

UN ETNÓLOGO EN EL AUTOBÚS. UN RECORRIDO DESDE XELA HASTA SAN MARCOS, GUATEMALA

Ernesto E. Alvarez*

Summary: *Anyone who uses public transport, in any town on the planet, not only enters a cosmopolitan, diverse world. Where the various relationships occur: inter-ethnic, economic, power, analysis of the political reality of the country, etc. In short, the entire life of the people contained and shared in a space that, in this case, is the bus journey. This is a delight, a great source of information, for conducting ethnographic research. The smells, the flavors, the people, the landscape, the spontaneous dialogues; all this, enriched, from the daily life of the people who travel to various points, where the van, the bus, which runs through the territory; leaving a trail of smoke and many stories of lives interspersed with the idiosyncrasy of cultural diversity.*

Keywords: *Inter-ethnic relations, territoriality, capital flow, social stratification, power relations.*

Introducción:

La interacción de los sujetos mientras viaja queda patente al realizar el recorrido de poco más de unos 74 Km, en una hora y media en vehículo particular, pero en autobús, la duración depende de cuán cargado de pasajeros viajen los usuarios en autobús. No obstante, según sea el nombre de la empresa dueña del vehículo, así será más pronto el viaje, por ejemplo, las unidades de la Empresa Sinaloa pueden llegar a realizar el trayecto en 45 minutos con una velocidad de 100 km/h, en la mayoría de todo el recorrido y en algunos momentos con situaciones trágicas de pérdidas humanas y materiales. Entre los viajeros frecuentes, la identifican como la “sinaloca”, la Empresa de Transportes Sinaloa. Otras pueden realizar el recorrido en hora y media sin acelerar mucho el tiempo.

Viajar en autobús es toda una aventura, cuando

no una auténtica proeza. Imágenes nostálgicas y bucólicas que, en otra época, “los pilotos de aquel entonces eran disciplinados, higiénicos y portaban uniforme que los identificaba como responsables de la unidad de transporte. Esa imagen podría ser difícil de asociar con los conductores modernos, quienes en ocasiones no solo carecen de normas higiénicas, sino que insultan a los usuarios” (Cuevas, 2021); es difícil constatar en la actualidad. En este artículo se pretende interpretar, desde la observación participante y el análisis, la propia experiencia etnográfica. las relaciones interétnicas entre los sujetos que comparten no solo un espacio, el autobús, sino también afecto, fatigas, alimentos, olores, paisajes, musicología, sistemas de creencias y actividades espirituales; flujo de capital e historias de vidas.

*Universidad San Carlos de Guatemala, Centro Universitario de San Marcos, Escuela de Ciencia Política, y Universidad Rafael Landívar, Campus de Quetzaltenango. E-mail: hipona430@gmail.com. ORCID: <https://orcid.org/0000-0003-1773-8469>

Contrato no firmado, sí establecido, aunque ignorado

Cada persona, al subir al autobús, ya sabe hacia a dónde se dirige porque en la Terminal de Autobuses de la ciudad de Quetzaltenango cada línea tiene su propia ubicación, que no necesariamente ha sido asignada por la Municipalidad pero que al frente de la camioneta tiene escrito con letras grandes el lugar de destino. Aunque hay unidades que ya tienen letreros de neón que anuncian los lugares por donde pasará. Además, no solo el ayudante invita a los pasajeros a abordar las unidades también hay foráneos que, por ganarse unas monedas ofrecidas por piloto del autobús, conducen a las personas hasta las escalinatas. La mayoría de los pasajeros conocen el precio del pasaje, pero hay quienes provienen de otros departamentos, incluso de otros países, e ignoran cuánto deben pagar por trasladarse.

El contrato jurídico de pagar, por los servicios recibidos y reclamar su factura, la gente no lo sabe o, al menos, lo ignora. Y quizás ni el mismo piloto, y menos el ayudante, tienen muy claro esta situación jurídica.

Cuando el pasajero paga su pasaje con un billete de alta denominación el cobrador le entrega una pestaña arrancada del taco, un boleto, y escribe a mano la diferencia para cuando tenga el cambio devolvérselo. El pasajero se fía de la promesa que le ha hecho el cobrador, aunque siempre le observa para recordarle la situación pendiente.

Cada sujeto viaja según su propia intencionalidad. Viajar por negocios, por compromisos familiares; quizás no tanto por placer, así lo observamos, por la motivación de la gente mientras sube al autobús.

De autobuses escolares a colectivos de transporte interurbanos. La mayoría de las unidades



Autobuses de la ciudad de Quetzaltenango

Fuente: <https://www.youtube.com/watch?v=h5GwbyY1MbU>

de transporte interurbano, aunque también los de servicio colectivo hacia las comunidades de áreas rurales de los Departamentos, son autobuses que no cumplen los requerimientos de las Leyes en países como Estados Unidos de Norteamérica y de Canadá. Aparatos que funcionaron como buses escolares y que han terminado su vida útil, 10 años de uso o unos 240 mil Km., de recorrido. Hay talleres mecánicos que alargan el chasis y reducen los espacios de los sillones para los pasajeros, de tal manera que, si originalmente, el autobús estaba diseñado para una capacidad de 25 pasajeros, un sillón para dos escolares, acá en Guatemala y, según se tiene información en varios países centroamericanos también se hace, se lo modifica para que tenga una capacidad de tres pasajeros adultos, completando hasta 60 pasajeros sentados; además de quienes viajan de pie en dos filas por el pasillo. Según Andrés Rodríguez, en su artículo publicado por el Diario El País (Rodríguez, 2017), el costo de dicha modificación puede llegar a alcanzar los Q/. 200 mil quetzales, unos \$1,500, mil quinientos dólares.

Una confesión: ¿hacia dónde se dirige usted?

Cuando el ayudante del piloto empieza a cobrar el pasaje siempre pregunta hacia dónde se dirige pues cada cierta distancia cada destino tiene su precio, que ha sido determinado por la Oficina de Transporte de la Municipalidad. Es necesario destacar que, si bien el viajero sabe hacia dónde dirige, sin embargo, los demás que comparten su espacio, a no ser que vaya acompañado, lo ignoran. Y es allí en donde

empieza la interacción con el otro. Es allí en donde según su apariencia física, su manera de expresarse es ya un modo que inspirar entrar en contacto. Es muy común que, entre quienes tienen el idioma *Mam I* como lengua materna como lengua materna, busquen la comunicación y procuren sentarse en el mismo sillón. De este modo naturaleza y cultura quedan unidas e invisibles. Así, por tanto, queda evidenciado que, en “una sociedad multicultural socializa a los individuos no sólo en la cultura dominante (nacional), sino también en una cultura étnica” (Kottak, 2011. 14a. edic., pág. 159).

