

El *hiace* en la isla de Santiago (Cabo Verde): autogestión colectiva, regulación estatal e instrumentalizaciones del trabajo de campo

Gerard Horta

Universitat de Barcelona

Introducción

Durante los meses de otoño de 2009, 2010 y 2011 desarrollé junto a Daniel Malet el trabajo de campo de una investigación (Horta/Malet, 2014)¹ sobre los usos y apropiaciones de las carreteras por parte de los conductores de *hiace* (furgoneta monovolumen de transporte colectivo interurbano que toma su nombre del modelo Hiace de la empresa Toyota, ampliamente extendido en África) de la isla de Santiago (Cabo Verde) –el término *hiace* responde aquí a una perspectiva *emic*, como conceptualización y distinción significativa para la sociedad estudiada; con este concepto se define tanto al vehículo como al tipo de transporte que encarna–. Se trataba de estudiar las apropiaciones espaciales protagonizadas por los conductores y los peatones, y su relación con la planificación pública de determinados entornos urbanos en el contexto de la movilidad. El objeto inicial de la investigación abarcaba los usos, las prácticas y las representaciones vinculadas con el espacio y con el propio vehículo, sus funcionalidades instrumentales y simbólicas, así como las regulaciones y las resistencias que se producen ante la planificación institucional del uso de esos mismos espacios y de los consiguientes modelos de transporte y movilidad.²

En la presente comunicación se aspira a abordar la relevancia del sistema *hiace* como afirmación del vínculo social a fin de reflexionar sobre el papel del Estado caboverdiano en la formalización de dicha actividad y debatir el sentido político de las “recomendaciones” que la institución estatal española financiadora del estudio esperaba obtener por parte de los investigadores como resultado del estudio llevado a cabo. Se pretende enmarcar estas explicaciones en un ámbito de reflexión concreto sobre determinadas cuestiones en torno a los usos de la investigación etnográfica.

¹ La investigación se realizó en el marco del proyecto *Estudio comparado sobre apropiaciones sociales y competencias de uso en centros urbanos de tres ciudades africanas* (Referencia CSO2009-12470), financiado por el Ministerio de Ciencia e Innovación español, bajo la dirección de Manuel Delgado Ruiz y Alberto López Bargados del Departament d'Antropologia Social de la Universitat de Barcelona.

² Para un análisis del concepto de movilidad, véase Urry (2007); para una visión panorámica transdisciplinaria, Hannam/Sheller/Urry (2006), y las aportaciones posteriores de Glick/Salazar (2013) respecto al paradigma de las “nuevas movilidades”. Para la antropología de las carreteras y su relación con el concepto de movilidad, véase Dalakoglou/Harvey (2012).

Palabras clave: Antropología de las carreteras, Hiace, Usos del trabajo de campo, Cabo Verde.

Si la atención se ha focalizado en el tráfico de los hiace es por su absoluta relevancia para el transporte colectivo interurbano en la isla, puesto que estos vehículos –con capacidad para hasta 18 pasajeros, hemos llegado a viajar 30 personas en su interior– articulan el movimiento de personas y mercancías de todo tipo, conectando –sin estar sujetos a horarios ni a estaciones fijas– los principales núcleos poblados de Santiago. A partir de aquí, se planteó la tremenda importancia de las carreteras como fenómeno social y su débil presencia en las etnografías del siglo XX, por eso se trazó el paso de la antropología peripatética a la etnografía de las carreteras –las utilidades de las carreteras como fenómeno social–, considerando que el objeto de observación del etnógrafo y su objeto de reflexión como antropólogo es el viaje en sí (Augé, 2007: 71). Ahora bien, también ahí se sitúa su multiplicidad implícita de abordajes, dado que todo viaje se inscribe simultáneamente como un desplazamiento en el espacio, en el tiempo y, en función de los contextos de partida y de llegada, en la jerarquía social (Lévi-Strauss, 1969 [1955]: 79).

