



**FACULTAD DE HUMANIDADES**

INCIDENCIA DE LA CREATIVIDAD LÉXICA DE LOS TRABAJADORES DEL  
TRANSPORTE URBANO DE LIMA METROPOLITANA EN LA GENERACIÓN DE SU  
PROPIO SOCIOLECTO

**Línea de investigación:**

**Procesos Sociales, Periodismo y Comunicación**

Tesis para optar el Título Profesional de Licenciado en Lingüística

**Autora**

Pardo Luque, Jennifer

**Asesor**

Mejía Méndez, Rubén Alejandro

ORCID: 0009-0007-6743-0960

**Jurado**

Salazar Mejía, Nécker

Martínez Quisñay, Julio Rodolfo

Gonzales Chávez, José Luis

**Lima - Perú**

**2024**



# Incidencia de la creatividad léxica de los trabajadores del transporte urbano de lima metropolitana en la generación de su propio sociolecto

## INFORME DE ORIGINALIDAD

12%

INDICE DE SIMILITUD

11%

FUENTES DE INTERNET

4%

PUBLICACIONES

2%

TRABAJOS DEL ESTUDIANTE

## FUENTES PRIMARIAS

1	<a href="http://sisbib.unmsm.edu.pe">sisbib.unmsm.edu.pe</a> Fuente de Internet	1%
2	<a href="http://hdl.handle.net">hdl.handle.net</a> Fuente de Internet	1%
3	<a href="http://museoelectri.perucultural.org.pe">museoelectri.perucultural.org.pe</a> Fuente de Internet	1%
4	Merino, Leyla Merino. "La Seguridad y Salud en el Trabajo en los Operadores del Transporte Urbano Regular de Pasajeros. Propuesta Normativa", Pontificia Universidad Católica del Perú - CENTRUM Católica (Peru), 2022 Publicación	<1%
5	<a href="http://blog.pucp.edu.pe">blog.pucp.edu.pe</a> Fuente de Internet	<1%
6	<a href="http://repositorio.unfv.edu.pe">repositorio.unfv.edu.pe</a> Fuente de Internet	<1%



Universidad Nacional  
**Federico Villarreal**

**VRIN** | VICERRECTORADO  
DE INVESTIGACIÓN

FACULTAD DE HUMANIDADES

INCIDENCIA DE LA CREATIVIDAD LÉXICA DE LOS TRABAJADORES DEL  
TRANSPORTE URBANO DE LIMA METROPOLITANA EN LA GENERACIÓN DE SU  
PROPIO SOCIOLECTO

Línea de Investigación:  
Procesos Sociales, Periodismo y Comunicación

Tesis para optar el Título Profesional de  
Licenciado en Lingüística

Autora:  
Pardo Luque, Jennifer

Asesor:  
Mejía Méndez, Rubén Alejandro  
ORCID: 0009-0007-6743-0960

JURADO:  
Salazar Mejía, Nécker  
Martínez Quisñay, Julio Rodolfo  
Gonzales Chávez, José Luis

LIMA – PERÚ

2024

## ÍNDICE

RESUMEN	7
ABSTRACT	8
I. INTRODUCCIÓN	9
1.1 Descripción y formulación del problema	10
1.2 Antecedentes	15
1.3 Objetivos	17
1.3 Objetivos general	17
1.3 Objetivos específicos	17
1.4 Justificación	18
1.5 Hipótesis	22
II. MARCO TEÓRICO	23
2.1 Bases teóricas sobre el tema de investigación	23
2.1.1 Lexicografía y lexicología	25
2.1.2 La unidad léxica y sus manifestaciones	28
2.1.3 Semántica	33
III. MÉTODO	44
3.1 Tipo de investigación	44
3.2 Ámbito temporal y espacial	45
3.3. Variables	46
3.3.1 Variable independiente	46

3.3.2 Variable dependiente	46
3.4. Población y muestra	46
3.4.1. Población	46
3.4.2. Muestra	47
3.5. Instrumentos	47
3.6. Procedimientos	48
3.6.1. Léxico recabado	48
3.7. Análisis de datos	72
3.7.1. Procesos morfológicos derivativos	72
3.7.2. Nominalización de verbos	72
3.7.3 Verbalización del sustantivo	73
3.7.4. Proceso morfológico compositivo	74
3.7.5. Procedimientos de modificación	74
3.7.6. Identificación de las lexías en el corpus recolectado	75
3.7.7 Lexías simples	75
3.7.8 Lexías compuestas	75
3.7.9 Lexías complejas	75
3.7.10. Lexías textuales	76
3.7.11 Préstamos lingüísticos	77
3.7.12. La creatividad léxica	77
3.7.13 Resemantización	77

3.7.14 Lexías metafóricas	78
3.7.15. Descripción semántica del léxico del transporte urbano de Lima Metropolitana	80
3.7.16. Campo léxico de los agentes del transporte urbano	81
3.7.17. Descripción de cada subcampo léxico dentro del campo léxico de los agentes del transporte urbano	83
3.7.18 Socios	83
3.7.19 Concesionarios	83
3.7.20. Empleados y trabajadores	86
3.7.21 Representación del léxico del transporte urbano por diagramas por encajonamiento	89
3.8 Consideraciones éticas	94
<b>IV. RESULTADOS</b>	<b>95</b>
<b>V. DISCUSIÓN DE RESULTADOS</b>	<b>97</b>
<b>VI. CONCLUSIONES</b>	<b>100</b>
<b>VII. RECOMENDACIONES</b>	<b>101</b>
<b>VIII. REFERENCIAS</b>	<b>102</b>

**ÍNDICE DE TABLAS**

Tabla 1 <i>División de Lima Metropolitana por zonas</i>	14
Tabla 2 <i>Sistema de paradigma de selección y exclusión de categorías</i>	35
Tabla 3 <i>Proceso de resemantización</i>	78
Tabla 4 <i>Campo léxico de los agentes del transporte urbano</i>	82
Tabla 5 <i>Campo léxico del agente concesionario</i>	84

## ÍNDICE DE FIGURAS

Figura 1 <i>Clases de unidades de transporte público usado por estratos socioeconómicos</i>	14
Figura 2 <i>Campo léxico de las autoridades de una empresa de transporte</i>	84
Figura 3 <i>Campo léxico de las concesiones</i>	86
Figura 4 <i>Campo léxico de los empleados y los trabajadores</i>	87
Figura 5 <i>Campo léxico /Actividad/</i>	89
Figura 6 <i>Campo léxico /Ubicación/</i>	89
Figura 7 <i>Campo léxico /Vestimenta/</i>	90
Figura 8 <i>Campo léxico /Ruta/</i>	90
Figura 9 <i>Campo léxico /Sobrenombres/</i>	91
Figura 10 <i>Campo léxico / Formas de trabajo en la ruta/</i>	92
Figura 11 <i>Campo léxico / Formas de trabajo en la ruta/</i>	93

## RESUMEN

El trabajo presentado ha consistido en una investigación cuantitativa básica sobre incidencia de la creatividad léxica de los trabajadores del transporte urbano de Lima metropolitana en la generación de su propio sociolecto a los trabajadores de transporte urbano de Lima Metropolitana. Los datos se obtuvieron mediante un trabajo de campo y mediante el uso del método de la encuesta directa al personal, y con el uso de fichas lexicográficas. El léxico del transporte urbano presenta, de acuerdo con la teoría de los campos léxicos de la semántica funcional, ocho campos claramente diferenciados: Actividad, Ubicación, Agentes, Vestimenta, Ruta, Formas de trabajo en la ruta, Servicios y Sobrenombres. En las 171 entradas que se acopiaron se puede que la creatividad lexical de los trabajadores del transporte urbano de Lima Metropolitana incide significativamente en la configuración de su propio sociolecto. También se consignó los procedimientos morfológicos utilizados por los trabajadores del transporte urbano de Lima Metropolitano en la formación de lexías.

*Palabras clave:* Semántica, creatividad léxica, campos léxicos, lexicología, lexema y lexía.

## ABSTRACT

The work presented has consisted of a basic quantitative investigation on the incidence of lexical creativity of urban transport workers in metropolitan Lima in the generation of their own sociolect to urban transport workers in Metropolitan Lima. The data were obtained through field work and through the use of the direct survey method to staff, and with the use of lexicographic cards. The lexicon of urban transport presents, according to the theory of lexical fields of functional semantics, eight clearly differentiated fields: Activity, Location, Agents, Clothing, Route, Forms of work on the route, Services and Nicknames. In the 171 entries that were collected, it is possible that the lexical creativity of urban transport workers in Metropolitan Lima significantly affects the configuration of their own sociolect. The morphological procedures used by urban transport workers in Metropolitan Lima in the formation of lexies were also recorded.

*Keywords:* Semantics, lexical creativity, lexical fields, lexicology, lexeme and lexy.

## I. INTRODUCCIÓN

La presente tesis se sustenta en la investigación que realizamos acerca del léxico utilizado por los trabajadores de transporte urbano de Lima Metropolitana en su quehacer diario, cuyas particularidades caracterizan uno de los sociolectos más dinámicos del ámbito laboral limeño. En las líneas siguientes, a lo largo de cinco capítulos, exponemos, con la mayor amplitud y precisión posibles, el desarrollo progresivo de dicha investigación.

El primer capítulo nos acerca al oficio en sí del transporte público de pasajeros. Se considera, por ejemplo, las primeras unidades con las que se inició este servicio y las que circulan en la actualidad; así como los medios de transporte más utilizados por el público limeño. Y, para completar el panorama, revisamos las características del habla de las personas que trabajan en dicha actividad. La finalidad de este capítulo es describir el entorno laboral en el que se usa el mencionado sociolecto.

El segundo capítulo está dedicado a la revisión de la situación problemática que nos interesa y que sirve de base para la elaboración de la hipótesis y de los objetivos de la investigación. Después se revisa el estado de la cuestión sobre el tema y se aborda las bases teóricas de los campos léxicos en las que nos apoyamos para el análisis semántico del corpus. Al final se menciona el universo y la muestra que se estableció para la recopilación de las entidades léxicas.

El capítulo tres, presenta el léxico característico del sociolecto de los transportistas de pasajeros urbanos, recogido mediante entrevistas individuadas, registradas en cintas magnetofónicas. Cada entrada léxica va seguida de su significado o significados, con un respectivo ejemplo en el que cada entidad aparece en un enunciado que lo contextualiza. Cada lexía se inscribe en un determinado subcampo léxico, el que, a su vez, está subcategorizado a un campo léxico o a otro subcampo léxico, según sea el caso, de forma tal que se establece un orden

de jerarquía, que ayuda a caracterizar formalmente al léxico del universo de trabajadores de transporte urbano de Lima Metropolitana.

En el cuarto capítulo se hace el análisis de las lexías del corpus, Para ello se recurre a los semas. El análisis basado en estos rasgos semánticos se hace a través de un cuadro de doble entrada. Después del análisis de los rasgos semánticos, se establece la organización de los lexemas mediante el sistema de cajones. Es importante anotar que el análisis exhaustivo solo se realiza al primer campo léxico: el de agentes, toda vez que después los demás campos léxicos se analizan sobre la pauta que se estableció ahí.

Por último, en el capítulo cinco se presentan las conclusiones a las que se pudo arribar después del análisis. Estimando que hay cuestiones difíciles de entender con simples descripciones lingüísticas, para una mejor exposición, en tres puntos de este capítulo, se recurrió a los diagramas Ven Euler.

### **1.1 Descripción y formulación del problema**

El servicio de transporte urbano de pasajeros en el Perú se inició el 24 de marzo de 1878, fecha en que fue inaugurado el «tranvía de sangre», el primer servicio de tranvías de Lima, llamado así por ser de tracción animal. Se trataba de un pequeño vagón jalado por dos mulas y pilotado por un conductor uniformado con gorra y placa, y equipado solamente con un birrete para apurar a las bestias. Este fue el primer sistema de transporte público dentro de la ciudad capital, la cual, para esos años, ya contaba con casi cien mil habitantes. La inauguración estuvo a cargo del presidente Mariano Ignacio Prado, quien realizó el viaje inaugural con toda su comitiva.

La Empresa de Transways de Lima, como se llamaba entonces, fue organizada por el empresario Mariano Antonio Borda. Posteriormente, hacia el final de la Guerra del Pacífico, la capital fue invadida militarmente y su sistema de transporte público fue uno de los más afectados.

Las mulas de los tranvías fueron utilizadas en las caballerías y, durante la ocupación, los talleres de la Transways fueron tomados por el enemigo chileno.

En 1899, la Transways fue adquirida por la Compañía del Ferrocarril Urbano de Lima Limitada, la cual empezó la explotación, el ensanchado y el mejoramiento de las líneas del tranvía. De esta forma, los tranvías de Lima iniciaron una nueva etapa que fue la de la preparación del transporte público para el siglo XX, con la presencia de los tranvías eléctricos.

Desde ese pasado remoto hasta la actualidad, el servicio de transporte urbano de pasajeros ha sufrido cambios radicales en cuanto a la naturaleza de sus unidades (desde el tranvía halado por mulas hasta un proyecto de transporte masivo eléctrico), así como en su funcionamiento y en el rol dentro de la economía. Por esto último y por constituirse en una actividad básica para la movilidad de un gran sector social del país, el transporte urbano de pasajeros se convirtió en una actividad de interés comunitario que, paradójicamente, no ha merecido la atención debida de parte de las autoridades. Al punto que, a lo largo de varias décadas, se ha convertido en un problema antes que en una solución. Pues, al mediar el siglo pasado, el acelerado incremento de la población limeña y el exagerado interés económico de las empresas, agudizado desde la desaparición del servicio de tranvías –decretada por el presidente Fernando Belaúnde con la finalidad de desactivar el sindicato de los tranviarios–, incidieron en una deficiente calidad del servicio que no ha sido revertida hasta ahora, pese que se agregó una autoridad más para regular el servicio de transporte: la ATU.

Desde los inicios del siglo pasado, el transporte urbano de pasajeros juega un rol de gran importancia en el quehacer cotidiano de millones de personas, puesto que pone a su disposición el medio por el cual pueden trasladarse de un lugar a otro de manera rápida y económica en esta metrópoli. En lo que concierne a los factores favorables, una encuesta llevada a cabo el año 2017 por la empresa de estadística CPI indica que las tres cuartas partes de los encuestados concuerdan

con que lo más favorable del transporte urbano de pasajeros es la cantidad de rutas disponibles, las cuales cubren prácticamente todo el ámbito metropolitano. Esto se refleja en el hecho de que no existe un punto de la capital al que no se pueda llegar usando este servicio.

Sin embargo, el problema que representa el transporte urbano de pasajeros es también uno de los más álgidos que debe enfrentar la administración municipal de la ciudad Capital, junto con la delincuencia y la seguridad ciudadana (48% de los entrevistados del sondeo realizado por el Instituto de Opinión Pública de la Pontificia Universidad Católica del Perú así lo señalan). Los siguen, algo de lejos, la contaminación, los arbitrios y la limpieza pública. Todos estos problemas se han agravado por la ausencia de un plan urbano previsor y coherente ante el oleaje migratorio que sufrieron las capitales de los departamentos costeros en las décadas de los sesenta y setenta (especialmente Lima). La capital creció horizontalmente; pero siempre concentró su actividad administrativa, judicial y económica en el Cercado de Lima, y dentro de él, en el llamado «Damero de Pizarro». La carencia de una descentralización de esta parte de la capital, el anticuado diseño urbano de sus vías de acceso y la tugurización hacen que la situación del sistema de transporte urbano de pasajeros sea poco menos que insalvable.

Ante ello, la Municipalidad de Lima Metropolitana viene afrontando seriamente el problema del transporte urbano desde hace, por lo menos, cuatro administraciones pasadas. Por esto, cabe preguntarse si se ha registrado logros significativos que sean observables y destacados por los ciudadanos. Para responder a esta pregunta es preciso remitirse a la encuesta arriba citada. En cuanto al transporte, los entrevistados no creen que la situación haya venido deteriorándose en los últimos años: poco más de un tercio opina que no ha habido mayores cambios y otro tanto dijo que la situación ha mejorado. De acuerdo con los resultados de dicho sondeo, los principales problemas relacionados con el transporte público son la incomodidad de los vehículos, la mayoría de los cuales no reúne los estándares internacionales; el hacinamiento y maltrato de los pasajeros; el incumplimiento de las regulaciones de tránsito; la congestión vehicular; el mal

estado de las calzadas y el incremento de la contaminación ambiental causado por el gran número de vehículos de transporte de pasajeros. Por cierto, debemos hacer hincapié en que, el incumplimiento frecuente de las normas de tránsito, por parte de los choferes que trabajan en el servicio de transporte urbano de pasajeros, propicia, en gran medida, el caos vehicular de Lima Metropolitana, con la complicidad, en muchos casos, de los agentes encargados del orden público.

Entre los usuarios habituales de este servicio, los aspectos del servicio que son evaluados más críticamente son la imprudencia de los choferes y el maltrato que dan a los pasajeros. De hecho, la mayoría de entrevistados (62%) estaría dispuesta a pagar más por el pasaje a cambio de un servicio de mejor calidad. Además, en cuanto a las mejoras, los entrevistados privilegian las medidas educativas (58%) y las revisiones técnicas (38%), por encima de acciones punitivas como la imposición de multas más severas (25%).

En la actualidad, Lima Metropolitana cuenta con una extensión geográfica de 348 002 km<sup>2</sup> y con un parque automotor de 61 332 vehículos para el transporte urbano de pasajeros. De todos estos vehículos que atienden las necesidades del público usuario, solo 35 966 tienen autorización expedida por la municipalidad competente. El conjunto de 61 332 vehículos destinados para el fin del transporte está conformado por ómnibus, microbús y camionetas, de acuerdo con esta clasificación, tenemos las siguientes cantidades: la clase ómnibus está conformada por 12149 unidades, la clase microbús está conformada por 18393 unidades (se incluye las unidades denominadas «custers») y la clase camionetas rurales está conformada por 30 790 unidades.

En Lima Metropolitana, según una encuesta de CPI del año 2018, un promedio de 5 998,7 personas de once a más años, pertenecientes a los estratos socioeconómicos medio, bajo superior y bajo inferior, hacen uso del transporte urbano de pasajeros, por lo menos, cuatro veces por

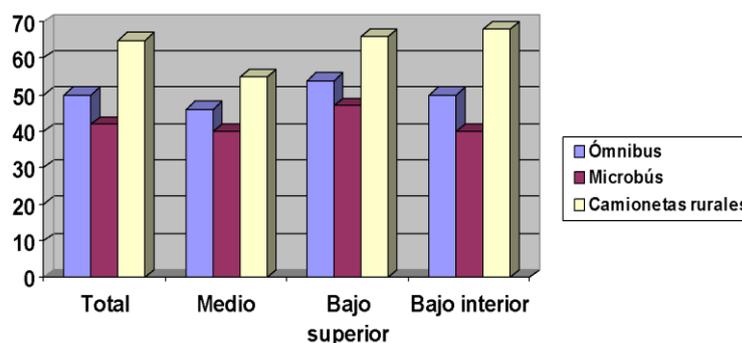
semana, CPI toma la clasificación de los estratos socioeconómicos, señalados antes, de la clasificación hecha y asumida por la Asociación Peruana de Empresas de Investigación de Mercados (APEIM). La división de Lima Metropolitana por zonas, las cuales a su vez contienen determinados distritos, está definida geográficamente según un orden cardinal respecto del centro de la capital, que en este caso es el Cercado. Ver la tabla de abajo.

**Tabla 1**  
*División de Lima Metropolitana por zonas*

Zonas de Lima			
Norte	Centro norte	Centro sur	Sur
Carabaylo	Ate	Barranco	Chorrillos
Carmen de la Legua	Breña	La Molina	San Juan de Miraflores
Reynoso	El Agustino	Miraflores	Villa el Salvador
Comas	Jesús María	San Borja	Villa María del Triunfo
Independencia	La Victoria	San Isidro	
Los Olivos	Lima	Santiago de Surco	
Rímac	Lince	Surquillo	
San Martín de Porres	Magdalena		
Ventanilla	Pueblo Libre		
	San Juan de Lurigancho		
	San Luís		
	San Miguel		
	Santa Anita		

Las personas pertenecientes a los estratos socioeconómicos mencionados utilizan para transportarse las tres clases de unidades ya indicadas, como lo muestra la siguiente figura:

**Figura 1**  
*Clases de unidades de transporte público usado por estratos socioeconómicos*



*Nota.* La muestra efectiva que permitió recoger este dato fue de 654 personas escogidas al azar.

Los pobladores de Lima, incluidos los trabajadores que laboran en el transporte urbano de pasajeros en la ciudad capital, practican la variante lingüística conocida, desde un punto de vista espacial, como el «español limeño». Esto, como es fácil entender, se debe al área geográfica donde trabajan y a la necesidad de interactuar con las personas a las cuales brindan el servicio, quienes normalmente usan dicha variante lingüística.

Aunque un porcentaje importante de usuarios está compuesto por migrantes de zonas quechuas o aimaras (en ese orden de relevancia) que tienen como lengua materna la quechua y la aimara, respectivamente, usadas, en forma predominante, en sus relaciones familiares. En situaciones ciudadanas, hablan español, con interferencias de sus lenguas amerindias.

Sin embargo, el geolecto limeño, como cualquier otro, no es homogéneo, por razones de edad, de educación o de oficio de los hablantes, o por el contacto de lenguas, factores que inciden en la formación de variados sociolectos, como el de los trabajadores de los servicios urbanos de transporte de pasajeros, objeto de nuestro estudio.

## **1.2 Antecedentes**

Respecto a la información que precede esta investigación, se debe señalar que todos los estudios e investigaciones que se han efectuado sobre el tema del transporte urbano de la ciudad de Lima Metropolitana fueron abordados desde perspectivas de análisis distintas al ámbito lingüístico, y sobre el versa la presente pesquisa.

Basta con revisar los trabajos existentes acerca del tema para concluir que estos se encuadran dentro de la óptica administrativa, técnica, económica, sociológica, jurídica o política; puesto que en ninguna ocasión se hallará estudios realizados desde la óptica de la lingüística y, menos aún, de la lexicología, la lexicografía y de la semántica, referidos al oficio de los transportistas, lo cual constituye un tema no explorado que merece el tratamiento correspondiente.

Así, pues, se puede encontrar trabajos que se ocupan del sistema y de la problemática del transporte urbano en la ciudad capital y en otras zonas del Perú; pero no se encontrarán trabajos sobre el lenguaje que emplean los protagonistas de este fenómeno social tan complejo, los transportistas y el público usuario. Desde el punto de vista técnico, existe una interesante investigación realizada por Caycho (1997) a las Empresas de transporte en la cual se describe y analiza el sistema de transporte que opera en el complejo vial de la ciudad de Lima.