Pero la confesión no es sólo con el ayudante del piloto, también lo es con sus próximos, cuando interactúan entre ellos. Es un intercambio de identidades, de historias de vidas, de proyectos, incluso, de situaciones vividas, una mezcla de tragedias con victorias. Transportarse en autobús tanto para ladinos como para indígenas, viene siendo desde mucho tiempo atrás (Noval, Resumen Etnográfico de Guatemala, 1967). Información personal o colectiva al alcance de toda la audiencia: “*Voy para San Marcos para comprar un mi terrenito*”, compartía uno de los viajeros a quien iba a su lado. “*Aló, aló, sí, ya en un momentito, creo que en unos 20 minutos estoy allá. Nooo, como le dije, en unos 20 minutitos llego...*” (Otro usuario hablando por su teléfono celular en su lengua materna). Para Michel Foucault, en su libro “Obrar mal, decir la verdad” (Castro, 2018), al hablar de la *confesión*, dice: “es un acto verbal mediante el cual el sujeto afirma algo acerca de lo que es, se vincula con esta verdad, se sitúa en una relación de independencia respecto de otro y, a la vez, modifica la relación que tiene consigo mismo”. Esto patentiza la fluidez de la comunicación en

las relaciones interétnicas de los sujetos que comparten un espacio y, hasta la información. El “afirmar algo de lo que es”, en el sujeto, hace referencia a la revelación de su identidad. No obstante, ¿al confesarse habrá que mentir al estilo Kafkiano? ¿Acaso, se dirá solo lo que el sujeto quiere que se escuche en todo el espacio compartido del autobús? ¿Hasta qué grado el sujeto queda “sujetado” a los demás como parte de la compleja maquinaria de los “aparatos ideológicos del Estado” al estilo Althusseriano? O, como plantea Nietzsche, haciendo referencia a Heráclito, que el ser humano ¿es una ficción vacía? Posiblemente habría que interpretarlo desde el *habitus* o disposiciones con los miembros de su entorno, o lo que es lo mismo ‘acciones ejecutadas por el individuo prescritas culturalmente’ (Noval, 1972).

Hemos observado la presencia de personas de otros países que van de paso hacia el Norte. Migrantes hondureños, salvadoreños que muestran su documento de Identificación para pedir dinero. También ellos se confiesan. En estas confesiones hay en el fondo una historia de vida en la que ofrece pinceladas de la situación social, política y económica de su país de origen.

Viajar en camioneta, para cada usuario del transporte público, en todas las rutas que se dirigen a distintos puntos del país, es toda una aventura, cuando no una osadía. La movilidad, a través del tiempo, ha experimentado diversos avatares. El historiador guatemalteco Fernando Urquizú, dice: “las civilizaciones originarias de la región tenían que movilizar mercancías. Las ciudades estaban diseñadas para que fueran recorridas a pie o con animales de carga.” (Cuevas, 2021). Hoy la red de carreteras está

diseñada para comunicar los diversos pueblos de la geografía nacional. Según el Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda, la longitud de la red vial hasta el 2014 era de 16,860.680 kilómetros de carreteras Internacionales y Nacionales que interconectan las principales ciudades del país. El parque vehicular en el país hasta 2019 era de 3.7 millones de vehículos según los datos proporcionados por la Superintendencia de Administración Tributaria de Guatemala” (Varios, 2021). Evidentemente, la situación cambia junto con las necesidades que tiene la gente, pero en este mundo en el que la economía está “globo-colonizada” hay que reconocer que el flujo vehicular refleja el movimiento económico en el Sur Occidente de nuestro país.

Flujo de capital

Viajar por transporte público es tarea diaria de muchas personas. Podríamos identificar a las personas de nivel económico medio, y los refiero de esta manera porque tiene para pagar su pasaje, aunque el cobrador no le permitiría continuar el viaje a quien no alcanza a pagar. Evitar dejar subir a quien aparentemente no tiene dinero para saldar su pasaje.

La gente cuando viaja pone, muchas veces, en peligro sus vidas. Se hacen cómplices de los pilotos cuando va sobrecargado de gente y, por la carretera, hay retenes de la Policía Nacional Civil (PNC). No obstante, cada uno paga su pasaje sin descuento por su complicidad con el piloto. Quizá sea, por esa misma complicidad piloto-pasajeros, que agudiza más la estructura de corrupción que pone en peligro las muchas vidas que se transportan a diario y de múltiples

maneras sin el mayor interés por parte de los gobiernos, tanto Central como Local.

La camioneta transporta todo lo que quepa en la parrilla de su techo. Desde costales de verduras, pasando por paquetes de productos de plásticos como macetas, pelotas, toneles. Carretas de metal, herramientas y materiales de construcción. Hasta mezcladoras de concreto. Todo tiene un precio tasado acordado entre el piloto y el ayudante. Todo esto dependiendo de cómo esté la cantidad de pasajeros. Dentro de la camioneta, el ayudante hace que la gente forme dos filas de pasajeros que viajan de pie. Cada espacio extra se cobra, aunque a veces, las parrillas interiores laterales pegadas al techo del autobús son para guardar equipajes de manos, mochilas, bolsas con pocas cargas.

Hay personas que suben a vender meriendas, refrescos enlatados, embotellados, o en bolsas plásticas. Gran variedad de frutas como mangos, papayas, bananos, fresas. Pero también agregan pepino con limón y rebanadas de coco en bolsas plásticas con aderezos salados, picantes, jugos de limón. Se venden frutos secos empacados. Paquetes de dulces confitados a granel. Bocadillos en general, que aquí en Guatemala, se le llama *chucherías*. En caso de que vaya mucha gente, no hay problemas para hacer llegar el producto hasta la mitad del vehículo, quien vende, pide a las personas hacerlo llegar. La gente colabora con mucho agrado y, hasta se sienten, complacientes con quien compra el producto. Debido a que los animales exóticos gozan de protección, ya no suben vendedores a ofrecer periquitos, loro, águilas, serpientes, etc., porque está penalizada su comercialización en todo el país. En definitiva, un gran flujo de capital en el pequeño espacio que contiene

la camioneta.