Así pues, se analizó la literatura antropológica sobre las carreteras africanas desde la obra central de Michel Leiris –por la misión Dakar-Djibuti (Leiris, 2007 [1934]) de 1931 a 1933– hasta la actualidad. A continuación, se estudió el desarrollo histórico de la motorización en África y del transporte y de las carreteras en Cabo Verde y Santiago (con el testimonio de diversas tipologías de informantes), los cambios producidos en el transporte interurbano en Cabo Verde a partir de los años ochenta del siglo XX y la aparición de los hiace, la creación y el crepúsculo de Transcor (empresa pública de transporte colectivo interurbano); las morfologías de la vida colectiva en las estaciones centrales de hiace de Santiago; las dimensiones simbólicas de los hiace (nominación, rotulación, el status del conductor en la cultura caboverdiana, la cultura viaria dominante) y sus dimensiones instrumentales (condiciones laborales de conductores y ayudantes; sistemas de propiedad del hiace; organización del trabajo; formalización administrativa y prácticas reales; vínculos entre conductores y patrones, y entre conductores y pasajeros; desarrollo del hiace y su relación con los procesos de urbanización en Praia, Somada, Tarrafal y Pedra Badejo; influencia de la cooperación internacional en la planificación urbana; y papel de la Administración en lo concerniente a conflictos derivados de la siniestralidad viaria, etc.). Se entrevistó a patrones de

vehículos hiace y a conductores asalariados, a pasajeros (también a víctimas de accidentes), funcionarios (policías, políticos, miembros de la DGTR –Direcção-Geral dos Transportes Rodoviários–), mecánicos, trabajadores asociados al hiace (limpiadores, ayudantes), miembros de compañías de seguros, etc. La etnografía incluye cerca de 200 viajes en hiace, e incide especialmente en las diversas causas (de todo tipo) de la accidentalidad viaria en Santiago (Horta, 2017).

Los resultados de una investigación frente a los marcos sociales que imposibilitan la aplicación de las recomendaciones propuestas

En diciembre de 2012 redactamos un muy voluminoso informe para el Ministerio de Ciencia e Innovación español, institución financiadora de la investigación. Su capítulo final se titulaba “Recomendaciones”, pues ahí residía el interés del Ministerio en nuestra investigación: ofrecer a los caboverdianos una serie de propuestas en torno a las medidas que deberían adoptarse para evitar buena parte de las consecuencias de la accidentalidad viaria en Santiago. Se trataba de proponer el tipo de contenidos que permitieran articular la colonización de lo *informal*, y su normalización por parte de un Estado clasificable, desde la perspectiva dominante occidental, como “en curso de desarrollo”.

Si hubiéramos querido plantear propuestas para reformular determinados aspectos del universo hiace no a la propia sociedad popular sino a los gobernantes de Cabo Verde –unas propuestas en muchos casos nada distintas de las que exigiríamos a nuestros propios gobernantes europeos–, si hubiéramos llegado a creernos que los antropólogos europeos somos “alguien” para recomendar “algo” a la gente caboverdiana, habríamos comenzado remitiendo al abandono estructural por parte de las instituciones públicas de su papel en el cuidado y la protección de las víctimas de accidentes. Se suele afirmar que la superación del estado actual de las cosas en este campo se daría, quizás, de la mano de la elaboración de un plan de actuación contra la accidentalidad y sus amargos frutos, promoviendo y protegiendo también las iniciativas populares de autoregulación del sector, tales como asociaciones o sindicatos no formales sino empíricamente efectivos en su labor –un asunto planteado por numerosos informantes conductores de hiace–. Si dicha planificación fuera concebida sin atender a la necesaria transformación del modelo de relaciones económicas y laborales imperante en Cabo Verde, pensamos que muy probablemente se vería condenada al fracaso. ¿Quién sino la propia sociedad caboverdiana conoce mejor que nadie la clase de procesos que es necesario emprender para poner fin a la cotidiana dramatización

estructural del tráfico socio-viario, generadora de un corolario de hechos sociales sistemáticamente funesto? Como en todo el mundo, es posible concebir que el Estado debería garantizar la atención física y psicológica a las víctimas de accidentes, el mantenimiento de su lugar de trabajo o bien la contrapartida de una pensión digna en caso de incapacidad derivada del accidente. Todo ello, hasta que se resolviera favorablemente el estado de salud de las víctimas. En caso de que el sustento familiar dependa de una víctima mortal, deberían articularse los mecanismos necesarios para que el estado proteja al grupo familiar en los ámbitos que afectan a los servicios básicos: educación, salud –incluido el apoyo psicológico–, vivienda y mantenimiento de las condiciones materiales fundamentales.