Desde el punto de vista administrativo, existe una investigación realizada por Hernández (2007) en la cual se analiza la problemática del transporte urbano en Lima y se proponen mecanismos de control interno por parte de las propias empresas de transporte, medida que tiene como fin suplir la deficiente o mala actuación de la Municipalidad de Lima con respecto a este álgido fenómeno de informalidad en el transporte urbano.

Desde el punto de vista socioeconómico y tributario, existe un estudio llevado a cabo por la Organización Internacional del Trabajo (OIT, 2000), La modernización del sector informal y las cargas tributarias, en la cual se analiza el impacto que tiene el fenómeno de recesión económica en el organigrama social del país, el mismo que ha permitido generar una fuerte y constante informalidad en diferentes actividades socioeconómicas tales como el transporte urbano e interprovincial de creciente auge en nuestro país.

Desde el punto de vista sociológico, existe un informe realizado por la Organización de las Naciones Unidas (ONU, 2000), aparecida en el Boletín del CEPAL, en la cual se da cuenta de los efectos que genera la congestión vehicular en la economía del país y en el propio desarrollo urbano.

Desde el punto de vista legal y de política de planteamiento local, existe un informe sobre los principales proyectos metropolitanos en materia de transporte urbano que se han presentado durante el periodo de 2018 a 2004 por el Consejo de Transporte de Lima y Callao de la

Municipalidad de Lima.

Sin embargo, una vez más, se puede observar que no hay ningún trabajo realizado sobre el léxico del transporte urbano de Lima Metropolitana y, menos aún, de otras zonas del país. Sí existen trabajo de léxico de otros oficios; pero sobre el particular. Ante ello, con esta investigación, se tratará de llenar el vacío que existe en materia de estudios lexicográficos y semánticos (respecto de los campos léxicos) sobre la terminología usada por los trabajadores del transporte urbano.

Obviamente, sí se han realizado trabajos lexicográficos que abordan otros ámbitos de la actividad humana en el país, los que han servido de orientación en la elaboración de los elementos conceptuales y metodológicos de la presente investigación. Ellos son los siguientes: el trabajo de Concha (1991); el de Conde (1994); el de Rojas (1996) y el de Rodríguez (2004).

### **1.3 Objetivos**

Los objetivos que nos proponemos conseguir con la presente investigación son los siguientes:

#### ***1.3.1 Objetivo general***

Evidenciar que la creatividad lexical de los trabajadores del transporte urbano de Lima Metropolitana incide significativamente en la configuración de su propio sociolecto.

#### ***1.3.2 Objetivos específicos***

Los objetivos específicos que pretendemos lograr con la presente investigación son los que anotamos a continuación:

- a) Registrar los significados de los lexemas del Sociolecto de los trabajadores del transporte urbano de Lima, a partir del corpus recopilado.
- b) Analizar los procedimientos morfológicos utilizados por los trabajadores del transporte

urbano de Lima Metropolitana en la formación de lexías,

- c) Configurar los campos léxicos del vocabulario de los trabajadores del transporte urbano de pasajeros de Lima Metropolitana, de acuerdo con las teorías y métodos desarrollados dentro de la semántica estructural.
- d) Relevar la importancia del sociolecto de los transportistas urbanos de pasajeros de Lima Metropolitana como parte constitutiva del español limeño.
- e) Poner a disposición de lexicólogos y lexicógrafos el corpus obtenido en esta investigación para enriquecer el estudio de los peruanismos.

#### **1.4 Justificación**

Es indudable que el problema del transporte urbano de la ciudad de Lima Metropolitana constituye uno de los problemas más agudos y persistentes dentro de la agenda cotidiana de la política local. Nadie que viva en la ciudad capital es ajeno a esta realidad, por lo que resulta importante observar cómo se produce la interacción permanente de los trabajadores de dicho servicio de transporte con los usuarios. Ciencias como la sociología, la economía y la política<sup>1</sup>, se han aproximado al estudio de este ámbito laboral, de acuerdo con sus respectivas metodologías; sin embargo, es notoria la falta de estudios lingüísticos referidos al instrumento de comunicación utilizado en los diálogos de los servidores del transporte público y en la interacción de estos con las personas usuarias, tanto en la ciudad de Lima como en el resto del país.

Y esto es así, tal vez, porque el fenómeno del transporte urbano ha sido analizado, casi

---

<sup>1</sup> Algunos estudiosos consideran que la política, como una práctica social y como reflexión sobre los aspectos concernientes al bienestar de la ciudad y de la República, no es una ciencia. No obstante, hay un sector numeroso de especialistas que piensa lo contrario. Uno de ellos es el politólogo Sartori ([1976]2010), quien hace un buen ejercicio epistemológico para evidenciar la cientificidad de la política.

siempre, desde la perspectiva de las políticas nacionales y locales; es decir, en lo concerniente a la prestación del servicio de transporte a los usuarios de la ciudad y desde un punto de vista institucional, ya sea del Gobierno Central o de las Municipalidades, dejando de lado los aspectos social y humano de los transportistas. Y, desde luego, no se prestó atención a algo, en apariencia, tan simple y modesto, como es el habla de los transportistas, tal vez, porque no se puede cuantificar y menos valorar en términos pecuniarios. Así pasó inadvertido el llamativo bagaje léxico que caracteriza el oficio de los transportistas. Por cierto, como en toda actividad humana, en esta también ha surgido un sociolecto de características peculiares que, al igual que los demás sociolectos de oficios, atraen el interés científico de los lexicólogos y lexicógrafos, en cuyo ámbito académico se ubica la presente investigación.

Nuestro interés investigativo se centra no solo en la caracterización del sociolecto de los transportistas urbanos de Lima Metropolitana, sino también en la estructuración de un marco teórico que nos permita una explicación científica coherente. Hasta donde conocemos, esta es la primera vez que se intenta encontrar explicaciones rigurosas para un sociolecto tan específico. En esta perspectiva, la acción investigativa basada en los aportes de la lingüística funcionalista, en particular, en la aplicación de la teoría de los campos léxicos en el tratamiento de las unidades significativas menores, considera los siguientes aspectos: a) la recopilación de las entidades léxicas usadas por las personas que se dedican al transporte urbano de pasajeros en Lima Metropolitana; b) el procesamiento lexicológico del corpus obtenido; c) la determinación de los campos léxicos del sociolecto que estudiamos; y d) la estructuración de las entidades léxicas dentro de los respectivos campos léxicos. Considerando la recolección apropiada de las entidades léxicas y el rigor del análisis lingüístico no dudamos en alcanzar las metas propuestas y arribar a conclusiones consistentes.

Por lo señalado, la presente investigación reviste una importancia práctica y académica inocultables, puesto que, los resultados de la investigación servirán, en primera instancia, para

que los usuarios del transporte urbano conozcan con propiedad el bagaje léxico de los choferes y cobradores y puedan, ocasionalmente, reclamar el cumplimiento de las condiciones mínimas de eficiencia y seguridad del servicio. En el ámbito académico, proporcionará material para una futura elaboración de diccionarios especializados sobre la actividad del transporte urbano o como material de análisis de procesos de resemantización, estructurados sobre bases científicas proporcionadas por la lingüística moderna y la lexicología, así como por las técnicas lexicográficas.

En el ámbito de la investigación lingüística, el estudio de los lenguajes especializados de cada sector social, económico, cultural, religioso, ideológico o político tiene una relevancia práctica evidente. Las disciplinas lingüísticas que se encargan de este tipo de estudios son la lexicología (como rama de orden teórico) y la lexicografía (como rama de aplicación práctica). Ambas, por cierto, se nutren de los aportes conceptuales y metodológicos que provee la semántica léxica, desarrollada dentro de la corriente del estructuralismo funcionalista. Por lo que, en lo referente a la determinación de las estructuras semánticas de las lexías propias del sociolecto que nos ocupa, el análisis lexicológico y las prácticas lexicográficas se inscriben en este marco teórico.

En forma abreviada, podemos señalar que la realización de este trabajo de investigación tendrá las siguientes repercusiones:

- a) A partir de los testimonios lexicales proporcionados por los transportistas que laboran en las diferentes unidades que circulan en la capital y de la información que se ha recogido de sus repertorios léxicos, los resultados obtenidos permitirán dar cuenta de un fenómeno social tan complejo y cotidiano como el del transporte urbano.
- b) Contribuirán a analizar las constantes variaciones sociales a las que se encuentra sometido el español hablado en la ciudad de Lima como consecuencia de la interacción cotidiana

de pobladores de distintas zonas del país y, sobre todo, de la informalidad que domina el escenario de la calle, lo cual se refleja en la presencia de repertorios léxicos cada vez más diferenciados del modelo estándar, que tienden a desarrollar variantes respecto del desarrollo formal del español, pero que a la vez permiten poner de manifiesto la creatividad lingüística del poblador limeño cuando hace uso del sistema lingüístico castellano, como en el caso del léxico del transporte urbano.

c) Convalidarán la operatividad del modelo de análisis semántico funcional, en lo concerniente a la estructuración de clases y campos léxicos, y de las unidades de descripción semántica, las que, a su vez, pueden ser aplicadas al inventario léxico del transporte urbano. Práctica que nos permite acreditar una vez más su eficacia y utilidad, en el caso actual, en el estudio de un sociolecto limeño.

d) Incentivarán el desarrollo de otros proyectos de investigación en las diferentes regiones del país y posibilitará la elaboración de vocabularios, lexicones y diccionarios, especializados en el habla practicada por un sector social ubicado en el campo laboral del transporte urbano de pasajeros de todo nuestro país. Teniendo en cuenta, como se ha señalado antes, que no se dispone de investigaciones de esta índole, la nuestra cumplirá una función pionera en este campo. Además, podrá abrir otra perspectiva de investigación, sobre el léxico de los transportistas interprovinciales, en el que es muy seguro que las innovaciones léxicas sean tan productivas como peculiares.

e) Contribuirán con el desarrollo de los trabajos semánticos y lexicográficos en general, tan útiles en el seno de las comisiones de Gramática y de Lexicografía de la Academia Peruana de la Lengua. Trabajos que, según entendemos, deben ser apoyados no solo por las entidades estatales, sino también privadas.

## **1.5 Hipótesis**

La hipótesis que se plantea en la presente investigación es la que sigue:

La creatividad lexical de los trabajadores del transporte urbano de Lima Metropolitana incide significativamente en la generación de su propio sociolecto.

## II. MARCO TEÓRICO

### 2.1 Bases teóricas sobre el tema de investigación

Uno de los aspectos novedosos del modelo mentalista propuesto por Chomsky (1965), desde el planteamiento inicial de su gramática generativa, fue la postulación de lo que llamó la «creatividad del lenguaje». Para resaltar que la lengua no es sistema de moldes rígidos, que se aprende por simple imitación, como afirmaban los psicólogos y lingüistas conductistas, sino que todo niño desde el balbuceo comienza a emitir fonos jamás escuchados, y que, al comenzar con la producción de palabras, muchas de estas también son inéditas. En tal perspectiva, afirmaba que la facultad lingüística es innata y que todo hablante/oyente de una lengua, en sus prácticas expresivas, produce nuevas oraciones en las diferentes situaciones comunicativas, evidenciando una capacidad creativa.

Lo dicho, desde luego, significa que el lenguaje posee los recursos necesarios que posibilitan el desarrollo de la lengua en relación directa con las posibilidades expresivas de los hablantes. Esos mecanismos son el principio de economía y de recursividad, en que se basa el funcionamiento de todas las lenguas naturales. Por eso, toda comunidad idiomática, a partir de una cantidad finita de elementos (unas pocas decenas de fonemas) es capaz de generar una cantidad infinita de oraciones, muchas de estas creadas cotidianamente.

Desde un punto de vista diacrónico, esta creatividad se evidencia en la evolución constante de los diferentes niveles de estructuración de todas las lenguas. Para comprobarlo bastaría contrastar el inglés de Hamlet de Shakespeare (1564-1616) con el de Pigmalion de Bernard Shaw (1856-1950) o el castellano de los Comentarios reales de los incas del mestizo Garcilaso de la Vega con el de La guerra del fin del mundo de Mario Vargas Llosa, para comprobar las grandes diferencias gramaticales entre las obras de principios del siglo XVII y las del siglo XX.

Por otro lado, el cotejo de los diccionarios castellanos del siglo XVIII y del siglo XXI, evidencia la evolución y el enorme desarrollo lexical de nuestra lengua. Todo lo cual evidencia la dinámica capacidad creativa de la comunidad hispanohablante. Desde luego, como destacaba Chomsky, esa capacidad creativa está en la mente de cada hablante.

Esta argumentación teórica subyace en nuestra variable independiente y es la que nos permite conjeturar que la capacidad creativa de los trabajadores del transporte urbano de Lima Metropolitana, a lo largo del tiempo, habría generado, en sus prácticas comunicacionales cotidianas, una forma de hablar muy particular, configurando, de este modo, un nuevo sociolecto en el español limeño, que es el objeto de nuestro análisis semántico y lexicológico.

Por otro lado, la investigación sobre el léxico del transporte urbano de Lima Metropolitana tiene como base teórico-conceptual los postulados y la metodología analítica de la semántica funcional, en la que Pottier (1970, pp. 25-26), ante la dificultad de conceptuar la «palabra» desde un punto de vista lingüístico, plantea la necesidad de trabajar con nuevas unidades significativas básicas en el análisis morfológico y semántico, como el lexema, el gramema, la lexía –sea esta simple, compuesta o compleja–, el sema, semema, archisemema y clasema; y Geckeller (1976), teniendo en cuenta que la sistematicidad es una cualidad inherente a la lengua, abre la posibilidad de sistematizar la información semántica de las unidades léxicas en campos léxicos de una lengua; mientras que, por su parte, Coseriu (1977), Greimas (1979) y Lyons (1985) emprendieron, por separado, la gran tarea de sentar las bases teóricas y metódicas de una semántica estructural, con planteamientos no siempre concordantes.

En el presente trabajo seguimos el pensamiento de Pottier, Geckeller y Coseriu, con la seguridad de que realizar un análisis semántico sobre sus aportes resulta sumamente útil para una aproximación más satisfactoria al sociolecto que estudiamos. En el proceso descriptivo de este estudio, también vamos a registrar la categoría gramatical a la que pertenece cada una de las

unidades léxicas del corpus y los procesos morfológicos, incluso, sintácticos que caracterizan la formación de las lexías y archilexías de dicho sociolecto. En síntesis, nos proponemos dar cuenta de los mecanismos de formación y alteración, léxica y semántica, que realizan los trabajadores del servicio de transporte urbano en el uso cotidiano de la lengua española.

Teniendo en cuenta que no hay trabajos de investigación sobre este tema, nuestro propósito es efectuar un análisis lexicográfico lo más amplio y detallado, que fuera posible, a fin de precisar cuáles son los criterios pertinentes para la elaboración de vocabularios o diccionarios especializados acerca del sociolecto de los trabajadores del servicio de transporte urbano de pasajeros.

Con esta finalidad, a continuación, abordamos los principales aspectos conceptuales que orientan nuestro trabajo de investigación.

### ***2.1.1 Lexicografía y lexicología***

En primer lugar, es importante precisar los conceptos de lexicografía y lexicología, puesto que ambas disciplinas son usadas en el análisis léxico de una lengua; asimismo, hacer un deslinde entre ambas, con la mayor puntualidad posible, porque en ocasiones se tiende a confundirlas.

La lexicografía es aquella técnica científica que se encarga de estudiar los principios que determinan la preparación de los diferentes repertorios léxicos de una lengua. En refuerzo de esta idea es pertinente remitirse a la definición que proporciona el Diccionario de la lengua española (22.a edición): «Técnica de componer léxicos o diccionarios/ Parte de la lingüística que se ocupa de los principios teóricos en que se basa la composición de diccionarios».

En la misma perspectiva, Fernando Lázaro Carreter la ha definido como la técnica o arte de componer diccionario». Al respecto, Julio Cáceres, añade que el lexicógrafo es el «técnico que, sin dejar de pisar tierra, solo pretende compilar el repertorio léxico de una lengua

determinada» (Casares, 1969, p. 11).

En atención a este último punto, conviene precisar que la lexicografía no es una labor de aficionados, sino de personas con una sólida formación profesional en lingüística, que se especializan en la elaboración de diccionarios de diferentes tipos: normativos, de uso, ideológicos, enciclopédicos, dialectológicos, bilingües (quechua-castellano, inglés-alemán, por ejemplo) y especializados en Antropología, Filosofía, Lingüística, Biología, Economía, Historia, etc., en los que se da un tratamiento apropiado a las palabras correspondientes. De acuerdo con la cantidad de entradas y la diversidad de los temas, los lexicógrafos trabajan en forma individual o en equipos.

En la elaboración de un diccionario o de un léxico regularmente, se registran las entradas o palabras, de uso más generalizado y los significados –los sentidos o acepciones– que le son propios. Y, cuando se trata de diccionarios especializados, además de las entradas vinculadas al conocimiento ya consolidado, se registran las que corresponden a los avances más recientes del conocimiento contemporáneo de cada una de las disciplinas implicadas.

La lexicografía –como anotamos antes– se actualiza, en forma permanente, con los aportes de la lexicología y la semántica, disciplinas lingüísticas que le son afines. Por ello, Mounin (1982, p. 114) define la lexicografía como una «Disciplina lingüística, en sentido amplio, cuyo objeto consiste en la elaboración de diccionarios de la lengua»; concepto con el que concuerda Greimas (1979, p. 242), quien la define como «el campo de la lingüística cuyo objeto es la elaboración de diccionarios».

Así, pues, la lexicografía, además de ser considerada como el arte de confeccionar diccionarios, constituye una disciplina lingüística que se encarga de la recopilación de las formas y los modos de uso de las palabras que conforman el repertorio de una determinada lengua o de alguna de sus variantes como son los dialectos, mediante la confección de diccionarios, léxicos

especializados, vocabularios, glosarios o cualquier otra forma de inventario de palabras.

En este sentido, el lexicógrafo es aquel científico de la lengua que se encarga de registrar los modos y situaciones de uso de las unidades léxicas dentro de una colectividad determinada, para lo cual debe estar compenetrado con los saberes y con las corrientes de pensamiento imperantes en su época. Al respecto, Fernández (1979, pp. 13-19) señala que el lexicógrafo debe ser «el portavoz del sentir de la comunidad, aunque a veces —caso del diccionario oficial, por ejemplo— se esconda en el anonimato. Es la propia lengua la que debe hablar por boca del lexicógrafo».

En cambio, la lexicología es aquella disciplina lingüística que se encarga de estudiar el léxico de una lengua desde una perspectiva científica, dando cuenta del desarrollo histórico y de las variaciones de uso que tienen las unidades léxicas dentro del sistema o conjunto estructurado al cual pertenecen, así como de establecer la reflexión teórica sobre el trabajo lexicográfico en la elaboración de los diccionarios y demás léxicos especializados.

Al respecto, Fernández (1979, pp. 13-19) resalta que la lexicología es una

[...] disciplina lingüística que no se ocupa del vocabulario de una lengua como conjunto estructurado, de la medida y volumen de este, de sus movimientos y tendencias generales según las épocas; es decir, de los problemas generales relativos al sistema o conjunto estructurado de palabras

Mounin (1982, pp. 113-114) define la lexicología como «la ciencia que estudia el léxico o el vocabulario. Designa también la reflexión teórica acerca de los problemas planteados por la elaboración de los diccionarios». Greimas (1979, p. 242), por su parte, la define como «el estudio científico del léxico, pero también como la reflexión teórica sobre sus aplicaciones en lexicografía». Heansch et al. (1982, pp. 92-93) la definen como «la descripción del léxico que se ocupa de las lecturas y regularidades dentro de la totalidad del léxico de un sistema individual o

de un sistema colectivo».

En buena cuenta, la lexicología es aquella disciplina de la lingüística que se ocupa del estudio de los fundamentos teóricos necesarios para elaborar los diccionarios de la lengua, es decir, la teorización de la actividad lexicográfica. Sin embargo, no hay un acuerdo unánime sobre la delimitación conceptual de esta disciplina, ya que hay autores que consideran que el objeto de estudio de la lexicología se reparte entre la semántica, la fonología, la morfología y hasta la lexicografía. Al respecto, Trujillo (1973, pp. 393-401) señala que la lexicología y la semántica «no son ni pueden ser dos cosas, sino una sola» y, por ende, «[...] el objeto de estudio de la lexicología sería el estudio de las distinciones significativas de carácter no gramatical». A pesar de ello, la lexicología constituye una disciplina autónoma con su propia conceptualización y metodología de análisis, la cual es distinta a las demás disciplinas con las que se relaciona.

### ***2.1.2 La unidad léxica y sus manifestaciones***

El análisis del corpus referente al léxico de los trabajadores del transporte urbano de Lima Metropolitana requiere precisar una serie de conceptos que pertenecen a la caracterización de las unidades de análisis lexicológicos. Si bien el enfoque tradicional ha empezado el estudio de los repertorios léxicos con el concepto de palabra, a la cual se considera como la unidad básica de todo idioma, no es menos cierto que existe una ausencia de uniformidad de criterios respecto a la delimitación conceptual de lo que significa palabra. Por ejemplo, escritorio es una palabra, cabeza de alfiler es un sintagma con tres palabras, descansaron es una palabra, ha de ser revisado es una paráfrasis verbal con cuatro palabras, etc.

El problema es que en un repertorio léxico no se encuentran unidades de comunicación formadas por una sola palabra, sino también por una combinación de palabras que conforman, muchas veces, una sola unidad de sentido en la lengua. Esto significa que la palabra concebida, en la escritura, como un conjunto de letras que está separado de otro conjunto de letras mediante

un espacio en blanco, constituye solo una definición puramente gráfica, la misma que incluso no toma en cuenta la definición fonética-fonológica. Esto se debe a que normalmente los diccionarios que se elaboran van destinados a personas que no son especialistas en el estudio del lenguaje.

La palabra funciona como una unidad esencial en la mente de casi todos los hablantes de cualquier lengua. De hecho, esta es la razón por la que los trabajos lexicográficos la siguen tomando como elemento básico, como entradas o lemas de un diccionario. Además, la palabra tiene una importancia decisiva en el proceso de aprendizaje de las lenguas, puesto que es fácilmente identificable como unidad gráfica e incluso como unidad psicológica en el desarrollo de la escritura y como unidad fónica en el desarrollo sistemático del habla.

Al respecto, Rey (1970, p. 291) señala que

[...] la palabra es una unidad psicolingüística fundamental de la lengua, caracterizada por una función semiológica privilegiada (posibilidad de análisis semántico, facilidad de empleo autónomo, etc.). La palabra no cuenta con una definición puramente lingüística (es decir, formal y funcional); sin embargo, es un concepto histórico y antropológico absolutamente esencial.