También hay vendedores de otros productos y, es muy interesante, el discurso que manejan delante de sus clientes potenciales. Hay diferencias, por supuesto, de las personas que venden meriendas que no desarrollan un hilado discurso como aquellos. Sin embargo, veamos alguno y, analicemos su discurso:

“señores, les presento este producto (muestra a la audiencia la piel seca de una serpiente y un frasquito contenido una sustancia grisácea a la vista). *Hay gente que se queja de dolores en las articulaciones y no pueden dormir. Al amanecer tiene mal aliento* (hace un gesto de asco). *Tiene ojeras y sufre de reumatismo. Ha visitado muchos doctores, pero no han dado con sus males. Cree que le han hecho brujería. Este producto no lo va a encontrar en ninguna farmacia y, si lo tienen, lo venden muy caro. Me han ordenado venderlo a bajo precio en comparación con su efectividad.* (Camina por el pasillo del autobús, se abre paso entre los pasajeros, y va entregando un frasco sin etiqueta en donde se indique los componentes del producto y su fecha de caducidad; a cada pasajero, después lo pasará recogiendo a quienes no quedan convencidos de la efectividad del “milagroso” producto, no sin antes, advertirles de su mala elección). *Cada frasquito, en su precio normal, cuesta Q/.200.00* (Doscientos quetzales, unos \$ 25.00. veinticinco dólares), *pero hoy se lo ofrezco a Q/.15.00* (Quince quetzales, unos \$2.00 dólares)”

Hagamos el análisis del discurso. Para ello, recurriremos a Michel Foucault. El pensador francés usa la noción de *parresia*

para expresar la importancia de la confesión en el discurso. El vendedor hace referencia a alguien superior, puede ser su jefe; quien le ha encargado poner a disposición el producto a la gente, puede ser que no. Quizás, sea una estrategia mercadotécnica para despertar la confianza en el usuario. Por tanto, el vendedor usa la persuasión, no la *parresia*, que consiste en ‘decirlo todo’, como el filósofo. Porque, según Michel Foucault, el filósofo no tiene como tarea decirles a las personas cómo saber vivir, pero sí tiene como tarea su compromiso con su pensamiento, decir la verdad y confrontarlo con el pensamiento de los demás en la vida cotidiana, les guste o no a los demás su forma de pensar; a diferencia de los filósofos cínicos quienes se atreven a decir a los demás: “sé un hombre”. Le interesa convencer a la gente que compre el producto que promociona, no de la efectividad de lo que está vendiendo. Eso es muy distinto. No obstante, la gente interpreta que es una ganga comprar un producto eficaz a bajo precio. Por tanto, el vendedor saca ventaja de la nobleza del usuario quien no percibe el engaño y el inminente peligro para su salud. No se le puede acusar al vendedor de ‘publicidad engañosa’ porque puede recurrir al ardid que “no todas las personas tienen los mismos anticuerpos” y ya con eso queda saldada la presunción de inocencia en la estrategia de *marketing*. Pero ¿qué lleva a la gente a poner en peligro su salud por adquirir un producto que ni siquiera tiene una etiqueta de información nutricional o médica, solo por estar a bajo precio? ¿Qué lleva al vendedor engañar a la gente por el simple hecho de vender sin importar la suerte del consumidor?

También suben predicadores evangélicos.

Gritan muy fuerte, citan textos bíblicos preparados para su discurso ante el público. Hay que notar que, según hemos observado, hay textos definidos, es decir, textos bíblicos repetitivos en todos los predicadores que viajan en ciertos trayectos. Uno de los textos recurrente es Romanos, 1, 18-32. Es oportuno decir que los predicadores itinerantes no conocen los elementos básicos de los Estudios Bíblicos, sino que se sienten autorizados predicar no por una autoridad humana, sino por el Espíritu Santo. No obstante, en ciertos momentos, hemos observado que hay otros ‘cristianos’ que cuestionan a estos predicadores porque pertenecen a otra de las agrupaciones religiosas.

La Hermenéutica, se identifica como la ciencia de la interpretación. Se compone de dos facetas, la exégesis, que es la búsqueda de la mejor interpretación posible de un texto. Otra es la hermenéutica que es la actualización del mensaje que se ha encontrado en el texto, es también la manera de cómo encontrar el verdadero significado analizado en su contexto. Si no tomamos en cuenta todos estos aspectos fácilmente caemos en un anacronismo, es decir, juzgar un hecho pasado con categorías actuales. Digamos, por ejemplo, “que San Pablo debió haber usado una computadora para escribir sus cartas”. Claramente es un craso error.

La variedad en la interacción y la estratificación social se observa también cuando migrantes centroamericanos suben a pedir dinero para continuar su viaje hacia países del Norte. Algunas personas muestran su Documento Personal de Identidad para confirmar su procedencia. Otros, acompañados de infantes describen las vicisitudes que han tenido que pasar para llegar hasta aquí. Analizaremos un discurso de estos

migrantes:

“Buenos días, hermanos guatemaltecos. Disculpen que los interrumpa en su viaje. Soy Gonzalo Ramírez, de Honduras (Muestra su Documento de Identidad). Hace 15 días me regresaron de México porque fui engañado por un coyote que me sacó de mi país prometiéndome que me pasaría a los Estados Unidos. Al cruzar el desierto, nos dejó abandonados, a mí, y a otros que íbamos esperanzados en buscar mejores condiciones de vida para nuestras familias. Nos engañó. La Migra nos agarró y nos metió a la cárcel. Allí nos cobraban la denominada ‘talacha’ (es un cobro que los presidiarios deben pagar a las mafias que llevan el control en muchas cárceles en complicidad con policías) y como no podíamos pagarla teníamos que hacer limpieza y, si lo hacíamos mal, nos golpeaban. (Al decir esto varios pasajeros muestran su aquiescencia y, rumorean, que aquí en las cárceles sucede lo mismo), Estuve preso seis meses y después me sacaron. Yo ya desistí de seguir hasta Estados Unidos y me regreso a mi país. Por eso, les pido una ayudita, lo que puedan darme, porque no he comido (desde hace) en tres días. Algunas personas nos han colaborado con pachones de agua. Comida, que, por cierto, los tamalitos son bien ricos y los pachitos.”.

