan cotidianamente su derecho a ocupar y utilizar el espacio. En términos de Manuel Delgado (2007) el espacio urbano se configura a través de estas interacciones, conflictos y acuerdos temporales que emergen en la vida cotidiana. Así, la congestión, los bocinazos, los adelantamientos y las maniobras observadas durante el trabajo de campo no expresan solamente problemas de tránsito, sino formas concretas mediante las cuales se produce y se experimenta la ciudad día tras día.

4.2.3. Retos de movilidad urbana

Al ingresar por las avenidas amplias que conducen al centro de la ciudad, las calles comienzan a estrecharse poco a poco, la ciudad empieza a cobrar vida, y el paisaje urbano se vuelve más complejo, dinámico, saturado, caótico y desordenado.

Dado que, los conductores del servicio de transporte público urbano son actores fundamentales de este paisaje urbano, cada día recorren las arterias de la ciudad, enfrentando múltiples desafíos desde el momento en que toman el control del micro. Por su parte, los paraderos son puntos esenciales dentro de este entramado social: espacios de encuentro entre pasajeros, donde se encuentran el comercio ambulatorio como la venta de desayunos y golosinas, así como la presencia constante de mototaxistas apostados junto a la vereda.

En este contexto, la ruta 3 inicia su recorrido en el distrito de Andrés Avelino Cáceres y llega hasta la iglesia del señor de Quinuapata, desde donde realiza el retorno.

Al incorporarse a la carretera vía Los Libertadores, el camino se convierte en un escenario de disputa por el espacio con los mototaxis, camiones, buses, taxis y las otras rutas. De cierto modo, desde el grifo Ayacucho, se vislumbra, cada mañana y cada noche, la pugna constante por transitar, donde la situación se agrava por el estacionamiento de los vehículos que brindan servicio hacia las ciudades de la costa; sumado a ello, la estrechez de la vía y la congestión que dificultan la circulación de las rutas generan un problema más para el conductor y cobrador.

Si bien es cierto, las calles fueron diseñadas también para el tránsito peatonal, cruzarlas las calles constituye un desafío cotidiano. Así lo refleja un comentario en las redes sociales: "Es un reto poder cruzar las calles. Las rutas, los taxis, las motos ya no respetan a los peatones y también por qué no decirlo peatones imprudentes" (Rox HA).

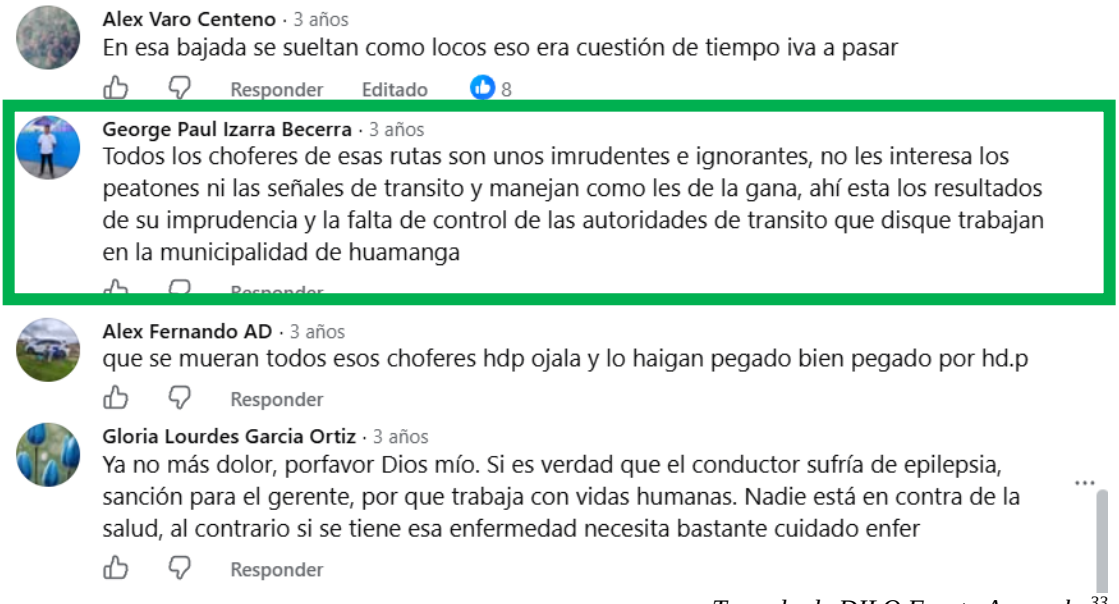
En efecto, los conductores del transporte público urbano se enfrentan no solo a la imprudencia de los peatones que cruzan la vía con el semáforo en verde. Como lo señala Elsa Marquina Yauli: "Los peatones cometen esa imprudencia cuando el semáforo está en verde"; sino también a la imprudencia de otros conductores, que giran bruscamente o realizan maniobras peligrosas. Un ejemplo de ello se observa en la siguiente nota de campo:

> *Un mototaxi que circulaba delante de la ruta en el que me transportaba, de un momento a otro, gira a la izquierda, sin encender las luces direccionales, a lo que obligó al conductor de la ruta a esquivar al mototaxi para evitar chocar*. (Nota de trabajo de campo)[32]

Sin duda, los vehículos estacionados a ambos lados de la vía obstaculizan la circulación, generando desorden y pérdida de tiempo. Esto provoca, de acuerdo a la perspectiva de los conductores, que aumenten la velocidad en tramos libres o "volar", como ellos dicen. Es decir, "ser vivos", "cerrar el paso" a otros vehículos, pasar los semáforos en rojo o en pleno cambio de color. Todo ello con el fin de llegar a tiempo al marcador del reloj y evitar la multa. Es decir, a lo largo de toda la ruta, los choferes varían su manera de manejar, adoptando diferentes actitudes y comportamientos que atentan contra el ideal urbano, es decir, una ciudad ordenada por que lo que se impone es su interés personal o empresarial antes que el bienestar de la ciudad, según la

[32] Ver la imagen 16

situación en la que se encuentren (Bielich, 2007). Justamente es lo que se llama la atención en el siguiente comentario George Paul Izarra Becerra:



Tomado de DILO Fuerte Ayacucho[33]

En la misma línea, Junior Qll comenta: “La mayoría de los conductores de las rutas no tienen cultura vial, simples conductores de campo creen que corriendo a velocidades no permitidas ya son verdaderos conductores”. Llama la atención la idea de la “cultura vial” en el sentido de que supuestamente los conductores no saben habitar la ciudad más aún desde la cultura urbano.

De todas maneras, se va dejando atrás lo urbano marginal-marginal para ingresar al territorio de los vehículos, espacio dominado por los motores, así ahora las calles pasaron a ser terrenos de las maquinas (Aguilar, 2000). Así, el ingreso a la ciudad, la intersección de la Av. 26 de Enero con la vía Los Libertadores, se convierte en un punto de tensiones, de encuentros y desencuentros entre peatones y conductores, donde es un desafío poder cruzar la pista (Nota de trabajo de campo).

[33] https://lix.li/QTEWJ

Figura 26. *Intersección entre la vía Los Libertadores y Av. 26 de enero*



Nota. Registro fotográfico del autor

De hecho, este espacio es un paradero formal autorizado por la municipalidad para el ascenso y descenso de pasajeros del transporte público urbano. Más adelante, en la entrada de Enace, es otro punto donde se presentan encuentros y desencuentros, generándose desorden, lucha y negociación cotidiana donde confluyen rutas urbanas, empresas interprovinciales, camiones, taxis, mototaxis, motos lineales. Durante mi trabajo de campo, observé un incidente ilustrativo:

> *En mi andar cotidiano en las rutas, como parte de mi rutina diaria, fui testigo del incidente que muestra esta dinámica; en una intersección por la entrada Enace, un camión cerró el paso a la ruta. El conductor, visiblemente, expresó su frustración de manera inmediata*
>
> *Puta mare, nos cagó". Dijo refiriéndose al camión que había bloqueado el camino. "Tamare, esta webada", enfatizando su indignación con movimientos de los brazos. Entonces, para calmar, a manera de consuelo o buscar una solución inmediata, el cobrador sugirió "por el grifo Pasamos".*

Figura 27. *Ingreso a la ciudad. Entrada a Enace*



Nota. Registro fotográfico del autor

Tras superar este punto, la ruta continua por la Av. Independencia, donde se ubican dos instituciones muy importantes en educación: el Centro Preuniversitario y la tricentenaria Universidad Nacional de San Cristóbal de Huamanga, mi *alma mater*. En ambos espacios, se concentra gran afluencia de estudiantes que utilizan el transporte público urbano. Estos son puntos importantes para recoger y descender para el "chofer de la ruta", especialmente en las mañanas, al mediodía y en la noche, debido a que se moviliza mayor número de personas jóvenes:

> *Así, llegamos a la puerta de "Módulos" o la Cuidad Universitaria de la Universidad Nacional San Cristóbal de Huamanga, donde la mayoría de los jóvenes descienden, dejando el vehículo casi vacío y en silencio, permaneciendo unos siete pasajeros sentados en diferentes asientos.*

La puerta de la universidad es un punto de aglomeración de jóvenes, esperando el cambio del semáforo, para cruzar la pista y dirigirse hacia el centro de la ciudad o ingresar a la ciudad universitaria. Sin embargo, "no es raro observar que alguno de los peatones cruzar en semáforo verde o en rojo, mientras que otros pasajeros esperan el servicio del transporte público urbano para dirigirse a su casa"

Figura 28. *Puerta N° 1 de la Universidad Nacional San Cristóbal de Huamanga*



Nota. Registro fotográfico del autor

La avenida Independencia, con sus dos amplias vías, permite un tránsito fluido, aunque algunos usuarios expresan preocupación por la velocidad de las rutas, siempre y cuando las condiciones de la vía estén libres o estar fuera de la hora, “En esa avenida, las rutas corren demasiado rápido, da miedo cruzar por ahí, no hay control ni supervisión de ninguna entidad”, comenta Luzmira Cerrón Marquina. En palabras de Pachi Quichca: “la velocidad que van como meteoro con el pretexto que le gana la hora y se cruza una persona con discapacidad, anciano, niño”. Se muestra el sentir de los usuarios sobre la dificultad de cruzar la vía por el incremento de la velocidad.

La doble vía termina en la esquina del Jr. Quinua con Asamblea, donde el tránsito se complica nuevamente debido a la estrechez de las calles y por la presencia de distintos vehículos, la presencia de semáforos y el constante flujo de peatones. Es un punto para recoger pasajeros y las rutas empiezan a llenarse.

> *Llegando al paradero de la Residencia, los pasajeros salen al encuentro de la ruta buscando asientos libres, pero el vehículo venía con personas de pie. La ruta empezó a llenarse. Hasta eso, estaba sentado. Al ver a una persona mayor, me levanto para ceder el asiento y se sentó una señorita; suben dos mujeres que visten falda y sombrero, una de ellas acompañado aparentemente de su hijo. Se sientan en el primer asiento, indicado como asiento reservado*.

Figura 29. *Esquina de la residencia de los universitarios*

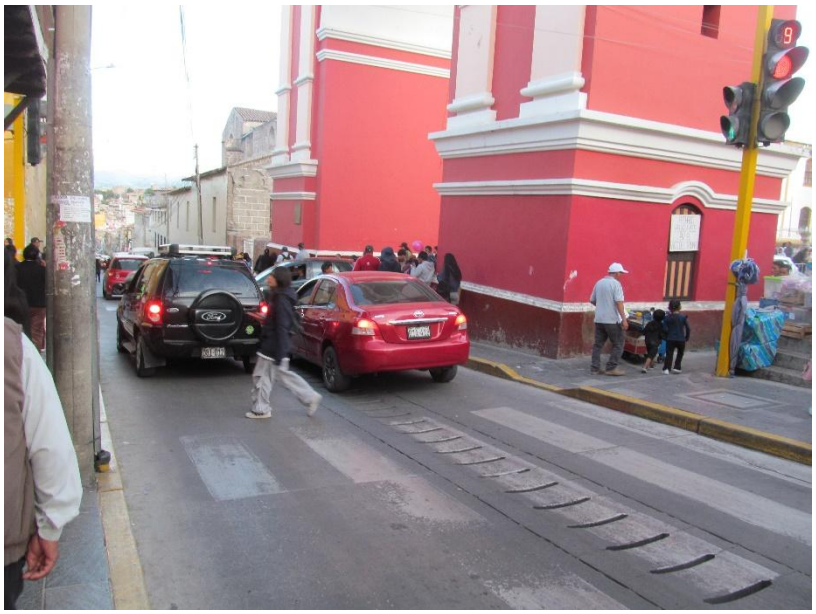


Nota. Registro fotográfico del autor

Esta esquina se convierte en un lugar de encuentros y desencuentros, caracterizado por los bocinazos y luchas por el espacio entre vehículos y peatones, donde el semáforo pierde su rol en muchos casos, más bien se genera contradicción para cruzar la pista, y para continuar la marcha es sorteando entre los vehículos.

Así pues, ingresan al centro histórico, sus avenidas y jirones se caracteriza por la constante convivencia en micros, taxis y peatones. En particular, las calles de Jr. Libertad, especialmente en los alrededores del mercado central Santa Clara, suelen congestionarse debido al lento movimiento de vehículos y taxis estacionados en la vía, esperando la salida de pasajeros, *como aves de rapiña*, buscando una presa de pasajeros. Asimismo, la intersección de Jr. 28 de julio con F. Vivanco es uno de los puntos más caóticos, donde los peatones cruzan sorteando vehículos.