No obstante, el análisis lingüístico estructural recurre al empleo de la categoría unidad lexical como unidad mínima de análisis, dentro de la cual se puede encontrar estructuras formadas por una sola palabra o una combinación de palabras en sentido tradicional. Dentro del análisis morfológico, tan necesario en los trabajos lexicográficos, se parte del morfema como unidad mínima portadora de sentido, de manera que se distinguen dos tipos de morfemas: el morfema lexical o lexema, que es de inventario ilimitado y abierto, y el morfema gramatical o gramema, que es de inventario limitado y cerrado. Lo que se distingue aquí es si el morfema porta una información puramente conceptual (lexema) o si porta una información puramente gramatical (gramema). Lógicamente, en la lengua española, el lexema verbal requiere de

gramemas para actualizarse en el enunciado verbal. Por ejemplo, la unidad lexical «organizo» se compone del lexema «organiz—» y del gramema «—o», entendiendo que ambos son morfemas que constituyen una sola palabra o unidad lexical.

A su vez, según Pottier (1968, p. 121) el gramema o morfema gramatical, puede ser de dos tipos: ligado (o dependiente) y libre (o autónomo). Por ejemplo, «los gramemas a, y, este forma parte de las categorías “preposición”, “conjunción”, “determinante nominal”», pero no van ligados a ningún lexema; mientras que otros «gramemas van ligados a un lexema, y de estas combinaciones nacen las demás categorías: camin—amos, útil—mente, verdader—a—s, mesa—, llamadas tradicionalmente “verbo”, “adverbio”, “adjetivo”, “sustantivo”». Más tarde, reafirma esta clasificación en estos términos: «Los morfemas gramaticales [gramemas] pueden estar obligatoriamente ligados a un morfema lexical [lexema]: —it— (cas—it—a), re— (re—poner), —n (dice—n), o estar libres: muy, este, ni» (Pottier 1970, p. 29).

Según los aportes actuales de la lingüística, en realidad, esta clasificación también es aplicable a todos los lexemas, puesto que hay muchos como carbón, carne, mesa, amor, que tienen carácter unitario y autonomía funcional, por lo que se constituyen en «lexemas libres». Asimismo, hay «lexemas ligados» como perr—, ladr—, am—, escrib—, que no funcionan en forma aislada y que, para completar su estructura léxica: formal y semántica, requieren de uno o más gramemas ligados: perr—o, ladr—a—ba, am—a—n, escrib—i—mos.

Pero, si bien algunos lexemas coinciden con la estructura fonológica y morfológica de una palabra: mar, pez, ola, cielo, neblina, horizonte, hay entidades léxicas cuyas estructuras morfológicas y sintagmáticas rebasan la estructura de un lexema y el concepto de palabra, como, por ejemplo, «abráz—a—me» u «ojo de gallo». Para designar estas entidades que no aparecen en los diccionarios convencionales, Pottier (1970, p. 25) acuñó el término «lexía», al que corresponde este concepto: «Es la unidad lexical memorizada. El locutor, cuando dice meter la

pata, ¡Ave María purísima!, o piedra filosofal, no construye esta combinación en el momento en que habla, sino que toma el conjunto en su “memoria lexical”, del mismo modo que banco o sogá».

Por cierto, la palabra como unidad básica del diccionario resulta útil, pero insuficiente para un tratamiento lexicológico integral, en el que, al lado de las unidades léxicas simples conocidas como palabras, se debe considerar otras unidades complejas o macrounidades lexicales, conocidas tradicionalmente como palabras compuestas, locuciones y modismos, las cuales están constituidas por más de una palabra y cuyo significado no resulta de la sumatoria de los significados de las palabras constituyentes, incluso, puede ser distinto al significado de dichas palabras.

El significado de cada una de estas unidades lexicales complejas corresponde al de una unidad conceptual simple, a una palabra o unidad léxica simple. En términos estructurales, estas macrounidades lexicales son palabras fijas, estables y libres, a las cuales Pottier (1970, p. 26) denomina específicamente lexías compuestas, lexías complejas y lexías textuales, cuyo rasgo común es que suelen aludir a una sola unidad conceptual en el discurso. Este tipo de palabras están fosilizadas por lo que el conjunto de sus formantes tiene un solo significado.

Son lexías compuestas las que están formadas por dos lexemas o más libres que se integran en una sola unidad lexical o palabra a diferencia de otro tipo de estructuras a este nivel como, por ejemplo: rascacielo, parabrisa, cortapluma, sacacorcho.

Las lexías complejas están conformadas por dos o más morfemas: lexemas y gramemas, de estructura estable o variable. Por ejemplo, son lexías complejas estables:

casa cuna

caballo de fuerza

la guerra fría

punte levadizo

a horcajadas

mal que bien

quinta columna

Y son lexías complejas variables aquellas que comparten una misma estructura sintagmática, pero presentan una variante en uno de sus elementos constituyentes. Por ejemplo:

mano de piedra

metió la mano

mal de ojos

mano de plátanos

metió la pata

mal de amores

mano de trapo

metió las cuatro

mal de buenmozos

mano de pianista

mano de hacha

Las lexías textuales se caracterizan por ser más extensas que las anteriores, por lo que, en ciertos casos, se recurre a las siglas, como veremos enseguida:

a diestra y siniestra

en un abrir y cerrar de ojos

sin pelos en la lengua

quien mucho abarca poco aprieta

Organización de las Naciones Unidas, que se convierte en ONU.

Haensch (1980, pp. 9-14) distingue otras combinaciones de palabras de uso

estereotipado, que presentan diferentes grados de estabilización dentro de la lengua, sin constituir lexías o unidades lexicológicas, por lo que, para evitar confusiones, en nuestros análisis solo tendremos en cuenta las estructuras lexicales propuestas por Bernard Pottier.

### ***2.1.3 Semántica***

Todo análisis del léxico como en el caso que nos convoca: léxico del transporte urbano de Lima Metropolitano tiene como sustento los fundamentos teóricos de la semántica estructural planteada por Pottier, Coseriu, Geckeller, Lyons, Greimas y Trujillo, entre los más reconocidos lexicógrafos. Sin embargo, es necesario hacer algunas precisiones conceptuales de carácter introductorio sobre la teoría estructuralista de la semántica, para así comprender cuál es el aparato lógico-conceptual de estos teóricos que va a ser aplicado en esta investigación que se desarrolla.

**2.1.3.1 Semántica estructural.** La semántica estructural es aquella corriente teórica de la lingüística que plantea que el significado de las palabras se determina por el conjunto de relaciones internas que se dan entre los elementos que conforman el sistema de la lengua. En otras palabras, el significado de las palabras se entiende como el estudio de las relaciones entre los elementos que pertenecen a una totalidad funcional dentro de una perspectiva sincrónica (un período determinado en el desarrollo de la lengua) sin dejar de lado la perspectiva diacrónica que ve la evolución histórica del significado de dichas palabras.

Doctrinariamente, la semántica estructural presenta corrientes divergentes u opuestas entre sí. Por un lado, los que postulan la teoría de los campos semánticos, la que explica que existen campos o estructuras léxicas cerradas en sí mismas y regidas exclusivamente por unas reglas de funcionamiento lingüístico por otro lado, los que postulan una teoría del análisis sémico, la que explica que hay una estructuración global del léxico y que las estructuras léxicas son abiertas y están articuladas obligatoriamente con estructuras de orden psicobiológico y sociológico.

Esta semántica estructural se desarrolla sobre la base de la aportación de Ferdinand de Saussure y de sus seguidores, de la Escuela de Praga de Roman Jakobson y de la Escuela de Copenhague de Luis Hjelmslev en el continente europeo. Asimismo, el estructuralismo norteamericano con el conductismo de Leonard Bloomfield y el distribuicionalismo de Zellig Harris deja su influencia sobre el desarrollo de la teoría semántica. Al respecto, Luis Miranda señala que “el estudio del significado se ha dejado en Norteamérica en manos de antropólogos-lingüistas (B. L. Whorf: 1946), psicolingüistas y filósofos lógicos o matemáticos (la cibernética la creó N. Wiener en 1947 y la teoría de la información, C. Shannon y W. Weaver en 1949)” (Miranda 2000, p. 19). En todo caso, se puede decir que la semántica estructural ha contribuido a limitar el tema de la semántica al léxico, concebida como una red autorregulada de relaciones de significados, y ha evidenciado la dificultad de cerrar sobre sí misma las estructuras léxicas que están articuladas a conocimientos extralingüísticos de los hablantes.

**2.1.3.2 Teorías de la semántica funcional.** En la profundización de los estudios sobre el carácter sistemático de la lengua, es evidente que la semántica funcional ha sido la piedra angular de las investigaciones y estudios realizados en torno al problema de la estructuración de los significados, sobre todo, en el análisis del contenido de las unidades lexicales en rasgos distintivos y en la configuración de los campos léxicos de una lengua, cuyo punto de origen son las relaciones paradigmáticas que Ferdinand de Saussure postula en su teoría sobre el funcionamiento de una lengua natural.

Según anotamos ya, nuestra investigación se sustenta en la teoría semántica funcional, acerca de la cual exponemos a continuación, de modo sucinto, los conceptos y métodos que se van a aplicar en el análisis de las categorías gramaticales y semánticas de cada una de las unidades del corpus recolectado.

**A. Estructuras paradigmáticas.** Las estructuras paradigmáticas son ordenamientos

que se establecen entre las unidades léxicas que se encuentran en un eje de selección o paradigma, las cuales pueden compartir un mismo contexto. Estas relaciones se caracterizan por ser oposiciones semánticas excluyentes (donde aparece una no aparece otra variante). Esto significa que la selección de una de una unidad excluye inmediatamente la otra o las otras que integran la misma clase. Por ejemplo:

**Tabla 2**

*Sistema de paradigma de selección y exclusión de categorías*

Paradigmas	Verbo	Det.	Adjetivo	Det.	Nombre	Adjetivo	Adjetivo
	cantó	el	shamo	el	canto	sonoro	Funesto
	entonó	un	jerezano	la	himno	estentóreo	vivaz
	canturreó		español	un	obertura	afónico	alegre
	moduló		Ajiseco	una	marcha	disonante	fúnebre
			Carmelo			chirriador	triste

Al seleccionar el hablante una forma lexical de cada uno de los paradigmas (del ejemplo), puede producir el enunciado Canturreó el Ajiseco un canto chirriador, fúnebre, mientras que las demás unidades, en este acto de habla, quedan excluidas inexorablemente, pues de no hacerse no se podría construir un enunciado gramaticalmente correcto.

Las estructuras paradigmáticas se clasifican en:

**B. Estructuras primarias.** Son aquellas que están constituidas por unidades lexicales que se implican recíprocamente sin que una de ellas sea prioritaria con respecto a las demás. Por ejemplo:

Nivel superior implica nivel inferior y nivel inferior implica nivel superior; sin embargo, ninguno de los dos es prioritario con respecto al otro para ser conceptualizado.

**C. Estructuras secundarias.** Son aquellas que están constituidas por unidades léxicas que implican, en la lengua, la transformación o cambio irreversible de un término primario existente como lexema de contenidos y de expresión, el cual recibe una determinación

gramatical implícita y, a su vez, se restituye al léxico nuevamente recibiendo determinaciones gramaticales explícitas propias del término primario. Por ejemplo:

Mesita Implica una determinación gramatical de mesa como término primario y, al mismo tiempo, es un término que puede entrar en las categorías gramaticales del término mesa como en mesa-mesas, mesita-mesillas, etc.

Se distinguen tres tipos de estructuras paradigmáticas secundarias: la modificación, el desarrollo y la composición.

**D. Modificación.** Es un procedimiento homogéneo de cambio o transformación de las unidades léxicas, ya que se produce siempre dentro de la misma clase de lexías. Este procedimiento se observa en los siguientes casos:

**E. Cuantificación.** Sea en forma aumentativa o diminutiva. Ejemplos:

casa - casita	perro - perrazo	flor - florecilla
camisa - camisión	papel - papelito	

**F. Repetición.** Ejemplos:

leer - releer	asumir - reasumir	hacer - rehacer
afirmar - reafirmar	sonar - resonar.	

**G. Desarrollo.** Es un procedimiento heterogéneo de cambio o transformación de las unidades léxicas, en la que se produce la conversión de la clase de palabra o lexía. Ejemplos:

ubicar (V) - ubicación (N)	visión (N) - visionar (V)
confundir (V) - confusión (N)	alevosía (N) - alevoso (Adj)
entrampar (V) - entrampamiento (N)	

**H. Composición.** Es un procedimiento por el cual dos unidades léxicas se unen por algún tipo de relación gramatical. Se distinguen dos tipos:

**I. Composición genérica.** Es aquella en la que el segundo de los elementos que se combina no existe como unidad léxica en la lengua.

Ejemplos:

balanza - balancero

perforador - perforista

**J. Composición específica.** Es aquella en la que se unen dos unidades léxicas o palabras que preexisten en la lengua, de modo que se establece un régimen gramatical. Por ejemplo,

Bocamina → boca (N) + mina (N)

Portacarné → porta (V) + carné (N)

Cohecama → coche (N) + cama (N)

Tapaoídos → tapa (V) - oídos (N)

**K. Campo léxico y clase léxica.** El campo léxico y la clase léxica son dos tipos de estructuras paradigmáticas primarias:

**L. Campo léxico.** Coseriu define al campo léxico como un «paradigma constituido por unidades léxicas de contenido (“lexemas”) que se reparten en una zona de significación continua común y se encuentran en oposición inmediata unas de otras» (Coseriu 1977, 210). Es decir, el campo léxico es una estructura paradigmática que está formada por unidades léxicas que comparten una zona de significación común y que están en una relación de oposición entre ellas mediante rasgos distintivos de significado denominados semas. Por ejemplo:

alto / medio / bajo (campo léxico)

rojo / azul / amarillo / verde / marrón (campo léxico)

frío / fresco / tibia / caliente (campo léxico)

segundo / minuto / hora / día / semana / mes / año (campo léxico)

Los ejemplos precedentes muestran que un campo léxico está constituido por un conjunto de unidades lexicales que comparten una zona de significación común, pero que mantienen entre sí relaciones opositivas excluyentes; por lo que al aparecer una de estas en un punto determinado de un enunciado, las demás unidades del mismo campo léxico quedan excluidas de manera inmediata. Por ejemplo, la presencia del lexema frío excluye en forma inmediata la presencia de los lexemas fresco, tibio y caliente, que pertenecen al mismo campo léxico. Sin embargo, no excluye la presencia de lexemas de otros campos léxicos como alto, bajo, delgado, grueso, etc.

Evidentemente, el sistema de oposiciones paradigmáticas en lo que respecta a la semántica es análogo al que se establece en fonología y gramática. Así, Coseriu (1977, 135) señala:

Las relaciones entre los términos en un campo léxico son análogas a las relaciones entre los fonemas en un sistema vocálico o consonántico. Los campos admiten varios niveles de estructuración, en el sentido de que un campo de un nivel determinado pueda quedar incluido como unidad en un campo de nivel superior.

Hay que tener en cuenta que los campos léxicos no coinciden con los campos conceptuales, dado que estos pueden ser también campos terminológicos y pueden estar organizados con residuo por sus subdivisiones. Además, entre los campos léxicos hay interferencias, esto no permite una sola clasificación homogénea de clase directa, sino en varias clasificaciones simultáneas. Y también se debe considerar que las lenguas no estructuran las

mismas realidades, dado que los principios de estructuración y delimitación son a menudo diferentes.

Al respecto, Miranda (2000, p. 139) establece que en el análisis de los campos léxicos se parte de oposiciones inmediatas entre dos o tres lexemas, identificando los rasgos distintivos que oponen estos lexemas para construir el campo léxico de forma gradual, estableciendo nuevas oposiciones entre los lexemas ya considerados, valor que podrá ser analizado en rasgos distintivos mínimos y en un valor común reducido, sobre la base de otras oposiciones. Así, los lexemas relacionados presentarán un haz rasgos distintivos en común y presentarán oposiciones en los demás rasgos.

**M. Clase léxica.** La clase léxica se define como una clase de unidades lexicales o palabras que están determinadas por un clasema, el cual es un rasgo distintivo que funciona, por ejemplo, en toda una categoría verbal y que es, en principio, independiente de los campos léxicos. Por ejemplo, niño, profesor, bailarina, rey, carpintero, secretaria, etc., pertenecen a una misma clase léxica, la de los seres humanos, que es diferente de gato, langosta, ratón, jirafa, culebra, ciempiés, etc., las cuales pertenecen a la clase de los animales.

Esto quiere decir que una clase léxica constituye un agrupamiento de lexemas o de lexías de acuerdo con la gramática de cada lengua. A su vez, la clase léxica puede ser determinante (caracterizada por clasemas) o determinada (caracterizada por rasgos distintivos como el sema [+humano] para la clase seres humanos). Por ejemplo, los clasemas seres vivos y cosas conforman clases determinantes, mientras que el grupo casarse (el hombre y la mujer, respectivamente) pertenece a clases determinadas por rasgos distintivos para la clase de los hombres y para la clase de las mujeres. Asimismo, el adjetivo inteligente es propio de la clase de los seres humanos y nunca se aplica a la clase de las cosas, salvo que se trate de la actividad expresiva de los seres vivos (Miranda, 2000, p. 19).

**N. Unidades básicas de descripción semántica.** Queda establecido que el campo léxico constituye un paradigma lexical que se origina por la distribución de un continuo de significados léxicos en diferentes unidades lexicales, las que están dadas como palabras en la lengua y ubicadas en oposición recíproca inmediata, mediante rasgos distintivos de significados simples llamados semas.

Esto implica que el análisis de los campos léxicos requiere la precisión conceptual de las unidades esenciales de descripción semántica (Geckeler 1976, pp. 295-303).

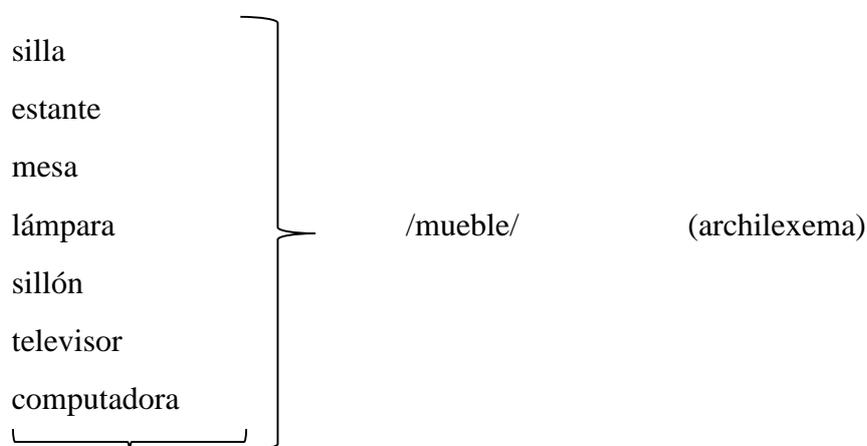
**O. Lexema.** El lexema es un morfema con significado lexical que puede ser libre: manzana, o ligado a ciertos gramemas: cant-á-ba-mos. En otras palabras, puede ser simple o compuesto en su estructura interna, pero mantiene siempre su autonomía funcional y forma parte de un campo léxico determinado, es decir, es una unidad de significado lexical expresada en un sistema lingüístico. Por ejemplo: silla, estante, mesa, lámpara, sillón, televisor, computadora, etc.

Así, pues, el lexema se constituye en la unidad básica del léxico de una lengua y en el objeto de estudio de la lexicología.

**P. Archilexema.** El archilexema es el lexema que contiene el sema genérico de un campo léxico, es decir, es el denominador semántico común de todas las unidades que pertenecen a un campo léxico. Se entiende, por consiguiente, que el archilexema contiene la base semántica de todos los miembros de dicho campo. Por ejemplo:

El lexema /mueble/ es el archilexema de los lexemas señalados anteriormente: silla,

estante, mesa, lámpara, sillón, televisor y computadora. Así, se tiene lo siguiente:



En general, el archilexema es un lexema cuyo significado contiene el sema común a los lexemas que conforman un campo léxico específico. Así el significado del archilexema ‘mueble’ contiene el sema [+movilidad] que también forma parte del significado de cada una de las unidades lexicales del campo léxico de nuestro ejemplo. De esto se deduce que el significado del archilexema es el que identifica a un campo léxico.

**Q. Sema.** En la semántica estructural, el sema es la unidad mínima de significado que no puede ser activada en forma independiente, pues siempre funciona en forma concomitante con otras unidades de la misma naturaleza, en la estructuración del significado de un lexema. Desde este punto de vista, se entiende que es el rasgo semántico mínimo en el análisis de los lexemas que conforman un campo léxico. Por ejemplo:

Los significados de los lexemas silla y mesa, del campo léxico de los muebles, se oponen mediante los semas [+asiento], [-asiento], respectivamente. Los significados de los lexemas silla y taburete se diferencian por los semas [+respaldar] del significado de silla y [-respaldar] del significado de taburete. Y los significados de los lexemas silla y sillón se distinguen por el sema [-brazos] del significado de silla y [+brazos] del significado de sillón, etc.

Los significados de los lexemas papa y camote del campo léxico de los tubérculos se oponen mediante los semas [+dulce] del significado de camote y [-dulce] del significado de papa.

**R. Semema.** Según señalamos antes, sema es la unidad semántica mínima que funciona como un rasgo distintivo y que, por lo tanto, carece de autonomía, debido a que siempre funciona en forma concurrente con otros semas. El conjunto de semas propios de una unidad lexical constituye un semema, es decir, el significado de un lexema. Por ejemplo, los semas del lexema silla son [+asiento], [+patas], [+respaldar], [-brazos], [+unipersonal]. En su conjunto constituyen el semema propio del lexema silla. El semema del lexema sofá está conformado por los semas [+asiento], [+patas], [+respaldar], [+brazos], [-unipersonal].

**S. Clasema.** El clasema es el sema o conjunto de semas que, dentro de un semema, indican la pertenencia de este a una clase de unidades lexicales. Se debe entender entonces que cada semema posee su respectivo clasema. Por ejemplo, el clasema del semema silla es [+asiento]. Este mismo clasema se encuentra en los sememas de los lexemas: sillón, sofá, taburete, por lo cual estos lexemas conforman la clase lexical 'asiento'. Del mismo modo, el clasema [+humano] se encuentra en el significado de cada uno de elementos de la clase lexical: decana, alumno, médico, sicóloga, indígena.