Notemos que la persona se *confiesa*, dice su nombre y, para confirmarlo, muestra su Documento de Identidad de su país. Hace una pequeña referencia al Sistema Penitenciario Mexicano corrupto. Comparte su decepción de haber puesto su confianza en el “coyote”² traficante de personas. Al parecer iban varias

personas con esa misma intención de llegar a los Estados Unidos de Norteamérica. Pero viajan de manera ilegal, por lo que tienen problemas con el Departamento de Migración del país norteamericano. Nos llama mucho la atención ¿por qué la persona nos cuenta a los pasajeros su historia? ¿Por qué le debe interesar la vida de una persona que, apenas conoce? ¿Será solo con la única intención de recibir dinero para continuar su viaje? ¿Querrá desenmascarar el Sistema Penitenciario Mexicano corrupto por medio de su confesión? ¿Qué podrá interesarles a los pasajeros la realidad de los migrantes centroamericanos?

Capital Social. Hemos visto que, entre los pasajeros, hay relaciones de intercambio. Y éstas, según Bourdieu, quien acuñó este concepto, entendido como: “Aquel que está constituido por la totalidad de los recursos potenciales o actuales asociados a la posesión de una red duradera de relaciones más o menos institucionalizadas de conocimiento y de reconocimiento mutuos (...). En la práctica, las relaciones de capital social sólo pueden existir sobre la base de relaciones de intercambio materiales y/o simbólicas, y contribuyendo además a su mantenimiento. Pueden asimismo ser institucionalizadas y garantizadas socialmente, ya sea mediante la adopción de un nombre común, que indique la pertenencia a una familia, una clase, un clan, o incluso a un colegio, un partido, etc., ya mediante un nutrido elenco de actos de institucionalización que caracterizan a quienes los soportan al mismo tiempo que informan sobre la existencia de una conexión de capital social” (Bourdieu, 2001)

De este modo, podemos identificar las relaciones de intercambio entre los pasajeros que

vian desde la ciudad de Quetzaltenango hacia el Departamento de San Marcos. Intercambian información laboral, familiar, incluso espiritual. Dialogan en su lengua materna. Coincidien en declaración de intenciones.

Relaciones de poder y resistencia

Cuando el pasajero sube al autobús concede al conductor su voluntad. El viajero se confía de las disposiciones del piloto mientras vaya dentro de la unidad. Hay confluencia del ejercicio de poder, pero también hay resistencia. Presentar un billete de alta denominación puede hacer ver que la persona tiene un nivel económico estable, aunque se pueda descubrir que, quizá sea lo único que lleva. Todo pasajero, al subir a la unidad, mira en torno a las filas de sillones y ubica el posible lugar a escoger. Es decir, elegir y rechazar. Elegir el lugar, viajar cerca de quién, o quiénes, tiene la posibilidad de sentarse, así como rechazarlo. Esto ¿será una manera de discriminación social? ¿los otros son una amenaza a mi identidad o a mi elección? La comunicación fluida abrirá los canales de interacción y hará que el viaje se convierta en un fortalecimiento de la identidad; placentero. Igualmente sucede como cuando el ayudante del piloto busca, entre la aglomerada multitud despistada en los alrededores de la fila de autobuses y, en un ambiente ruidoso, al potencial pasajero que no encontraba el autobús de la ruta hacia el lugar de su destino, pero no sin antes el ayudante lo ha llevado halado hasta la escalinata de la puerta del autobús.

Estratificación social

Cuando se viaja en autobús pareciera que no es evidente la estratificación social, si por ello interpretamos como aquello que “refleja las variaciones de nivel, de posición, de aspiraciones, etc., que se presentan en el interior de una clase social” (Bartra, 1973), que, en este caso, es la unidad. En esta confluencia de identidades culturales se constata, como lo explicaría Stavenhagen, “estructuras semejantes, reacciones análogas de las poblaciones frente a nuevos estímulos, organizaciones que varían tal vez en la forma, pero no en sus funciones y sus dinamismos sociales” (Stavenhagen, 1982, p. 79).

La estratificación social se observa también en el vestuario. Es interesante destacar que las mujeres que utilizan este tipo de transporte público son pocas en números en comparación con los varones y, dentro de éstos, la mayoría son jóvenes que viajan por motivos laborales. Ahora bien, las mujeres que suben a los autobuses no siempre visten su traje de costumbre. Aunque se ha observado que las niñas sí llevan puesto su traje regional. No obstante, vestir su traje de *costumbre* no debe interpretarse como una herencia biológica, sino social. Por eso, como sostiene Noval: “Los modos de vida de los pueblos también se incluyen dentro de la confusión que se hace del concepto de raza. Los trajes comunales, regionales y nacionales forman parte del modo de vida de los pueblos y están ligados a su historia, no a su raza” (Noval, 1972).

Vale, por tanto, decir que, una persona no es más importante por el traje que lleva que por su dignidad; aun cuando, en la práctica cotidiana, se valore a la persona por cómo va vestida.

Cabe destacar que, la mayor parte de la población viajera, lo hace por motivos de trabajo en labores agrícolas, lo cual, como escribe Mario Roberto Morales: “De la población económicamente activa, la que se dedica a la subsistencia agrícola es el 27 por ciento, y el llamado sector informal (o de oficios ocasionales diversos) absorbe al 38 por ciento, lo cual nos da un predominio del trabajo poco productivo por encima del productivo, sobre todo si vemos que el trabajo agrícola moderno (es decir, el de las empresas agrícolas que poseen el 65 por ciento de la tierra cultivable solo implica al 12 por ciento de la población económicamente activa” (Morales, 2018).

Entre la multitud de pasajeros hay mujeres que viajan con sus hijos a la espalda y deben acomodarse en el espacio pequeño, para evitar pagar doble pasaje; después de haberse abierto camino por entre la maraña de usuarios que viajan agarrados de los tubos pasamanos atornillados al techo del autobús. Unido a la mezcla de olores por la comida que se ingiere, el sudor de los viajeros, los diversos productos que se ofrecen como frutas, medicinas, helados, hierbas aromáticas, y un largo etc.

Mecanismo de poder disciplinario. Todos los sujetos se controlan unos a otros. Analicemos esta situación desde un texto de Michel Foucault, que, aunque el pensador francés lo relaciona con la peste, escribe: “Este espacio cerrado, recortado, vigilado, en todos sus puntos, en el que los individuos están insertos en el lugar fijo, en el que los menores movimientos se hallan controlados, en el que todos los acontecimientos están registrados, en el que un trabajo ininterrumpido de escritura une el centro y la periferia, en el que el poder se ejerce por entero,

de acuerdo con una figura jerárquica continua, en el que cada individuo está constantemente localizado, examinado y distribuido entre los vivos, los enfermos y los muertos –todo esto constituye un modelo compacto del dispositivo disciplinario” (Foucault, 1975).