Figura 30. *Intersección de la calle entre F Vivanco y Jr. 28 de julio*



Nota. Registro fotográfico por el autor

Al transitar por el Jr. Libertad, en sus momentos de su detención, el conductor se estiraba o revisaba su celular antes de proseguir su marcha. La ruta continúa su camino; a medida que avanza, se convive entre sonidos de motores, bocinas, gritos y silbidos de esta ciudad. Así llega a la puerta de la iglesia católica Monasterio de Santa Clara, donde el conductor se desplaza por el centro de la vía, y la cobradora saca la mano por la ventana para señalar a los vehículos que vienen detrás; se orillara para que el pasajero descienda para pegarse a la vereda para estacionarse. Al estacionarse, el pasajero desciende. Al cruzar el Jr. Grau, se observa que la cobradora cierra la puerta del vehículo; sin duda, en esta parte del recorrido, todas las rutas cierran su puerta, ya sea con o sin la presencia de la policía. Esto lo sé por mí experiencia y por las observaciones realizadas durante el trabajo de campo. Además, el tránsito de vehículos es lento en esta zona, ya que avanzan despacio, entre el mar de motores, entre taxis y rutas, muchos de ellos pasajeros que salen del Mercado Central F. Vivanco. Los peatones, por su parte, cruzan sorteando los vehículos que avanzan con dificultad. Una vez que pasan el Arco del Triunfo, los pasajeros esperan las rutas mientras la cobradora indica al conductor - ¡Sube, sube!

En tanto, el vehículo avanzaba lentamente, siempre atento a los posibles pasajeros, haciendo fila, pero con fluidez, sin detenerse hasta llegar al mercado F. Vivanco. El vehículo cruza con la puerta cerrada hasta pasar el Arco del Triunfo. Una vez que cruza, avanza lento y los pasajeros suben antes que el conductor pueda estacionarse completamente. El conductor continúa su marcha despacio, dando unos golpes de bocina al encontrarse con otro carro en su camino, hasta llegar a la histórica esquina de Cinco Esquinas, lugar tradicional en las tradiciones de Juan de Mata Peralta. Pasando el Arco del Triunfo, las rutas avanzan lentamente buscando pasajeros; las calles están llenas de avisos como: odontología, cosmetología, centros de abasto y tiendas comerciales que llenan el espacio urbano de actividades económicas.

En tanto, los pasajeros esperan una vez que las rutas pasan el Arco del Triunfo, mientras la cobradora indica al conductor: *¡Sube, sube!*

El conductor conduce en silencio, sin responder; pero abre la puerta para que suban los pasajeros, estacionándose casi en el medio de la pista, en una posición diagonal, por unos minutos. La cobradora insiste a los pasajeros diciendo*: ¡Rapidito, rapidito, rapidito!*

Este trayecto conduce hacia el óvalo de Puente Nuevo, donde se encuentra la estatua del guerrero Wari haciendo con el ademán de un policía de ordenar levantando la mano; en caso de no hacer caso, está preparado para dar golpe con su maso. La congestión se intensifica, el desorden es inminente debido por el movimiento económico de ambulantes; sumado a ello, es un punto de salidas de empresas de transportes hacia el centro sur de Ayacucho lo que genera la congestión vehicular y movimiento de masa de personas.

Figura 31. *Óvalo de Puente Nuevo*



Nota. Registro fotográfico por el autor

No obstante, al ingresar a la Av. Ramón Castilla, que conduce al Cementerio General, la congestión se presenta desde Puente Nuevo hasta cruzar el terminal sur, por la circulación de muchos vehículos, lo que genera desorden por querer salir más rápido.

Figura 32. *Mercado control por la Av. Ramon Castilla*



Nota. Registro fotográfico por el autor

Las situaciones observadas a lo largo del recorrido permiten comprender que la movilidad urbana en Ayacucho no se reduce únicamente al desplazamiento de vehículos y personas. Los paraderos, cruces, mercados y avenidas constituyen espacios donde diversos actores negocian permanentemente el uso de la vía pública. Conductores, cobradores, peatones, comerciantes ambulantes y pasajeros despliegan estrategias cotidianas para circular en una ciudad caracterizada por la congestión y la competencia por el espacio. En este sentido, la calle se convierte en un escenario de encuentros y desencuentros donde el orden urbano no está completamente definido, sino que se construye en la práctica cotidiana. Como señala Delgado (1999), la vida urbana se caracteriza por interacciones efímeras, negociaciones permanentes y formas de convivencia que emergen en los espacios públicos. De esta manera, los conflictos, acuerdos momentáneos y adaptaciones observadas durante el recorrido muestran cómo la ciudad es producida diariamente por quienes la transitan y habitan. En términos de Auge (2008), estos espacios pueden entenderse como no lugares. Para este autor, un lugar puede considerarse un lugar antropológico cuando reúne tres características principales: identidad, relacionalidad e historicidad. No obstante, Chávez (2021) sostiene que estos espacios comúnmente concebidos como no lugares también pueden también constituirse en lugares antropológicos. Así, el interior del micro se configura como un espacio donde se manifiestan interacciones sociales a través de gritos, empujones, amabilidad, empatía y disputas; de igual manera, los paraderos se convierten en escenarios de relación social, materializado en protestas, actividades de comercio ambulatorio y diversas formas de interacción cotidiana.

En tal sentido, se observa que las calles de la ciudad de Ayacucho son estrechas y cortas; al acercarse al centro, se vuelven aún más angostas, más aún, vehículos estacionados en ambos lados de la vía generando congestión por la gran cantidad de vehículos motorizados que avanzan lentamente por la presencia del mercado y ambulantes. Hacia los conos, las vías se ensanchan y la circulación se vuelve más fluida, transformando el paisaje urbano de lo saturado a lo casi desierto.

4.2.4. Los pasajeros y su relación con el sistema de transporte

Tomar el servicio del transporte público urbano implica realizar un corto viaje rutinario en el que se tejen múltiples relaciones: con el vehículo, el conductor, el cobrador y entre pasajeros.

Este espacio se convierte frecuentemente en un lugar de interacción social entre los pasajeros, quienes expresan sus percepciones y quejas sobre el servicio. En palabras de Juana Azpur: “En Huamanga, las rutas corren como correcamino, ni qué decir los cobradores, son unos malcriados, malcriadas no tienen trato para nada”. Otros usuarios comparten esa misma percepción sobre el comportamiento de los cobradores, como señala Olga Domínguez:



Tomado de DILO Fuerte Ayacucho[34]

El maltrato hacia los usuarios del transporte público urbano se relaciona también con la competencia entre las unidades por querer recoger la mayor cantidad de pasajeros. Como comenta una usuaria en Facebook “se corretean x ganar pasajero no les importa las personas q lleva y si reclamas se ponen agresivos y hasta te disen si baja y tomate un taxi para q andes cómoda” Xhina Huaman Mh Kps.

Frente a estas quejas, otros usuarios responden con ironía o justifican la situación. Como comenta Julio Acevedo Candia: “Reclaman, y ni pagaba pasaje completo, ahora tomen taxi”. De igual forma, Thatii Quillas argumenta que el costo del pasaje responde al alza general de los precios, pero utilizar otro tipo de servicio pagan sin reclamar

[34] https://lix.li/065Zt

Pkm Rous Mery trabajan señora tambn [también] tiene familia nos dan un servicio y todavía no quieren pagar 1.50 no se pasen ya todo subio pwes [pues] nada alcanza. Pero cuando suben a moto o a taxi si calladitos en ruta si se quejan pónganse en sus zapatos pwes.

A su vez, la competencia entre la misma empresa, que ya es conocido por sus reiteradas conductas de lucha. Son normalizadas estas acciones en el transporte público urbano. Como señala Chuquillahua Palomino: "No es novedad con esa ruta, y de paso se corretean entre ellos, paran donde quieren".

Asimismo, el incumplimiento de horarios genera malestar entre los conductores y pasajeros. Durante el día, el precio del pasaje cuesta S/ 1.50, de acuerdo al mercado social, establecido por la demanda y oferta. Pero, a partir de las 8 o 9 de la noche, el precio del pasaje se incrementa a 2 soles. Este incremento del costo del pasaje causa molestia, como señala Bertha Flores Cervantes:

Sí, todas las rutas no cumplen su horario de salidas, porque ellos tienen permiso en su licencia asta [hasta] las 11; pero no cumplen ese horario. De paso te cobran 2 soles a partir de las 9 pm, son bien agresivos cuando lo reclamas.

Por su parte, otro usuario confirma esta práctica "Al igual que la RUTA 3, ya pasando las 8 cobran 2.00" (Elizabeth Taco Ventura). De igual forma, Eri Jáuregui Pariona reafirma: "Así son todas las rutas, también pasa con la ruta 12 no llegan hasta el paradero ya se les iso [hiso] costumbre de botar a los pasajeros". Así pues, el servicio del transporte público urbano no completa su recorrido hasta llegar a su paradero final.

De igual forma, las otras rutas que cubren las zonas periféricas solo hasta ciertas horas de la noche y los domingos prácticamente no laboran. Zosi Flores Maldonado comenta: "La ruta 14 es más las 7:30 pm desaparece y demoran en avanzar, peor los domingos No trabajan... Deberían fiscalizar su servicio...".

Estas experiencias evidencian cómo las redes sociales se convierten en un espacio donde los usuarios expresan percepciones y experiencias sobre el servicio del transporte público urbano: maltrato, costo del pasaje, horarios y las condiciones laborales de los trabajadores. Para algunos, el costo del pasaje bajó y es poco valorado, como ironiza Celia Morán: "Ese sonso está de mente no sabe gracias al transporte público se transportan pagando una miseria de 1.50". En tanto, otros usuarios reclaman

el incumplimiento de los recorridos: “Igual las rutas para Carmen Alto desde antes de las 8 ya cobran como colectivo y ya no trabajan ya desde los tramos que les corresponde” (Johana SC).

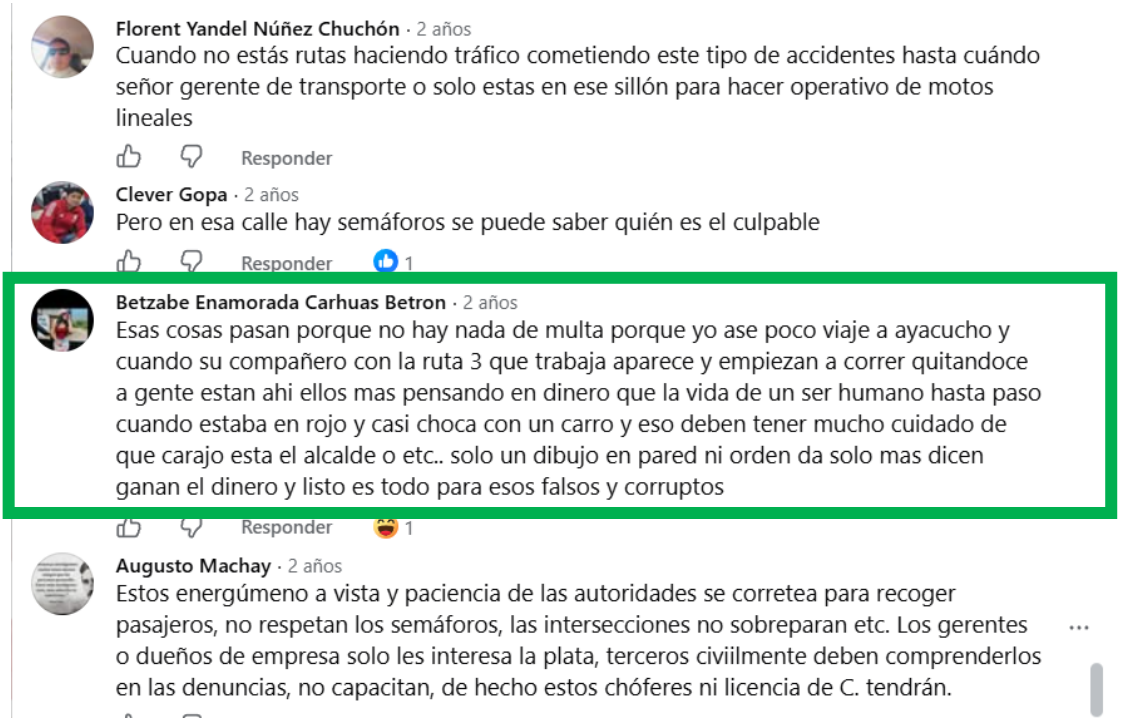
Ahora bien, la pandemia evidenció otro cambio importante, la ausencia de los cobradores, ya no está permanentemente durante el servicio, como señala Maria Gladys Preguntegui Zea: “El pasaje no baja pero sin embargo ahora la mayoría de las rutas ya no tienen cobrador y no hay quien ayude a la gente que necesita como los adultos mayores, o personas çon bebés”.

Sin embargo, según la Ordenanza Municipal n° 21 - 2020-MPH/A (2020), las empresas de transporte público deben contar con cobradores, no solo para ser ayudante del conductor o cobrar el pasaje, sino también para ayudar a los usuarios con discapacidad, adultos mayores, madres gestantes y con el bebé en los brazos. No obstante, esta práctica no siempre se cumple.

De esta manera, la presencia del cobrador es muy importante, sobre todo en situaciones de competencia entre la misma empresa o el correteo. El rol de cobrador juega un papel importante para tomarse menos tiempo. N Celia Clara relata:

> *La ruta 5 aparte de correr tipo coche no respetan ni a los pasajeros vi una madre bajar con su bebé en brazos por poco se cae porque el carro arrancó y el cobrador le lanzó la pañalera de su bebé al piso porque no le alcanzó a tiempo de darle en la mano.*

Estas situaciones genera indignación. Los cibernautas comparan a los conductores con los animales salvajes, bestias, que no respetan las normas sociales y legales al momento de conducir, generando miedo durante su jornada laboral. “Esos choferes de las rutas son peor que un animal salvaje corren como bestias debe ir a prisión cadena perpetua para que aprendan así conducir y tengan miedo al menos,.. pero ahora nada a diario atropellan estos criminales” (Jesús Ordoñez Guinea). De la misma forma, los usuarios califican a otras rutas como “porquerías d chancos ya m estan llegando ay una jerma piraña manejando malcriada la porquería ya t voy agarrar” (José María). Para muchos cibernautas, esta situación se genera por la falta de acción de las autoridades encargadas de controlar, regular y fiscalizar el servicio del transporte público urbano, como refiere Betzabe Enamorada Carhuas Betron:



Tomado de DILO Fuerte Ayacucho[35]

Por ello, la percepción ciudadana es generalizada sobre los conductores y cobradores, calificados como "ignorantes" y "animales". Para algunos, discutir con ellos significaría ingresar al mundo de los animales, como expresa Wili Carrasco: "La ignorancia en su alto nivel, y por tendría q reclamar si todos los conductores de todas las rutas son igual". Mientras que otros piden sanciones más severas: "Sanción a los malos conductores" (Nick Gomez), o manifestando que los conductores son "miserables no conocen frenos" **(**Carlos Nzns).