Podríamos continuar señalando que, ante la presencia de al menos un 10% de hiace clandestinos en circulación, así como de un número apreciable de vehículos propiedad de cargos públicos electos, de funcionarios de todo tipo e incluso de meros trabajadores públicos, debería darse un proceso de regulación riguroso. En este contexto, sería deseable que se prohibiera la propiedad de vehículos con licencia para el transporte profesional a cargos públicos electos, funcionarios y trabajadores públicos por el riesgo de corrupción que ello comporta (en Cabo Verde y en cualquier lugar). Asimismo, tendrían que retirarse de circulación los vehículos en deficiente estado mecánico y sin cobertura de las entidades aseguradoras, sosteniéndose a los conductores-propietarios que no dispusieran de medios para afrontar una sustitución del vehículo. Paralelamente, podría castigarse con fuertes cantidades de multa la explotación de vehículos irregulares –esto retiraría de la circulación a un porcentaje remarcable de vehículos hiace–.

No obstante, insistimos: ¿qué sentido tendría aplicar estas propuestas si no se modifica el modelo de relaciones laborales vigente en el universo social de los hiace? ¿Hasta qué punto la mera demanda de la formalización de una actividad económica como esta alcanzaría a resolver el nivel de altísima competencia por conseguir pasajeros en un contexto social donde rige el empobrecimiento de la mayoría social y en que el número de pasajeros depende en parte de sus posibilidades y necesidades económicas y de trabajo? ¿Quién puede desplazarse en hiace si no dispone de un trabajo al cual acudir ni de la capacidad financiera de viajar? En cambio, ¿cómo resultaría afectado el vínculo social que mantiene el fundamento del hiace a partir de la red de cadenas de relaciones socio-territoriales en la cual se inscribe?

La inestabilidad y la precariedad laboral y salarial es una de las causas más

notables de las prácticas de riesgo de los conductores de hiace. La introducción de la obligatoriedad de contratar formalmente al conductor con una serie de garantías establecidas aseguraría una cierta estabilidad a estos trabajadores gracias a las jornadas de descanso semanal, la cobertura de la seguridad social y los períodos vacacionales. El conductor asalariado no debería vivir con la presión continua de hacer rendir el vehículo al máximo, compitiendo en velocidad con el resto de hiace y en la conquista de pasajeros para llenar el vehículo en cada desplazamiento, a costa de ser despedido si no es así. No es posible conducir un hiace, tal como sucede para un sector significativo de conductores asalariados, siete días sobre siete sin vacaciones: se trata de algo insostenible en todos los sentidos. Quizás la reducción del parque de hiace, consubstancial a la regulación generalizada de los vehículos, aseguraría el rendimiento del pequeño negocio del hiace sin que los conductores tuvieran que recurrir a prácticas de riesgo.

Resultaría imperativo articular la autoorganización de los conductores y los pasajeros como base de la administración de su propia existencia más allá del Estado, los sindicatos y las asociaciones corporativas. Los conductores podrían canalizar de esa manera la defensa de sus derechos como trabajadores asalariados, y asegurar un ámbito laboral seguro, justo y dignamente remunerado. Los propietarios conseguirían presionar al Estado a fin de que proporcionase los mecanismos necesarios para el ordenamiento del sector y el mantenimiento apropiado de las carreteras –pavimentación, señalización, iluminación, etc.–. Los pasajeros, entonces, podrían organizar sus propias necesidades junto a hiacistas, y hacerse valer ante la Administración pública.