Todas las personas se vigilan y se sienten vigiladas. El piloto controla a la gente desde su espejo retrovisor interior, así como con los espejos de a lados de su autobús. En algunas unidades hemos leído el anuncio: “Nos reservados el derecho de admisión”. Con este aviso, desde ya se advierte, quiénes pueden entrar aun cuando puedan pagar su pasaje. No obstante, en cierta ocasión, una pareja, compadre le llamaba uno al otro, pagaron cincuenta quetzales al piloto del microbús para que siguiera la camioneta que les aventajaba por 10 minutos. La situación fue así. Habían realizado la venta de unas legumbres en la Terminal de Autobuses de la ciudad de Quetzaltenango por un total de Q/.15 mil quetzales (unos \$ 2.500 dólares). Como el vehículo esperaba más pasajeros tardó; la pareja se fue a uno de los muchos bares ubicados en los alrededores de dicha Terminal de Autobuses, dejando la mochila en unos de los lugares, apartando el puesto, en su interior. Mucho tiempo después se percatan de que la camioneta ya ha salido y, ni el ayudante ni el piloto, se enteraron de que los pasajeros se habían quedado. Al parecer, algún conocido de ellos les dio el aviso y emprendieron la búsqueda y alcance, pero no sin antes acordar con el piloto de una de las unidades que emprendía la salida en ese momento, darle seguimiento. Pudimos alcanzar a escuchar el acuerdo: “Te damos 50 pesos (se refiere a Cincuenta quetzales) si alcanzás a la Marquensis que va delante”. La

Marquensita es una empresa de Transporte interurbano que cubre la ruta desde la capital, pasa por la ciudad de Quetzaltenango; sigue rumbo hacia el Departamento de San Marcos. Entregaron ellos el billete con esa denominación, el piloto, sin contar con la aprobación de los demás pasajeros; emprendimos el furtivo y tenaz viaje por alcanzar el autobús. Poco a poco fue extendiéndose el rumor que, en la mochila que viajaba en una de las bancas del autobús que “perseguíamos”, iba el dinero envuelto en hojas de *maxán*, hojas que usa la gente para envolver uno de los platos típicos como son los tamales y otros productos de la gastronomía guatemalteca. Cuando al fin alcanzamos al vehículo, la pareja bajó tambaleándose, se dirigió hacia la unidad en donde habían dejado el producto de la venta, ya a la sazón, el ayudante quien los había identificado los animaba a apresurarse para abordar. Todos los viajeros nos quedamos, en el microbús, con la pregunta: ¿Qué otra suerte les espera, a esta pareja, que había abandonado por unos tragos lo que habrán sido muchos días de rudo trabajo? Diversas Instituciones de interés social destacan el aumento de consumo de bebidas alcohólicas, así como de las denominadas *drogas de diseño*. Será acaso, como afirma Walter Benjamin ¿Por qué no es exagerado decir que el motivo principal de la adicción es, en muchos casos este, aumentar la aptitud del adicto para luchar por sobrevivir?, o, ¿acaso aspiran mutuamente los malos elementos de su existencia, tienen un efecto catártico el uno sobre el otro? (Benjamin, 2021).

Paradas intermitentes

Cada Oficina de Transporte de las Municipalidades determina el lugar de ubicación de las paradas, letreros, espacios pintados en la carretera; sin embargo, cada piloto del transporte público, identificado como interurbano, realiza paradas continuas no autorizadas para subir pasajeros a lo largo de la carretera. Durante todo el recorrido hay señalización de paradas de autobuses, así como de prohibición advirtiendo que “no hay paradas de autobuses”. Debería haber mayor número de letreros, pero algunos han sido arrancados por vándalos o por choque vehicular. No obstante, los pilotos van subiendo a pasajeros a todo lo largo del trayecto aun cuando haya señal de prohibición de paradas de autobuses. Estas decisiones provocan inconformidades a los otros conductores que ven limitados los espacios en la carretera. Cabe destacar que cuando hay obstrucción de la carretera por el aumento del flujo vehicular o por accidentes, hay quienes, de entre los pasajeros, aprovechan para orinar a orillas de la carretera, otros las llantas de la camioneta con cierto pudor a evitar que lo sorprendan tanto el piloto como el ayudante de la unidad. Principalmente esta acción la cometan varones, no hemos visto que mujeres actúen de manera similar.

Ahora bien, al entrevistar a agentes de la Policía Municipal de Tránsito al respecto, ellos aducen que la culpa la tienen los pasajeros porque, “si hubiese la costumbre de subir en donde hay una señal de parada, los pilotos respetarían y evitarían todos los inconvenientes que conlleva subir pasajeros en lugares prohibidos”. Por otra parte, la Policía nacional Civil (PNC), no está autorizada, salvo una orden por parte de la Go-

bernación Departamental cuando existe el aviso de transporte de productos de contrabando o de dudosa procedencia, para realizar retenes vehiculares en diversos puntos de la carretera que va entre el Departamento de Quetzaltenango y San Marcos.

Migración interdepartamental

Se ha observado que las personas que usan el servicio de transporte denominado interurbano, en su mayoría son jóvenes que realizan trabajos en la ciudad de Quetzaltenango. Pero también jóvenes de los Departamentos de Sololá, Totonicapán y Quetzaltenango que viajan hacia San Marcos a trabajar con una Compañía Minera Transnacional.

Hay viajeros procedentes de la capital. Cada sujeto cancela su pasaje de todo el trayecto. Por eso, el ayudante, le da un trozo del talonario de boletos y le escribe a mano el lugar hacia donde se dirige. Ya queda controlado tanto por el piloto como por el ayudante.

Hemos observado cómo la mano de obra juvenil usa el transporte interurbano para trasladarse a su lugar de trabajo. La queja de algunos de ellos, se les ha oído decir, de la ausencia de trabajos, aunque haya estudiado hasta haber realizado el nivel secundario. Pero también, hay personas cuyas edades fluctúan entre los cincuenta y setenta años, que viajan por motivos laborales, puede ser para cosechar papas, café o cardamomo; sabiendo que los salarios ofrecidos están muy lejos de lo estipulado en las Leyes Laborales del país.