Otro aspecto resaltante en la dinámica del servicio del transporte público urbano es la presencia de personas de mal vivir; es decir, los "rateros", que aprovechan la aglomeración en horas punta para sustraer pertenencias. Una pasajera relata:

> *Fue una mañana, la ruta estaba llena, como siempre. Venía con mi cartera, no sé en qué momento me robaron. Cuando está lleno, la gente se te pega, y con el movimiento no sientes nada. Al darme cuenta, ya no tenía mi celular… por eso, ahora, cuando viajó, cuido mi cartera, justo por eso hace rato no me di cuenta de que estabas a mi lado*. (Nota de trabajo de campo)

[35] https://lix.li/breF

En efecto, los cobradores interactúan constantemente con los pasajeros y conocen a personas que se dedican a "robar", quienes aprovechan el servicio. Algunas veces, los cobradores son vistos como cómplices:

> *Por ejemplo, también hay una crítica de que, mira, la mayoría de las personas dicen su compinche del ratero es la cobradora, el cobrador. Cuando no es así, cuando se roban celulares.*
>
> *Yo te digo, ¿sabes por qué? Había una fecha en que... A mí realmente no me gusta ese de hurto, a mí no me gusta. Yo, en varias ocasiones, justo había una chica que había metido ya su mano, un pata ya subió, hora punta era.*
>
> *Le metió y yo le cojo su mano del pata, ahí en la mochila, y el pata me mira. ¿Qué chucha tienes? Todo me insulta. Le digo, oye, siendo joven, ¿cómo mierda vas a hacer eso? O sea, yo sanamente, como cobradora, para qué le he reclamado.*
>
> *A la hora de bajar, me ha dicho, tu cara bonita te voy a cortar, perra. Yo tenía que dejar de trabajar, porque me han marcado.*
>
> *Pero la gente piensa que nosotros somos... ¿Qué puedes tú hacer como cobradora? ¿Tú qué puedes hacer cuando se para con varias personas? ¿Acaso le vas a decir, tú no subas? Claro, nosotros, como cobradores, conocemos quién es ratero. Conocemos porque es cada rato te dicen. Pero no puedes tú hacer, decir... Tú no vas a subir, porque tú eres ratero. No puedes decir, no puedes decir. Y suben de desigual haaa, suben de otra cuadra.*

En tanto, el teléfono celular, por su parte, se ha convertido en un elemento indispensable durante el servicio del transporte público. Muchos pasajeros lo usan para escuchar música, revisar videos o mensaje:

> *Los jóvenes que subían al sentarse, algunos manipulaban su celular escribiendo o simplemente viendo videos en el Facebook. Otros pasajeros con audífonos en el oído, cerrando los ojos y tirando la cabeza hacia atrás, tratando de descansar.* (Nota de trabajo de campo)

No obstante, no solo los pasajeros usan el celular, también lo hacen los conductores y cobradores, incluso durante la jornada de conducción. Uno de los pasajeros expresa al observar a un chofer con el teléfono: "Pero el chofer de bus que

veo con celular en mano conduciendo. Aprende a valorar quien tiene más responsabilidad ok" (Zina P. Chávez). De hecho, en momentos de congestión vehicular este aparato tecnológico es una oportunidad para manipular. Al transitar por el Jr. Libertad, en sus momentos de su detención, el conductor se estiraba o revisaba su celular antes de proseguir su marcha.

Así, el celular no solo cumple una función de entretenimiento, sino también de coordinación: permite reportar congestión, alertar sobre operativos o advertir sobre el correteo entre compañeros.

Las experiencias descritas muestran que el transporte público urbano no constituye únicamente un medio de desplazamiento, sino también un espacio de interacción social profundamente conflictivo, en términos de Manuel Castell. Por ello, hemos resaltado por un lado la incomodidad y percepción de los usuarios quienes muestran opinión negativa respecto del accionar fundamental de los conductores y cobradores, al punto de calificarlos de "animales", "salvajes" o carentes de "cultura vial". En el fondo, más allá desde la perspectiva de Erving Goffman (1963),[36] estos procesos pueden entenderse como formas de estigmatización, mediante las cuales ciertos individuos o grupos son desacreditados socialmente a partir de atributos considerados indeseables, como en este caso, el accionar de los conductores y cobradores. Pero más allá de estas formas de estigmatización por parte de los usuarios, lo que se aprecia es una demanda explícita para que estos servidores del transporte público urbano "aprehendan" la cultura urbana; es decir, habitar la ciudad reconociendo lo que implica: ceñirse estrictamente a los mandatos de las normas de regla de tránsito y poner como centro a los pasajeros, puesto que a ellos es a quien están llamado a servir en el sentido más amplia de la palabra.

Sin lugar a dudas, el interior del vehículo es un espacio de interrelación constante entre los tres actores, presentándose encuentros y desencuentros. Estas experiencias se manifiestan en las redes sociales como el costo del pasaje, horarios de trabajo y la ausencia de los cobradores en las competencias, y las situaciones de correteo que permiten calificar como animales y salvajes. Mientras que el celular es una herramienta que permite comunicar sobre diversas situaciones.

[36] Goffman (2006 [1963]). *Estigma: La identidad deteriorada*.

4.2.5. La "hora punta" y las otras franjas horarias

En el servicio del transporte público urbano, existen momentos en los que la demanda se incrementa significativamente; mientras que, en otros, la dinámica del servicio y la atención de los actores del transporte cambia. En este apartado, se abordan las situaciones de mayor demanda, conocidas como horas punta.

El caos vehicular en Ayacucho se debe, en parte, por la planificación original de la ciudad, diseñada solo para peatones y caballos. Esto explica la estrechez de sus calles, lo accidentada de su geografía y el aumento desmesurado del parque automotor, que incluye buses, automóviles, mototaxis y motos lineales (Anyosa, 2025).

Efectivamente, las horas punta son momentos de aglomeración de personas y vehículos, generando congestión en distintos puntos de la ciudad. Esta situación es producto de la alta demanda de los pasajeros, que buscan movilizarse en el menor tiempo posible. En la "ciudad de los muertos", como dicen por ahí, las variaciones en la demanda se estructuran en tres niveles: uno, en el año: tiempo con actividad educativo (abril a diciembre) y sin actividad educativa (enero a marzo); dos, durante la semana: días laborales (lunes a viernes) y fin de semana (sábado y domingo); tres, en el transcurso del día: tres momentos: en la mañana, al mediodía y en la noche.

Durante las primeras horas del día, la demanda se incrementa por la movilización de los escolares hacia sus instituciones educativas, muchas de ellas se ubican en el centro de la ciudad. Estudiar en una escuela céntrica y reconocida se considera prestigioso, superior a las instituciones del barrio. A esto se suman los universitarios de la tricentenaria Universidad Nacional de San Cristóbal de Huamanga; además, los trabajadores que se dirigen a sus centros laborales públicos o privados, también concentrados en el centro de la ciudad.

En este horario, se genera una compleja situación de caos, desorden y apuro, donde los actores del transporte público urbano sienten la presión de luchar con el tiempo, vehículos, pasajeros y la competencia. Por ello, el rol del cobrador es crucial en esta situación. Como la siguiente observación registrada: la cobradora ordenaba a los pasajeros –"Avance al fondo, avance al fondo", en su mayoría eran jóvenes. Los primeros en subir se apresuraban a buscar asientos libres y acomodarse, mientras otros permanecían de pie, sosteniéndose de los pasamos, para no perder el equilibrio cuando el vehículo reanudaba la marcha.

En una de las notas de campo se describe:

Al llegar a la puerta de la Universidad Nacional de San Cristóbal de Huamanga, conocida simplemente como "Módulos", donde bajaron dos jóvenes, luego la cobradora ordenó a los pasajeros: "Avance, avance al fondo", dirigiéndose a los jóvenes universitarios que subían desde el interior del carro. A una señorita, le indicó que se pusiera la mochila en el pecho y que avanzara. La cobradora regresó a la puerta, pero la joven solo hizo un ademán y se quedó en el mismo lugar.

Es cierto, las estrechas calles del centro histórico de la ciudad de Huamanga, especialmente en las horas punta, se transforman en un escenario de caos, donde se combina la irresponsabilidad de algunos conductores, la intrepidez de algunos peatones y un disimulado temor de la mayoría de personas que se desplazan en las angostas veredas de los jirones del Centro Histórico (Diario Jornada, 2023). No obstante, habría que decir que el tráfico vehicular no es un problema reciente, sino que ya se evidenciaba desde tiempos atrás, toda vez que como ya mencioné las calles de la ciudad fueron diseñadas específicamente para el tránsito de peatones (Martínez, 2024).

Era mediodía y las calles polvorientas de Ayacucho reflejaban el calor intenso que envolvía la ciudad. Caminaba por la avenida Independencia, por la pista de cemento mezclado con arena, donde el calor revotaba de la pista a cada paso. Este es un lugar de encuentros y desencuentros, donde los jóvenes transitan en solitario con sus mochilas al hombro o conversan entre amigos en direcciones diferentes. Al llegar a la esquina de la residencia universitaria para esperar la ruta del transporte público; cruzar al frente, al paradero, es un reto a diario que implica sortear a los vehículos que transitan a velocidad tratando de ganar el semáforo (Notas de trabajo de campo)

Efectivamente, según la Defensoría del Pueblo (2022): "El caos vehicular en Ayacucho es evidente, especialmente en las horas punta. Este desorden refleja la falta de planificación adecuada por parte de las autoridades y la ineficiencia en el control y la supervisión de los operadores de transporte público" (Hualverde, 2023). En tanto, la percepción ciudadana coincide con este diagnóstico. Un usuario comenta: "Estas rutas en hora punta hacen lo que quieren y la policía donde está debe de poner orden más para en las salidas a braen.y a liman" (Roy Roger Anccasi Gutiérrez).

Esta situación de congestión vehicular y desorden genera la pérdida de tiempo para los conductores, obligados por cumplir con su control de tarjeta para llegar a la hora y no “volar”; aceleran para recuperar minutos, llegando incluso a estas situaciones a romper las normas de tránsito: cruzar el semáforo en rojo o realizar maniobras peligrosas. En palabras de Jamy Tello: “irresponsable, todo por su bendita hora, corren a ganar sanción”.

El conductor, no es solamente una figura central del sistema de transporte, sino también un actor que, a través de la experiencia cotidiana, desarrolla un particular saber práctico de la ciudad, de sus calles y de las múltiples situaciones que debe sortear en un tránsito marcado por el caos, la congestión y la imprevisibilidad. En ese saber práctico de acuerdo Wright (2007), resulta preferible “pasar piola", bajo la premisa implícita de que las normas de tránsito rigen para el “otro” y no para uno mismo. En otras palabras, se consolida una cultura urbana sumamente informal y hasta ilegal que se impone sobre la primacía de la ley.

Figura 33. *Cambio de trayectoria de las rutas para llegar al paradero*



Nota. Reporte extraído del Facebook: https://goo.su/mi3DD

4.2.6. “Baja”, “Sube”, “Pisa: competencia y (des)control del espacio vial

En el servicio del transporte público urbano, la figura del cobrador cumple un rol esencial, no solo apoyo del conductor sino también a los pasajeros. Suele utilizar un lenguaje cotidiano para llamar a los pasajeros, manteniéndose atento y alertando ante

cualquier incidente, especialmente en las horas de competencia o "correteo", adquiriendo un papel aún más relevante, convirtiéndose en una pieza clave para la dinámica del servicio. En este acápite, se aborda el rol del cobrador en distintas situaciones.

Durante estas situaciones de competencia o "correteo" entre rutas, el cobrador demuestra su agilidad, experiencia y habilidad para anticipar de los movimientos de otras unidades, luchando por llegar antes, haciendo bajar y subir a los pasajeros de forma rápida. En estos momentos de lucha, su comunicación con el conductor es directa, breve y cargada de urgencia. Expresiones como "Pisa", "Pisa", "Jala", "Novela", "Baja", "Sube" funcionan como comandos para acelerar, detener o recoger pasajeros en medio del "correteo", siempre con la mirada constante hacia atrás, vigilando la cercanía de la competencia.

En contraste, durante los momentos de calma, es decir cuando no existe presión por la hora o competencia con otras líneas, el trato hacia los pasajeros suele ser amable, cercano, con un lenguaje de cariño. En estos contextos, tanto conductor como cobrador esperan que el pasajero tome asiento antes de reanudar la marcha. Durante uno de mis recorridos, observé como una cobradora, con tono afectuoso, se dirigía a los usuarios diciendo: "Sube, sube, mamá" si era mujer, o "Sube, papá" si era varón.