Pero así no se garantiza ni la calidad de las carreteras construidas ni los compromisos de mantenimiento que las empresas extranjeras contratadas deberían contraer más allá de hacerlo a título formal. Además, dicho mantenimiento no se puede limitar al barrido de los márgenes de las carreteras, sin más, en un marco físico cuya orografía volcánica y el régimen anual de lluvias comporta tormentas torrenciales en otoño que provocan de forma regular graves daños al pavimento.

Otro extremo que se constató en el estudio radica en la falta de presencia policial en el conjunto de la isla, puesto que casi toda ella se concentra en la capital, Praia, y sus alrededores, posibilitándose así la impunidad en materia de tráfico en el resto de poblaciones, siendo prácticamente imposible cruzarse con un vehículo policial en carretera –así aflora de nuevo la discusión acerca de la necesidad de la presencia policial o no en términos de control y fiscalización del tráfico–. Es verdaderamente en Praia y

sus cercanías –hasta la zona de Somada, en el centro de la isla de Santiago– donde se concentran la mayor parte de accidentes por la gran densidad de circulación, por eso la ampliación de la red policial de tráfico hacia el interior de la isla conseguiría disminuir –mediante una correcta fiscalización sobre el terreno– las prácticas de riesgo fuera de la capital –de entrada, por la sobrecarga de pasaje o de mercancías, y por el consumo de alcohol y sustancias psicoactivas–. A su vez, se aseguraría el control del cumplimiento de las condiciones de contratación del conductor, comprobación de la propiedad, inspección de los requisitos técnicos del vehículo, etc. Una vez más, el debate sobre el modelo de cultura viaria al cual acudir y la atribución de mayor o menor relevancia a las dimensiones de la sanción efectiva se diluyen en un medio social precarizado como este: los autores de la investigación nos negamos a aceptar que las transformaciones culturales y normativas puedan realizarse –en orden a una efectividad empírica– sin acompañarse de un proyecto colectivizador basado en el desarrollo del bienestar material y de la centralidad política de la igualdad y la justicia social.

El proceso de modernización –asfaltado y señalización– de las carreteras principales que se ha producido en Cabo Verde desde el año 2009 ha sido veloz e intenso. En ese terreno debería establecerse un diálogo con los vecinos y los peatones que protagonizan un uso cotidiano de las vías de comunicación para situar sus necesidades y las pautas culturales que guían sus conductas en relación con los modelos de apropiación del espacio. De ahí la importancia del acondicionamiento y la protección de los márgenes de las carreteras, a causa de la intensa utilización que cotidianamente efectúan los vecinos y chiquillos de las escuelas y del riesgo que de ello se desprende. ¿Cómo asegurar, dada la extensión de un asfaltado adecuado que da lugar a mayores velocidades, que los conductores no penetren en los poblados a alta velocidad? Para conseguir un mayor respeto hacia los usos del espacio por parte de los viandantes en el interior y en el exterior de los núcleos urbanos, sería necesario reformular los fundamentos de una nueva cultura viaria dirigida a atender el tipo de apropiaciones históricas que los viandantes caboverdianos llevan a cabo de las calles y las carreteras. Ello comportaría un más estricto cumplimiento del reglamento de conducción y, a su vez, asumir como principio básico de la conducción viaria la minimización de las situaciones de riesgo. ¿Tiene que aumentarse y racionalizarse el uso de *quebramolas* –resaltos (*rompeamortiguadores*)– para obligar al vehículo a mantener bajas velocidades en el interior de los poblados? Sin duda, pero, ¿no es cierto que la referida modificación de los hábitos de conducción dominantes responde a un determinado tipo de cultura

viaria ligada a condicionantes laborales, culturales, políticos, de prestigio social, etc.? Es necesario aumentar la señalización en carretera, y –a falta de iluminación artificial nocturna– la señalización cromática o luminosa de las *quebramolas* –téngase en cuenta la ausencia generalizada de semáforos–.