Código entre los pilotos

El claxon y otros códigos. Los pilotos de los autobuses se comunican mediante códigos conocidos por ellos. Así, por ejemplo, si hay retén policial, hacen parpadear las luces dos veces aun cuando sea de día. Si hay atascos por accidentes o si hay obstáculos en algún punto de la carretera, enciende las luces intermitentes o luces de sirenas. No obstante, cuando los pilotos se saludan entre ellos, tocan el claxon halando una cuerda que cae verticalmente cerca de su cara; sin soltar el volante, acercan la mano extendida frente al vidrio o saca la mano por la ventanilla lateral del conductor. Así “la distancia no es obstáculo para conectarse, pero conectarse no es obstáculo para mantenerse a distancia” (Bauman, 2013, p. 88).

Más que diseños estéticos, evita el panoptismo. Si bien los autobuses están diseñados según las creencias religiosas de sus dueños, como analizaremos más adelante, así como los colores, adornos vistosos con flecos plásticos de colores, luces exteriores de sirenas, luces de neón en el interior. No obstante, los vidrios de las ventanas están polarizadas, es decir, forradas con papel polarizado muy oscuro para evitar que agentes de la Policía Nacional Civil (PNC), y agentes de la Policía Municipal de Transito (PMT), para evitar que puedan ver el interior de la unidad. Acaso ¿No será esto una inversión del panóptico en donde en la lucha por el ejercicio del poder, en lugar de ser observado por estas Instituciones cuya función es vigilar y castigar, el que es observado ahora quiere observar? O ¿el piloto busca, con la complicidad del agente sea de la PNC, o PMT, evitar ser castigados? Porque, si los agentes no penalizan a los pilotos quienes, para evitar ser multados, sobornan al

agente; encontrarán el rechazo de la población. Por el contrario, si el piloto no es amonestado, éste, el piloto, considera que ha sido muy hábil para evadir a la justicia.

Uso de la tecnología, el teléfono celular

Hay quienes afirman que '*la tecnología no es buena o mala, sino que depende de la mano que empuña el dispositivo*'. Es muy frecuente encontrar, en paradas de autobuses específicas, personas que, por medio de códigos, como ya queda escrito más arriba, avisan a los pilotos por medio de telefonía celular, la posición y ubicación de cada unidad del servicio público, en este caso, del transporte interurbano. A cambio, reciben una paga, que se ha observado, consiste en un quetzal por sus servicios de mensajería. Incluso, estas perso-

nas, le advierten al piloto apresurarse si otra unidad que viaja la misma ruta está próxima; por contrario, puede que le indique que marche despacio porque ya han pasado unidades que les aventajan por algunos minutos. El manejo del tiempo es importante porque de esto depende la cantidad de pasajeros que puedan subir al autobús. Por tanto, "Los teléfonos celulares no crearon el enjambre, aunque indudablemente ayudan a que siga siendo lo que es: un enjambre. Ese enjambre esperaba ansiosamente la llegada de los Nokia y los Ericksson para servirse de ellos. Si no existiera el enjambre ¿Qué utilidad podrían tener?" (Bauman, 2013, p. 85). Si bien, como cuestionaba Marx en la VII Tesis contra Feuerbach, "que el individuo abstracto que él analiza pertenece, en realidad, a una determinada forma de sociedad". Aunque Marx tiene algo de razón, sin embargo, esto



Conductor de Autobus

Fuente: <https://www.blogdehumor.com/conductor-de-autobus-hablando-por-el-movil/>

pareciera una visión reduccionista, pues el ser humano concreto es un nudo de relaciones con los demás, consigo mismo, con el espacio en el que se mueve; incluso, con la territorialidad con la que interactúa, que puede ser el paisaje, las montañas, las aldeas, los espacios compartidos por los demás. Porque, el ser humano, aun cuando no hable es proyección de sí mismo, es una mística, que no tiene que ver necesariamente con una religión. Por eso, durante todo el trayecto, hemos observado que muchos de los pasajeros usan su teléfono celular. Se alcanza a escuchar que es por negocios, otras veces por ubicación o seguimiento de ruta para alguno de sus familiares. Otras, puede ser simplemente, por escuchar música grabada en su dispositivo. Algunos, han encontrado un espacio para dormir e inhibirse de lo que sucede a su alrededor. Es el actual “panóptico digital” en que, por medio del uso de las redes sociales, no solamente nos vigilan, sino también permitimos que nos controlen porque se publica, incluso, aquellas intimidades que dependen de la aceptación o rechazo, por medio de sus contactos, de sus comentarios. Pues bien, como sostiene Bauman: “estar conectado es más económico que estar relacionado, pero también bastante menos provechoso en la construcción de vínculos y su conservación” (Bauman, 2013, p. 89).

En definitiva, “las tres formas de comunicación (interpersonal, comunicación de masas y *auto-comunicación* de masas) coexisten, interactúan y, más que sustituirse, se complementan entre sí” (Castells, 2009).

Lo religioso viaja en autobús

Los autobuses modificados, como ya se ha descrito más arriba, se distinguen por la afición de sus dueños quienes cambian la pintura original de color amarillo de la carrocería por tonos verdes brillantes, con tonos de colores rojo y azul. Pero, lo más destacado, y que hemos observado en casi todas las unidades en las que hemos viajado, son los mensajes religiosos con los que sus dueños han nombrado a sus aparatos, por ejemplo: “Propiedad de Dios”, “Dios bendiga este bus y a sus pasajeros”, “En Dios confiamos”, “Aquí viajan los hijos de Dios”. Es común ver mensajes religiosos pegados a las paredes de los autobuses con citas bíblicas de traducción neo-pentecostal tales como: “El Señor guardará tu salida y tu entrada. Desde ahora y para siempre (Salmo 181, 8)”, “El Señor es mi Pastor, nada me faltará (Salmo 22)”. Además, el piloto de la unidad puede sintonizar radioemisoras que trasmiten a predicadores protestantes, manteniendo subido el volumen, sin discreción, durante todo el trayecto. ¿Acaso el empresario, el dueño del autobús, el piloto y su ayudante, estarán preocupados por la conversión de religiosa de sus pasajeros? ¿Será una nueva forma de “proselitismo religioso móvil”? Con todo esto, no hemos visto que predicadores católicos suban a predicar la Biblia, ni a repartir estampitas de santos. Varios usuarios los identifican con predicadores de *Testigos de Jehová*, porque personas que pertenecen a grupos religiosos del pentecostalismo han discutido en varios trayectos acerca de pasajes un tanto confusos y manipulados por aquellos. Como ya queda escrito, a la unidad suben predicadores neo-pentecostales gritando textos bíblicos relacionados con el comportamiento