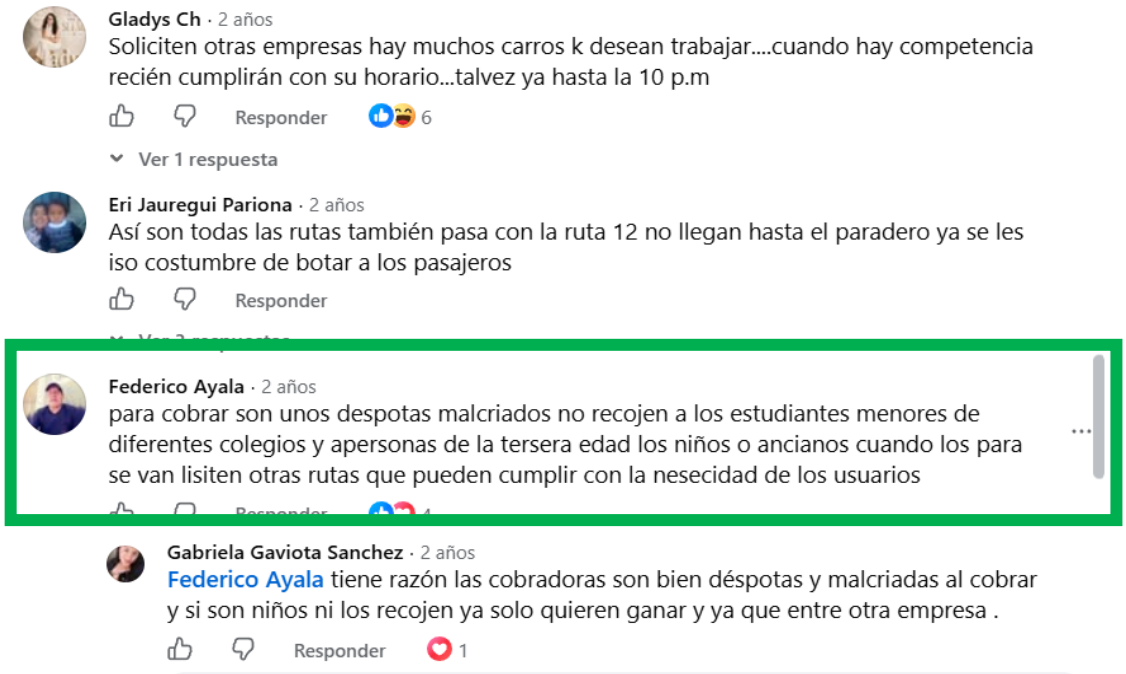
Asimismo, en los paraderos informales, socialmente construidos por la costumbre, los cobradores deciden con rapidez cuándo y dónde recoger pasajeros. En momentos de competencia, pueden incluso omitir ciertos paraderos o elegir quién sube, priorizando la agilidad del pasajero. En cambio, durante horas tranquilas, el conductor suele detenerse con más paciencia para recoger a los pasajeros que lo solicitan y esperando que ocupe su asiento.

En estas circunstancias de "correteo", el cobrador deja de ser un mero asistente: convirtiéndose es un actor principal, que regula la relación entre conductor, pasajero y competencia. Su lenguaje rápido, repetitivo y sus decisiones son esenciales para anticiparse durante la trayectoria. En una de mis notas de campo, registré lo siguiente:

> *La ruta estaba repleta de pasajeros, en su mayoría eran adolescentes y jóvenes con sus mochilas a la espalda, cuidado de que nadie les robe. Esta escena me llevó a recordar a las odiseas de mi trayecto mañanero que vivía para trasladarme hacia mi* alma mater *para llegar antes de las 7 de la mañana, a*

las primeras horas de la clase. En aquel entonces, el viaje era una mezcla de adrenalina y presión, marcada por empujones, pisotones, los gritos, el constante murmullo de voces decían: "Permiso", "Baja, baja", "Sube", "Pisa"

No obstante, en contextos de competencia, la relación con los usuarios se vuelve tensa. Muchos pasajeros expresan su molestia por el comportamiento de algunos cobradores y conductores. Esto genera gestos de malestar entre los pasajeros por la incomodidad hasta reclamos de algunos por lo lento, lo lleno o un descenso en un sitio diferente al que iban a bajar. Como señala Aguilar (1999). Así, el usuario Federico Ayala señala:



Tomado de DILO Fuerte Ayacucho[37]

Frente a esta situación, la justificación de los cobradores es decir que la hora les gana. A lo que otros agregan críticas similares: "Estas rutas corren demaciado [demasiado] cuando reclamas aducen k [que] la hora les gana aún peor ya ni recogen a los adultos mayores o ancianos deberían ser sancionados" **(**Renee Vilcamiche Pinco).

[37] https://lix.li/DBerR

De hecho, la percepción general de los usuarios en horas punta es que los trabajadores del transporte público urbano priorizan la ganancia económica sobre la seguridad y calidad del servicio:

> *Donde están los inspectores de tránsito y efectivos policiales, estas rutas siempre circulan repletos, los conductores y cobradores solo se preocupan en llenar sus bolsillos y no ven la integridad de los pasajeros, deben aplicar sanciones significativas a las diferentes empresas que transportan pasajeros de esta manera.* (Allison Soriano)

Por otro lado, algunos pasajeros también observan la ausencia de cobradores, lo que agrava la situación. Como señala May Galván Velarde: *"*No cuentan con cobrador, los conductores, en horas puntas así como lo llaman el carro está muy lleno de pasajeros, puede pasar un accidente, es necesario un cobrador". Esta ausencia genera una percepción negativa generalizada hacia todo el sistema de transporte de los micros: "Todas las rutas son una porquería maltratan a sus pasajeros y al adulto mayor, tiene q ver fiscalización, pero con esa podridumbe [podredumbre] de munipaliad [municipal], pnp [PNP] y fiscalizadores corruptos seguirán esos irresponsables al volante" (Carlos Manuel Riquelme).

Frente a esta situación, algunos usuarios apelan al sentido ético del trabajo para indicar que no es necesario llegar a maltratar a los pasajeros: "Pork [porque] no trabajan honradamente por k [que] son así brutos todos los k [que] manejan las rutas pues igual hay para todos el negocio pork [porque] hacen la gana, gana" **(**Carmen Chávez).

En este contexto de disputa vial, la bocina se convierte en una herramienta comunicativa fundamental. Su sonido funciona como un lenguaje propio del tráfico: un toque breve es para advertir la presencia y tener cuidado; uno prolongado y fuerte es para exigir paso, es como decir fuera de su camino y más bien está estorbando su recorrido. Los paraderos, por su parte, se transforman en escenarios de maniobras y cierre de pasos entre unidades. Como mencionó un usuario: "Eso es verdad y hacen tráfico en Recidencia [residencia] se paran dos a tres semáforos" (Cristian Espin Córdova).

En contextos de congestión vehicular, los conductores despliegan toda su habilidad, destreza y la experiencia para "meter la cabeza" en espacios reducidos; es

decir, adelantar ligeramente la parte frontal del vehículo, con el fin de cerrarles el paso al otro vehículo. Esta práctica, comúnmente justificada por la "presión del tiempo" que le gana, representa una disputa simbólica y física por el espacio vial. Ante ello, la reacción de otros "choferes" se expresa con insultos y frases cargadas de tensión: "Carajo", "Mierda", "Salvaje"; es decir, con ajo y cebolla, como dicen por ahí en jergas de los conductores y cobradores; meter la cabeza y cerrar implica ser más vivos, rápidos, ventajeros y cancheros que el otro; eso demuestra nuestro conocimiento de las artes de manejo (Aguilar, 2000). En este escenario, el conductor pone a prueba su pericia, habilidad, audacia, destreza y capacidad de maniobra en desafíos cotidianos.

> *El conductor, con la mirada al frente, realiza maniobras precisas esquivando obstáculos y sortea las circunstancias que se presentan, especialmente durante el tráfico o horas punta, haciendo competencias con otro "animal metálicos", con el objetivo de ganar el espacio para mantener su lugar en la vía y avanzar sin demora, donde a menudo requiere no solo mucha pericia al volante, capacidad para maniobrar, sino la audacia como dicen ellos "Ser entrador", "Meter la cabeza", "Ser vivo", "Ser cañero", para no sufrir accidente o chocar entre fierros. Para ello, tiene que ganar su espacio.*

Las prácticas observadas durante el "correteo" muestran que la circulación urbana no depende únicamente de normas de tránsito o de la infraestructura vial, sino también de los conocimientos prácticos de conductores y cobradores que desarrollan en su experiencia cotidiana. Expresiones como "meter la cabeza", "ser vivo", "ser entrador" o decidir estratégicamente dónde recoger pasajeros constituyen formas de actuar que les permiten adaptarse a las condiciones cambiantes del tráfico y de la competencia entre rutas. Desde la perspectiva de Michel De Certeau (2000),[38] estas acciones pueden entenderse como tácticas cotidianas mediante las cuales los actores se apropian temporalmente de los espacios y responden a las restricciones que enfrentan en su vida diaria. De esta manera, el espacio vial no aparece como un escenario neutral, sino como un campo de negociación permanente donde conductores y cobradores despliegan saberes prácticos para mantener su recorrido, captar pasajeros y sostener su posición frente a la competencia.

[38] De Certeau (2000). *La invención de lo cotidiano. 1. Artes de hacer*.

En definitiva, el papel del cobrador resulta fundamental en la competencia cotidiana del transporte urbano. Su agilidad, conocimiento y experiencia del espacio y capacidad de comunicación permiten sostener el ritmo del servicio para reducir la pérdida de tiempo y mantener la dinámica del transporte, especialmente en esos momentos de tensión donde se disputa mediante el "correteo" no solo el espacio vial, sino también el control simbólico del orden en el interior del micro.

4.2.7. Estridencia y contaminación

En todo caso, viajar en el transporte público urbano de Ayacucho es convivir con una serie de experiencias marcadas por la cotidianidad, donde las prácticas sociales son normalizadas desde el inicio del viaje hasta la llegada al destino. Este viaje implica coexistir constantemente con los ruidos y las bullas que forman parte del paisaje sonoro del parque automotor de la ciudad. En esta sección, se aborda las bullas y ruidos en el sistema del transporte.

Entonces, a medida que avanzaba la ruta, el conductor hacía sonar la bocina una a dos veces en cada esquina por diversas circunstancias y momentos. Según Hualverde (2023), la cantidad de vehículos en Ayacucho ha crecido de manera significativa en los últimos años. Para el año 2021, se estima que, del parque vehicular de la ciudad alcanzó, aproximadamente, el 40 % que está destinado al transporte público, incluidos taxis, colectivos y buses, lo que se traduce en una mayor frecuencia del uso bocinas por parte de distintos tipos de vehículos.

De hecho, el incremento de vehículos y la constante presencia de peatones representa una oportunidad para quienes ofrecen el servicio de transporte público; ellos, lo taxis, por ejemplo, reducen la velocidad haciendo sonar la bocina, o se detienen por unos instantes, señalando con el dedo para preguntar si desean tomar el servicio, siempre haciendo sonar pequeños sonidos de bocina.

También, durante el recorrido, al cruzarse con otro compañero de trabajo, el conductor toca su bocina para saludar, acompañado el gesto con la mano de un "NO", lo que indica que otra ruta no está delante de él. Cerca del Reservorio, ingresando hacia Quinuapata, toca la bocina, donde un grupo de pasajeros desciende. Al reiniciar la marcha, se encontró con un mototaxi y un auto antiguo; el conductor toca la bocina insistentemente, pidiendo pase; de tanta bulla con la bocina, ambos vehículos se orillan para dar pase y el conductor del auto hizo un gesto con la mano, indicando: "Adelante,

pasa, pasa". Durante la trayectoria, es habitual escuchar la viva voz de los cobradores llamando muchas veces enérgicamente haciendo la gala de su voz:

> *A lo largo de la trayectoria de la ruta, se escucha diversos lugares para anunciar el punto de bajar desde: "Residencia", "Módulos", "CEPRE", "Agricultura", "Entrada Enace", "Grifo", "Portón negro", "Pista", "Grifo", "KR", "Entrada (Picota)", "Gradas", "Puente", "Cusqueña", "reservorio" etc*

Además, la policía de tránsito, el silbato en mano, forma parte del paisaje sonoro del transporte. Es común verlos ubicados en las esquinas, con su característico uniforme verde, casco blanco y silbato en la mano, instrumento indispensable para ordenar la circulación vehicular.

Figura 34. *Policía de tránsito ordenado la circulación de vehículos*



Nota. Registro fotográfico por el autor

De hecho, el conductor cumple un papel central en la organización del ambiente del micro, por ejemplo, él decide qué música se escucha, eligiendo el género, el artista y el medio de reproducción, ya sea radio o videos en YouTube; que prácticamente responde a sus gustos musicales.

> *El viaje transcurría casi en silencio. Nadie hablaba, y los pasajeros viajaban encogidos en los asientos ante el azote del frío, mientras, el sonido*

de la radio era "Moda te mueve", tratando de poner en calor con las músicas variadas que pasaba; en tanto, el locutor de la radio buscaba levantar con energía a los oyentes. Al llegar a cada esquina, el conductor hacía sonar la bocina y reducía la velocidad para cruzar. […]

El recorrido de la mañana por las calles de la ciudad estaba acompañado con una variedad de músicas que iba desde tunantadas jaujina, huaynos norteños con arpa, cumbias sureñas, música andina (chicha), entre otros. En los parlantes del vehículo, se escuchaban las canciones de artistas o grupos como Roy y Los Gentiles, Doris Ferrer, Zafiro Sensual, Son del Ande y unas de esas letras decía: "Cariño, necesito tu calor, tu calor", reflejando el ambiente frío de la mañana en el que todos buscaban un poco de alegría con las melodías, para calentar la mañana. (Notas de trabajo de campo)

Si bien es cierto, los conductores del transporte público urbano tienen control sobre la selección musical, también suelen reproducir a un volumen elevado, lo cual perturba la tranquilidad del viaje y contribuye al ruido general del entorno.

Por otro lado, el parque automotor de la ciudad de Ayacucho puede ser considerado como relativamente "moderno", pues la mayoría de los vehículos en circulación son de fabricación posterior al año 2000. Además, todos los vehículos deben pasar la inspección técnica vehicular para obtener autorización para circular. En caso de no contar con dicho documento, constituye una infracción, considerada muy grave, ya que certifica las condiciones del vehículo. Sin embargo, ello no implica que los micros no contaminen, estas unidades también contribuyen a la contaminación ambiental y, por eso, de manera sensorial se puede observar que emiten humo de manera esporádica.