En el caso de polisemia, regularmente, los sememas de un lexema no corresponden a una clase lexical. Cada semema tiene un clasema particular. Por ejemplo, al lexema 'papa' le corresponden los sememas 'Sumo pontífice' y 'alimento'. Como clasema es [+religioso], por lo que pertenece a la clase lexical: diácono, sacerdote, madre, presbítero, prior, obispo, arzobispo, cardenal, etc., y el clasema alimento es [tubérculo], que indica la pertenencia de este semema a la clase lexical: camote, yuca, nabo, etc. Así se tiene:

decana



alumno

médico                    [+humano] (clasema)

sicóloga

indígena

papa (Sumo pontífice) □    [+religioso] (clasema)

papa (alimento)            □    [+tubérculo] (clasema)

**T.    Léxico.** El léxico es el conjunto total de las unidades lexicales: lexemas y lexías, de una lengua. Unidades que, por expresar los significados propios de la cultura de una sociedad humana, cumplen una función esencial en los procesos comunicativos. Nada de lo que existe en el entorno real o imaginario, ningún hecho conceptualizado, sea tangible o intangible, político o económico, histórico o cotidiano, propio de la exterioridad o la interioridad del hombre: sentimental o pasional, exitoso o frustrante, abnegado o mezquino, grotesco o elegante, chismoso o verídico. En suma, todos los conocimientos, valores y desvalores, amores y odios, candorosos o monstruosos, que agitan las neuronas humanas aparecen en las estructuras semánticas de las unidades lexicales y de las oraciones, ordenadas por la gramática de una lengua.

Teniendo en cuenta la importancia del léxico por su ligazón con los significados y el pensamiento discursivo, así como con la estratificación social, hemos optado por este trabajo de investigación que se inscribe dentro de la semántica lexical.

Geckeler (1976) y Coseriu (1977) plantean una adecuada metodología de trabajo para realizar el análisis estructural del léxico de una lengua, siguiendo el modelo analítico de la fonología y la gramática estructurales. Bases sobre las cuales plantean la organización sistemática de los campos léxicos. No cabe duda de que sus aportes teóricos y metódicos confieren rigor científico al tratamiento del repertorio lexical de los trabajadores del transporte urbano de pasajeros de Lima Metropolitana.

### III. MÉTODO

#### 3.1 Tipo de investigación

La presente investigación se inscribe en el paradigma positivista, es decir, bajo un paradigma que prioriza la razón en todo el sentido de la palabra y no niega la realidad y acepta los datos bajo el empirismo. Tres preguntas de carácter objetivo están presentes en este paradigma, según Ramos (2015). La pregunta ontológica describe los factores de un fenómeno, la pregunta epistemológica define la interacción entre el conocedor y lo que será conocido, y la pregunta metodológica cita la relevancia del trabajo, si tiene hipótesis y es medible.

El enfoque de esta investigación, esta es de tipo cuantitativo porque recopila datos para responder a las preguntas de la investigación y sistematiza la información utilizando los datos recopilados en el trabajo de campo. Según Del Canto y Silva (2013), las bases de la investigación de enfoque cuantitativo son la objetividad, la inferencia, la confirmación y la deductiva, así como la medición penetrante y controlada. Toda la información recogida sirve como base para una investigación enfocada en este nivel. La generalidad de los datos a partir de lo observable es una ventaja del estudio cuantitativo porque permite controlar los fenómenos a partir de los resultados.

Las investigaciones son básicas o aplicadas. Zorrilla (1993) diferencia la investigación básica de la aplicada, que, si bien es cierto, depende de los descubrimientos o teorías de la básica, se caracteriza por aplicar los conocimientos y los resultados en específicos para demostrarlos en la realidad, mediante lo cual se busca. conocer para actuar. La investigación principal en nuestro tema a tratar se orienta bajo el tipo básico porque su objetivo principal es investigar los fenómenos que ocurren en el planteamiento de problema, con una base específica en trazar las características observables sin importar su aplicación cuyo objetivo es encontrar.

La presente pesquisa es de diseño no experimental. Según Hernández et al. (2014), este tipo de investigaciones no altera deliberadamente las variables. Se trata de estudios en los que no cambiamos las variables independientes intencionalmente para ver cómo afectan otras

variables. En la investigación no experimental, observamos los fenómenos en su contexto natural y los analizamos. El estudio no experimental observa situaciones que ya existen, no creadas intencionalmente en la investigación. En la investigación no experimental, las variables independientes ocurren y no se pueden controlar ni influir directamente en ellas, ya que ya han ocurrido, al igual que sus efectos. Y debido que para obtener los datos que se analizarán no se creados contextos especiales para las variables, afirmar lo de arriba: según su diseño esta investigación es no experimental.

Respecto de su alcance, en la presente investigación se ha utilizado el método descriptivo, y se pretende analizar el léxico de los trabajadores del transporte urbano de pasajeros en la ciudad de Lima Metropolitana, desde una perspectiva estructural. Es por ello por lo que se va a hacer uso de los instrumentos conceptuales y metodológicos del análisis lexicológico de la semántica estructural. Esta investigación es de tipo descriptivo porque se basa en cómo es un aspecto específico del objeto de estudio. El método descriptivo conocido proporciona una descripción del estado de las variables, sin importar el por qué, sino otras preguntas como: qué, dónde, cuándo, etc. La perspectiva de esta investigación proporciona datos que generalmente sirven como base o línea específica para estudios más complejos. Según Yañez (s/f), el método descriptivo es uno de los métodos cuantitativos cuyo propósito es evaluar fenómenos observables en poblaciones o situaciones específicas. Suele ser el primer enfoque del fenómeno localizado y utiliza técnicas e instrumentos de recolección de datos como entrevistas, encuestas, documentación, entre otros.

### **3.2 Ámbito temporal y espacial**

En que corresponde al ámbito temporal la presente investigación se ha realizado entre los meses de enero y octubre de año 2023, para lo cual se ha seguido un calendario de actividades de que se detallará en el capítulo correspondiente a los aspectos administrativos.

Sobre ámbito espacial se debe precisar que las personas que colaboraron y permitieron se les entrevista laboran y están adscritas a las siguientes entidades: La Empresa de Transporte y Servicios Ocho S. A. (ETSOSA), cuyos paraderos finales están en el distrito de San Juan de Lurigancho (Campoy) y el de Villa María del Triunfo (Nueva Esperanza); la Empresa de Transporte Colonial S. A., que tiene sus paraderos finales en el distrito de San Juan de Lurigancho (Campoy) y la provincia del Callao (La Perla); la Empresa de Transporte 102 S. A., con sus paraderos finales en el distrito de Lurigancho - Chosica y la provincia del Callao (Carmen de la Legua); la Empresa de Transporte 104 S. A. tiene sus paraderos finales en el distrito de San Juan de Lurigancho (Mangamarca) y el de San Miguel; y, por último, la Empresa de Transporte y Servicios Huancayo City S. A, ubica sus paraderos finales en el distrito de San Juan de Lurigancho (Campoy) y el del Cercado de Lima (Palomino).

### **3.3. Variables**

La hipótesis enunciada está formulada sobre la base de dos variables. Una independiente que incide sobre otra, dependiente.

#### ***3.3.1 Variable independiente***

Es el hecho enunciado en los siguientes términos: «la creatividad léxica de los trabajadores del transporte urbano de Lima Metropolitana».

#### ***3.3.2 Variable dependiente***

Es «el sociolecto» desarrollado por los trabajadores del transporte urbano de pasajeros de Lima. Metropolitana.

### **3.4. Población y muestra**

#### ***3.4.1. Población***

La población de la presente investigación está constituida por personas radicadas en Lima, de variada procedencia, hablantes de un castellano subestándar de la ciudad de Lima, pero

la mayoría de ellos procede de zonas alejadas del territorio peruano, mayoritariamente de poblaciones monolingües castellanas, aunque un porcentaje considerable tiene como lengua materna el quechua o el aimara, lenguas que no son usadas en su actividad laboral. Estos hablantes pertenecen a un nivel socioeconómico medio-bajo, poseen un nivel de instrucción primario (raramente secundario) y se dedican al transporte público como fuente de ingreso principal (choferes, cobradores, propietarios de las unidades vehiculares, empresarios, etc.).

### **3.4.2. Muestra**

La muestra de la presente investigación está constituida por 100 personas a las cuales se las ha entrevistado personalmente mediante la técnica de la distribución al azar. A esta cantidad de personas se las ha estudiado en reiteradas oportunidades, así como a otras a las que se recurrió de modo ocasional en entrevistas muy rápidas y pequeñas, para confirmar alguna información.

### **3.5. Instrumentos**

La recolección del corpus se hizo mediante una investigación de campo, al uso del método de la encuesta directa al personal que integra nuestra muestra, en el área de estudio, esto es, en Lima Metropolitana.

Las entrevistas realizadas a los choferes y cobradores del transporte público de la ciudad de Lima Metropolitana fueron grabadas y transcritas en fichas lexicales. Asimismo, se recurrió a la obtención de la información bibliográfica sobre el tema del transporte urbano en la ciudad capital, la cual fue recogida en las fuentes documentales de la Biblioteca Nacional, de las bibliotecas especializadas de las universidades nacionales Federico Villarreal y San Marcos, la Biblioteca de la Municipalidad de Lima, y de otras Instituciones públicas y privadas; también se recurrió a fuentes documentales como los periódicos capitalinos, revistas de circulación local y páginas webs.

### **3.6. Procedimientos**

El trabajo de campo consistió en el recojo de las unidades lexicales a través de entrevistas directas a los trabajadores del sistema de transporte urbano de pasajeros, mediante un cuestionario de preguntas abiertas como las siguientes: ¿a qué se refiere con el término gallinero?, ¿qué significa llevar al espejo?, ¿qué significa estar chanco?, ¿qué es estar sopa?, ¿qué significa sacar la cola?, etc.

El material de trabajo estuvo constituido por las fuentes bibliográficas, las fichas lexicales para la recolección directa de los datos, una grabadora y una libreta de apuntes para las entrevistas personales. También se hizo uso de instrumentos informáticos para agilizar el desarrollo de la investigación.

Se formó un corpus lexical constituido por un conjunto de 130 unidades, simples y complejas, es decir, lexemas y lexías, usuales en las actividades que realizan los trabajadores del servicio público, que estudiamos y que son escuchados cotidianamente por el público limeño.

La recolección de los datos se hizo con un cuestionario básico elaborado a semejanza del cuestionario diseñado para elaborar el Atlas Lingüístico y etnográfico del Perú (1980) y del cuestionario consignado en la tesis sobre el léxico de la cerámica y alfarería de Chulucanas, anteriormente mencionada, lo que permitió elaborar los cuestionarios por campos léxicos.

Las entradas recogidas fueron analizadas, sistematizadas y catalogadas según los criterios teóricos y definiciones que se consignaron en las bases teóricas que se han considerados para esta investigación y que aparecen en el capítulo II. Marco Teórico.

### ***3.6.1 Léxico recabado***

En el presente subcapítulo, se registran todas las unidades lexicales del corpus, que —como quedó dicho— son de uso cotidiano en el ámbito laboral, en los actos comunicativos de los transportistas del servicio urbano de pasajeros. Dichas unidades aparecen aquí ordenadas en estricto orden alfabético. Cada entrada va seguida de una breve plantilla lexicográfica, a fin de

facilitar la comprensión de muchos lexemas libres y lexías, de uso particular; asimismo, con la intención de bosquejar lo que podría ser un primer glosario, ampliable o actualizable mediante futuras investigaciones, o que sirviera de base para elaborar glosarios de otros sectores laborales.

Según lo anotado antes, en este glosario se refleja con toda claridad el modo en que, dentro de la formalidad legal de las empresas de transporte urbano, la informalidad de los operadores de los vehículos incide en el caos del tránsito limeño. Su vocabulario es sumamente ilustrativo. Expresiones como “suave nomás”, “quédate”, “chántate”, “llevar de las orejas”, “llevar al espejo”, por ejemplo, revelan que los choferes aceleran o retardan la marcha de su unidad, o se “corretean” para recoger una mayor cantidad de pasajeros, sin considerar el tiempo ni la seguridad de los usuarios, sin respetar las reglas de tránsito ni las normas de la empresa, de acuerdo solo con sus intereses pecuniarios.

Por cierto, ese desorden es alentado por la agresividad de sus actitudes, evidenciada en el maltrato que dan a los pasajeros y en las carreras temerarias que muchas veces terminan en lamentables accidentes de tránsito, con la pérdida de vida de tantas personas inocentes. Y esto porque «salen a matar», «salen a quemar», «salen a reventar», a «meterse cuchillo», a «agarrarse a balazos».

Asimismo, no deja de llamar la atención la degradación de los valores éticos entre aquellos trabajadores. A sus compañeros honestos y correctos los llaman manco, mancazo o manso. Tal vez, porque parten del supuesto de que, para vivir bien, los hábitos normales son la bravura, la deshonestidad y la corrupción. Y, desde luego, no faltan los lexemas que revelan la deshumanización de los trabajadores de los servicios urbanos de transporte de pasajeros. Para ellos una mujer es solo «carne» o una «res», con inocultables connotaciones sexuales.

No está demás señalar que los vehículos, en general, son incómodos porque los asientos originales son sustituidos por otros más pequeños, para facilitar el hacinamiento y, como son

vetustos, los combustibles que usan inciden, peligrosamente, en la contaminación ambiental, sin que esto preocupe a los propietarios de los vehículos ni, al parecer, a las autoridades competentes.

Para elaborar el glosario con 170 entradas se ha tenido en cuenta lo siguiente:

a) Cada entrada está conformada por un lexema libre o por una lexía, sea esta simple, compuesta, compleja o textual.

b) La categoría gramatical se indica en forma abreviada:

- adj. Adjetivo.
- cmpj. Indica la estructura compleja de una lexía.
- cmpt. Indica la estructura compuesta de una lexía.
- excl. Indica que dicho verbo es usado preferentemente en forma exclamativa.
- ext. Indica que dicho verbo es usado únicamente en forma exhortativa.
- f. Femenino.
- intg. Indica que dicho verbo es usado preferentemente en forma interrogativa.
- l. Lexía.
- m. Masculino.
- prn. Indica que dicho verbo es usado necesariamente en forma pronominal.
- s. Sustantivo.
- v. Verbo.

**A la vuelta.** l. cmpj. Respuesta que implica que las acciones propuestas no se realicen de inmediato, es decir, se trata de una manera de postergar la consumación de un asunto pendiente. Su uso es sumamente generalizado en el medio del transporte de pasajeros. ¿Cuándo

arreglamos? (pregunta). A la vuelta (respuesta).

**A mediacaña.** l. cmpj. Indica que la cantidad de pasajeros que han abordado la unidad es más o menos la mitad de la permitida o deseada, es intermedia. Está yendo a media caía (la unidad).

**Abogado.** s. m. Persona titulada en Derecho, encargada de asesorar y representar a la empresa en sus asuntos legales.

**Agarrarse a balazos.** l. cmpj. Hace referencia a la competencia extrema de al menos dos unidades de una misma línea por conseguir pasajeros. Salí y me fui con la diez agarrando a balazos.

**Agarrarse a flechazos.** l. cmpj. Semánticamente, vinculada a agarrarse a balazos. Su uso no es frecuente.

**Aguantar.** v. ext. No voltear ni avanzar la marcha de la unidad. El cobrador advierte al chofer: ¡Aguanta, aguanta!

**Bajada.** s. f. En el recorrido: ir de una zona norte, este o noreste de Lima Metropolitana, hacia una parte oeste, suroeste o sur, dentro de la ruta establecida, teniendo como punto de referencia el llamado “Damero de Pizarro”.

**Bajar.** v. ext. Usado para indicar que uno o más pasajeros van a quedarse en un determinado paradero. En muchas ocasiones, se usa este verbo en gerundio. El cobrador indica al chofer: ¡Grifo bajan! ¡Bajando!

**Barbón.** adj. Hace referencia a una persona que, en un determinado momento, posee una cantidad de dinero mayor a superior a lo normal, en relación con la capacidad de pasajeros que tiene la unidad. Por cierto, mientras más pasajeros haya, más dinero se obtiene. El uso particular de este término entre los transportistas se origina en la palabra barba asociada al dinero, a partir de la imagen barbada de Miguel Grau que aparecía en los antiguos billetes de mil Soles. Estás

barbón (“estás billetón” o “estás platudo”).

**Boletear.** v. Entregar el boleto o tique a los pasajeros, luego de que estos hacen el pago correspondiente, por el tramo de su viaje. El chofer indica al cobrador: Tienes que boletear.

**Botar todo.** l. cmpj. Se usa cuando la unidad está retrocediendo para estacionarse y el cobrador indica al chofer que puede continuar haciéndolo sin problemas. El cobrador dice al chofer: ¡Bota todo!

**Bravo.** adj. Persona que no permite que la sorprendan con tretas o transgresiones de las normas. Esta actitud es una forma de hacer justicia entre los transportistas sin recurrir a las autoridades o a las personas designadas para ello. Mala suerte si te pones a corretear con uno bravo.

**Bróker de seguro.** l. cmpj. Agente de una compañía aseguradora que actúa como intermediario entre esta y la empresa de transportes en todo lo referente a la contratación de una póliza de seguros.

**Buscarla.** l. cmp. Alude a la utilización de todas las estrategias imaginables para transportar la mayor cantidad de pasajeros. Esta actitud implica chantarse, corretear, calcular el tiempo, determinar la hora en la que existe mayor afluencia de pasajeros, ubicarse en determinados puntos de la ruta en los momentos de mayor afluencia de pasajeros, etc. En relación con el chofer se dice: Salió a buscarla.

**Cabra. loca** l. cmpj. Chofer que acostumbra a alcanzar, con su unidad, a la unidad que lo antecede, obligándola a acelerar. Cuidado con Pepe porque es cabra loca.

**Cachar.** ext. Se usa en el sentido de tomar el pelo o burlarse de alguien. Expresión exhortativa, de parte de quien enuncia, para que no se le moleste o se deje de molestarle. ¡Ya caché!

**Caña.** s. m. Recibe esta denominación el timón o volante del vehículo, por extensión se aplica también al chofer. Hoy la caña es Paco.

**Carné de educación vial.** l. cmpj. Documento que prueba que los operadores de la unidad llevaron un curso de Educación Vial, el cual está establecido por las autoridades de transporte como requisito para trabajar. El cumplimiento de este es verificado por los inspectores asignados por la Dirección de Transportes de la Municipalidad de Lima Metropolitana en cada una de las batidas que esta hace en las principales rutas de las empresas de transporte.

**Carne.** s. f. Mujer de cuerpo atractivo. ¡Qué tal carne!

**Caseta de control.** l. cmpj. Estación de control ubicada en cada paradero final de la ruta y cuyo orden de importancia está en relación con el del paradero en el que se encuentra.

**Cobrador.** s. m. Es la persona encargada de cobrar el importe del boleto a los pasajeros y de anunciar la ruta de la unidad de transporte en la vía pública. También ayuda al chofer en algunas labores complementarias como alertar de un acontecimiento relevante en la ruta o de hacer indicaciones para que la unidad se estacione en un lugar específico.

**Cobrar.** v. De parte del cobrador instar al pasajero a pagar el importe del pasaje de acuerdo con su destino en la ruta. Cobra de una vez. ¿Ya cobraste?

**Cocinero.** s. m. Persona encargada de preparar la comida. No tiene vínculo laboral con la empresa sino con el concesionario respectivo.

**Comedor.** s. m. Establecimiento destinado a la venta y consumo de comidas y bebidas.

**Concesionario de frecuencia.** l. cmpj. Persona que, por un día, paga una cantidad específica de dinero a la empresa de transportes con el fin de que esta lo faculte a controlar oficialmente la frecuencia de las unidades; de la misma manera, la empresa obliga al encargado de cada unidad de transporte a pagarle treinta céntimos (S/. 0.30) cada vez que pase por el punto de la ruta donde se ubica dicha persona.

**Concesionario de ruta.** l. cmpj. Persona que hace un trato con la empresa para que esta lo faculte

a controlar en forma oficial los tiempos horarios que emplean las unidades de transporte a lo largo de la ruta. Por otro lado, el datero no hace trato alguno con ninguna empresa, solo se encarga de entregar información (el dato) a los operadores de unidades de una o varias empresas de transporte, su trato se da directamente con ellos y su carácter es informal. Ver más en datero.

**Concesionario.** s. m. Persona que, sin tener acciones en la empresa de transportes, posee al menos una unidad vehicular en la misma y que, aunque tiene voz, no participa en la toma de decisiones de esta.

**Contador.** s. m. Profesional encargado de las labores contables de la empresa.

**Controlador.** s. m. Persona encargada de ubicarse en los paraderos finales, de modo que registre, de acuerdo con horas determinadas, las salidas de las unidades de transporte. Asimismo, es el encargado de velar por el cumplimiento de las normas que han sido establecidas por la Dirección de Administración de la empresa.

**Correlón.** adj. Chofer que acelera la velocidad de la unidad que conduce hasta alcanzar a la unidad que lo antecede, de esta manera infringe los periodos de tiempo asignados por la empresa de transportes. El correlón, al igual que el chofer que se chanta, distorsiona el curso normal de las unidades en la ruta, puesto que al alcanzar a la unidad que lo antecede, obliga a esta a acelerar. De estos choferes, yo soy el más correlón.

**Corretear.** v. Acción que describe la competencia de al menos dos unidades de una o más empresas por conseguir la mayor cantidad de público usuario. Esta puede ser originada por el incremento de la oferta del servicio en un determinado punto de la ruta o porque alguna de las unidades infringe los periodos de tiempo establecidos por la respectiva empresa. En México empezamos a corretear. Cómo te gusta el correteo.

**Cutra.** s. f. Este término tiene sus orígenes en las prácticas deshonestas de los funcionarios o

empleados públicos en la realización de ciertos trámites, por los cuales hacen cobros indebidos: Dale su cutra para que se calle la boca. Sin embargo, su uso se ha extendido dentro del transporte público para hacer referencia al dinero mal habido entre los operadores. En especial del que no rinde cuenta el cobrador al chofer, y también del que no dan cuenta tanto el chofer como el cobrador al dueño de la unidad. Ya sacó su cutra.

**Chantarse.** v. prn. Retardar la marcha de la unidad con el fin de conseguir más pasajeros. El cobrador indica al chofer: ¡Chántate!, o comenta: ¡Se está chantando! ¡Está que se chanta!

**Chauchilla.** s. Aquello que es pequeño y de escaso valor. Esa bronca es una chauchilla. Yo no trabajo por chauchillas.

**Cheque.** s. m. Billeto de diez nuevos soles. ¿Vuelto del cheque?

**China.** s. f. Cincuenta céntimos de Nuevo Sol. Dale una china nomás.

**Chofer.** s. Es la persona encargada de conducir una unidad de transporte. A diferencia de lo que se puede pensar, no suelen ser los dueños de los vehículos –los que también las manejan–, lo habitual es que asignen cada unidad a una persona de confianza, puesto que de esta persona deben recibir el importe correspondiente a la jornada trabajada.

**Choro-a.** s. Persona que hurta o roba. Ten cuidado que ese cobrador es choro.

**Darle.** v. ext. Usado para indicar la reanudación de la marcha del vehículo, puesto que no hay ningún motivo que lo impida. El cobrador indica al chofer: ¡Dale!

**Datero.** s. m. Persona que se encarga de proporcionar información sobre los tiempos de las unidades en la ruta, a los conductores de las unidades de diferentes empresas. El dato especifica el número de minutos que separa una unidad de otra. Por lo general, esta persona no tiene el respaldo ni el permiso de las empresas para desempeñar esta actividad. Sin embargo, si bien la información que brinda no es del todo confiable, es bien estimada por los operadores.