Actualmente todavía no existe en Cabo Verde una fiscalización rigurosa en torno a: 1) el número de horas de trabajo de los conductores y sus períodos de descanso diario, semanal y vacacional; 2) los límites de sobrecarga del vehículo, tanto de pasajeros como de mercancías; 3) la prohibición de viajar con las ventanas cerradas mientras se escucha música: en estas situaciones es imposible oír las señales sonoras que proceden del exterior del vehículo –las secuelas potenciales que provoca la aparición del modelo hiace “Costa Camelo”, son muy preocupantes, dado que al ir equipado con aire acondicionado en una isla donde hace calor durante todo el año las ventanas están permanentemente cerradas, lo que aísla al vehículo de las señales sonoras del exterior: las nefastas consecuencias de esta situación en cuanto al riesgo para la seguridad viaria son evidentes–; 4) la obligación de mantener el equipamiento del vehículo con cinturones de seguridad para todos los viajeros, y, en consecuencia, la obligación generalizada de que todo pasajero viaje con el cinturón sujetado; y 5) la prohibición sobre los conductores de ingerir sustancias estupefacientes: *grogu*, *padjinha* u otras, por sus impactantes y devastadoras derivaciones sobre la conducción.

¿Regulación estatal o reconocimiento de la autoorganización popular?

La falta de voluntad política gubernamental, motivada en principio –en principio– por la ya mencionada falta estructural de medios materiales para implementarla, han impedido hasta ahora una regulación pública del transporte colectivo interurbano en hiace en todas sus dimensiones –véase, para un análisis crítico de las paradojas implícitas en los procesos de regulación económica en África, Roitman (2004)–. A pesar de que no se pueda establecer con certeza qué derivaría de ello en Cabo Verde, en lo concerniente a los usos del espacio por parte de los viandantes sí se puede asegurar que en muchos aspectos tal regulación redundaría en una mayor inferiorización de los viandantes frente a los vehículos motorizados, de modo que nos encontraríamos con la disyuntiva que se produce entre el proceso urbanizador moderno y las apropiaciones tradicionales, populares, de calles y carreteras y sus espacios adyacentes. La regulación del hiace debería redundar en una mejora de las condiciones de trabajo y de transporte de las personas afectadas, y en una previsible reducción de la accidentalidad viaria en áreas

urbanas e interurbanas.

Aunque, ¿qué mayor factor de reducción de la accidentalidad que proceder a la creación de un auténtico servicio público y de calidad de transporte interurbano con autobuses o microbuses? Un servicio que respondiera a las necesidades horarias de la sociedad caboverdiana, con trayectos directos y con trayectos indirectos que atendieran a la multiplicidad de necesidades de la gente de los núcleos poblados dispersos y que precisaría de medios de movilidad consistentes. A costa, evidentemente, de dejar de pararse tras una curva, de dejar de dar marcha atrás en plena carretera, de dejar de cambiar tres veces de conductor en un mismo recorrido... Tras la privatización y la destrucción del servicio de transporte interurbano bajo el gobierno del MpD (1991-2001) en la década de los noventa afloran los intereses económicos de un sector social de propietarios privilegiados que se extiende hasta la propia Administración y cargos públicos, los cuales incumben a los lejanos enclaves de la diáspora caboverdiana en Europa y los EUA: los gobiernos posteriores del PAICV no resolvieron estas problemáticas.

¿A quién se debe el etnógrafo?

Clara Gallini (1975 [1974]) planteó hace casi 50 años algo que, de hecho, no era nuevo en la esfera de la antropología, y aún menos en la norteamericana, puesto que en los años cuarenta del siglo XX ya se plantearon fuertes debates entre los antropólogos y antropólogas en torno al papel de la antropología aplicada, es decir, en torno a las instrumentalizaciones y los beneficios de las investigaciones antropológicas para la Administración pública y los intereses del Estado (*Ibidem*: 25-26). Según ella, el antropólogo mantiene un triple ámbito de obligaciones en el desarrollo de su labor investigadora: en primer lugar, obligaciones respecto a la población que es objeto de estudio; a continuación, obligaciones respecto a los colegas de profesión; y, finalmente, obligaciones respecto a las instituciones públicas o privadas para las cuales trabaja y de las cuales cobra un salario por la labor que lleva a cabo. El problema es que, con frecuencia, estas digamos obligaciones o perspectivas o intereses distintos entran en contradicción entre sí (Gallini, 1975: 75) por una razón tan sencilla como evidente: porque son antagónicos. He ahí el núcleo central de la reflexión que se propone en estas páginas, a partir de una investigación concreta y de un marco etnográfico, político y académico determinado.