Figura 35. *Vehículos que circulan por las calles de Ayacucho*



Nota. Registro fotográfico por el autor

A fin de cuentas, aunque los vehículos que circulan por las calles de la ciudad de Ayacucho son relativamente modernos, a diario, los conductores hacen uso constante de la bocina, el rugir de los motores y el silbato de los policías. Así como, durante el viaje, las reproducciones musicales del conductor rompen la tranquilidad de los pasajeros y contribuyen a la suma de sonidos dentro del paisaje urbano. Sin embargo, esta sonoridad no parece ser un elemento accesorio o circunstancial del transporte público, sino parte de la manera en que este se desenvuelve y se hace presente en la ciudad. La bocina, el motor, el silbato y la música conforman una particular atmósfera sonora en la que conductores y pasajeros desarrollan cotidianamente sus desplazamientos. Más que un simple exceso de ruido, esta estridencia puede entenderse como una forma de ocupar y producir el espacio urbano, en la medida en que los choferes, a través de estos sonidos, anuncian su presencia, se relacionan con otros vehículos y peatones, y transforman el vehículo en un espacio propio dentro de la ciudad.

4.2.8. Entre lo público y lo semipúblico

Los micros constituyen, sin duda, una institución social donde se entrelaza lo privado y lo semipúblico. En este espacio, las interacciones entre los distintos actores forman parte de la cotidianidad urbana. En el presente apartado, se abordan las relaciones sociales que ocurren en el interior de las líneas del transporte. Siguiendo la idea de Delgado (2023), lo público está conformado por lugares a los que, en principio, todas las personas pueden acceder. Dichos espacios son de uso colectivo donde ningún individuo tiene un derecho exclusivo sobre los demás. Como por ejemplos las calles, plazas, parques, mercados, estaciones y paraderos de transporte público. Por otro lado, los espacios privados o semiprivados, cuyo acceso está limitado. En estos lugares solo pueden ingresar personas autorizadas, invitadas o previamente identificadas. Así, el interior de los vehículos de transporte público urbano funciona como espacios públicos, ya que en ellos confluyen personas que, aunque no se conocen entre sí, interactúan de manera cotidiana.

Siendo así, cada vehículo pertenece a un propietario, quien asume responsabilidad de su mantenimiento y operatividad, al integrarse al sistema de transporte urbano de pasajeros adquiere una doble condición: privada en términos de propiedad, pero público y semipúblico en términos de servicio que brinda. En ese sentido, el interior del micro se configura como un espacio de interacción constante entre los conductores, cobradores y pasajeros. No solo cumple la función de trasladar, sino también constituye un escenario social donde se convive, negocia y reproduce normas y comportamientos sociales.

De hecho, ese carácter de privado se reactiva cada noche, cuando la unidad es dejada en la cochera y la responsabilidad pasa del conductor al dueño. En ese momento, se evalúan las condiciones en que ha sido entregado y la responsabilidad retorna al propietario mediante la entrega de la llave del vehículo. Al día siguiente, el dueño decide si la unidad volverá a prestar servicio recorriendo por las calles de la ciudad o no. En ese sentido, el propietario mantiene el control y toma decisión sobre su propiedad y su uso.

De todas maneras, en la ciudad de Ayacucho, las empresas de transporte público urbano son fácilmente identificables por los colores pintados en la carrocería y el número que las distingue, lo que indica que la unidad se encuentra en servicio.

Es decir, ahora estos vehículos adquieren una naturaleza pública, en la medida que están destinados al uso del público en general a cambio de una retribución monetaria; en otras palabras, se paga por el servicio. Esta condición se formaliza mediante la autorización otorgada por la Municipalidad, la cual habilita la unidad para operar dentro del sistema de transporte público urbano, cumpliendo con las normas y requisitos que buscan garantizar el servicio. Así, se produce una transición del uso privado hacia el servicio semipúblico. En palabras de Aguilar (1999), la ruta se configura entre el afuera y el adentro. El afuera está el tráfico, la prisa, el ritmo de la vida urbana, lo que se percibe como rápido, dinámico, caótico y desordenado. En cambio, el adentro de la ruta se configura un ambiente distinto, aunque el micro esté en movimiento, los pasajeros experimentan una cierta lentitud o suspensión del tiempo, marcada por la espera, la rutina del trayecto.

De esta manera, el interior del micro constituye un microcosmos social. El espacio de trabajo del conductor es el vehículo mismo. Así, el interior del vehículo es, entonces, un espacio de interacción constante; donde las relaciones entre el conductor, cobradores y pasajeros pueden ser tanto tensas, como también amigables, dependiendo de las circunstancias del viaje. Mientras, los usuarios, por su parte, deben adecuarse a ciertas normas y reglas sociales implícitas que regulan el comportamiento dentro del micro, bajo el control del conductor y cobrador, quienes ejercen cierta autoridad durante el viaje[39].

De esta manera, el interior de la ruta se configura como un espacio semipúblico caracterizado por interacción nada fija y relaciones pasajeras, donde predomina los intercambios de miradas entre desconocidos. En términos de Aguilar (1999) y Delgado (1999), se trata de relaciones sociales en movimiento que se desarrollan durante el viaje, en la que los sujetos buscan establecer contactos efímeros.

De cierta manera, el cobrador actúa como mediador entre lo público y lo semipúblico. Su presencia en la puerta no solo regula el ingreso y la salida de los pasajeros, sino que también articula simbólicamente el exterior de la ciudad (espacio público) con el interior del vehículo (espacio semipúblico). Así, el usuario al ingresar

[39] Ver el ítems actorales en el transporte para comprender las jerarquías dentro del espacio de la ruta.

a la ruta, es como si ingresará prácticamente a la sala de un hogar ajeno, donde el espacio del conductor aparece como un ámbito propio, casi doméstico.

Finalmente, las interacciones en el interior del micro son una expresión compleja del mundo social urbano. En algunos casos, son tensas, con sus ajos y cebollas, en otras amistosas o familiares; estas revelan cómo el transporte público urbano en Ayacucho no solo moviliza cuerpos, sino también significados, emociones y formas de convivencia en un espacio caracterizado entre lo público y lo semipúblico.

4.2.9. Códigos y subculturas emergentes

El mundo de los micros, entendido como una institución social, es también un espacio donde crean, utilizan y se reproducen códigos y lenguajes propios, configurando una cultura particular entre los actores del volante. En esta sección, se identifican los términos y expresiones que forman parte del universo simbólico de conductores y cobradores del transporte público urbano.

En este servicio, la comunicación entre el cobrador y la comunicación es fundamental, pues les permite coordinar sus acciones durante el recorrido. Ambos actores emplean un sistema de códigos propios que combinan lenguaje verbal, gestos, silbidos y señales sonoras, facilitando el proceso comunicativo para detener, avanzar o acelerar la marcha.

Por ejemplo, para alertar sobre la presencia de la competencia, el cobrador utiliza expresiones como: “la trica”, “novela”, “la morada”, “la cuadra”, con las que identifica a otras unidades que compiten en el mismo sentido y trayecto. Asimismo, un recurso comunicativo muy común es chancar la lata del vehículo; golpea la carrocería del micro para comunicar al conductor que aún hay tiempo suficiente para esperar unos minutos en el paradero para poder avanzar. (Notas de trabajo de campo)

De la misma forma, dentro de esta subcultura laboral, los conductores y cobradores comparten un vocabulario propio que facilita la comunicación y refuerza su identidad grupal. Algunas de las palabras y expresiones más frecuentes son: *chamba, cañear, bala, corretear, jala, latear, piola, volada, qarasa, sopa, saca tu pluma, cagada, tombo, barrer, fondear, mecha, guerrear, mancar, pasada.*

Así, el término *chamba* es una expresión coloquial peruano ampliamente usada para referirse de manera general al trabajo en distintos ámbitos. En el contexto del transporte público urbano, se emplea para hablar de la jornada laboral. Por ejemplo,

expresión como en la frase: “Mañana debo chambear”, que significa el día de mañana tengo que trabajar; es decir, mañana tiene turno de salida.

Por su parte, “cañear” hace referencia a la acción de conducir un vehículo motorizado, asociada a la destreza y experiencia del conductor de tantos años. Uno de los testimonios recogidos en campo ilustra este sentido:

> *Porque yo, yo; puta, yo soy. Yo he tirado costa, sierra, selva. Puta, mi vida es así, de caña, caña, hija. Yo, pues, cuando tenía trece años, ahora tengo treinta y ocho años.*
>
> *Yo he manejado, así pues, eso sin licencia, aquellos años.*
>
> *No, de verdad, yo miraba fijadito. El finadito en Quinua, que en paz descanse, por Dios.*
>
> *Él me enseñó con ese carrito a mí, un carro que gira, recién giraba el timón cinco veces, recién giraba. Yo he aprendido con esos carros, que en paz descanse el finadito.*
>
> *Y me decía: Carajo, es conductor años, viejito. Me decía: Carajo, negro, a veces, cuando hijo, hijo, esto es pues juguete.*
>
> *Así, nomás, uy años, cuando yo nunca había agarrado un carro, papá.*
>
> *Me hace agarrar un día. Yo le digo a mi esposa, una vez me enseñó a mí, una vez, nunca más me enseñó. Yo miraba, pero cómo hacía los cambios, chibolo, pe. Asisito, todito me grababa. Esta webada y yo miraba, así, así, así, facilito, como jugar. Así, yo también jugaba con mi pie. Así, así, un día me enseñó, en Canaán, cuando era libre; Canaán, acá debajo, me enseñó. Yo dije: qué descanse en paz ese finadito, ya lo había visto, cómo manejaba, todo, y ese carro, como tú dices, es Nissan. ¿De qué año será? de 92, 90, 80, 85. Ahora sí, Nissan, antigüita, me dice, negro, tú, tú, nunca chucha vas ser cargador, esquivador.*
>
> *Hijo, qué chuchas tienes así, mira, mira, has aprendido, puta. Mire, esos carros antiguazos*
>
> *Este, ya miraba, y más o menos, chuchas, 13, 14 años chibolo, pum, pum. Y era ya mecánico, ya sabía de la mecánica esas veces, chibolo, pero mecánico.*

Asisito, mira cómo salía, un día. Ya vas salir, un día me lleva a Canaán. Qué descanse en paz ese viejito. Puta, en Santa Elena, él se da una vuelta así, así nomás, has a prender o no.

Sí, sí, puta, agarré, así, chapé ese camión, bacán le doy la vuelta. Y me dice ya, ya. No te hubiera enseñado, hamqa yachasqankiñama.

Pero yo miraba, así, pero todo, cómo hacían los cambios.

Por otro lado, las empresas de transporte público urbano operan bajo horarios y puntos de control programados, donde los conductores deben marcar la tarjeta en tiempos establecidos. Retrasarse implica una sanción económica para los conductores, lo que genera una presión y la acción es a conducir como una "bala"; es decir, conducir a gran velocidad, incluso esta práctica puede implicar no respetar las normas de tránsito o de la selección de los pasajeros, priorizando a quienes pueden subir fácilmente, todo con el objetivo de llegar a la hora al punto determinado para marcar la tarjeta; en todo caso, que el tiempo perdido sea menos para evitar la sanción.

Así como tú dices, marcaba cero, por segunditos en Guamán poma. Bala mierda, fuuuuu. Lo tenía loco, quería pasar, sentarle. Se escapaba ja, ja, ja.

En este contexto, el término "correteo", se refiere a la competencia directa entre unidades, ya sean de la misma empresa o de otras, que comparten el mismo trayecto. Aún más, esta práctica se intensifica durante las horas punta, que obligan a los conductores a acelerar y adelantar para recoger pasajeros antes que la competencia. Así, la velocidad del recorrido no solo depende de la competencia, sino de otros factores como el tráfico, que retrasan la normal circulación. En otras palabras, perseguirse, prácticamente sin dejar de respirar, sin descanso:

Pero, si tienes competencias, porque nosotros, ¿por qué correteamos? Porque la ruta 15, la ruta 13, por ejemplo, del hospital, la ruta de esa competencia grave, porque salimos por el mismo sitio. ¿Vamos hasta dónde? Hasta Puente Enace, por el mismo recorrido pues, por eso nos correteamos.

Durante el día de trabajo, circulamos con cierta tranquilidad, cuando no hay competencia entre unidades, y sin mucha demanda de los pasajeros. Los conductores y cobradores tienden a tomarse algunos minutos adicionales en determinados tramos del recorrido llamado entre los choferes "aguantar". Esta práctica de demorarse genera

tensión por llegar a la hora, pero para este el vehículo debe estar a la altura de la situación de reaccionar rápido y tener fuerza para subir con el pasajero lleno.

> *En el año 2018, fui Arequipa, balasa. En una subida tupa, palpeas el carro pe, como reacción. Arequipa, casi este clima tiene prueba. No lo había tocado nada. Era primer dueño, el carro jalaba, pruebo una subida.*

En un contexto de competencia entre transportistas públicos urbanos, "corretear" quitándose los pasajeros genera conflictos entre trabajadores, ya que afecta directamente los ingresos del día. Cuando no se logra recaudar lo esperado en el recorrido o en el día, se emplea el término de "latear", haciendo referencia a una jornada de trabajo como poco productivo en términos económicos.

> *Y el pobre carro de atrás, todo el maldito día lateó, ni ha hecho cuenta para el dueño. Y el de adelante sí, pues se ha hecho su agosto, hoy también. O sea, no todo conductor también es caballero. Y dicen, pues, hoy, como él también tiene que comer. No hay compañerismo.*

Las empresas de transporte público urbano en Ayacucho establecen puntos de control, donde los conductores deben llegar en un tiempo y horario determinado. Sin embargo, diversas circunstancias como el tráfico, la competencia o baja demanda de los pasajeros genera el retraso para llegar al punto de control. En este contexto, los conductores y cobradores utilizan el término "volar", para referirse al hecho de llegar tarde al punto de control o pasarse unos minutos establecidos para llegar a dicho lugar.