ético de las personas. Se creen autorizados para predicar ‘La Sagrada Escritura’, lo que sí es necesario tener en consideración es lo siguiente, desde Max Weber, “la legitimidad se define como un sistema de creencias socialmente compartidas”. Cada predicador se presenta como fiel observador de valores como la honestidad, la responsabilidad, incluso, se atreve a dar consejos acerca de cómo saber invertir su dinero evitando ingerir bebidas alcohólicas. ¿Acaso no es esto lo que cita Max Weber de Benjamín Franklin, cuando dice : “Piensa que el tiempo es dinero: quien pudiendo ganar con su trabajo diez chelines al día se va a pasear medio día, o se queda en su habitación, no debe calcular, si sólo se gastara seis peniques en sus diversiones, que sólo se haya gastado eso, sino que tiene que calcular que se ha gastado otros cinco chelines más, o, mejor aún, que los ha derrochado (...) Piensa que el dinero es de naturaleza fértil y con capacidad de reproducción. El dinero puede generar dinero y el nuevo dinero puede generar más dinero y así sucesivamente. Cinco chelines invertidos son seis, invertidos de nuevo son siete chelines y tres peniques, etc., hasta llegar a cien libras esterlinas. Cuanto más dinero hay, tanto más produce al invertirlo, de modo que la utilidad crece más rápidamente y cada vez más rápidamente”. (Weber, 2004).

Esta declaración expresada en un lenguaje moral que destaca Weber, se podría interpretar que, en el predicador, hay un deseo por cumplir con la misión encomendada por su superior por la sobrevivencia, de lo contrario ¿de qué vivirá una persona que sube a los autobuses a predicar todo el día sin tener una fuente de ingresos? ¿Será acaso que, parte de su tiempo es una ofrenda del denominado diezmo que debe pagar

a su congregación ya no lo tiene cómo ofrecer en metálico? No podría ser de otra manera, en un país como Guatemala cuya renta per cápita que en el año 2020 tuvo una caída de 0.5 por ciento de acuerdo con las cifras oficiales que estiman en US\$4 mil 592.7, el ingreso promedio anual del guatemalteco. Y es que, el predicador, muchas veces puede interpretar que con su actividad está en condición de ofrecer el diezmo que exigen sus agrupaciones religiosas ante el desempleo que padecen muchos de ellos que, al parecer, ven la mejor manera de acordar con sus pastores o líderes religiosos. Es quizás, la estrategia de producir poniendo a disposición de su tiempo, como lo interpreta Max Weber en clara alusión al pensamiento de Benjamín Franklin acerca de: “el tiempo es dinero”.

Musicología y películas a bordo

Cuando se viaja a bordo de los autobuses interurbanos se puede inferir los gustos musicales del piloto de la unidad en la que uno se transporta. Puede darse que, durante todo el trayecto, se escuche un solo género musical, el de banda. Pero también hemos alcanzado a escuchar música que denominan ‘cristiana’. Un género musical que puede variar según la denominación cristiana de procedencia norteamericana; uno de los referentes es Steven Curtis Chapman, quien ha publicado 20 álbumes hasta la fecha. Es el músico cristiano/gospel que más premios ha logrado hasta ahora. Ha ganado cinco premios Grammy; cincuenta y un premios GMA (Asociación de Música Gospel, por sus siglas en inglés), más que ningún otro artista en la historia. También canciones de Jonathan Mark Witt Holder, mejor conocido como

Marcos Witt, quien ha sido cuestionado por su apertura hacia el ecumenismo con la Iglesia Católica. Aunque hemos escuchado también canciones “cristianas” de Miel san Marcos, una agrupación musical fundada en el Departamento de San Marcos, en el año 2000; quienes han recibido varios reconocimientos como el *Dove Award* (E.E.U.U), el *Premio Arpa* (Méjico), y el *Visión Music Award* (Guatemala).

A pesar de la gran afluencia de personas de algunas de las etnias guatemaltecas, no hemos escuchado música de marimba³ los sones que forman parte de su musicología guatemalteca, no la hemos oído en todos los viajes en el trayecto hacia San Marcos, ni al regreso de nuestro transporte. Sí en algunas unidades hemos escuchado música con ritmo de bandas originarias de agrupaciones musicales del norte de México. Proyección de películas a bordo. Según sea la afluencia de pasajeros menores de edad, el piloto puede optar por presentar películas infantiles como, por ejemplo, “*Don Gato y su pandilla*”, “*Tom & Jerry*”, “*Cantinflas*”, “*el Chavo del 8*”, etc.

Aunque también, por la época, pueden presentar películas relacionadas con la Semana Santa o con la Navidad. Al parecer, una excelente estrategia para evitar que los infantes que acompañan a sus progenitores en el viaje se desesperen y armen berrinche a bordo. En donde las mujeres aprovechan para amamantar a sus criaturas, espantar las moscas de la frente de su hijo; en donde los varones aprovechan para hacer alarde de su machismo grabando videos con sus celulares de última tecnología, las piernas y los pechos de las mujeres que viajan adormecidas por el cansancio de la jornada.

Viajando con el delincuente

Hemos observado cómo la gente se las ingenia para esconder sus pertenencias. Es muy frecuente y, de muchas otras maneras, suele ser, que, al subir cualquier pasajero, uno no sabe qué intenciones trae. Se desconoce si, quien ha abordado a la unidad, lleva en su mochila un arma punzo cortante o de fuego. Si está confabulado con otro u otros pasajeros; que a medio trayecto amenazarán a los usuarios para entregar sus pertenencias, billeteras, alhajas, teléfonos celulares y, no cualquier aparato de comunicación móvil. Hemos presenciado cuando en un asalto a los viajeros, una persona “*entregue*” un denominado teléfono ‘frijolito’, así se identifican aquellos aparatos de bajo costo, que no tienen capacidad para almacenar múltiples aplicaciones de la actual tecnología a diferencia de los llamados “teléfonos inteligentes”. Los delincuentes se enojan por no llevar un dispositivo de última tecnología y hasta pueden, y así lo hemos visto, agredir físicamente a las personas que llevan dichos dispositivos electrónicos. Comúnmente, la gente cree que hay complicidad entre el piloto del autobús, el ayudante y los delincuentes. Quienes de los pasajeros se oponen a entregar sus pertenencias, corren, cuando menos, el riesgo de sufrir salir golpeados, porque lo más probable es que queden muertos por los disparos de los asesinos. “*Si los principales delincuentes son la policía*”, decía uno de los pasajeros entre murmuraciones.