Así pues, en base al trabajo de campo y a la reflexión y el análisis que conllevó

esta investigación, ¿se debía propugnar en el informe de “Recomendaciones” remitido a la entidad financiadora, la continuidad de una actividad informal que tiene lugar en un marco de explotación y de corrupción política y funcionarial –en mayor o menor medida, generalizable a escala global–, sin cuya consideración resulta incomprensible la alta siniestralidad sufrida por la gente humilde de Santiago en el contexto del hiace? ¿O, por el contrario, se debía defender la imposición plena de la formalidad estatal en todos los ámbitos del universo hiace? La principal consecuencia de esto último consistiría en contribuir a anular una capacidad de autoorganización popular que depende sólo de sí misma a la hora de enfocar hacia unos u otros rumbos el desarrollo de este fenómeno social.

La lastimosa complejidad de esta simplificadora dicotomía reside en que, paralelamente a la imposición de modelos estatales formalizadores de la vida social, en África aparece esa siempre cercana proximidad de las políticas públicas ultraliberales, desreguladoras, constituidas en constante amenaza de asedio perpetuo para la existencia de una socialidad informal popular que parte más del vínculo social que de la mercantilización económica de las relaciones. Unas políticas públicas bajo las cuales se anuncia la materialización de la modernidad en África. Quizás serán los propios heridos en accidentes, serán los compañeros de conductores represaliados por la fiscalización policial por haber denunciado su arbitrariedad, serán los ayudantes y los conductores asalariados quienes algún día levantarán la voz colectivamente... o no.

Justificar la intervención del Estado con el objetivo de producir determinados cambios normativos y relacionales no deja de resultar inquietante, sobre todo conociendo el perfil que tomarían tales regulaciones y sus corruptelas inaugurales: miserabilización y anomización, aplastamiento de la solidaridad –que a veces surge de los intersticios situados entre la explotación y la miseria– bajo la universalización económica, tecnológica y cultural del capitalismo. Se trata de una discusión que articula las tensiones entre –por un lado–, las sanciones jurídicas y los modelos preventivos establecidos para paliar los aspectos más desagradables de la motorización consubstancial a la intervención urbanizadora; frente a –por otro lado– un contexto cultural determinado y a sus prácticas empíricas reales, marcadas siempre por campos de identificación relacional entre individuos y grupos, y por procesos de desigualdad y diferenciación inherentes a una estructura social profundamente jerarquizada.

Ante esto, ¿qué prácticas deben ser reguladas y por quiénes? ¿Se trata simplemente de aumentar los efectivos de control y fiscalización policiales en las calles

y carreteras? ¿De la educación viaria impartida a los conductores y viandantes? ¿Del estado de las carreteras? ¿De colocar semáforos? En conclusión, ¿por qué referirnos a un problema de regulación, control y educación cuando estas esferas de actuación son masivamente desatendidas –y hasta transgredidas– por las mismas autoridades que las preconizan? Una visión comprehensiva del problema de la accidentalidad no puede desdeñar las relaciones que se establecen entre leyes, regulaciones y formaciones viarias “universales” frente al conjunto de posiciones y disposiciones socioculturales y político-económicas enfrentadas en el seno de una sociedad, y expresadas a través de prácticas y procesos relacionales complejos, multicausales y contradictorios.