Ahora bien, en las horas punta, cuando la demanda de pasajeros es alta, las unidades tienden a llenarse rápidamente. En este contexto, los conductores y cobradores utilizan el término "sopa" para referirse a una unidad que va completamente llena de pasajeros. Esta expresión describe la jornada laboral favorable durante el día, y por ende hay un ingreso bueno, en términos económicos. Así, el término forma parte del lenguaje cotidiano.

Asimismo, entre los conductores y cobradores, existe un conocimiento pleno de las normas y reglas que regulan las dinámicas del trabajo, entre estos el respeto del intervalo de tiempo que debe mediar entre uno y otro vehículo, sin embargo, en la dinámica del transporte es lo que menos se cumple, aun cuando no hay necesariamente una sanción formal. En todo caso, la sanción es de tipo social que tiene que ver más

con la desfachatez con que los conductores actúan. Es así que existe un término que se usa como burla, pero también como sanción: "qarasa", término quechua que deriva de la palabra qara "pellejo" que sumado al sufijo "sa" quiere decir "*caradura*" que no respetan las normas.

Por otra parte, en las conversaciones entre conductores y cobradores, es común que se comente y evalúe el desempeño laboral del día de los compañeros. Mirar sobre todo cuando el recorrido sí va lleno de pasajeros. Sin embargo, al momento de entregar la cuenta o rendir la cuenta, surge la discrepancia entre la percepción de la jornada laboral y el monto recaudado. En este contexto, se emplea el término "saca tu pluma", que no refleja la situación del día. Esta práctica implica un balance del día, donde se hace un resumen de la jornada del día, con cuánto dinero llegas de subida y cuánto regresas. En pocas palabras, es rendir la cuenta de manera desfavorable.

El término "cagada" es utilizado en las conversaciones cotidianas entre conductores y cobradores para referirse a situaciones en las que ha cometido un error o ha actuado de manera inapropiada. Esta expresión puede aludir tanto a comportamientos que no se ajustan a las normas sociales aceptadas por el grupo. De esta manera, la expresión "cagada" es un lenguaje coloquial que permite señalar fallas en el sector del transporte público urbano. En el día laboral, muchas situaciones escapan del control de los conductores, especialmente cuando realizan maniobra peligrosa o infringen las normas de tránsito; justo en ese preciso momento, un agente de la policía observa la falta. Los conductores suelen decir que han estado "salado" o es decir "la cagada", que se jodió.

Las autoridades encargadas de controlar y vigilar el transporte público urbano, como la Policía Nacional del Perú, desempeña un rol importante en el control del transporte, haciendo cumplir las normas de tránsito. Sin embargo, el lenguaje cotidiano de conductores y cobradores permite identificar a la policía como "tombo", quien está en las esquinas ordenando el tránsito, una expresión para llamar a la policía. El uso de este término es cotidiano.

Así, durante la jornada laboral, la práctica de recoger a todos los pasajeros que se encuentran en la vía, sin dejar para la otra ruta, ya sean de la misma empresa o de la competencia. Es conocida entre los conductores como "barrer". Esta expresión, utilizada en el lenguaje cotidiano significa dejar limpio, recoger a todos los pasajeros.

Los conductores del transporte público urbano con experiencia suelen manejar con cierta destreza, dominio y conocimiento técnico del vehículo, a diferencia de los conductores novatos; quienes, en muchos casos, aún no manejan adecuadamente el uso del acelerador. Una práctica común entre los novatos es presionar fuerte el acelerador, lo que genera un ruido excesivo del motor y emisión de humo. Esta acción es conocida en el lenguaje de los conductores como "fondear". Esta expresión puede aludir también al acto de acelerar de manera abrupta en contextos de competencia con otras unidades. En ambos casos, "fondear" no solo describe la experiencia de conducción, sino valorar el uso adecuado o exagerado del vehículo.

En el contexto del transporte público urbano, diversas situaciones de tensión como la competencia por pasajeros, los conflictos entre trabajadores, los desacuerdos entre compañeros pueden llegar a enfrentamientos físicos. Esta situación es conocida en el lenguaje de los choferes como "mecha", término que hace referencia directamente a una pelea o riña, con expresiones homogéneas como tienes que "parar la mecha".

En situaciones de competencia, una de las acciones más notables entre los conductores es luchar por mantenerse adelante en la ruta, con el objetivo de recoger a la mayor cantidad de pasajeros. Esta forma de trabajo es conocida entre los conductores como "guerrear"; hace referencia a la confrontación constante a la lucha con unidades de otras empresas, con el compañero de trabajo y no dejar recoger pasajeros con tranquilidad. Esto con el fin de no perder pasajeros; además, está el prestigio social de demostrar la habilidad y experiencia en la conducción, reforzado en el término de "cañero".

Finalmente, uno de los términos más empleados por los trabajadores del transporte público urbano es decir "pasada". Esta expresión se utiliza para referirse a la situación en la que el conductor llega tarde al punto de control o marcación de la tarjeta; es decir, cuando "voló", llegó fuera de la hora establecida. En estos casos, se dice que el conductor debe pagar su "pasada". Se refiere a pagar la sanción económica interna por no haber cumplido con el tiempo asignado. Esta práctica es un acuerdo interno de la empresa con las tarifas fijas en caso de pasar tarde el punto de control.

Los términos y expresiones utilizados por conductores y cobradores muestran que el transporte público urbano constituye mucho más que una actividad económica

o un servicio de movilidad. A través de palabras como “correteo”, “volar”, “guerrear”, “sopa”, “barrer” o “pasada”, los trabajadores construyen significados compartidos que les permiten interpretar su experiencia cotidiana, comunicar situaciones específicas y reforzar su pertenencia al grupo. Desde la perspectiva de Clifford Geertz (2003),[40] la cultura puede entenderse como una trama de significaciones tejida por los propios actores sociales. En este sentido, el lenguaje empleado por los trabajadores del transporte público urbano no solo cumple una función práctica de comunicación, sino que expresa una manera particular de comprender el trabajo, la competencia, el prestigio y las relaciones sociales que se desarrollan en el mundo del volante. Así, estas expresiones constituyen símbolos culturales que permiten interpretar la realidad cotidiana desde la experiencia de quienes participan en ella.

En suma, el universo del transporte público urbano en Ayacucho configura un mundo social con códigos y lenguajes propios. Estas expresiones, nacidas de la experiencia cotidiana del volante, no solo facilitan la comunicación, sino que reflejan una forma particular de entender el trabajo, la competencia y el conflicto. En otras palabras, constituyen una subcultura donde los significados se negocian y reproducen día a día entre los actores, que hacen posible el movimiento de la ciudad.

4.2.10. ¿Cómo pensar posibles soluciones al problema del transporte urbano de pasajeros en Ayacucho?

Debo señalar que, a partir de mi convivencia con los conductores y cobradores en su vida cotidiana, acompañando sus largas jornadas de trabajo, recorriendo por las calles y avenidas en distintos horarios, observando diversos problemas y estrategias que elaboran para afrontarlos frente a esta realidad, me aventuro a plantear algunas posibles soluciones. Siendo como usuario habitual del transporte público urbano de pasajeros, he podido conocer de cerca las dificultades y debilidades que caracterizan a este sector. Con ello, no pretendo resolver de manera definitiva los problemas del sistema de transporte público urbano en la ciudad de Ayacucho, más bien busco contribuir al debate desde una mirada antropológica y abrir el camino hacia un abordaje interdisciplinario, con la participación activa de los propios actores del transporte público urbano de pasajero.

[40] Geertz (2003). *La interpretación de las culturas.*

En ese sentido, los empresarios del transporte público urbano son quienes deben liderar el proceso de modernización del sistema, pues cuentan con una larga trayectoria y experiencia, que les permite conocer de cerca el funcionamiento interno de sus organizaciones internas y sus formas de gestión. Al mismo tiempo, enfrentan directamente los problemas y dificultades que surgen día a día en las calles y avenidas, espacios donde, desde la cultura las relaciones sociales tienden a ser superficiales y efímeras en una ciudad híbrida. Esta realidad se manifiesta, entre otros aspectos, en la condición de informalidad en la que operan, oscilando entre la formalidad y la informalidad. Tal situación genera precariedad laboral para conductores y cobradores, traducida en trabajos temporales o eventuales, inestabilidad con jornadas laborales extensas y la ausencia de beneficios sociales.

Asimismo, considero que el proceso de modernización del transporte público urbano debe ir acompañado de una profunda revisión, reducción y reordenamiento del número de rutas o empresas que operan en la ciudad de Ayacucho. Más que aumentar las rutas, resulta necesario promover la integración de aquellas rutas que comparten el mismo recorrido. Considero que el número actual de rutas, 21 rutas registradas, de las cuales operan 19, resulta excesivo para una ciudad pequeña, cuya geografía y calles estrechas dificultan la circulación dentro de la localidad. A ello se suma la presencia de otros vehículos que también brindan el servicio de transporte, lo que conlleva a la congestión vehicular, a estacionamientos indebidos en las vías, y una competencia constante. Esta situación, lejos de mejorar el servicio, alimenta una competencia desmedida que fomenta la desorganización de las empresas y refuerza la percepción de un transporte público sumamente caótico.

Por su parte, el Estado debe asumir un papel más protagónico a través de sus instituciones competentes, como el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, la Policía Nacional del Perú, en particular el área de tránsito, así como de la Municipalidad Provincial de Huamanga, sobre la cual recae de manera directa y definitivamente la mayor responsabilidad en la gestión del transporte público urbano de pasajeros. En ese sentido, sus esfuerzos deberían orientarse a reorganización y la regulación integral del sistema de transporte público de personas, priorizando la prevención antes que la sanción. En lugar de fomentar

nuevas empresas, se requiere ordenar las vías públicas, regular la presencia de comercios ambulatorios y vehículos estacionados de manera informal, así como garantizar el adecuado mantenimiento y funcionamiento de los dispositivos de señalización de tránsito. Estas acciones, articuladas y sostenidas en el tiempo, permitirían mejorar no solo la circulación vehicular, sino también la seguridad vial y la calidad del servicio de transporte público urbano de pasajeros.

Asimismo, las capacitaciones dirigidas a conductores y cobradores deberían tener carácter más formativo, orientado a mejorar sus capacidades y fortalecer su desempeño en la atención de los usuarios. De igual modo, la fiscalización debe ser rigurosa y las sanciones para las empresas que incumplan las normas deben aplicarse con firmeza, garantizando así un servicio más seguro y de calidad.

En efecto, la modernización del sistema de transporte también exige un ordenamiento integral del tránsito en la ciudad de Ayacucho. Esto implica regular, ordenar y controlar la circulación de taxis, motos lineales, mototaxis, camiones, buses, así como desconcentrar las instituciones estatales y privadas del centro histórico, con el fin de facilitar el desplazamiento de las personas y de los vehículos. En esta zona, tanto conductores como peatones suelen realizar maniobras imprudentes para cruzar las vías y los vehículos estacionados a los costados agravan la congestión vehicular. Este ordenamiento, además, debe estar respaldado por el uso de la tecnología, incorporando semáforos modernos y sistemas "inteligentes" que faciliten un flujo vehicular más seguro y continuo.

Finalmente, es indispensable que los usuarios desarrollen una cultura basada en el respeto a las normas sociales y de tránsito: esperar las rutas en los paraderos, no cruzar con la luz roja y evitar conductas imprudentes. Esta educación urbana debe promoverse desde las instituciones educativas, fomentando desde edades tempranas el respeto por las reglas y normas que rigen la vida en la ciudad, así como el respeto de las instituciones y autoridades locales.

Las propuestas planteadas evidencian que los problemas del transporte público urbano no pueden entenderse únicamente como deficiencias técnicas o dificultades de circulación vehicular. Se trata de una problemática compleja que involucra relaciones entre instituciones, empresas, trabajadores y usuarios, cuyas acciones influyen directamente en el funcionamiento de la ciudad. Desde la

perspectiva de Manuel Castells (1974),[41] los fenómenos urbanos son el resultado de procesos sociales que articulan distintos actores e intereses en un mismo espacio. En ese sentido, la mejora del transporte público urbano requiere una intervención integral que combine regulación estatal, organización empresarial, responsabilidad ciudadana y planificación urbana, entendiendo que la movilidad constituye un componente fundamental de la vida urbana contemporánea.

En suma, el funcionamiento adecuado y la mejora del sistema de transporte público urbano en Ayacucho constituye una tarea colectiva integral, en la que algunos actores tendrán mayor grado de involucramiento y otros en menor medida, pero todos son responsables de contribuir a su mejora de la calidad y sostenibilidad del servicio del transporte público urbano

[41] Castells (1974). *La cuestión urbana*.

CONCLUSIONES

1. La organización del sistema del transporte público urbano en la ciudad de Ayacucho está regulada por la Municipalidad Provincial de Huamanga. Para brindar este servicio, las empresas deben constituirse formalmente. Estas se conformadas por un grupo de socios, cada uno de los cuales posee dos acciones representadas por sus unidades vehiculares. Este grupo elige a su representante legal, quien asume el cargo de gerente, mientras que la junta de accionistas constituye la máxima instancia para tomar decisiones y directrices de la empresa. En el plano operativo, los conductores son trabajadores contratados por los socios de manera verbal, asumiendo la responsabilidad de cuidar las unidades que circulan por las calles y avenidas de la ciudad. A su vez, los cobradores desempeñan un papel fundamental como apoyo, tanto para el conductor como para los pasajeros, encargándose de cobrar los pasajes, llamando a los pasajeros y realizar otras labores cotidianas. Finalmente, los pasajeros constituyen la razón de ser del servicio. De este modo, la interacción de estos actores: socios, gerente, conductores, cobradores y pasajeros sostiene y da forma al sistema del transporte público urbano en la ciudad.