El miedo acompaña a las personas en todo el trayecto. Se suelen identificar rutas interurbanas que, muy frecuentemente, son presas de la delincuencia organizada en la que hay participación de agentes de policía que por sus bajos salarios están expuestos a ser sobornados por

quienes delinquen.

Conclusión

Viajar por autobús, a pesar de los inconvenientes que hemos observado, es una experiencia muy gratificante y enriquecedora. Observar los maravillosos paisajes por las ventanas, las montañas azul oscuras, se sigue con la vista la extensa línea de picos que es la cadena volcánica a lo lejos; la exuberante vegetación que tiene como fondo caprichosas nubes combinadas entre colores grises y moradas por las tormentas eléctricas. El flujo de capital social y las de las relaciones interétnicas. Todas ellas, dentro de un pequeño, pero muy variopinto espacio en donde confluyen relaciones de poder, sometimientos, *confesiones*, flujo de capital, miedo al recién llegado. Pero, sobre todo, el capital humano que transita viajando esperanzado en cada uno de sus proyectos familiares, lo hemos observado en sus rostros y sus acciones. ¿Qué puede enseñarnos el viajar mezclándose por en medio de la gente que a diario usa el transporte interurbano? ¿Podremos percibirnos de las luchas de fuerzas que se pueden observar entre los pasajeros que comparte un espacio, aun cuando cada uno forma parte, aun sin saberlo, de ese gran enjambre de estar “conectados, sin estar relacionados”?

Cada viaje es distinto. Caras nuevas, sujetos diversos. Diálogos variados. Pero, todos comunicados por medio de sus teléfonos celulares queriendo establecer cercanía a la vez que, con sus próximos en el autobús, establecen lejanía. En este artículo queda descrita pues, desde la observación participante y el análisis, la experiencia etnográfica acerca de las relaciones

interétnicas entre los sujetos que comparten no solo un espacio, el autobús, sino también afecto, fatigas, alimentos, olores, paisajes, musicología, sistemas de creencias y actividades espirituales; flujo de capital e historias de vidas. Por tanto, el recorrido de los buses se convierte en el reflejo de una realidad muy compleja en la que se conjugan una gama de fenómenos sociales mencionados anteriormente.

Notas

1. El mam es una lengua maya hablada en el noroeste de Guatemala por aproximadamente medio millón de habitantes.
2. En Guatemala, se le denomina *coyote* o *pollero* a la persona que se dedica a cruzar la frontera a inmigrantes de manera ilegal.
3. La marimba, en Guatemala, está considerada como instrumento nacional por excelencia según Decreto 31-99, art. 171.

Bibliografía

Bauman, Z.

2013 (6^a reimpr.). *Amor líquido. Acerca de la fragilidad de los vínculos humanos*. México: Fondo de Cultura Económica.

Benjamin, W.

2021 *Hachís*. Buenos Aires. Argentina:

- Ediciones Godot.
- Bourdieu, P.
- 2001 *Poder, derecho y Clases Sociales*. Bilbao, España: Desclée de Brouwer.
- Castells, M.
- 2009 *Comunicación y poder*. Madrid, España: Alianza Editorial.
- Castro, E.
- 2018 *Diccionario Foucault. Temas, Conceptos y Autores*. Buenos Aires, Argentina: Siglo XXI.
- Cuevas, D.
- 1 de febrero de 2021 Transporte público en Guatemala ha sido un desafío en todo momento. *Prensa Libre*, pág. edición digital.
- Foucault, M.
- 1975 *Vigilar y castigar. Nacimiento de la prisión*. México: Siglo XXI editores.
- Ingold, T.
- 2020 *Antropología ¿Por qué importa?* Madrid, España: Alianza Editorial.
- Kottak, C. P.
2011. 14a. edición. *Antropología Cultural*. México: Mc Graw Hill.
- Morales, M. R.
2018. Colección Ensayo *Breve Historia intercultural de Guatemala*. Guatemala: Editorial Cultura.
- Noval, J.
- 1967 *Resumen Etnográfico de Guatemala*. Guatemala, C. A.: Editorial Universitaria. Universidad San Carlos de Guatemala. Estudios Universitarios. Vol. 8.
- Noval, J.
- 1972 *Temas fundamentales de la Antropología*. Guatemala, C. A.: Universidad san Carlos de Guatemala.
- Rodríguez, A.
- 16 de Febrero de 2017 La segunda vida del bus escolar de Estados Unidos. *El País*, pág. Edición Digital: https://elpais.com/internacional/2017/02/16/america/1487285547_209863.html.

- Stavenhagen, R.
- 1982 (13a. edic.) *Las clases sociales en las sociedades agrarias*. México: Siglo XXI editores.
- Varios
- 11 de junio de 2021 *Wikipedia*. Obtenido de https://es.wikipedia.org/wiki/Transporte_en_Guatemala
- Weber, M.
- 2004 3 ra. reimpr. Trad. por Joaquín Abellán). *La Ética Protestante y el Espíritu del Capitalismo*. Madrid. España: Alianza Editorial.
- donde la camioneta, el autobús, que recorre la territorialidad; dejando una estela de humo y muchas historias de vidas entremezcladas con la idiosincrasia propia de la diversidad cultural.
Palabras clave: Relaciones interétnicas, Territorialidad, Flujo de capital, Estratificación social, Relaciones de poder.

Resumen

Cualquier persona que utiliza el transporte público, en cualquier ciudad del planeta, no solamente entra a un mundo cosmopolita, diverso. En donde se dan las diversas relaciones: interétnicas, económicas, de poder, análisis de la realidad política del país, etc. En fin, toda la vida de las personas contenidas y compartidas en un espacio que, en este caso, es el trayecto en autobús. Esto es una delicia, toda una gran fuente de información, para realizar una investigación etnográfica. Los olores, los sabores, la gente, el paisaje, los diálogos espontáneos; todo ello, enriquecido, desde la cotidianidad de las personas que viajan a diversos puntos, por