Lo que denominamos “sistema hiace” –mayor o menor solidaridad entre conductores, autogestión colectiva de tiempos y paradas, flexibilidad y representación en todos sus aspectos– se constituye, mediante los elementos de socialización y cooperación que contiene y que genera, como un transporte moldeado por las necesidades inmediatas de quienes lo ocupan para autoregularlo –o de quienes acuden para ocuparlo–. En las antípodas de la noción de “seguridad” occidental, el hiace encarna un servicio creativo y flexible... que da marcha atrás en plena carretera, que frena de repente para esperar al potencial pasajero que baja del monte, que se detiene en un riachuelo y abre la puerta para que alguien baje a vomitar, a expulsar residuos orgánicos o a comprar bananas, que se esconde de la policía o que se despeña penosamente. Se trata de un vehículo que vive para lo social. ¿Conducción temeraria? El hiace, como plantea Ference (2011) para los *matatu* keniatas, se adapta siempre *in situ* a las exigencias del cuerpo social que ocupa el vehículo, resultando entonces que su conductor pocas veces es más que la suma de presiones y decisiones de su entorno y de su pasaje –cambiante en cada parada–. Es eso lo que encontramos en los hiace que aquí convocamos.

Quizás ese “afecto” que se le debería exigir a la antropología (entre otras presencias occidentalizadoras en África) consista en el complejo ejercicio de descubrir y reforzar la comprensión, en el interior de las relaciones de desigualdad, de las estructuras cooperativas y participadas *que se encuentran ya allí*, desde siempre, antes de que la insolente mirada científica certificara su muerte. He ahí la creatividad inherente a las relaciones sociales tratando de liberarse de su propio yugo.

Del marxismo italiano de Gramsci al de la antropología francesa de los sesenta, de Foucault y Bourdieu a Williams, Thompson y el conjunto de aportaciones del History Workshop, de Wolf y Clastres a las dimensiones más críticas de la antropología

religiosa, política, urbana o feminista, de los enfoques simbólicos a los más estrictamente materialistas, de Scott a Spencer, de Ortner a Gledhill, a lo largo y ancho de ese inmenso cajón de sastre las dimensiones de la resistencia se sitúan en un marco tan extenso de relaciones sociales como el conjunto de despliegues de la vida colectiva: todo proceso de desigualdad y de inferiorización –a partir de principios de clase, género, etnicidad, religión, edad, caracterización fenotípica o simplemente a partir de parámetros de clasificación ideológica entre la “normalidad” y la “disidencia”–, es testigo de formas de resistencia que, siguiendo a Mannheim (1987 [1936]) y más allá de sus contenidos políticos explícitos, parte de un primer presupuesto nuclear: sobrevivir. A duras penas, sobrevivir. Está en juego la vida misma, resistiendo frente a la formalización, frente a la explotación, frente a la represión explícita, frente a una modernidad desarrollada sobre los fundamentos diversos del capitalismo –una modernidad inclinada hacia el liberalismo–.

Ahora bien, como señalaba Spencer (2002: 489), *“en su forma más extrema, esto podría conducir a una especie de neo-funcionalismo en el cual todos los fenómenos sociales y culturales se podrían reducir al papel que desempeñan en el mantenimiento o la subversión de las relaciones de poder”*. Desconozco si la resistencia es un arte, en palabras de Scott (2003), o una necesidad, aunque me inclino por lo segundo. Más allá de los discursos, la labor etnográfica refleja la amplitud de la gama de impugnaciones del estado de las cosas –en todas partes, en todos los tiempos– en términos meramente simbólicos tanto como en términos instrumentalmente efectivos a la hora de reorganizar radicalmente modelos de relaciones sociales generadores de desigualdad. Recuerdo las palabras de una mujer palestina, quien afirmaba que el mero hecho de mantenerse viva en Gaza frente a la represión global del Estado y el ejército de Israel ya suponía un acto de resistencia.

Como antropólogos, nuestro privilegio consiste en etnografiar marcos sociales y comprender y analizar los sentidos de las acciones y de los sistemas explicativos en danza del grupo social convertido en objeto de estudio. Puede que alguien piense que aspirar a sobrevivir no comporta en sí mismo ningún acto de resistencia, aunque seguramente sea el mismo “alguien” que, en un contexto de absoluta precariedad de un elevado porcentaje de científicos sociales en el paisaje académico occidental, desconoce lo que significa fundar una sección sindical o lo que significa militar en un sindicato combativo en su lugar de trabajo.