2. En su labor cotidiana, los conductores del transporte público urbano de Ayacucho enfrentan múltiples dificultades y desafíos. Entre los principales se encuentran las calles estrechas y congestionadas, la presencia de vehículos estacionados en ambas vías de circulación y el crecimiento del parque automotor, son factores que generan una intensa congestión vehicular, especialmente durante las horas punta. A ello se suma la presencia de dispositivos de control del tránsito, como los semáforos ubicados en las intersecciones, así como la constante vigilancia policial, orientada a fiscalizar el cumplimiento de las normas e imponer sanciones y multas. Asimismo, los conductores deben lidiar con la imprudencia tanto de los peatones como de otros conductores, quienes con frecuencia cruzan de manera intempestiva o realizan maniobras riesgosas. Además, otro problema recurrente es la competencia existente entre compañeros de una misma empresa y conductores

de otras empresas, quienes se disputan permanentemente por captar el mayor número de pasajeros durante las horas de mayor demanda.

Con respecto a la alimentación de los conductores y cobradores, suelen comer de manera apresurada; es decir "tragar", debido a los reducidos tiempos de descanso para ingerir alimentos. Este hábito, incluso trasladan a su vida social en reuniones o eventos donde tienden a mantener el mismo hábito de terminar rápido, repercutiendo directamente en su salud, generando problemas como gastritis, estreñimiento y sedentarismo, agravado por las jornadas largas de trabajo que superan más de las 14 horas en el volante.

Por otro lado, la situación laboral de los conductores y cobradores refleja una marcada precariedad, pues ninguno de ellos se encuentra incorporado en planilla ni cuenta con seguro de salud o beneficios sociales. Sus ingresos dependen directamente de la recaudación diaria, lo que los lleva a emplear diversas estrategias para garantizar su sustento económico. Entre estas destacan conducir a gran velocidad para captar el mayor número de pasajeros, ignorar las luces de los semáforos y romper las reglas de tránsito, usar la bocina de forma constante para abrirse paso, bloquear el tránsito a otros vehículos y seleccionar pasajeros en contextos de alta competencia. Asimismo, la presión por llegar a tiempo a los puntos de control de tarjeta genera situaciones de tensión que, en algunos casos, derivan en agresiones verbales o físicas, tanto hacia los pasajeros como entre los propios conductores

En conjunto, estos problemas y las estrategias de resolverlos evidencian que la labor diaria de los conductores y cobradores se desarrolla en condiciones de alta exigencia, habilidad, conocimiento, estrategias y sagacidad. Ello no solo impacta en la calidad del servicio, sino también en la salud, el bienestar y el nivel de estrés de quienes sostienen cotidianamente el funcionamiento del servicio del transporte público urbano en la ciudad de Ayacucho.

3. Desde una mirada antropológica, el transporte público urbano de Ayacucho puede entenderse como un microcosmos social y una institución social que presenta particularidades culturales propias, como, en la denominación llamándolas como "rutas". En su interior se articulan relaciones de poder, normas formales e

informales, prácticas cotidianas, códigos lingüísticos, conflictos, negociaciones y diversas formas de interacción entre conductores, cobradores y pasajeros. Estas dinámicas convierten a las rutas en espacios sociales donde se producen disputas, negociaciones y relaciones de poder, al mismo tiempo que se reproducen y expresan diversas tensiones y conflictos. En este contexto, el vehículo se configura en dos espacios superpuestos. Por un lado, la cabina del conductor funciona como un espacio de carácter privado, resignificado afectivamente mediante la incorporación de objetos cotidianos, religiosos y personales. Por otro lado, el área posterior se constituye como un espacio semipúblico, regulado por normas explícitas e implícitas y por un conjunto de interacciones no escritas entre conductores, cobradores y pasajeros.

Asimismo, el transporte público urbano se desarrolla en una sociedad híbrida, situada entre la herencia colonial y los procesos de modernización, en la que diferentes prácticas y formas de comprender la vida urbana buscan coexistir. Esta hibridez genera, a su vez, tensiones entre el cumplimiento de las normas legales y sociales y las prácticas cotidianas que se desarrollan en el servicio de transporte. De este modo, la convivencia entre la formalidad y la informalidad produce conflictos, negociaciones y estrategias que forman parte de la dinámica cotidiana del microbús. En este escenario, las conductas de algunos conductores y cobradores son calificadas por los usuarios mediante expresiones como “salvajes” o “animales”, debido a que se considera que no cumplen con las pautas de la denominada “cultura urbana” o que desconocen de la “cultura vial”. Estas expresiones, más que describir objetivamente a los trabajadores del transporte, revelan formas de clasificación y estigmatización mediante las cuales algunos actores sociales establecen diferencias entre comportamientos considerados aceptables y aquellos percibidos como transgresores del orden urbano por no ajustarse a determinadas normas y prácticas asociadas a una “cultura ciudadana”

Así, dentro de este microcosmos social existen, además, códigos, jerarquías, relaciones de poder y un lenguaje gremial propio, elementos que permiten comprender la manera en que los actores se relacionan, negocian y desarrollan sus actividades cotidianas. En última instancia, el “mundo del volante” ayacuchano sintetiza la dimensión simbólica, cultural y relacional de la urbe, demostrando que

la movilidad no constituye únicamente un fenómeno técnico o funcional, sino también un proceso sociocultural complejo en el que se habita, se negocia, se establecen relaciones de poder y dota de sentido a la vida urbana.

Recomendaciones

1. A las autoridades responsables de la gestión del transporte público, promover la participación de todos los actores involucrados: autoridades, gerentes, socios, conductores, cobradores, usuarios y profesionales de diversas especialidades, identificando las fortalezas y debilidades del sistema, con el objetivo de mejorar la circulación vehicular y garantizar un servicio de mayor calidad para los usuarios. Para ello, resulta fundamental implementar talleres participativos liderados por la Municipalidad Provincial de Huamanga como autoridad competente.

2. A las empresas de transportes público urbano, desarrollar una mayor sensibilidad hacia sus trabajadores, promoviendo confianza con la estabilidad laboral. Para ello, resulta recomendable fortalecer con mayor énfasis un ambiente de compañerismo y familiaridad, mediante la organización de reuniones de integración y actividades deportivas y jornadas de convivencia con la participación de los socios, conductores y cobradores.

REFERENCIAS

Aguilar, J. (1999). Choferes, antropología y vida cotidiana Notas de un viaje por la Ciudad de México. *Versión*, 127–162.

Aguilar, J. (2000). *Las culturas del volante en la ciudad de México Aproximación etnográfica a los choferes del transporte público*. 85–110.

Anyosa, R. (2025, April). Repensando el Caos Vehicular en Ayacucho: De las Creencias Previas a Soluciones Basadas en Evidencia. *Jornada*. https://jornada.com.pe/repensando-el-caos-vehicular-en-ayacucho-de-las-creencias-previas-a-soluciones-basadas-en-evidencia-opinion/

Appadurai, A. (2001). *La modernidad desbordada Dimensiones culturales de la globalización*. Fondo de Cultura Económica.

Arancibia, J., Billi, M., & Guerrero, M. J. (2017). ¡Tu "piropo" me violenta! Hacia una definición de acoso sexual callejero como forma de violencia de género. *Punto Género*, *7*, 112–137. http://www.un.org/es/women/endviolence/orangedayoctober2013.shtml

Aronés, M. (2017). *La política no me interesa Política, elecciones, partidos y movimientos políticos en Ayacucho*. Pontificia Universidad Católica del Perú.

Auge, Marc. (2008). *Los no lugares Espacios del anonimato Una antropología de la sobremodernidad*. Gedisa Editores.

Banco Central de Reservas del Perú. (2024). *La congestión del transporte urbano y sus efectos económicos*.

Béjar, Á., & Pereyra, N. E. (2006). La imagen de la ciudad de Ayacucho: tres coyunturas de expansión. *Dialogía*, *1*.

Bellido, A. (2021). *La ciudad y la cultura del transporte urbano en Ayacucho* [Tesis conducente para optar título de licenciado en Antropología Social]. Universidad Nacional de San Cristóbal de Huamanga.

Bielich, C. (2007). Al fondo hay sitio. Entendiendo el tránsito limeño desde el otro lado: la odisea de ser transportista público en Lima. *La Colmena*, *I*.

Bielich, C. (2009a). *La guerra del centavo Una mirada actual al transporte público en Lima Metropolitana*. Instituto de Estudios Peruanos, IEP. www.cies.org.pe

Bielich, C. (2009b). *La guerra del centavo. Una mirada actual al transporte público en lima metropolitana*. Instituto de Estudios Peruanos, IEP. www.cies.org.pe

Burgos, C. J., Silva, C. E., Troncoso, S. M., & Franco, B. (2013). Lo cotidiano en el transporte público de Culiacán: hacia una movilidad urbana sostenible y segura. *URBS. Revista de Estudios Urbanos y Ciencias Sociales*, *3*(1), 123–139. https://acortar.link/v8zoX6

Burgos, C. J., Silva, C. E., Troncoso, S. M., & Franco, B. (2014). Lo cotidiano en el transporte público de Culiacán: hacia una movilidad urbana sostenible y segura. *Revista de Estudios Urbanos y Ciencias Sociales*, *3*(1), 123–139.

Castells, M. (1974). *La cuestión urbana*. Siglo XXI.

Castells, M. (2009). *Comunicación y poder*. Alianza.

Chávez, A. (2021). Una crítica reflexiva sobre los "no-lugares", el caso de un sistema de transporte: El Metropolitano de la Ciudad de Lima. *Revista Peruana de Antropología*, *6*(8).

Chire, H. (2022). *Estudio antropológico sobre el gado de transgresión de las normas de tránsito por los usuarios, cobradores y conductores de transporte urbano en el distrito de Cayma en el año 2017* [Tesis conducente para el título profesional de Licenciada en Antropología]. Universidad Nacional de San Agustín de Arequipa.

De Certeau, M. (2000). *La invención de lo cotidiano. I. Artes de hacer*. Universidad Iberoamericana.

De Certeau, M., Giard, L., & Maycol, P. (1999). *La invención de lo cotidiano: Habitar, cocinar. II*. Universidad Iberoamericana Departamento de Historia.

Degregori, C. I., & Sandoval, P. (2007). *La antropología en el Perú: del estudio del otro a la construcción de un nosotros diverso*. *43,* 299–334.

Delgado, M. (1999). *El animal público: Hacia una antropología de los espacios urbanos*. Editorial Anagrama.

Delgado, M. (2007). *Sociedades movedizas: pasos hacia una antropología de las calles*. Editorial Anagrama.

Delgado, M. (2023). La invención del espacio público como espacio moral. *Quaderns de l'Institut Català d'Antropologia*, *39*(1), 27–39. https://doi.org/10.56247/qua.409

Diario Jornada. (2023). *Caos del transporte es una tarea pendiente*. https://jornada.com.pe/caos-del-transporte-es-una-tarea-pendiente/

Elías, N. (1998). *La civilización de los padres y otros ensayos*. Norma.

Geertz, C. (2003). *La interpretación de las culturas*. Gedisa.

Giddens, A. (2009). *Sociología*. Alianza Editorial.

Goffman, E. (1963). *Estigma. La identidad deteriorada*. Amorrortu.

Goffman, E. (1997). *La presentación de la persona en la vida cotidiana*. Amorrortu.

Guber, R. (2004). El trabajo de campo como instancia reflexiva del conocimiento. In *El salvaje metropolitano Reconstrucción del conocimiento social en el trabajo de campo*. Paidós.

Guber, Rosana. (2001). *La etnografía Método, campo y reflexividad*. Grupo Editorial Norma.

Hualverde, E. (2023). *El transporte público y privado en Ayacucho*. Colegio de Antropólogos de Ayacucho. https://shorturl.at/SG3Ja

Huber, L. (2002). *Consumo, cultura e identidad en el mundo globalizado*. Instituto de Estudios Peruanos.

Lefebvre, H. (1972). *La vida cotidiana en el mundo moderno*. Alianza Editorial.

Lewis, Ó. (1961). *Antropología de la pobreza: Cinco familias*. Fondo de Cultura Económica.

Ley Orgánicas de La Municipalidad. Ley N° 27927 (2003).

Luhmann, N. (2006). *La sociedad de la sociedad*. Universidad Iberoamericana.

Martínez, N. (2024). *Sucedió en el Perú: El transporte público en el Perú (11/05/2024) | TVPerú - YouTube* [Broadcast]. https://www.youtube.com/watch?v=fWRQ6w-Rem8

Ministerio de Transportes y Comunicaciones. (2020). *Aprueban Texto Único Ordenado del Reglamento Nacional de Tránsito-Código de Tránsito-DECRETO SUPREMO Nº 016-2009-MTC EL PRESIDENTE DE LA REPÚBLICA*.

Ministerio de Transportes y comunicaciones. (2024). *Clasificación de las licencias de conducir*.

Ordenanza Municipal N° 21 - 2020-MPH/A (2020).

Park, R. (1999). *La ciudad y otros ensayos de ecología urbana*. Ediciones del Serbal.

Restrepo, E. (2018). *Etnografía alcances, técnicas y éticas*. Universidad Nacional Mayor de San Marcos.

Uribe, E. (2022a). *Antropología del volante: La dinámica social entre conductores de transporte público de la Zona Metropolitana de Toluca; ¿Qué hay más allá del volante?, estudio de dos casos* [Tesis conducente para obtención de título profesional en Antropología Social]. Universidad Autónomo del Estado de México.

Uribe, E. (2022b). *Antropología del volante: La dinámica social entre conductores de transporte público de la Zona Metropolitana de Toluca; ¿Qué hay más allá del volante?, estudio de dos casos* [Tesis de Licenciatura, Universidad Autónoma del estado de México]. https://acortar.link/C3uo4a

Villanueva, A. (2020). La ruta del día a día: cotidianidad laboral en una empresa de transporte público urbano en el Perú neoliberal. *Anthropía*, *17*, 31–45.