**Derecha libre.** l. Usada para indicar que en el carril derecho de la pista no hay otros vehículos, de manera que puede avanzar o virar en esa dirección. El cobrador indica al chofer: ¡Dale, derecha libre!

**Director.** s. m. Denominación que reciben tres socios de la empresa de transportes, cada uno de los cuales se responsabiliza por una de las siguientes áreas: Disciplina, Administración y Gestión.

**Drilo.** s. m. Dinero, equivalente a guita. ¿Cuánto es tu drilo?

El gallinero l. Denominación que los trabajadores de la empresa Ocho S.A. dan a cada una de las unidades de la línea 132 (Ciudad de Dios - Pamplona - San Juan de Lurigáncho), posiblemente, porque en su recorrido se encuentra el mercado La Parada, donde se vende una gran cantidad de pollos y gallinas. Ahí se viene «El gallinero».

**Enderezar.** v. ext. Corregir la posición inadecuada del vehículo. El cobrador advierte al chofer que existe el riesgo de que la unidad choque o sea chocada por su mal estacionamiento, por lo que debe colocarla en una posición apropiada: ¡Endereza!

**Entrar todo.** l. cmpj. De parte del cobrador: cuando en el carril derecho no existen otros vehículos, indica al chofer que la unidad puede avanzar o doblar en esa dirección. ¡Ya, entra todo, sin miedo!

**Entrar.** v. ext. Avanzar en la dirección en la que está posicionada la unidad de transporte. El cobrador indica al chofer: ¡Entra nomás!

**Estable.** adj. Chofer o cobrador que trabaja permanentemente para el dueño de una unidad de transporte específica, de la cual se hace responsable. Para ser estable, un chofer debe contar con una amplia confianza de parte del dueño de la unidad, así como un periodo de tiempo considerable trabajando para él. Paco es el estable. Ese es el estable (con referencia a un cobrador).

**Estación de control.** I. cmpj. Lugar del recorrido que establece la empresa para el control de las unidades, en la cual estas están obligadas a llegar en un determinado lapso respecto de un punto inicial.

**Estar chanco.** I. cmpj. Unidad de transporte que desarrolla una velocidad inferior a su capacidad por falta de mantenimiento oportuno del motor. No da para más, está chancha (la unidad).

**Estar en la caña.** v. I. Expresión referida al chofer en relación con la función que cumple en la unidad de transporte, es decir, en el control del volante o caña. Por ejemplo, a la pregunta ¿Quién es el chofer?, la respuesta suele ser: Pepe está en la caña, equivalente a Pepe es el chofer.

**Estar en la puerta.** v. I. Expresión específica para referirse al cobrador, en cuanto cumple su función en el control de la puerta del vehículo, es decir, en la subida y bajada de los usuarios, y en la cobranza de los pasajes. A la pregunta “¿Quién es el cobrador?”, por ejemplo, la respuesta es: “pajarito está en la puerta” es equivalente a “Pajarito es el cobrador”.

**Estar frío.** I. cmpj. Indica que la cantidad de pasajeros que transporta una unidad es sumamente pequeña, lo cual repercute directamente en la reducción de los ingresos económicos del cobrador y del chofer. Si se usara una escala de gradación, estar frío se encontraría en un nivel superior a misio. Se ha constatado que esta lexía se usa algunas veces en expresiones burlescas como: Estás más frío que un chupete de chicha.

**Estar fuera de ruta.** I. cmpj. Estado de inactividad temporal de una unidad de transporte, producto de una avería u otro tipo de percance. Como consecuencia de este contratiempo, la unidad altera su turno, de manera que su próxima salida es postergada, de acuerdo con el momento en que llega al paradero inicial.

**Ferrando.** s. f. Antropónimo que, por analogía, se usa como variación de ferro, en su primera

acepción. Toma tú ferrando.

**Ferro.** s. m. Diez céntimos de nuevo sol. En otros casos, esta denominación se usa para referirse a cien Nuevos Soles. ¡Pasaje, tres ferros! Le metieron una multa de más de un ferro.

**Fierro.** adj. Chofer o cobrador de una unidad de transporte que suele hacer largas jornadas de trabajo sin descanso, lo que es mejor visto entre los transportistas. Se considera una «jornada larga» a más de quince días de trabajo, con un solo un día de descanso. Así soy yo, fierro.

**Fotochek.** l. cmpt. Documento que identifica a los trabajadores de una determinada empresa de transportes (choferes, cobradores, inspectores, etc.).

**Frecuencia.** s. f. Se determina por el tiempo que separa a dos unidades de transporte. A menor tiempo, mayor frecuencia. Y a mayor tiempo, menor frecuencia. En las horas pico, hay mayor cantidad de unidades en la ruta. En otros momentos, el tiempo entre una y otra unidad es mayor.

**Gerente.** s. m. Persona que gestiona la empresa y dirige la promoción de los proyectos de desarrollo que esta pueda tener. El que desempeña este cargo no es, necesariamente, socio de la empresa, pero sí debe tener formación profesional en Administración.

**Gil.** s. m. Apócope de Gilberto. En la jerga peruana significa hombre abúlico, de pocas convicciones. Esa res es mucho para ese gil.

**Grifero.** s. m. Persona encargada de proveer de combustible a las unidades de transporte.

**Grifo.** s. m. Estación de servicio se surte combustible a la unidad.

**Guachimán.** s. m. (Del ing. watchman) Se usa con el significado de guardián, celador o vigilante. Persona que se encarga de vigilar el parqueo de las unidades de transporte durante la noche, en alguno de los paraderos de la empresa.

**Guerrero.** adj. Chofer que no admite tretas por parte de otros chóferes y que está dispuesto a

competir por la captación de un mayor número de usuarios en algún tramo de la ruta, con los operadores de otra unidad vehicular. No hay nadie más guerrero que Juan.

**Hablar.** v. ext. Se usa para instar al cobrador a que evalúe rápidamente la situación en la ruta e informe al respecto. Es sinónimo de marcar. El chofer le dice al cobrador: ¡Habla! ¿Cómo es?

**Hora muerta.** l. cmpj. Momento en el que, durante el tiempo de cobertura de una ruta, la demanda de servicio es escasa, lo que, evidentemente, no resulta muy atractivo para los transportistas ni para los operadores. Por otro lado, se entiende por horas muertas las que siguen a las 8:30 p.m. Para qué salir más tarde si es hora muerta.

**Hora pico.** l. cmpj. Momento en el que, durante la cobertura de una ruta, la demanda de servicio es mayor al promedio, lo que, evidentemente, resulta muy atractivo para los transportistas y operadores. Las horas pico que se han identificado oscilan entre las 6:30 y las 8:30 h., y entre las 16:30 y las 20:00 h. Asimismo, durante la época de clases escolares, otra hora pico se da entre las 12:30 y la 13:30 h. Da gusto salir en hora pico.

**Hueco.** s. m. Momento en el que, durante el recorrido, la ausencia de servicio es prolongada (es equivalente a la palabra pampa, aunque este último término hace referencia más claramente a una situación beneficiosa en la actividad de transporte). Tienes hueco. También se usa en forma diminutiva, en este caso, el beneficio ya no es tan significativo. Ahí ya tuvimos un huequito.

**Inspector de ruta.** l. cmpj. Persona encargada de controlar principalmente la frecuencia que existe en la ruta entre las unidades de transporte de la empresa. También se encarga de supervisar el boletaje y el cumplimiento de las medidas de aseo y conservación de las unidades, las cuales también son dictadas por la empresa de transportes.

**Inspector.** s. m. Persona a la que la empresa de transportes encarga supervisar, en la ruta, la entrega de boletos a los pasajeros por parte del cobrador, así como el estado de conservación y

limpieza de esta, además del aseo personal del operador y del cobrador.

**Ir.** v. ext. Similar a jalar y pisar, pero usada en la primera persona plural. ¡Vamos, ya, vamos!

**Izquierda.** s. ext. Se utiliza para indicar al chofer que preste atención en esa dirección o a avanzar o virar hacia ese lado de la pista. El cobrador alerta al chofer: ¡Tu izquierda! ¡Izquierda, Izquierda!

**Jalar.** v. ext. Se utiliza cuando el chofer de una unidad que precede a otra acorta, intencionalmente, la distancia que separa a ambas, mediante la reducción de la velocidad. Pepe está que jala a Mario. Jálalo nomás. Esto provoca que el chofer de la segunda unidad a tratar de alcanzar y dejar atrás a la que disminuye la velocidad. Cuando la distancia se acorta peligrosamente, el cobrador de la primera unidad advierte al chofer: ¡Jala, jala, que nos pasan!

También se usa para indicar la reanudación de la marcha. Funciona como una variable de dale. Ante la inminencia de un correteo, el cobrador apremia al chofer: ¡Jala, jala!

**La aspiradora.** l. cmpj. Denominación que recibe cada una de las unidades de la línea 48 (ex Enatru), debido a que generalmente son las preferidas por el público usuario, de manera que dejan sin pasajeros a las unidades de otras empresas. ¿Cuánto tiene La aspiradora?

**La burra.** l. cmpj. Denominación que recibe cada una de las unidades vehiculares de la línea 10 (Huayrona - Villa El Salvador) quizá porque siempre transportan una gran cantidad de pasajeros. Suave con la burra.

**La escoba.** l. cmpj. Denominación que recibe cada una de las unidades vehiculares de la línea 48 por las mismas razones por las que se le denomina la aspiradora. Se suele decir que las unidades de esta ruta “barren con todo”. ¿No ha pasado La escoba?

**La mía.** l. cmpj. Ganancia que obtiene el chofer y el cobrador en una jornada de trabajo, la cual es reportada al dueño de la unidad de transporte que ha sido asignada para la faena. ¿Cuánto es

la mía?

**La miki.** l. cmpj. Variación de la mía. ¿Cuánto es la miki?

**La suya.** l. cmpj. Término con el que se hace referencia a la ganancia de un tercero, por lo general, a la del dueño de la unidad. Esa es la suya.

**La tuya.** l. cmpj. Término utilizado para referirse, principalmente, a la ganancia oficial ajena, ya sea del chofer, del cobrador o del dueño de la unidad de transporte. ¿Y la tuya?

**Ladrar.** v. ext. Exhortación al cobrador para que vocee el recorrido de la ruta con más intensidad, con la finalidad de que un mayor número de pasajeros suba a la unidad de transporte. El chofer al cobrador: ¡Ya, ladra! En Abancay ladras.

**Ladrón.** s. m. Sinónimo de choro. Tremendo ladrón resultó ese Lucho.

**Lechucero.** adj. Conductor o cobrador de una unidad de transporte (sobre todo el primero) que prefiere trabajar en el turno de la tarde y bien entrada la noche, pues aduce que en este horario encuentra más público usuario y labora con más tranquilidad. A esta hora solamente hay lechuceros.

**Limpiador.** s. m. Persona que se encarga de la limpieza de las unidades de transporte en alguno de los paraderos finales de la empresa.

**Local.** s. m. Lugar cerrado donde se hayan las oficinas de la empresa, el centro de recepciones y el estacionamiento de las unidades de transporte. En algunas ocasiones, esta locación coincide, en función, con el paradero final principal de las unidades de transporte. Por lo general, se trata también de la dirección legal de la empresa.

**Luca.** s. f. Un Nuevo Sol. Cámbiame veinte lucas. En otro contexto, el término luca es utilizado para referirse a la cantidad de mil unidades monetarias. Por eso, a partir de esta acepción, surgen las variantes lucas cholas (mil nuevos soles) y lucas gringas (mil dólares americanos).

**Llamar.** v. ext. Sinónimo de ladrar. ¡Llama! es equivalente a ¡Ladra!

**Llevar a la wincha.** l. cmpj. Equivalente a llevar al espejo; sin embargo, como es notorio, enfatiza la cuestión de la distancia mediante la mención de un instrumento que sirve para determinar distancias. Quiere que lo lleve a la güincha.

**Llevar.** al centímetro l. cmpj. Es equivalente a llevar al espejo y a llevar a la güincha, y también enfatiza la cuestión de la distancia mediante la mención a la unidad métrica con la que esta se calcula usualmente. Lo voy a llevar al centímetro.

**Llevar al espejo.** l. cmpj. De parte del transportista: reducir premeditadamente la velocidad con la que avanza su unidad hasta ver en el espejo retrovisor a la unidad que lo sucede. Cuando esto ocurre, el chofer de la primera unidad acelera, puesto que la unidad que lo sucede aumentará su velocidad intentando dejarla atrás. Está que me lleva al espejo.

**Llevar de la lengua.** l. cmpj. Es equivalente a llevar de las orejas y, como es evidente, también menciona una parte del cuerpo, pero ya no para enfatizar la cuestión de la distancia, sino para denotar que está halando de esa parte del cuerpo. Al final lo llevó de la lengua hasta el paradero.

**Llevar de las orejas.** l. cmpj. Es equivalente a llevar al espejo y sus variantes, aunque esta lexía no enfatiza la cuestión de la distancia, sino a tirar o halar de esa parte del cuerpo, incluso como referencia a un castigo. Cabe mencionar que con esta acción se perjudica económicamente a quien es *llevado de las orejas*.

**Mancazo.** adj. Forma superlativa de manco. Mejor no le digas nada, es mancazo.

**Manco.** adj. 1. En el ámbito de los transportistas, se denomina así a la persona honesta y que cumple habitualmente con la normativa de trabajo de la empresa, las disposiciones de las autoridades de transporte, etc. Ese no la hace, es manco. 2. Chofer que no sabe infringir la normativa de trabajo sin ser descubierto. Es bien manco, siempre lo chapán.

**Manejar.** v. Conducir, llevar la unidad de transporte asignada por una ruta y ser el responsable de esta. Un chofer dice: Hoy me toca manejar esta caña.

**Manso.** adj. Persona honesta y tranquila. Avísale que Paco es manso para que no le haga problemas.

**Maraca.** s. f. Moneda de un Nuevo Sol. Me pidió quince maracas.

**Marcahuasi.** v. (del topónimo Marcahuasi). Es un lexema equivalente para marcar. ¡De una vez, marcahuasi!

**Marcaje de reloj.** l. cmpj. Sistema de control de tiempo que debe respetar cada unidad de transporte con respecto al recorrido de un tramo específico de la ruta, puesto que es penalizada cualquier alteración de la frecuencia establecida por la empresa.

**Marcar.** v. ext. Se utiliza como una exhortación al cobrador para que haga un diagnóstico rápido de la situación en la ruta, cuya respuesta es siempre obligatoria. Dicho diagnóstico proporciona información útil sobre la ubicación de otras unidades en la ruta de la misma empresa o de empresas de la competencia, la presencia de autoridades de tránsito a las cuales se le quiere siempre evitar para que no se les amoneste con alguna multa y a otros factores importantes para el trabajo del chofer. ¡Marca!

**Mazamorra.** adj. Unidad de transporte vieja y destartalada. Mira la mazamorra que maneja Pepe.

**Meter todo.** l. cmpt. Es equivalente a entrar todo. ¡Mete todo nomás!

**Meterse cuchillo.** l. cmpt. Hace referencia a la competencia particularmente temeraria de al menos dos unidades de una misma ruta por conseguir público usuario. De ahí nos fuimos metiendo cuchillo con la 33.

**Misio-a.** adj. Indica que una unidad lleva muy pocos pasajeros. La 39 va misia. Nada, estoy

misio.

**Mosca.** s. Se usa para demandar atención al trabajo en la ruta, a la situación o a una dificultad del momento. Es usada tanto por el chofer como por el cobrador y suele combinarse con los verbos poner y estar. ¡Mosca! ¡Ponte mosca!

**Mozo.** s. m. Persona encargada de atender a los clientes del concesionario del comedor.

No pasar nada l. cmpj. Se usa para hacer referencia de que no existen problemas en la ruta El cobrador responde al chofer: ¡No pasa nada!

**Oficina.** s. f. Lugar donde los empleados de la empresa de transportes desarrollan labores eminentemente administrativas y burocráticas. Normalmente estos empleados no se involucran en servicio de transporte.

**Palanca.** adj. Chofer suplente que reemplaza uno o dos días a la semana al chofer estable, cuando este descansa por ley. El origen de esta denominación está en evidente relación con la actividad del chofer, quien maniobra la palanca de la caja de cambios de la unidad que conduce. Esta denominación se solía utilizar, aproximadamente, hasta el inicio de la década de los noventa. Hoy su uso es poco frecuente. *Jorge es el palanca del gordo Aliaga.*

**Pampa.** s. f. Momento en el recorrido en el cual la ausencia de unidades en la ruta es prolongada (alrededor de diez o quince minutos), situación que resulta sumamente beneficiosa para el cobrador y el chofer, pues la unidad que entra a la ruta puede recoger una mayor cantidad de pasajeros. Este término connota una situación beneficiosa para los operadores. Tenemos pampa. Dale nomás que tienes pampa

**Paradero de ruta.** l. cmpj. Lugar donde los pasajeros abordan o descienden de las unidades de transporte. Están ubicados en determinados puntos del recorrido, generalmente en las esquinas o en medio de algunas cuadras.

**Paradero final.** principal I. cmpj. Paradero que puede ser uno de los dos que se encuentra en los extremos de la ruta, el cual es el último lugar hasta donde se brinda el servicio de transporte. Tiene la categoría de principal porque en él se desarrolla la mayor actividad administrativa con respecto al recorrido de las unidades de transporte.

**Paradero final.** secundario I. cmpj. Paradero que se ubica en uno de los extremos de la ruta y que, a diferencia del paradero final principal, se desarrollan en él muy pocas labores administrativas.

**Parejo.** adj. Transportista que respeta los periodos de tiempo asignados por la empresa, específicamente la normativa sobre la diferencia en minutos que separa a las unidades vehiculares de una misma línea. Sirve para hacer referencia al chofer que no sale de los márgenes permitidos por la empresa. No alcanza a la unidad que lo antecede ni se deja alcanzar por la unidad que lo sucede. Ese no se chanta, es parejo.

**Parte.** s. m. 1. Documento en el que el conductor de una unidad plantea una queja con respecto a algún perjuicio causado por el conductor de otra unidad, en algún punto de la ruta. Por ejemplo, chantarse o corretear. Le hicieron un parte a Pepe. 2. s. m. Documento escrito oficial que extiende la empresa a un conductor por infringir la normativa de trabajo. En la mayoría de los casos, se recurre a esta penalidad cuando el conductor de una unidad se chanta. Menos frecuente es sancionar a los conductores por descuidar su aseo personal o intentar conducir una unidad vehicular en estado de ebriedad. Le cayó su parte a Pepe.

**Pasar.** v. De parte del chofer: dejar atrás a la unidad que precedía a la unidad que este maneja, aunque no deliberadamente, en una etapa media de la ruta, al menos después de una hora de recorrido. A ese lo pasamos por Manco Cápac.

**Pase.** s. m. f. Documento por el que se exonera a ciertas personas del pago del pasaje. Aunque al principio este beneficio fue conferido solo a los policías, su uso se ha extendido a otras

personas que portan dicho documento. Hoy se han subido dos pases.

**Pata.** s. Amigo o amiga. Ese pata sabe la hora.

**Patín.** s. m. Apreciativo de pata. Avísale a ese patín.

**Pegársele el embrague.** l. cmpj. Hablar con pronunciación entrecortada y repitiendo las sílabas, lo que es propio del tartamudo. Esta acepción se ha construido a partir de la asociación entre el ruido característico que hace el embrague cuando no hace el cambio y la forma de hablar del tartamudo. Se le pega el embrague.

**Pelada.** adj. En referencia a una bajísima captación de usuarios a lo largo de un recorrido habitual, ya sea de bajada o de subida. Usualmente ocurre en los horarios de poca afluencia de pasajeros. Ya te metiste una pelada. Se ha constatado el uso de algunas expresiones adicionales referidas a la escasa cantidad de público usuario que transporta una determinada unidad, aunque, con clara intención burlesca. Por ejemplo, Estés abrazado tú y tu cobrador.

**Pensar.** v. ext. Se usa para demandar mejor criterio o reconsideración sobre un tema específico, sobre todo para conseguir mayor beneficio económico de una determinada situación, ya sea dentro o fuera de la ruta. El de adelante se va a quedar, así que piensa.

**Pisar.** v. ext. Se usa como equivalente enfático de jalar y de darle. El cobrador le dice al chofer: ¡Pisa, pisa nomás!

**Pito.** adj. Unidad de transporte nueva, en perfecto estado de conservación y limpieza. Está pito (la unidad de transporte).

**Plancha.** adj. Indica que en el vehículo todos los pasajeros van sentados, lo cual significa, a su vez, que hay espacio para llevar pasajeros de pie. Va plancha (la unidad).

**Plaqueo.** s. m. Forma de control de salida de unidades, establecida a partir de sus números de placa a las cuales se programa de horas específicas para que puedan salir a laborar, pues solo

podrán a salir a trabajar a dicha hora y no otra. De esta manera, se garantiza el orden y la constancia del servicio de transporte desde los paraderos iniciales y finales de la ruta. *Este plaqueo no me conviene.*

**Platea.** adj. Sinónimo del adjetivo plancha. Significa que en la unidad todos los pasajeros van sentados. Va platea (la unidad). Los operadores de una empresa usan, preferentemente, plancha y los de otra, platea.

**Presidente.** s. m. Autoridad máxima de una empresa de transportes, encargado del directorio y responsable de la toma de decisiones y de las gestiones propias de la empresa. Su periodo de gestión es de dos años.

**Propietario.** s. m. Dueño de, al menos, una unidad de transporte que, aunque tiene voz, no forma parte de los accionistas y, a diferencia de los socios no directivos, puede ser concesionario o socio.

**Quebrar.** v. ext. Se usa para indicar al chofer que puede voltear a la derecha. Ahora sí, quiebra.

**Quedar.** v. ext. Se utiliza para indicar que, finalmente, la unidad de transporte ha sido estacionada de manera adecuada. El cobrador indica al chofer: Ya, queda.

**Quedarse.** v. ext. El uso de esta expresión implica, ante una determinada situación en la ruta, la evidente conveniencia de no acelerar. ¡Quédate! Se relaciona con ¡chántate!

**¿Qué fue?** v. ext. Es otra expresión para pedir al cobrador que evalúe la situación de la ruta, rápidamente, con intención de que le presente un informe. Es similar a marcar y a hablar. ¿Y, qué fue?

**Recorrido.** s. m. Trayecto, dentro de la ciudad, por el que transitan las unidades de transporte de una determinada línea, desde el paradero inicial hacia el paradero final y viceversa, En este recorrido se establece una serie de unidades de control de tiempo y otras que dan cumplimiento

a las directivas de la empresa.