“La vida en Cabo Verde no vale mucho”, me decía en otoño de 2011 una mujer

ya mayor llamada Babá con mirada triste, apoyada en la baranda de su humilde establecimiento de comidas y también pensión en el pueblo de Tarrafal, al norte de la isla de Santiago, años después de regresar a Cabo Verde desde la diáspora francesa, donde dejó una vida tan distinta.

Ante el proceso colonial impuesto sobre la sociedad caboverdiana por Europa a través de la esclavitud, el hambre, las brutalidades y las represiones de todo tipo, la enfermedad, la obligación de emigrar, la miserabilización, ante la esclavitud del trabajo asalariado al cual han sido históricamente sometidas las propias clases populares subalternas europeas, cobra sentido la reivindicación para los desposeídos del mundo de eso que Jean Duvignaud (1977) explicitó un día con conmovedora ternura: una vida diferente para siempre. No hace falta señalar que tras formular las “Recomendaciones” formales que nos comprometimos a elaborar para la institución que financió la investigación, nos desdecimos de ellas: ¿quiénes éramos nosotros, los antropólogos, para recomendar algo a los intermediarios con nuestro objeto de estudio?

Referencias bibliográficas

- AUGÉ, M. (2007) *Por una antropología de la movilidad*. Barcelona: Gedisa.
- DALAKOGLU, D. / HARVEY, P. (2012) “Roads and Anthropology: Ethnographic Perspectives on Space, Time and (Im)Mobility”, *Mobilities*, 7 (4): 459-465.
- DUVIGNAUD, J. (1977 [1973]) *El lenguaje perdido*. México DF: Siglo XXI.
- FERENCE, M. (2011) “‘Utanijenga--you will build me’: Moral ambiguity and the stigma of risky business in Nairobi’s transportation Industry”, en *ECAS - 4th European Conference on African Studies, Uppsala (Panel 155- Uncertainty, Danger and the Productive Life of Risk on and alongside African Roads [Jennifer Hart & Gabriel Klaeger])*.
- GALLINI, C. (1975 [1974]) *Las buenas intenciones: política y metodología en la antropología cultural norteamericana*. Buenos Aires: Galerna.
- GLICK SCHILLER, N. / SALAZAR, N. B. (2013) “Regimes of Mobility Across the Globe”, *Journal of Ethnic and Migration Studies*, 39 (2): 183-200.
- HANNAM, K. / SHELLER, M. / URRY, J. (2006) “Mobilities, Immobilities and Moorings”, *Mobilities*, 1 (1): 1-22.
- HORTA, G. (2017) “Road Crashes Involving Hiace Vans in Cape Verde”. *Modern Africa. Politics, History and Society*, 5 (1): 83-108.
- HORTA, G. / MALET CALVO, D. (2014) *Hiace. Antropología de las carreteras en la*

- isla de Santiago (Cabo Verde)*. Barcelona: Pol·len Edicions.
- LEIRIS, M. (2007 [1934]) *El Àfrica fantasmal*. València: Pre-Textos.
- LÉVI-STRAUSS, C. (1969 [1955]) *Tristos tròpics*. Barcelona: Anagrama.
- MANNHEIM, K. (1987 [1936]) *Ideologia i utopia*. Barcelona: Edicions 62 - Diputació de Barcelona.
- ROITMAN, J. (2004) *Fiscal Disobedience: An Anthropology of Economic Regulation in Central Africa*. Princeton: Princeton University Press.
- SCOTT, J. C. (2003 [1990]) *Los dominados y el arte de la resistencia*. Tafalla: Txalaparta.
- SPENCER, J. (2002) "Resistance", pp. 488-489, en *Encyclopedia of Social and Cultural Anthropology*. Londres: Routledge.
- URRY, J. (2007) *Mobilities*. Cambridge: Polity Press.