Wirth, L. (1988). Urbanismo como modo de vida. In *Antología de sociología urbana* (pp. 162–182). Universidad Nacional Autónoma de México.

Wolf, M. (2000). *Sociologías de la vida cotidiana*. Grupo Anaya.

Wright, P. (2007). Antropología y comportamiento vial. *La Nación*. https://www.lanacion.com.ar/opinion/antropologia-y-comportamiento-vial-nid874240/

Wright, P., Moreira, V., & Soich, D. (2019). Antropología vial: símbolos y prácticas en las calles de Buenos Aires. In L. Katzer & H. Chiavazza (Eds.), *Perspectivas etnográficas contemporáneas en Argentina* (pp. 173–228). Facultad de Filosofía y Letras de la Universidad Nacional de Cuyo.

Zamora, I. (2005). La importancia de la vida cotidiana en los estudios antropológicos. *Líder: Revista Labor Interdisciplinaria de Desarrollo Regional*, *14*, 123–143.

ANEXOS

Imágenes que muestran algunas actividades realizadas durante el trabajo de campo, en las que se aplicó la observación participante







Ficha de encuesta sobre perfil sociocultural aplicada a socios, conductores y cobradores de la Empresa de Transportes e Inversiones "Virgen del Carmen S.R.L." Ruta 3

(3)

PERFIL DE SOCIOS DE MICROS DE AYACUCHO

1. Nombre (Opc.) Jorge Yupari Chavez	**2.Edad:** 42	**3. Sexo**: (1) Varón (2) mujer	
4.Lugar de nacimiento: Ayacucho 5. Lugar de procedencia: Ayacucho	**6.Idioma** materno: Castellano 7.Idioma cotidiano: Castellano	**8.Estado civil:** (6) Soltero (2) Conviviente (8) Casado (9) Separado (10) divorciado	**9. Religión:** (1) Católico prac. (2) Cat. No.Prac. (3 Evangélico (3) Otras creencias (4) Ateo

10. Grado de instrucción

(1) Primaria
(2) Secundaria
(3) Superior universitario
(4) Técnico
(5) Otro.....

11. Nombre de la empresa: Virgen de Carmen.

12. Experiencia de trabajo en transporte púbico (en años)..... 35 años

13. Exp. de trabajo en la emp. (en años)..... 35 años

14. Relación con la empresa

(1) Soy socio. No trabajo, solo alquilo
(2) Soy socio y trabajo a la vez
(3) Otro:.....

15. ¿Los socios formal (está en planilla, tiene beneficios sociales, tiene seguro médico)?
(1) SI (2) NO

16. Le da orgullo ser empresario de micro?
(1) Si (2) No

17. Le da orgullo ser socio de micro?
(1) Si (2) No

18. ¿Le hubiera gustado tener otra profesión?
(1) Si (2) No

19. ¿Qué es lo que no le gusta del sistema de transporte?
(Marcar todas las respuestas en orden de importancia?

4 El pago bajo
2 No tener seguro médico, beneficios sociales ni vacaciones
7 La mala organización del sistema de transporte
1 La competencia
3 La ciudad y calles angostas
6 El control de la policía
5 Las papeletas y multas
Otro:.....

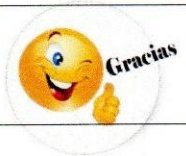
20. ¿Se capacita permanentemente como socios?
(1) SI (2) No

21. ¿A cuántas capacitaciones ha asistido como socio de micro?.....

22. ¿Qué instituciones les capacita?
(¿anotar con número en orden de importancia?
La PNP
La municipalidad
El ministerio de transportes
Institucione particulares
Mi propia empresa
Otro:.....

23. ¿Cree que las capacitaciones le sirven mucho?
(1) SI
(2) No

GRACIAS



②

PERFIL DE CONDUCTORES DE MICROS DE AYACUCHO

1. Nombre (Opc.) Misael Julca Nuñez

2.Edad: 33

3. Sexo: (X) Varón (2) mujer

4.Lugar de nacimiento: Ayacucho

5. Lugar de procedencia: Ayacucho Chuschi

6.Idioma materno: Castellano Quechua

7.Idioma cotidiano: Quechua.

8.Estado civil:
(1) Soltero
(X) Conviviente
(3) Casado
(4) Separado
(5) divorciado

9. Religión:
(X) Católico prac.
(2) Cat. No.Prac.
(3 Evangélico
(3) Otras creencias
(4) Ateo

10. Grado de instrucción
(1) Primaria
(2) Secundaria
(X) Superior universitario Trunca.
(4) Técnico
(5) Otro.....

11. Nombre de la empresa: Virgen del Carmen.

12. Promedio ¿Cuántas horas trabajas al día? 15

13. Experiencia como conductor (en años) 15

14. Experiencia de trabajo en transporte púbico (en años) 10

15. Exp. de trabajo en la emp. (en años) 5.

16. Categ. Licen. A3c

17. Relación con la empresa
(1) No soy socio, pero si mi conyugue u otro familiar
(2) Soy socio y trabajador a la vez
(X) Sólo soy trabajador de la empresa
(6) Otro:.....

19. Le da orgullo ser conductor? (X) Si (2) No

20. Le da orgullo ser conductor de micro? (X) Si (2) No

18. ¿Es trabajador formal (está en planilla, tiene beneficios sociales, tiene seguro médico)? (1) SI (X) NO

21. ¿Le hubiera gustado tener otra profesión? (X) Si (2) No

22. ¿Qué es lo que no le gusta de su trabajo? (Marcar todas las respuestas en orden de importancia?)
4 El bajo sueldo
3 No tener seguro médico, beneficios sociales ni vacaciones
2 La mala organización del sistema de transporte
5 La competencia
7 La ciudad y calles angostas
1 X El control de la policía / solo las rutas
6 Las papeletas y multas
Otro: trafico y estres hulla.

23. ¿Se capacita permanentemente como conductor? (X) SI (2) No

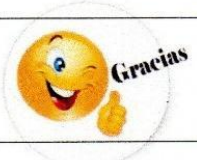
24. ¿A cuántas capacitaciones ha asistido como conductor de micro? 1

25. ¿Qué instituciones les capacita? (¿anotar con número en orden de importancia?
La PNP
X La municipalidad
El ministerio de transportes
Institucione particulares
Mi propia empresa
Otro:.....

26. ¿Cree que las capacitaciones le sirven mucho?
(X) SI
(2) No

27. ¿Cuál es su récord de papeletas? 2.

GRACIAS



ACTA DE SUSTENTACIÓN DE TESIS

En la ciudad de Ayacucho, siendo las dieciséis horas con cincuenta y cuatros minutos (16: 54), el día viernes 30 de octubre de 2026, se reúnen en la sala de sesiones de Consejo de Facultad los miembros del jurado de evaluación de tesis, bajo la dirección del Dr. Oscar Juan Roque Siguas (presidente) y los docentes: Mtro. Manuel Uldarico Mayorga Sánchez (Miembro), Mtro. Felipe Romaní Allpacca (Miembro), Mtra. Ángela Pilar Béjar Romero (Miembro), Mtro. Mariano Aronés Palomino (Asesor) y el secretario docente Mg. Juan Teófilo Cáceres Curo, encargados de la recepción, calificación y sustentación de la tesis presentado por el Bachiller, **ARMANDO SULCA VILLANUEVA**, titulado: **"UNA MIRADA ANTROPOLÓGICA DEL SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO URBANO DE AYACUCHO, 2024-2025"**; mediante el cual aspira optar el título profesional de Licenciado en Antropología Social. Verificado el quórum reglamentario el presidente del jurado solicita al secretario docente dar la lectura a la RESOLUCIÓN DECANAL No 216-2025-UNSCH-F CS/D, de acuerdo al Reglamento de Grados académicos y Títulos profesionales del Plan de Estudios Revisado de 2004 de la Escuela Profesional de Antropología Social. Culminada la lectura el presidente de la comisión autoriza al bachiller, iniciar la sustentación en un tiempo de 40 minutos siendo las dieciséis horas con cincuenta y seis minutos (16: 56).

A las diecisiete horas con treinta minutos (17: 30) el bachiller concluye con la exposición de su tesis y se inició la ronda de preguntas de parte de los jurados, en el orden siguiente: Mtro. Felipe Romaní Allpacca, Mtra. Ángela Pilar Béjar Romero, Mtro. Manuel Uldarico Mayorga Sánchez, Mtro. Mariano Aronés Palomino en condición de asesor, realiza algunas aclaraciones de puntos no esclarecidos por las tesistas.
El secretario docente Mg. Juan Teófilo Cáceres Curo consolida la hoja de calificación de acuerdo al siguiente detalle:

Nombre del jurado evaluador	Contenido de la tesis	Exposición y claridad	Respuestas a las preguntas	Promedio
Mtro. Manuel Uldarico Mayorga Sánchez	14	15	15	15
Mtro. Felipe Romaní Allpacca	16	14	13	14
Mtra. Ángela Pilar Béjar Romero	15	14	14	14

El promedio final es de 14 (catorce).
Finalmente, el presidente del jurado informa al sustentante el resultado de la calificación y hace llegar las felicitaciones que corresponde.
El acto académico concluye a las dieciocho horas con veinte minutos (18: 20) y firma en señal de conformidad el presidente y el secretario docente.

UNIVERSIDAD NACIONAL DE SAN CRISTÓBAL DE HUAMANGA
FACULTAD DE CIENCIAS SOCIALES
Dr. Oscar J. Roque Siguas
DECANO

FACULTAD DE CIENCIAS SOCIALES
UNSCH
Juan T. Cáceres Curo
DNI. 41978208
SECRETARIO DOCENTE

CONSTANCIA DE ORIGINALIDAD

N° 006-EPAS/FCS/UNSCH

1. **Nombres y Apellidos de los investigadores:**

1. 1. ARMANDO SULCA VILLANUEVA – CÓDIGO: 10137698 DNI: 70931337

2. Escuela Profesional: ANTROPOLOGÍA SOCIAL

3. Facultad: CIENCIAS SOCIALES

4. Tipo de trabajo Académico Evaluado: TESIS DE PREGRADO

5. Título del Trabajo Académico: "Una mirada antropológica del servicio de transporte público urbano de Ayacucho, 2024-2025"

6. Software de Similitud: TURNITIN

7. Fecha de Recepción: 06 de noviembre del 2026

8. Fecha de Evaluación: 18 de noviembre del 2026

9. Porcentaje de similitudes: 4%

10. Evaluación de Originalidad:

Porcentaje de Similitud	Resultado
*4%	** APROBADO

**Consignar el porcentaje de similitud*

***Consignar APROBADO si se encuentra dentro del rango de porcentaje establecido o DESAPROBADO si excede el porcentaje permisible de similitud.*

Ayacucho 18 de noviembre de 2026

Mg. Pocho Jesús Marcelo Mucha
Docente-Instructor-EPAS
D. A. de Ciencias Histórico-Sociales

"UNA MIRADA ANTROPOLÓGICA DEL SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO URBANO DE AYACUCHO, 2024-2025"

por ARMANDO SULCA VILLANUEVA

Fecha de entrega: 18-nov-2026 04:22p. m. (UTC-0500)
Identificador de la entrega: 3093657394
Nombre del archivo: TESIS_ARMANDO.pdf (4.88M)
Total de palabras: 51853
Total de caracteres: 288351

"UNA MIRADA ANTROPOLÓGICA DEL SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO URBANO DE AYACUCHO, 2024-2025"

INFORME DE ORIGINALIDAD

4%	4%	3%	1%
INDICE DE SIMILITUD	FUENTES DE INTERNET	PUBLICACIONES	TRABAJOS DEL ESTUDIANTE

FUENTES PRIMARIAS

1	Submitted to Universidad Nacional de San Cristóbal de Huamanga Trabajo del estudiante	<1%
2	www.sutran.gob.pe Fuente de Internet	<1%
3	repo.munihuamanga.gob.pe Fuente de Internet	<1%
4	Valdez Molina, Elsa Paola|Saca Aquino, Ishair|Guevara Garcia, Jhon Franco|Aybar Galdos, Josue Alcibiades. "Calidad en el servicio al cliente en el transporte publico urbano en la provincia del Cusco.", Pontificia Universidad Catolica del Peru - CENTRUM Catolica (Peru), 2020 Publicación	<1%
5	hdl.handle.net Fuente de Internet	<1%
6	ri.uaemex.mx Fuente de Internet	<1%
7	dspace.espoch.edu.ec Fuente de Internet	<1%
8	qdoc.tips Fuente de Internet	<1%
9	docplayer.es Fuente de Internet	<1%
10	repositorioacademico.upc.edu.pe Fuente de Internet	<1%
11	ayacucho-cpap.org.pe Fuente de Internet	<1%
12	renati.sunedu.gob.pe Fuente de Internet	<1%
13	"Estudios regionales: análisis y propuestas de desarrollo económico y social", Universidad del Pacifico, 2021 Publicación	<1%

14	efs.efeservicios.com Fuente de Internet	<1 %
15	pdfslide.net Fuente de Internet	<1 %
16	mafiadoc.com Fuente de Internet	<1 %
17	Corrales Ramos, Marco Antonio. "Análisis del mercado de transporte de pasajeros caso: Lampa Juliaca", Universidad Nacional del Altiplano de Puno (Peru) Publicación	<1 %
18	jornada.com.pe Fuente de Internet	<1 %
19	es.slideshare.net Fuente de Internet	<1 %
20	repositorio.ual.es Fuente de Internet	<1 %
21	cdn.www.gob.pe Fuente de Internet	<1 %
22	Submitted to Universidad Autonoma de Chile Trabajo del estudiante	<1 %
23	Submitted to Universidad de Costa Rica Trabajo del estudiante	<1 %
24	alicia.concytec.gob.pe Fuente de Internet	<1 %

Excluir citas	Activo	Excluir coincidencias	< 30 words
Excluir bibliografía	Activo		