**Res.** s.f. Término usado para significar mujer. Mira esa res.

**Sacar la cola.** 1. cmpj. 1. Acelerar la marcha de una unidad ante la inminencia de ser superada por la unidad que le sucede en la ruta. Regularmente, esto ocurre cuando el chofer de la primera unidad se chanta para recoger una mayor cantidad de pasajeros. El cobrador le dice al chofer: Ahí está Pepe. ¡saca la cola! 2. Huir de una situación difícil. Sacó la cola antes que le cayera el parte.

**Sacar la garra.** 1. cmpj. Expresión que corresponde al anuncio de que el costo del servicio de transporte en el último tramo de la ruta es de cincuenta céntimos (S/. 0.50). Esta expresión proviene del gesto que el cobrador hace con la mano, la cual se asemeja a una garra abierta. Mediante este gesto no se manifiesta directamente el costo reducido en el último tramo de la ruta, sino que el pasajero debe ser quien lo note. El chofer indica en último tramo de la ruta al cobrador lo siguiente: *Saca la garra. En Metro sacas la garra.*

**Sacar la huaracha.** 1. cmpj. Equivalente a la lexía sacar la cola, exclusiva del trabajo en la ruta. ¡Ya, saca la huaracha! ¡Saca la huaracha nomás!

**Sacar la vuelta.** 1. cmpj. Reproche que hace el chofer de una unidad, que tiene control de tarjeta, al chofer que ha entrado en la ruta sin autorización. Esta es una de las faltas más graves y con penalidad más severa dentro de la normativa de la empresa de transporte. ¡Me estás sacando la vuelta! ¡Saca la vuelta!

**Sacar todo.** 1. cmpj. Indicación para que el chofer se detenga y no prosiga la marcha de la unidad hasta que escuche nuevas indicaciones, puesto que hay otra unidad dirigiéndose a esa dirección de la ruta y existe el riesgo de colisionar. El cobrador le advierte al chofer: ¡Cuidado, saca todo!

**Sacarías.** 1. Palabra que, por su analogía con sacar de la lexía sacar la cola, se utiliza como

variante de esta. ¡Sacarías, que nos pasan!

**Safari.** l. Palabra usada como equivalente de zafar. ¡Safari!

**Salir a buscar.** l. cmpj. Alcanzar y adelantar intencionalmente a la unidad que precede en el primer tramo de la ruta, El chofer anuncia: Lo voy a salir a buscar. Como ya se ha dicho anteriormente, esta acción está mal vista dentro del sector del transporte urbano y es penalizada duramente por la empresa.

**Salir a chifar.** l. cmpj. De parte del chofer: alcanzar y adelantar con intención evidente de perjudicar a la unidad que lo precede en el primer tramo de la ruta. Lo saliste a chifar.

**Salir a quemar.** l. cmpj. Variante de salir a chifar. Lo voy a salir a quemar.

**Salir a reventar.** l. cmpj. Variante de salir a chifar. Ese ha salido a reventar.

**Salir a romper.** l. cmpj. Variante de salir a chifar. De aquí salgo a romper.

**Sano.** adj. Similar a manso. Persona honesta y tranquila. Lucho es ya muy sano, está mal.

**Secretaria.** s. f. Persona encargada de las labores de secretaría de la empresa de transportes.

**Sencillar.** v. (neologismo). Fraccionar en unidades monetarias menores una unidad mayor. El cobrador le pide al chofer: Sencíllame cincuenta maracas.

**Socio no-directivo.** l. cmpj. Socio que no tiene participación en la política de la empresa de transportes, pero que posee, al menos, una unidad de transporte trabajando dentro la ruta que ha sido asignada a la empresa.

**Sopa.** adj. Indica una cantidad excesiva de pasajeros, puesto que no hay asientos vacíos y se transporta gente de pie. Está sopa (la unidad).

**Suave nomás.** l. cmpj. Indicación al chofer para que disminuya la velocidad con la que avanza la unidad. El cobrador recomienda al chofer: ¡Cuidado, suave nomás!

**Subida.** s. f. Trayecto de una zona sur, oeste o suroeste de Lima Metropolitana, hacia el Damero de Pizarro o, desde allí hacia una parte noreste, este o norte de Lima Metropolitana.

**Subir.** v. ext. Se utiliza para indicar que hay pasajeros dispuestos a subir al vehículo en la ruta que desean abordar la unidad de transporte. En algunos casos, se usa este verbo en gerundio: ¡Suben, suben! ¡Subiendo!

**Tombo-a.** s. Policía varón o mujer. Cuidado que hay un tombo escondido.

**Torreja.** adj. Es una palabra equivalente a sopa, indica de igual forma que la unidad está repleta de pasajeros. Va torreja.

**Transporte urbano.** I. cml. Tipo de transporte que facilita el tránsito masivo de pasajeros dentro de una ciudad. Es de carácter público.

**Transporte.** s. m. Sector que se dedica a llevar objetos o personas de un lugar a otro, dentro de un vehículo.

**Tu lado.** l. cml. Hace referencia a la posición del chofer dentro de la unidad, a la izquierda. Cuidado, tu lado.

**Turno.** s. m. Periodo de tiempo que establece la empresa de transportes para que una unidad vehicular inicie su recorrido desde uno de los dos paraderos de la ruta, de manera que el número de unidades que prestan el servicio de transporte sea constante y equilibrado con respecto a la frecuencia y al punto del que parten respectivamente.

**Uniforme.** s. Está compuesto por prendas de vestir formales: camisa, pantalón, zapatos de cuero y suela, y casaca. Por lo general, la empresa se encarga de vender el uniforme obligatorio, a la vez que establece los colores que la distinguen de otras empresas.

**Uña.** s. f. El uso de esta palabra probablemente proviene de la frase “lo que se queda entre las uñas”. Es decir, para referirse a lo que se oculta en las uñas. En este contexto, al dinero mal

habido. Métele uña. Saca la uña.

**Uñero.** v. Significa lo mismo que choro y ladrón. Esos de ahí son un par de uñeros.

**Volante.** adj. Cobrador o chofer suplente que, por lo general, reemplaza uno o dos días a la semana a los operadores estables, los días que descansan por ley. Hoy estás de volante (hacia un cobrador). Necesitarnos uno que sea volante de Pepe. Esta palabra es equivalente a palanca, aunque su uso es más reciente.

**Volantín.** s. m. Palabra derivada de vuelta. Significa lo mismo, aunque es usada, por lo general, en un contexto jocosos. Me voy a dar un par de volantines y vuelvo.

**Vuelta.** s. f. Recorrido que hace una unidad por toda la ruta. Significa volver al paradero de donde partió la unidad de transporte. De esa manera, se completa la vuelta. Esta es mi segunda vuelta.

(x) **Libre.** v. l. (x representa el número de minutos que separa una unidad de otra, en la ruta). Sirve para informar con precisión al cobrador y al chofer sobre la separación temporal de la unidad que antecede. Tienes quince, libre.

**Zafar cuerpo.** l. cmpj. Variación de zafar, indica que se debe avanzar más rápido a fin de que la otra unidad lo rebase. ¡Zafa cuerpo!

**Zafar.** v. ext. Acelerar la velocidad de una unidad de transporte para no ser alcanzada por la unidad que le sigue. ¡Zafa antes que te pase! Mejor zafo.

Se va a realizar el análisis lingüístico del corpus lexical procedente del sociolecto de los trabajadores del transporte urbano de pasajeros de Lima Metropolitana. El trabajo lo realizamos en el siguiente orden: descripción de los procesos morfológicos de formación de palabras, la identificación de las lexías y su clasificación, muestras de la creatividad lexical de aquellos

trabajadores, descripción semántica de los elementos lexicales del corpus y su representación mediante el diagrama por encajonamiento de los campos léxicos.

### **3.7. Análisis de datos**

Aquí se da cuenta de los procesos morfológicos que regularmente intervienen en la formación de palabras de la lengua castellana. Por cierto, en el sociolecto que estudiamos no se registra ninguna particularidad al respecto, más bien se confirma la consistencia del sistema. Aun así, es interesante observar que, en algunos casos, la formación de nuevas palabras o lexías implica la generación de cambios formales, semánticos y gramaticales, como se puede ver a continuación.

#### ***3.7.1. Procesos morfológicos derivativos***

Estos procesos ocurren regularmente cuando a un lexema libre se le adjunta ciertos afijos que aportan su propio significado y modifican ciertos rasgos semánticos del lexema (llamado «raíz» en la terminología tradicional): alameda, incierto. En el corpus que estudiamos encontramos estos ejemplos:

grifo	→	grif - er - o
lechuza	→	lechuc - er - o
guerra	→	guerr - er - o
gallina	→	gallin - er - o
uña	→	uñ - er - o

#### ***3.7.2. Nominalización de verbos***

En este caso específico el lexema verbal admite la adjunción de gramemas derivativos (-er/ero, -or, -nt, -ín, etc.), dando origen, de esta manera, a formas nominales, como son los sustantivos y los adjetivos, a los que se denomina palabras deverbales. En el corpus vemos estos ejemplos:

parar	→	par - a - d - ero - s
contar	→	cont - a - d - or
cobrar	→	cobr - a - d - or
limpiar	→	limpi - a - d - or
aspirar	→	aspir - a - d - or - a
correr	→	corr - e - l - ón
comer	→	com - e - d - or
bajar	→	baj - a - d - a
pelar	→	pel - a - d - a
recorrer	→	recorr - i - d - o
subir	→	sub - i - d - a

### **3.7.3 Verbalización del sustantivo**

Por este proceso morfológico, un lexema nominal se convierte en un lexema verbal mediante la adjunción del sufijo -ar. Aunque en ciertos casos, es necesaria la inserción de un interfijo como -e- seguido del sufijo de infinitivo de los verbos de la primera conjugación: -ar. En la actualidad, este es el proceso morfológico más productivo en la formación de nuevos verbos en la lengua castellana. En estos casos, el interfijo -e- funciona como un morfema flexivo que une el sufijo -ar al lexema verbal. Como se muestra enseguida:

chifa	→	chif- ar
sencillo	→	sencill - ar
correteo	→	corr -e - te -ar

Obsérvese que el lexema correteo deriva por nominalización del verbo correr, al cual se le adjunta el sufijo derivativo -teo en forma análoga a la derivación de golpear en golpeo.

### **3.7.4. Proceso morfológico compositivo**

La composición es otro proceso morfológico de formación de nuevas palabras en la

lengua castellana. Consiste en unir dos o más lexemas en una sola unidad lexical: corta+papeles > cortapapeles, saca+puntas > sacapuntas. En la terminología convencional, a estas agrupaciones lexemáticas se les llama palabras compuestas.

En el corpus encontramos esta unidad lexical compuesta: fotochec (del ing. photocheck ‘cheque fotográfico’):

Foto (N) + chec (N) → fotochec

En el que se observa un proceso de castellanización apropiado: ing. photo > foto; y un proceso de castellanización inapropiado: ing. check > chec; en este caso, la forma castellana apropiada sería: cheque, por lo que el ing. photocheck devendría en fotocheque. Sin embargo, hasta ahora, esta forma no ha sido incorporada al Diccionario de la Academia y la forma fotochec se mantiene como una muestra de lo que, en el habla popular, se llama «espanglish».

### ***3.7.5. Procedimientos de modificación***

En cuanto al procedimiento de modificación, en el corpus se observa algunos casos de expresiones apreciativas, como las que mostramos a continuación:

pata → pat - ín

barba → barb - ón

El lexema *tombo* es el resultado de un proceso de metátesis del lexema botón, este, a su vez, por una sinécdoque, se usa para aludir al uniforme que identifica al policía. Esto se debe a que los uniformes de los policías tienen botones de metal dorados y son de considerable tamaño.

botón (‘policía’) > tombo

### ***3.7.6. Identificación de las lexías en el corpus recolectado***

En el corpus de nuestra investigación, se puede identificar los siguientes tipos de lexías:

### **3.7.7 Lexías simples**

La mayor parte de las unidades lexicales del corpus está constituida por lexías simple, de las cuales transcribimos solo algunos ejemplos:

aguanta	bajada	barbón	bravo	carne	chantarse
correlón	cutra	drilo	ferrando	fierro	gallinero
guachimán	habla	hueco	jala	ladra	lechucero
luca	manco	manso	maraca	marca	pisa
queda	res	safari	subida	uñero	vamos

### **3.7.8 Lexías compuestas**

La única muestra de lexía compuesta, en el corpus, es: fotochec préstamo del inglés photocheck.

### **3.7.9 Lexías complejas**

En el corpus encontramos ejemplos de lexías complejas estables como los siguientes:

a la vuelta	entra todo
a media caña	la escoba
controladores de frecuencia	no pasa nada
derecha libre	paraderos finales
a media caña	tu lado
en la caña	en la puerta
bota todo	no pasa nada



el uso de préstamos lingüísticos procedentes del inglés, francés y quechua, por cierto, con las adecuaciones fonológicas y morfológicas, propias del proceso de castellanización. Por ejemplo:

bróker (del ing. bróker)

fotochec (del ing. photocheck)

carné (del fr. carnet)

marcahuasi (del que. marcawasi)

chauchilla (del que. chaucha)

guachimán (del ing. watchman)

### **3.7.12. La creatividad léxica**

Por supuesto, esta es la parte medular de nuestra investigación, por cuanto la creatividad léxica es la variable independiente de nuestra hipótesis, gravitante en la caracterización del sociolecto que estudiamos. La creatividad de los transportistas limeños se muestra en la resemantización de muchos lexemas y en la creación de lexías metafóricas con la intención de dar a su sociolecto cierto carácter reservado, como ocurre en otras jergas.

### **3.7.13 Resemantización**

En primer lugar, son muchos los lexemas que han sido resemantizados, con la finalidad de adecuarlos al ámbito laboral de los transportistas.

### **Tabla 3**

#### *Proceso de resemantización*

Sentido básico	Resemantización
sacarías: De Zacarías nombre propio masculino.	‘acelerar para distanciarse de la unidad siguiente

---

fierra: De hierro, metal maleable y duro.	de la misma línea’: Sacarías, que nos pasan. Variante de ‘Sacar la cola’.
mosca: Insecto díptero, ojos salientes, de reacciones y vuelo veloces.	‘persona de gran rendimiento en el trabajo’
ladra: Del verbo ladrar, gritos de un perro.	‘persona atenta, de percepciones e ideas rápidas’.
Marcahuasi: Del orónimo que. Marcawasi. Meseta cordillerana al este de Lima.	‘indicación para que una persona grite a viva voz los nombres de los lugares de la ruta’.
pisa: Del verbo pisar: poner el pie sobre algo.	por analogía con marcar: ‘observar y diagnosticar la situación en cierto tramo de la ruta’.
pampa: Tal vez del que. pampa: terreno llano de poca vegetación.	‘acelerar la marcha del vehículo’.
sopa: Caldo con ingredientes sólidos.	‘período de tiempo en el que se carece del servicio’.
platea: área de la primera planta, anterior al escenario de un teatro o sala de cine, donde se sientan los espectadores.	‘número excesivo de pasajeros’.
pelada: Cosa desprovista de lo que suele cubrirla.	‘solo pasajeros sentados’. Con el mismo significado se usa el lexema <i>plancha</i> .
uña: Inflamación en la raíz de la uña.	‘número escaso de pasajeros’.
res: Animal cuadrúpedo, vacuo de carne comestible.	‘choro o ladrón’.
patín: De pata: ‘amigo’, con el apreciativo -in.	‘mujer’.
chauchilla: (Del que. chaucha: ‘fruto no maduro’ con el infijo castellano -ill-, que agrega un sentido apreciativo peyorativo.	trato amigable para un ‘hombre de amistad no muy cercana’.
cabra loca: En el habla coloquial, ‘persona insensata’	‘cualquier cosa de escasa importancia’.
Volantín: Voltereta abajo.	‘chofer que no respeta los tiempos de los turnos y obliga a acelerar a la unidad que le antecede’
	‘hacer un recorrido completo de la ruta.’

---

Desde luego, no todos los lexemas anotados han sido resemantizados por los transportistas limeños. Por ejemplo, patín y chauchilla ya forman parte del habla popular limeña desde hace décadas.

### 3.7.14 Lexías metafóricas

En las lexías que hemos anotado, anteriormente, hay algunas que tienen sentido metafórico que requieren una explicación más detenida.

Por ejemplo: llevar al espejo significa que un chofer regula la velocidad de su unidad y, a través del espejo retrovisor, controla el avance de la unidad que lo sigue, a fin de mantenerla

rezagada, porque tampoco le permite que se adelante. Con este mismo significado se usan otras lexías como llevar al centímetro y llevar a la wincha, en las que se resalta la estrecha distancia que separa a las unidades que se corretean. Otras son llevar de la lengua y llevar de las orejas, con claro sentido peyorativo.

Otra lexía metafórica es sacar la huaracha. Término derivado de huacha y este, a su vez, vinculado con la cola (apéndice que tienen algunos animales en la parte posterior del cuerpo y al término de la columna vertebral) que, en el habla coloquial alude al trasero de las personas (parte redondeada de las nalgas). Desde este punto de vista, sacar la cola y sacar la huaracha significan acelerar la marcha del vehículo porque hay otro, de la misma línea, que se le acerca por la parte trasera. También se usan estas lexías para urgir la salida rápida de alguna situación difícil.

En el sociolecto de los transportistas urbanos de Lima, también se usa con mucha frecuencia la lexía salir a chifar, con la cual se hace referencia a alcanzar y pasar a la unidad que salió antes, con la finalidad de captar una mayor cantidad de pasajeros y perjudicar al que quedó atrás. Las lexías variantes son salir a buscar, salir a quemar, salir a reventar y salir a romper, meterse cuchillo, agarrarse a balazos.

Merecen una atención especial las lexías sacar la garra y se le pega el embrague. Con la primera se hace referencia a que el cobrador saca el brazo por una ventana con la mano abierta y los dedos extendidos (como si fueran garras), para indicar al público usuario que, a partir de esa zona, el precio del pasaje ha sido reducido a cincuenta céntimos. En el sociolecto de los transportistas, ese precio equivale a una china.

Por otra parte, como las personas que sufren de tartamudez pronuncian algunas palabras con cierta dificultad articulatoria, con interrupciones y repeticiones de algunas sílabas, los transportistas encuentran cierta similitud entre esas expresiones irregulares y los sonidos anormales que se producen en el arranque del motor cuando se pega el embrague y, a partir de

ese símil, dicen, con mucha crueldad, que a una persona afectada por la tartamudez se le pega el embrague.

Hecha esta reseña, no queda duda que la creatividad léxica de los transportistas urbanos de Lima Metropolitana, incide en la singularidad de su sociolecto, tal como lo enunciamos en la hipótesis de nuestro trabajo de investigación.

### ***3.7.15. Descripción semántica del léxico del transporte urbano de Lima Metropolitana***

Terminamos el presente informe con una descripción y estructuración semántica de las unidades lexicales, de acuerdo con las teorías de los campos léxicos, respecto a los cuales, Coseriu señala que las unidades léxicas se reparten en una zona de significación común y en un sistema de oposiciones inmediatas entre ellas. Lo hacemos con la intención de mostrar el carácter sistemático del componente semántico de toda gramática.

Abordamos el estudio del sociolecto de los transportistas urbanos de Lima Metropolitana a partir de los semas o rasgos semánticos mínimos, que oponen a los lexemas como unidades lexicológicas y, al mismo tiempo, sirven para establecer las relaciones de estas en las clases y los campos léxicos, de acuerdo con sus componentes sémicos comunes. Así se forman los llamados campos léxicos y estos, a su vez, constituyen el macrocampo léxico de una determinada realidad. En este caso, la actividad laboral de los transportistas urbanos de Lima Metropolitana.

En el corpus de nuestra investigación, pudimos encontrar ocho campos léxicos.

Actividad	Ruta
Ubicación	Forma de trabajo en ruta
Agentes	Servicio
Vestimenta	Sobrenombres

Mediante el análisis semántico de estos, vamos a dar cuenta de los distintos

comportamientos de las unidades lexicales en el interior de su campo.

### **3.7.16. Campo léxico de los agentes del transporte urbano**

Describimos, en primer lugar, el campo léxico agentes, a modo de ejemplo, para dar cuenta de cómo se organizan los lexemas en la distribución de zonas de significación. Aquí se agrupan las unidades lexicales que hacen referencia a las personas que se desempeñan en la actividad del transporte urbano en la ciudad Capital, desde la más alta jerarquía hasta el escalón más pequeño en este ámbito de trabajo. A partir del sema común /agente/, se comprenden los siguientes lexemas:

socio	grifero
presidente	abogado
gerente	contador
director	bróker de seguro
socio no-directivo	chofer
propietario	cobrador
concesionario	datero
controlador	inspector
cocinero	limpiador
mozo	guachimán
secretaria	

Estos lexemas se pueden agrupar dentro de cuatro campos léxicos:

#### a) Socios

b) Concesionarios

c) Empleados

d) Trabajadores

Mediante el sistema de rasgos distintivos, se tiene que las unidades léxicas presentan los siguientes rasgos diferenciadores:

**Tabla 4**  
*Campo léxico de los agentes del transporte urbano*

Lexema	Sema			
	[transporte]	[profesionalidad]	[dirección]	[operacionalidad]
Socio	+	+	+	-
Concesionario	+	-	-	-
Empleado	+	+	-	-
Chofer	+	-	-	+

Los cuatro campos léxicos señalados describen el ámbito de acción en el que se desenvuelve el operador del transporte urbano en la ciudad de Lima. Como se puede observar, se ha extraído los siguientes rasgos distintivos:

- El sema [transporte] que agrupa a todos los que participan de esta actividad, desde el dirigente hasta el chofer y el cobrador.
- El sema [profesionalidad] que distingue entre aquellas personas que ostentan un título profesional en su especialidad (contador, abogado, secretaria, etc.) de aquellas personas que no lo ostentan (chofer, cobrador, limpiador, etc.).
- El sema [dirección] que distingue entre aquellas personas que tienen un poder de mando o dirección en esta actividad (presidente, gerente, director, propietario, etc.) de aquellas que están en relación de dependencia con respecto a las primeras (secretaria, grifero, contador, abogado, chofer, cobrador, etc.).

- El sema [operacionalidad] que distingue entre aquellas personas que realizan labores prácticas vinculadas directamente con la prestación del servicio de transporte público (chofer, cobrador, guachimán, etc.) de aquellas que tienen el poder de dirección (presidente, gerente, propietario, etc.) y de aquellas que cumplen una labor de asesoría o asistencia en las oficinas de la empresa (secretaria, abogado, contador, etc.).

### ***3.7.17. Descripción de cada subcampo léxico dentro del campo léxico de los agentes del transporte urbano***

En este acápite, se describe cada uno de los subcampos léxicos de los que se compone el campo léxico /agentes/ de este corpus. Son los siguientes:

#### ***3.7.18 Socios***

El campo léxico socios comprende un conjunto de lexemas que tiene una zona de significación común, /asociatividad/, la cual caracteriza la relación de pertenencia de todas estas personas como la empresa de transporte urbano, en el entendido de que ellas participan de su constitución mediante la inversión del capital del cual son titulares.

El análisis sémico de los lexemas que conforman este campo léxico se organiza a partir de los siguientes semas: [dirección], [inversión], [propiedad], [designación], [administración].

#### ***3.7.19 Concesionarios***

**Tabla 5**  
*Campo léxico del agente concesionario*

Lexema	Sema			
	/concesión/	/supervisión/	/abastecimiento/	/tránsito/
Concesionario de ruta.	+	-	-	+
Concesionario de comida.	+	-	+	-
Concesionario de frecuencia	+	+	-	-

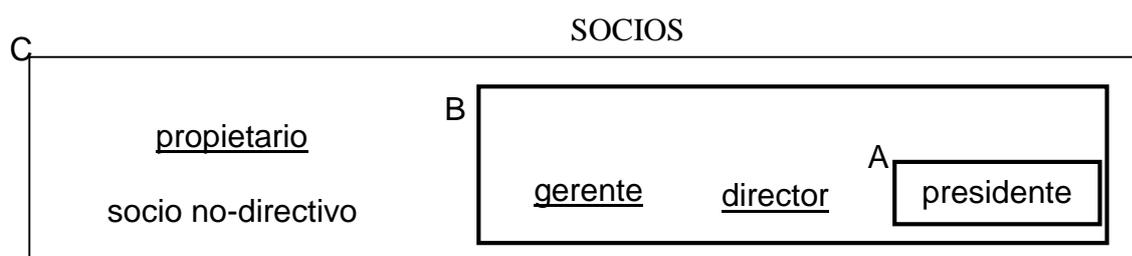
Evidentemente, el lexema Socio constituye el archilexema de todo grupo de lexemas que hace referencia a aquellas personas que ejercen el mando en la dirección de la empresa y que invierten el capital en la constitución de esta.

En cambio, el lexema Concesionarios constituye el archilexema de todo el grupo de lexemas que hacen referencia a aquellas personas o empresas a las que se les otorga la concesión para que presten el servicio de transporte.

A continuación, se presenta el campo léxico de las autoridades de una empresa de transporte urbano de Lima Metropolitana.

### Figura 2

*Campo léxico de las autoridades de una empresa de transporte*



El lexema presidente hace referencia a aquella persona que ejerce la dirección máxima en la estructura jerárquica de la empresa de transporte y que ocupa el máximo cargo de mando en el directorio de esta.

El lexema director expresa el significado de aquella persona que es socio y que integra el órgano colegiado que se encarga de la gestión y representación legal, que son necesarias para la administración de la empresa de transporte.

El lexema gerente denota a aquella persona que representa legalmente a la empresa de transporte y se encarga de celebrar y ejecutar las actas y contratos ordinarios que corresponden a la finalidad de dicha empresa. No necesariamente es un socio (por ese motivo se encuentra subrayado).

El lexema propietario se refiere a aquella persona que tiene la titularidad sobre los vehículos de transporte y que ejerce el dominio de estos que son entregados al chofer y al cobrador para que realicen la prestación del servicio al público. No es necesariamente un socio, pues puede que solo concesione la ruta por una contribución.

Con el lexema socio no-directivo se hace referencia a aquella persona que está asociada a la empresa de transporte por haber efectuado una inversión de capital en la constitución del capital social de esta; sin embargo, no tiene participación directa en la gestión.

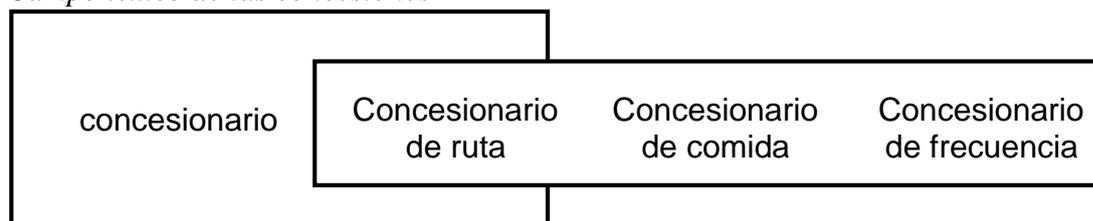
Aquí se puede observar que el lexema socio constituye un archilexema que engloba a los demás lexemas en referencia, salvo a gerente y a propietario en algunos casos. A su vez, el lexema socio comprende, dentro de dicho subcampo léxico B, al presidente, director y propietario, teniendo en cuenta que los lexemas que corresponden a los demás socios no integran el archilexema autoridad.

Asimismo, el lexema presidente funciona dentro del campo léxico del mismo nombre, por cuanto conforma la autoridad máxima de la empresa, Asimismo, el lexema gerente puede estar incluido en el archilexema socio, aunque puede estar fuera de este. El lexema propietario puede formar un campo léxico diferenciado del archilexema socios, ya que el propietario puede no estar en el organigrama de gobierno de la empresa, aunque generalmente sí lo está y por ello opera una neutralización con dicho campo léxico, dado que el propietario de las unidades vehiculares puede desempeñar cualquiera de dichos cargos.

A continuación, se puede ver el campo léxico de las concesiones del transporte urbano de Lima Metropolitana.

### **Figura 3**

*Campo léxico de las concesiones*



El lexema concesionario comprende a aquella persona que ha obtenido una autorización de la empresa para realizar actividades económicas en un área geográfica determinada. Este lexema no comprende el subcampo léxico de los socios y se vincula a las tres lexías: concesionario de ruta, concesionario de frecuencia y concesionario de comida, mediante el clasema concesionario, cuyo significado es común a tales unidades lexicales.

### **3.7.20 Empleados y trabajadores**

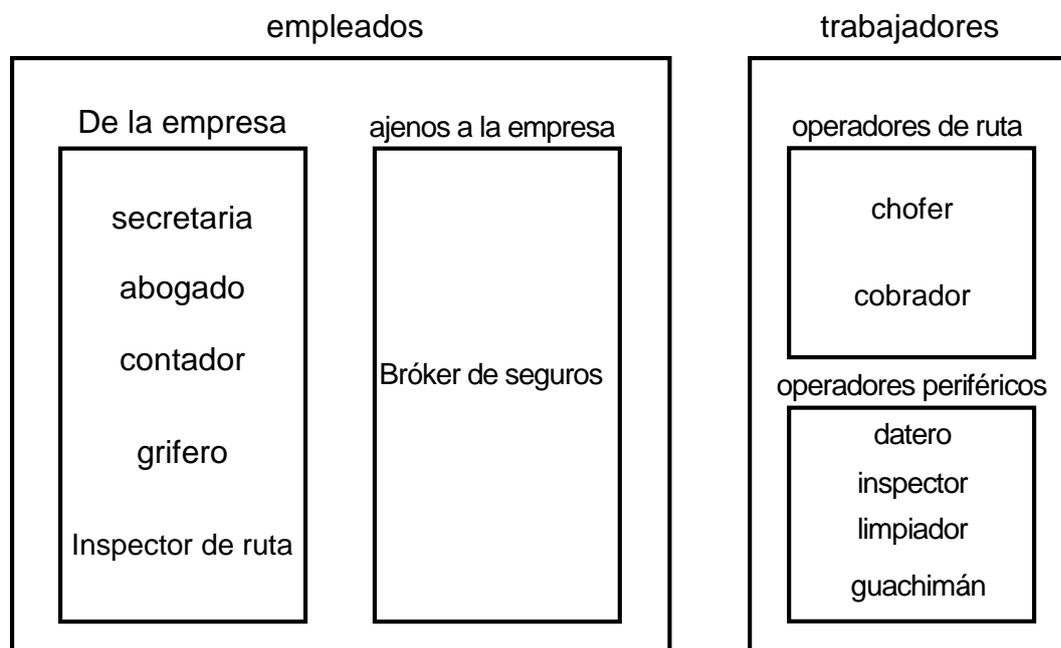
Los campos léxicos /empleados/ y /trabajadores/ comprenden un conjunto de lexemas que tienen una zona de significación común, /subordinación/, la cual caracteriza a todas las personas que prestan un determinado servicio, sea dentro o fuera de la empresa, y diferenciando el servicio de oficina del servicio de contacto con el público usuario.

El análisis sémico de los lexemas que conforman este campo léxico se organiza a partir de los siguientes semas: [profesionalidad], [auxiliaridad], [abastecimiento]. [conducción de pasajeros] y [asesoría].

Por un lado, existe un campo léxico que tiene un archilexema que agrupa a todos los empleados y está distribuido en dos subcampos léxicos: /empleados de la empresa/ y /empleados ajenos a la empresa/; así, se distingue entre aquellos empleados que forman parte de la estructura administrativa de la empresa y aquellos que son ajenos a la empresa y prestan un servicio de intermediación. De la misma manera, existen otro archilexema que agrupa a todos los /trabajadores/ y está distribuido en dos subcampos léxicos: /operadores de ruta/ y /operadores periféricos/, de acuerdo con el lugar donde desarrollan su actividad.

A continuación, se presenta el campo léxico de los empleados y los trabajadores del transporte urbano de Lima Metropolitana. Estos son los responsables de que la empresa preste el servicio:

**Figura 4**  
*Campo léxico de los empleados y los trabajadores*



El lexema secretaria tiene como referente a aquella persona que se encarga de realizar el auxilio en el trabajo del gerente general, presidente o director en las oficinas de la empresa; ya sea mediante la recepción de documentos, la atención del público, la redacción de la correspondencia, etc.

El lexema abogado se usa para hacer referencia a aquella persona que, con título universitario, ejerce la profesión de Derecho, ya sea defendiendo en juicio los intereses de su patrocinado o asesorando mediante su opinión especializada sobre determinados asuntos jurídicos.

El lexema contador es un signo que se refiere a aquella persona que ejerce la profesión de Contabilidad con título universitario, la cual lleva el control de los balances y estados de cuenta de una persona natural o jurídica, respecto a los ingresos y egresos de sus operaciones económicas.

El lexema grifero denota a aquella persona que se encarga de la venta al público de la gasolina que se encuentra almacenada en los depósitos correspondientes para abastecer a las

unidades de transporte que circulan en la ciudad.

El lexema inspector de ruta tiene como referente a la persona encargada de controlar la frecuencia que existe en la ruta entre las unidades de transporte de la empresa y de supervisar el boletaje y el cumplimiento de las medidas de aseo y conservación de las unidades.

El lexema bróker de seguro hace referencia a la persona que está autorizada para otorgar la póliza de seguro a favor del usuario que sufra algún accidente en la unidad de transporte, resarciendo el daño o perjuicio que pudiese ocurrir.

El lexema chofer sirve para designar a aquella persona que se encarga de conducir la unidad de transporte público.

El lexema cobrador es la designación de aquella persona que se encarga de recibir del usuario la suma de dinero por el valor de ser transportado en el vehículo.

El lexema datero hace referencia a la persona que se encarga de proporcionar información sobre el estado de la ruta a los conductores de unidades de diferentes empresas, aunque, por lo general, esta persona no tiene el respaldo ni el permiso de las empresas para desempeñar esta actividad.

El lexema inspector se usa para hacer referencia a la persona a la que la empresa de transportes encarga supervisar, en la ruta, la emisión de los boletos por parte de cada unidad de transporte, así como el estado de conservación y limpieza de esta, además del aseo personal del operador y del cobrador.

El lexema limpiador denota a aquella persona que se encarga de mantener el vehículo de transporte en condiciones operativas, tanto en su limpieza como en su mantenimiento.

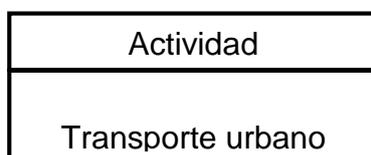
El lexema guachimán se emplea para designar a aquella persona que se encarga de comunicar al chofer y al cobrador de cualquier eventualidad que ocurra durante el día.

Existen dos campos léxicos dentro del archilexema empleados: /de la empresa/ y /ajenos a la empresa/. Dentro de empleados, los lexemas abogado y contador tienen una zona de significación común, /asesoría/. En el archilexema trabajadores, se puede observar dos campos léxicos: /operadores de ruta/ y /operadores periféricos/, los cuales comprenden a todas aquellas personas que se desenvuelven en el transporte del público usuario, esto es, diariamente en la calle (chofer, cobrador, datero, inspector, limpiador).

### 3.7.21 Representación del léxico del transporte urbano por diagramas por encajonamiento

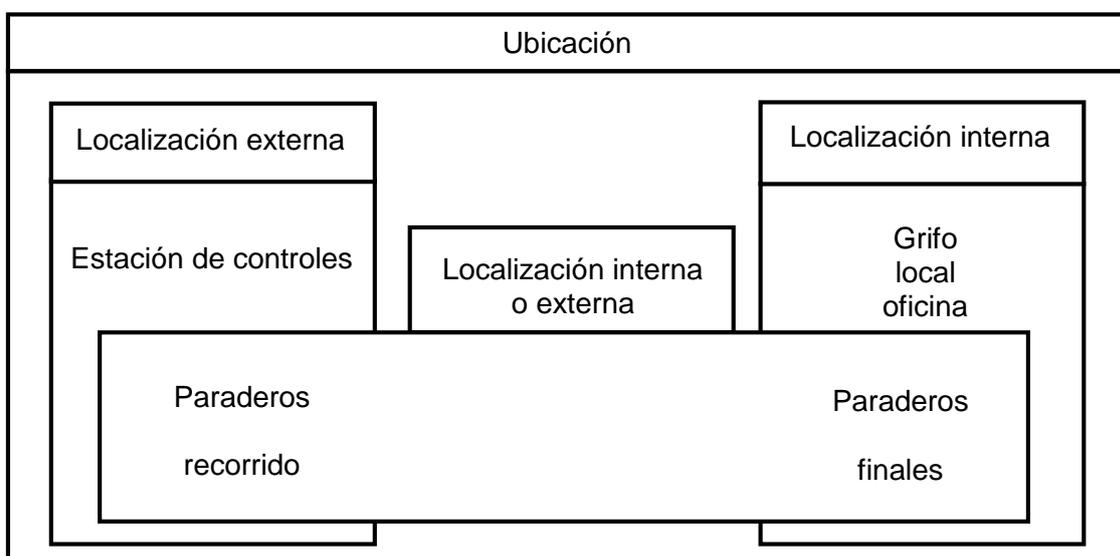
**Figura 5**

*Campo léxico /Actividad/*



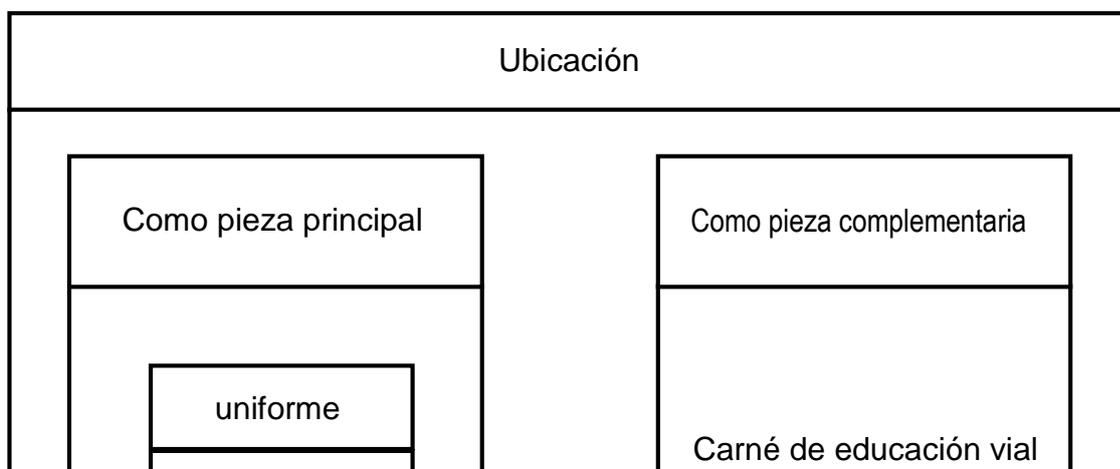
**Figura 6**

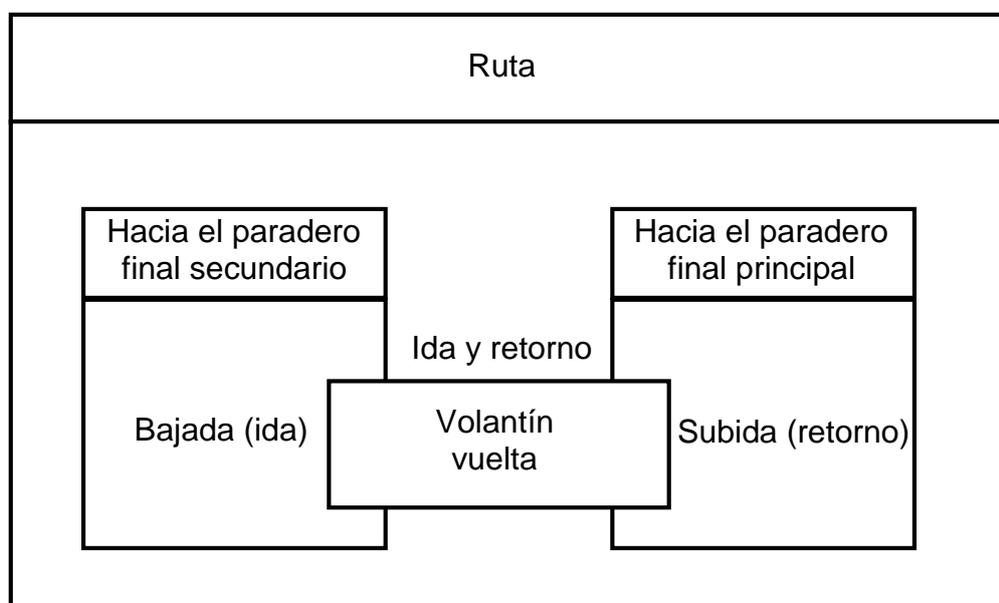
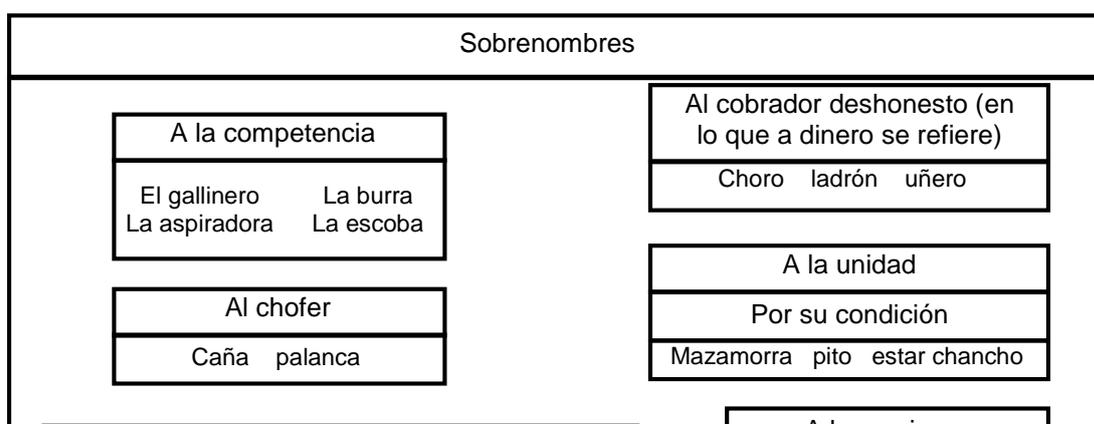
*Campo léxico /Ubicación/*



**Figura 7**

*Campo léxico /Vestimenta/*



**Figura 8***Campo léxico /Ruta/***Figura 9***Campo léxico /Sobrenombres/*

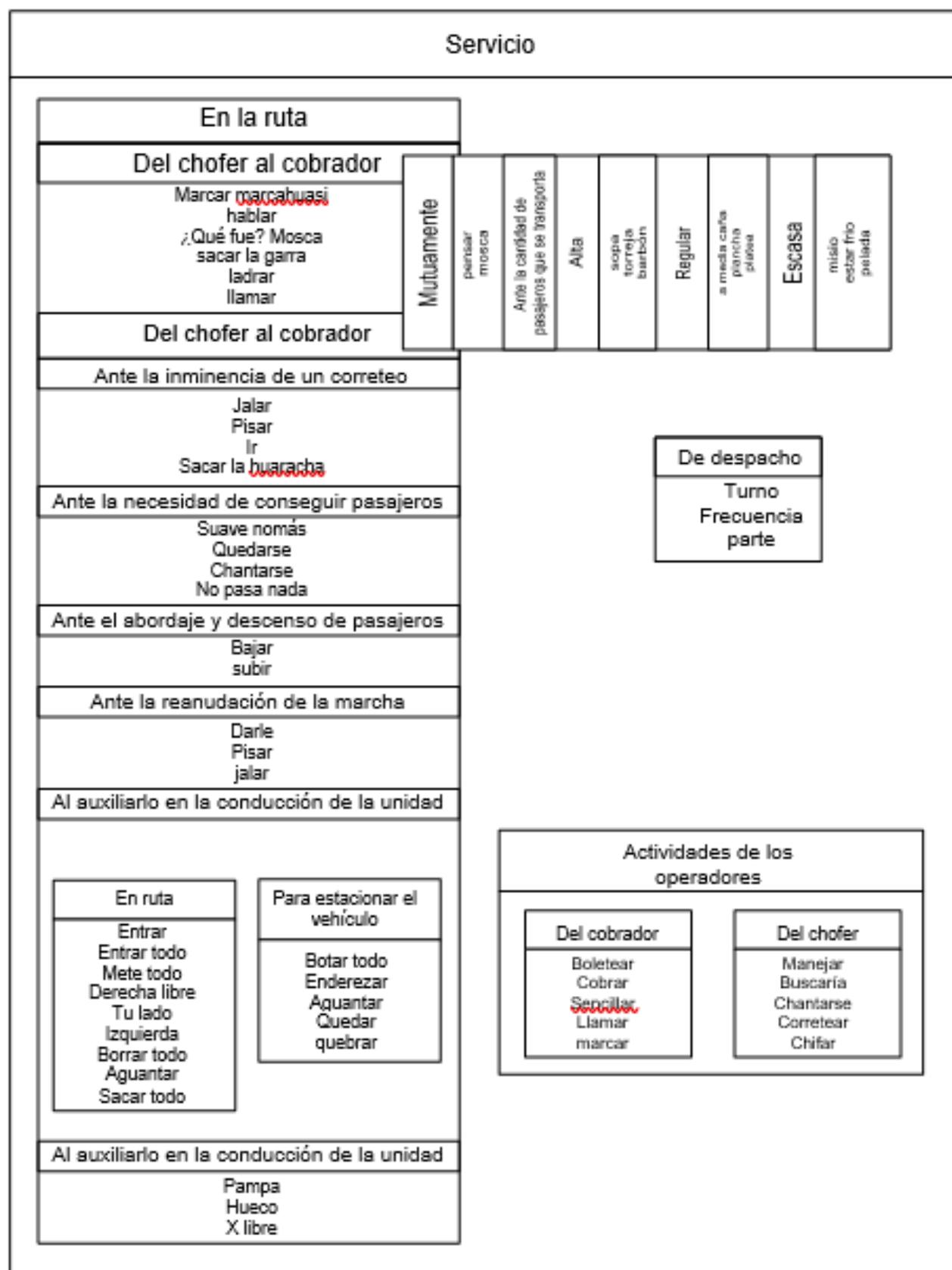
**Figura 10**

*Campo léxico / Formas de trabajo en la ruta/*

Formas de trabajo en la ruta
Las horas de trabajo
Respetando los periodos asignados
Parejo

No respetando los periodos asignados					
Por exceso					
Chantarse jalar llevar al espejo llevar a la guincha llevar al centímetro llevar de las orejas llevar de la lengua					
Por defecto					
Cabra loca correlón					
En relación con la actividad in situ					
Por la preferencia de un determinado turno de trabajo					
Lechucero					
Por la capacidad de trabajo					
Fierro guerrero					
Por la actitud ante el abuso					
Manco-aso manso sano bravo guerrero					
Ante la inminencia de ser pasado por otra unidad					
Sacar la cola sacarías sacar la huaracha zafar safar cuerpo safari					
Ante la prestación de servicio sin autorización					
Sacar la vuelta estar fuera de ruta					
A la acción de adelantar a una unidad					
<table border="1"> <tr> <td>En una etapa inicial de la ruta</td> </tr> <tr> <td>Salir a buscar salir a chifar salir a romper salir a reventar salir a quemar</td> </tr> </table>	En una etapa inicial de la ruta	Salir a buscar salir a chifar salir a romper salir a reventar salir a quemar	<table border="1"> <tr> <td>En una etapa media de la ruta</td> </tr> <tr> <td>Pasar</td> </tr> </table>	En una etapa media de la ruta	Pasar
En una etapa inicial de la ruta					
Salir a buscar salir a chifar salir a romper salir a reventar salir a quemar					
En una etapa media de la ruta					
Pasar					
A la actitud en la competencia por pasajeros					
Corretear meterse cuchillo agarrarse a balazos					
A la ubicación de los operadores					
Estar en la puerta estar en la caña					

**Figura 11**  
*Campo léxico / Servicio/*



### **3.8 Consideraciones éticas**

A lo largo de su vida, el ser humano ha desarrollado cuestiones morales y éticas, esta última relacionada con aquellas acciones que predominan las actitudes o comportamientos buenos hacia una comunidad, en otras líneas, la sabiduría de lo bueno o malo y cómo puede repercutir en la sociedad. En la investigación académica, esto está relacionado con la fidelidad del individuo y el tratamiento objetivo sin actitudes que denigren o desproporción. Los lingüistas deben mantener una actitud positiva si su trabajo requiere contacto físico con hablantes de una comunidad y respetar las tradiciones culturales, vivencias, situaciones adversas y siempre cuidar la identidad de los hablantes si ellos mismos lo requieren. Por lo tanto, respetar el código de ética en lingüística garantiza la inexistencia de prejuicios y una claridad positiva en el análisis de datos.

En cuanto al tratamiento de las poblaciones o comunidades, es necesario explicar el tipo de población que se tratará y garantizar que los criterios de consideración sean justos y no haya discriminación. Además, toda información debe estar acompañada de un texto escrito que respalde lo discutido.

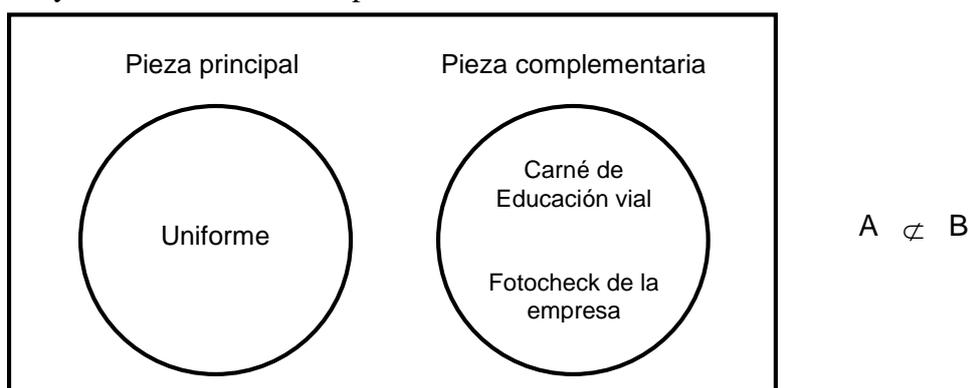
#### IV. RESULTADOS

Después de haber realizado el análisis lingüístico del léxico de los transportistas del servicio urbano de pasajeros de Lima Metropolitano, llegamos a los siguientes resultados.

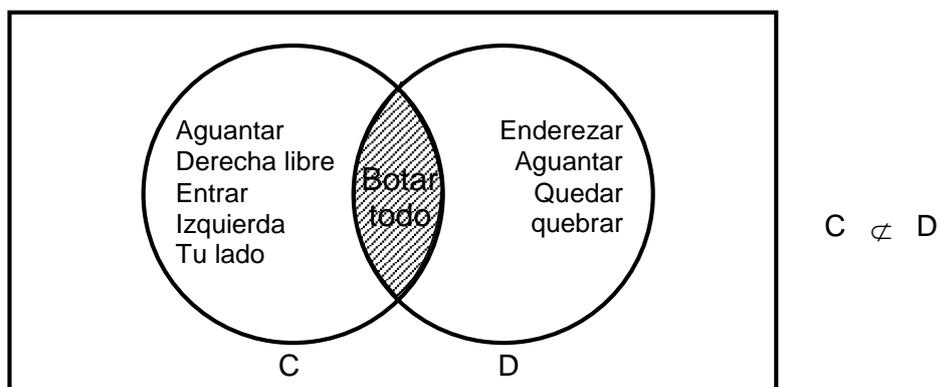
**a.** El léxico del transporte urbano presenta, de acuerdo con la teoría de los campos léxicos de la semántica funcional, ocho campos claramente diferenciados: Actividad, Ubicación, Agentes, Vestimenta, Ruta, Formas de trabajo en la ruta, Servicios y Sobrenombres, dentro de los cuales se organizan todos los lexemas recolectados en el presente corpus.

**b.** En el interior de los campos léxicos, el análisis permite identificar los siguientes tipos de relaciones semánticas entre lexemas del corpus:

**c.** Relación de exclusión en el que los lexemas se mantienen separados o autónomos. Es el caso del campo léxico /vestimenta/, en el que el uniforme se mantiene separado del carné de educación vial y el fotocheck de la empresa.



**d.** Relación de intersección en el que uno o más lexemas de un campo léxico se presentan también en otro campo léxico. Es el caso de la lexía compleja bota todo, que se intercepta entre los campos léxicos en ruta y para estacionar el vehículo del macrocampo léxico /servicio/.



- e.** Aquí se presentan casos de neutralización entre los lexemas del corpus. Los lexemas *sopa* y *torreja* sirven para indicar la presencia abundante de pasajeros; en cambio, la lexía *media caña* y los lexemas *plancha* y *platea* sirven para indicar la cantidad regular de pasajeros.
- f.** En el presente léxico del transporte urbano, se observa la presencia de préstamos lingüísticos procedentes del inglés, del francés y del quechua, los cuales, en cierta medida, han mantenido su estructura morfológica original, pero todos han sido modificados, mediante un proceso de castellanización, en su estructura fonológica y semántica.
- g.** El léxico de los transportistas del servicio urbano de pasajeros de Lima Metropolitana refleja la idiosincrasia de dichos trabajadores, la cual es producto de la profunda informalidad que domina las actividades de los pobladores de la ciudad Capital, a quienes también afecta el sociolecto que emplean los transportistas.
- h.** La creatividad léxica de los transportistas de nuestra muestra es evidente en los procesos de resemantización léxica y de creación de lexías metafóricas. Elementos que singularizan el sociolecto de dichos trabajadores.

## V. DISCUSIÓN DE RESULTADOS

Los antecedentes en que lo respecta que a la actividad del transporte urbano de pasajero no como por Caycho (1997) no calza con el tenor del léxico empleado por los operarios, toda vez que este trabajo se centra en el aspecto técnico pues allí se describe y analiza el sistema de transporte que opera en el complejo vial de la ciudad de Lima. Hace referencia a la actividad del transporte centrándose en las unidades, la sistematización de las rutas y las vías como avenidas, corredores, paraderos. El presente trabajo trata de la sistematización del léxico que emplean quienes se dedican a esta labor y cómo se puede este léxico circunscribir a determinados campos léxicos.

En el mismo tenor se inscribe la investigación de Hernández (2007), solo que esta vez en lugar de centrarse en la actividad del transporte que opera en el complejo vial de la ciudad de Lima, esta investigación se centra en proponer mecanismos de control interno por parte de las mismas empresas de transportes para lograr con ello suplir la ineficacia de y la mala performance de la Municipalidad de Lima Metropolitana en lo que se refiere al fenómeno de la informalidad del transporte urbano. Como se puede observar, esta investigación no incide en lo tocante a aspectos lingüísticos, como es en este caso, el léxico de los trabajadores de transporte urbano de pasajeros en la ciudad capital. No se evidencia lo que se relaciona esa investigación con esta, pues como se ha dicho, se centra en problemas de gestión.

Tampoco se puede relacionar esta pesquisa con la cita investigación de que realizó la Organización Internacional del Trabajo (OIT, 2000), pues en ella se circunscribe en la modernización del sector informal y las cargas tributarias de las empresas de transporte en la gran Lima y básicamente se dedica a analizar el impacto que tiene el fenómeno de recesión económica en el organigrama social del país, el mismo que ha permitido generar una fuerte y constante informalidad en diferentes actividades socioeconómicas tales como el transporte

urbano e interprovincial de creciente auge en nuestro país. Como se puede observar, esta investigación tampoco aborda cuestiones lingüísticas como lo aborda el presente documento.

Sin embargo, una vez más, se puede observar que no hay ningún trabajo realizado sobre el léxico del transporte urbano de Lima Metropolitana y, menos aún, de otras zonas del país. Sí existen trabajos de léxico de otros oficios; pero sobre el particular. Ante ello, con esta investigación, se tratará de llenar el vacío que existe en materia de estudios lexicográficos y semánticos (respecto de los campos léxicos) sobre la terminología usada por los trabajadores del transporte urbano.

Obviamente, sí se han realizado trabajos lexicográficos que abordan otros ámbitos de la actividad humana en el país, los que han servido de orientación en la elaboración de los elementos conceptuales y metodológicos de la presente investigación. Ellos son los siguientes: «El léxico de cerámica y alfarería de Chulucanas: estudio semántico y lexicológico» (1991) de Carmen María del Rosario Concha Nolte. «El léxico del cultivo del manzano en San Antonio: una descripción etnolingüística» (1994) del lingüista Manuel Conde Marcos. «Estudio lingüístico del léxico de la hípica» (1996) de Leonor Rojas Domínguez; y «El léxico de la minería: estudio semántico-lexicológico de la Unidad Minera de Uchucchacua» (2004), de María Betsabé Rodríguez Saucedo.

Guardando las distancias solamente sobre el quehacer de grupo humano en el que se realizaron las investigaciones y que por ende generan su propio sociolecto, esta investigación coincide en un gran porcentaje con el trabajo de Concha (1991) en que se realiza un inventario y sistematización del léxico propio de los trabajadores alfareros, de la misma manera que en esta investigación se ha hecho del sociolecto de los trabajadores de transporte urbano de pasajeros de la ciudad de Lima.

Otro antecedente del cual se sirvió mucho esta investigación es la investigación del

Conde (1994) sobre el léxico que utilizan para su labor los trabajadores (campesinos en su mayor parte) de cultivo del manzano en San Antonio. Aquí se puede observar el listado del léxico y así como el significado propio que se le da a algunas entradas debido que han sufrido un proceso de resemantización de la misma manera que en esta investigación se puede observar el mismo fenómeno de resemantización que los trabajadores del transporte urbano de pasajeros le han dado a palabras comunes que se encuentra en toda la sociedad de hispanohablantes.

Forma casi similar se puede decir de los trabajos de Rojas (1996) y de Rodríguez (2004), pues estos se vinculan directamente con la presente pesquisa en lo que a la estructura se refiere; toda vez que estos como los trabajos de Concha (1991) y Conde (1994) intentan sistematizar el sociolecto propio de una actividad económica donde las entradas léxicas comunes se resemantizan para obtener nuevos significados propios de la misma actividad donde se les utiliza. Así el trabajo de Rojas (1996) se centra recabar el vocabulario de los trabajadores y todo lo concernientes a la afición de la hípica, mientras que el trabajo de Rodríguez (2000) hace lo propio con las entradas que se utilizan en la todo el ámbito de la actividad minera, más aún con el trabajo in situ de la extracción del mineral. En esta investigación se ha seguido y se ha obtenido procesos similares a estos dos trabajos que le han servido de antecedente.

## VI. CONCLUSIONES

Las conclusiones a las que se ha podido llegar una vez realizado el análisis de los datos y haber encontrado los resultados son las siguientes:

- a. En las 171 entradas se puede la creatividad lexical de los trabajadores del transporte urbano de Lima Metropolitana incide significativamente en la configuración de su propio sociolecto.
- b. Se ha podido registrar los significados de los lexemas del Sociolecto de los trabajadores del transporte urbano de Lima, a partir del corpus recopilado en el trabajo de campo.
- c. Ha sido posible analizar los procedimientos morfológicos utilizados por los trabajadores del transporte urbano de Lima Metropolitana en la formación de lexías.
- d. El léxico o sociolecto de los trabajadores del transporte urbano de pasajeros en la ciudad de Lima es de gran importancia como parte constitutiva del español limeño.
- e. El fenómeno de la resemantización de las entradas del habla común en el léxico de los trabajadores de transporte urbano de pasajeros es evidencia de la creatividad propia de las lenguas naturales que poseen vitalidad necesaria para tener las variedades que se dan por factores como los geográficos, etarios, estrato social, género o profesión u oficio.

## VII. RECOMENDACIONES

Visto todo lo anterior es posible mencionar las siguientes recomendaciones:

- a.** Expandir la corpora que se ha presentado en este informe a fin de que se pueda llegar de corroborar o modificar en parte los que se ha propuesto en el mismo.
- b.** Realizar un trabajo similar a este; pero con hablantes que se desempeñen en labores similares o de con oficios del estrato socioeconómico D a fin de ver si este léxico está incluido en todo o en parte dentro de un léxico que abarque un ámbito mayor.
- c.** Por la misma senda que ha transitado la presente investigación, se recomienda realizar estudios más detallados en el ámbito morfológico con la finalidad de registrar cambios innovadores pero esta vez centrados en la morfología.

## VIII. REFERENCIAS

- Aguirre, C. (2013). *Manual de morfología*. Editorial Castalia.
- Alarcos, E. (1973). *Estudio de gramática funcional del español*. Editorial Gredos.
- Alcocer, A. (1985). *Lecturas lexicográficas*. Instituto de Investigaciones Lingüísticas de la UMMSM.
- Bello, A. (1984). *Gramática de la lengua castellana*. Edaf.
- Casares, J. (1969). *Introducción a la lexicografía moderna*. C.S.I.C.
- Campodónico, H. (1972). *Palabras y cosas del cultivo de la caña de azúcar en los alrededores de Chiclayo*. [Tesis para obtener el doctorado en Lengua y Literatura]. Pontificia Universidad Católica del Perú.
- Caycho, O. (1997). *Empresas de transporte*. [Monografía para la Facultad de Ingeniería Industrial y de Sistemas]. Universidad Federico Villarreal.  
<https://www.monografias.com/trabajos23/muestra-etupsa/muestra-etupsa.shtml#considerLima>
- Cervante, R. (1994). *Investigación educativa, pautas, metodológicas para la investigación lingüística*. IPIDE. Ediciones Breviarios Pedagógicos.
- Corrales, C. (1991). Estudio de los campos semánticos. *Revista de filosofía*, n.º 10. Universidad de la Laguna.
- Coseriu, E. (1977). *Principios de semántica estructural*. Editorial Gredos.
- Dubois, Jean, Giacomo, M., Guespin, L., Marceixesi, C., Marcellesi, J. y MÉVEL, J. (1979). *Diccionario de Lingüística*. Editorial Gredos.
- Del Canto, E., y Silva, A. (2013). *Metodología cuantitativa: abordaje desde la*

*complementariedad en ciencias sociales*. Ciencias Sociales.

De la Roca, L. (2001). *Una muestra de léxico del cultivo del maíz en Caraz*. [Tesis para obtener la licenciatura en lingüística]. Universidad Nacional Mayor de San Marcos.

Fábregas, A. (2013). *La morfología. El análisis de la palabra compleja*. Ediciones Síntesis.

Fajardo, A. (1994). La marcación técnica en la lexicografía española. *Revista de filología*, n.º 13, pág. 131–143. Universidad de la Laguna

Feliu, E. (2003). *Morfología derivativa y semántica léxica: prefijación de auto-, co- e inter-*. Universidad Autónoma de Madrid.

Fernández, Á., Hervás, S. y Báez V. (1979). *Introducción a la semántica*. Ediciones Cátedra.

Fernández, J. (1979). *Problemas de lexicografía actual*. Instituto Caro y Cuervo.

García de Diego, V. (1985). *Diccionario etimológico español e hispánico*. Editorial Espasa-Calpe.

Geckeller, H. (1976). *Semántica estructural y teoría del campo léxico*., Editorial Gredos.

Germain, C. (1986). *La semántica funcional*. Editorial Gredos.

Gómez Torrego, L. (2011). *Análisis morfológico. Teoría y práctica*. Editorial SM.

Gonzáles, M. (1992). *Una muestra del léxico de la pesca en el puerto del Callao*. [Tesis para obtener la licenciatura en Lingüística]. Universidad Nacional Mayor de San Marcos. Lima.

Greimas, A. J. (1979). *Semántica estructural*. Editorial Gredos.

Haensch, G.r (1980). *Las bases teóricas de la lexicografía aplicada*. Editorial Gredos.

Haensch, G., Wolf, L., Ettinger, S. y Werner R. (1982). *La lexicografía. De la lingüística teórica a la lexicografía práctica*. Editorial Gredos.

- Hernández, a. (1977). Fundamentos teóricos y empíricos del análisis de campos léxicos. *Lexis, Revista de Lengua y Literatura*, 1(1) , 5-36.
- Hernández, R., Fernández, C. y Baptista, P. (2014). *Metodología de la investigación*. McGraw-Hill.
- Hernández, D. (2007). *La efectividad del control interno en el buen gobierno de las empresas de transporte urbano*. <https://www.monografias.com/trabajos101/efectividad-del-control-interno-empresas-transporte-urbano/efectividad-del-control-interno-empresas-transporte-urbano.shtml>
- Hernández H. (1990). Semántica, lexicografía y otras cuestiones conexas. *Revista de Filosofía*, 9, pág. 175-181. Madrid. Universidad de la Laguna.
- Hildebrandt, M. (2013). *Peruanismos*. Editorial Planeta.
- \_\_\_\_\_ (2011). *1000 palabras y frases peruanas*. Editorial Planeta Perú.
- Hualde, J., Olarrea, A., Escobar, A. y Travis C. (2010). *Introducción a la lingüística hispánica*. Cambridge University Press.
- Katz, J. y Fodor, J. (1976). *La estructura de una teoría semántica*. Siglo XXI Editores.
- Lázaro, F. (1968). *Diccionario de términos filológicos*. Editorial Gredos.
- Lyons, J. (1985). *Introducción en la lingüística teórica*. Editorial Teide.
- Menéndez, R. (1970). *Diccionario derivado de la lengua española*. Editorial Marín.
- Miranda, L. (2000). *Semántica estructural*. Juan Brito.
- Moliner, M. (1986). *Diccionario de uso del español*. 2 vol. Editorial Gredos.
- Mounin, G. (1982). *Diccionario de Lingüística*. Ediciones Labor.
- Pottier, B. (1968). *Presentación de la lingüística*. Ediciones Alcalá.

- \_\_\_\_\_ (1970). *Gramática del español*. Ediciones Alaclá.
- \_\_\_\_\_ (1976). *Lingüística moderna y filología hispánica*. Editorial Gredos.
- \_\_\_\_\_ (1977). *Lingüística General*. Editorial Gredos.
- Ramírez, L. (1991). *Estructura y funcionamiento del lenguaje*. Editorial Nuevos Vientos.
- Ramos, C. (2015). *Los paradigmas de la investigación científica*. UNIFE.
- Ray, A. (1970). *La lexicología*. Grimald.
- Real Academia Española (1983). *Esbozo de una nueva gramática de lengua española*. Editorial Espasa-Calpe.
- \_\_\_\_\_ (1992). *Diccionario de la lengua española*. Espasa-Calpe.
- Rodríguez, M. (2004). *Léxico de la minería. Estudio semántico lexicológico de la unidad minera de Uchucchaca*. [Tesis para optar la licenciatura en lingüística] Universidad Nacional Mayor de San Marcos.
- Rojas, L. (1996). *Estudio lingüístico del léxico de la hípica*. [Tesis para optar la licenciatura en lingüística] Universidad Nacional Mayor de San Marcos.
- Sartori, G. ([1979]2010). *La política. Lógica y método en las ciencias sociales*. Fondo de Cultura Económica.
- Seco, M. (1987). *Estudios de lexicografía española*. Editorial Paraninfo.
- Solís, G. (1994). *Introducción en la morfología*. Editorial Libertad.
- Truel, J. (1969). *Palabras y cosas de la viña y del pisco en Ica*. [Tesis para obtener el grado de bachiller en humanidades]. Universidad Católica del Perú.
- Trujillo, R. (1972). Gramática, lexicología y semántica. *Revista Española de Lingüística*, 2(1), 103-109. Sección Española de Lingüística.

\_\_\_\_\_ (1973). Para una dialectología estructural. A propósito de un ejemplo canario. En: *Homenaje a Elías Rafols*, tomo IV, 393-401. Universidad de La Laguna.

\_\_\_\_\_ (1976). *Elementos de semántica lingüística*. Editorial Cátedra.

Valera, B. ([1586]1951). *Vocabulario y Phrasis de la lengua general de los indios del Peru*. Universidad Nacional Mayor de San Marcos.

Varela, S. (2003). *Morfología léxica. La formación de palabras*. Editorial Gredos.

Yanez, D. (s/f). *Método descriptivo, característica, etapas y ejemplos*. Studocu.  
<https://www.studocu.com/ec/document/universidad-de-guayaquil/legislacion-aduanera/metodo-descriptivo/11940610>

Zorrilla, A. (1993). *Introducción a la metodología de la investigación*. León y Cal Editores.