

# Una etnografía sincera

Sobre:

Gerard HORTA y Daniel MALET CALVO. *Hiace. Antropología de las carreteras en la Isla de Santiago (Cabo Verde)*. Barcelona: Pol·len Edicions, 2014. 261 p. [ISBN: 978-84-86469-72-6]

**José A. Mansilla López**

Observatori d'Antropologia del Conflictu Urbà (OAGU)

joseamansilla@hotmail.com

El antropólogo George Condominas confesaba, en las primeras páginas de *Lo exótico es cotidiano*<sup>1</sup>, su intento por espantar la sombra de cualquier duda sobre el carácter científico de su obra mediante la exposición de las condiciones personales en las que ésta había sido llevada a cabo. Pretendía así alertar al lector de la refracción que inevitablemente conlleva toda aproximación etnográfica.

El autor francés ponía, de esta manera, la venda antes de la herida, y se anticipaba a las críticas vertidas, unos años después, por cierta antropología postmoderna que llegaría a cuestionar el carácter académico de la propia disciplina. Fue precisamente uno de sus principales valedores, Clifford Geertz, el que, en *La interpretación de las culturas* (1973), señalara la imposibilidad misma de definir adecuadamente el concepto de “cultura”, sugiriendo que el papel de la antropología debería ser, por tanto, meramente descriptivo.

Esta línea de pensamiento que, a mi modo de ver, ha llegado hasta nuestros días de forma desafortunada, fue incluso recogida por la propia American Anthropological Association (AAA) en su “Long-Range Plan” de 2011. En este documento, la AAA afirmaba que “(T)he

---

<sup>1</sup> “[...] (H)e creído provechoso desmontar mis propios mecanismos y describir las etapas que me fueron conduciendo a la experiencia que debo escribir, con el fin de poder aportar así a aquellos que utilizarán los resultados de mis investigaciones los medios para determinar exactamente la parte de elementos subjetivos que se han deslizado [...]” Condominas, 1991 [1965], p. 40.

purpose of the Association shall be to advance scholarly understanding of humankind in all its aspects, and to make that knowledge available to a broader public as appropriate”, evitando, de forma consciente el uso en todo momento de la palabra “ciencia”. Esta especie de *harakiri* académico daría la razón a Josep Ramón Llobera cuando afirmaba que “el peor enemigo de la antropología son los propios antropólogos” (1990: 13).

La obra aquí reseñada retoma el camino trazado por Condominas, aunque también por autores más próximos al continente africano, como Michel Leiris (2007), y desnuda desde un principio la naturaleza intrínsecamente subjetiva de toda etnografía, pero sin dejar de lado, en ningún momento, su valioso carácter científico. Olvidando las veleidades postmodernas, esta antropología de las carreteras, confiesa el carácter neocolonial de sus autores —“Soy un agente colonial. Por mucho que vosotros ya sepáis de mí, y yo nada de vosotros, no sois vosotros quienes estáis en Barcelona, en Europa, estudiándonos, sino yo estudiándoos a vosotros” (Horta, Malet Calvo, 2014, p. 45)— para, a continuación, y a través de esta subjetividad declarada, intentar alcanzar el máximo grado de objetividad.

No se acaban ahí algunas de las similitudes con el trabajo de Leiris y su Misión Dakar-Djibuti en compañía de Marcel Griaule, pues parte del protagonismo que tuvo dicha misión se debió también al empleo de vehículos motorizados en su desplazamiento por el continente africano, así como a la recogida de datos del impacto del mismo en las poblaciones visitadas. Sin embargo, el protagonismo del transporte en el caso de Horta y Malet Calvo es total. Esta pareja de antropólogos catalanes se enfrenta a su investigación sobre el *hiace*, verdade-

ro protagonista de la historia, proyectando este como un hecho social total a la manera maussiana. El transporte en *hiace*, furgoneta Toyota empleada principalmente en las conexiones interurbanas entre las diferentes ciudades y pueblos de Santiago —isla mayor del archipiélago de Cabo Verde—, se presenta así a modo de crisol de prácticas sociales que escapan a cualquier forma de control o regulación institucional. Lejos de caer en cualquier tentación reificadora, el *hiace* es presentado precisamente como “sistema”, en el sentido de representar al conjunto de las dinámicas de la vida social caboverdiana.

La obra comienza con un estado de la cuestión y un acercamiento a la realidad actual de la República de Cabo Verde, con especial atención, tal y como se ha mencionado con anterioridad, a la isla de Santiago y a la evolución de su sistema de transporte urbano e interurbano —altamente recomendable la descripción de la evolución seguida por el sistema socioeconómico y político local tras los primeros años de independencia, su integración en el marco de una economía global, la consecuente desaparición del sistema de transporte de titularidad pública y la aparición y preeminencia del transporte privado y los *hiace* revolucionado la conexiones colectivas interurbanas—.

La obra se vuelve por momentos más interesante, desplegando su potencialidad conforme se acerca al estudio del *hiace* como sistema total en sus diferentes vertientes —simbólica, instrumental, etc.—, y mostrando como este puede llegar a convertirse en el eje real sobre el que pivota una extensa red de relaciones sociales que abarca la cuasi totalidad de la vida colectiva: desde las relaciones de reciprocidad y confianza entre pasajeros y conductores (casi siempre hombres); pasando por las afectividades y escar-

ceos amorosos que estos últimos mantienen con sus amantes en los pueblos y ciudades frecuentadas, hasta llegar al estatus que otorga a los mismos el mero hecho de conducir un *hiace*, sean o no estos propietarios de sus vehículos.

Imposible olvidar al *hiace* como elemento fundamental del sistema de producción capitalista que estructura la sociedad cabo-verdiana, así como las condiciones laborales —ausencia de cobertura social, sueldos variables, temporalidad, etc.—, de explotación y control que se manifiestan entre los propietarios y los conductores (e incluso la autoexplotación a la que se someten estos voluntariamente cuando encarnan ambos papeles, conductor-propietario). Horta y Malet Calvo señalan oportunamente la relación que manifiestan estas cuestiones con la ausencia de una regulación estatal adecuada para el desarrollo de este tipo de transporte, aspecto este no externo al conflicto político innegable entre las principales fuerzas partidistas del país, la falta de recursos materiales, así como a los intereses de las élites económicas.

No podía faltar en una etnografía de las carreteras, un análisis de la íntima relación existente entre cualquier sistema de transporte y el diseño y transformación del territorio y, en concreto, de las ciudades. En este sentido, resulta de indudable interés el relato realizado sobre la lucha contra lo urbano (representado aquí por la vida existente en torno al mercado de Sucupira, en Praia, capital del Estado) por parte de unas autoridades municipales que se esfuerzan por extirpar esa africanidad del cuerpo de la isla, a la vez que favorecen los intereses económico-empresariales de las compañías privadas de autobuses y taxis locales. Este fenómeno no es exclusivo de Cabo Verde, pues es altamente frecuente en aquellos países que han optado por una

determinada forma de modernidad, aquella caracterizada por los valores y principios de Occidente —representados irónicamente por las antiguas potencias coloniales—, y el sistema capitalista de desarrollo en ellos reinante.

Como no podía ser de otra manera, la obra otorga un gran protagonismo al relato etnográfico. Tanto que, este no solamente se encuentra incrustado a lo largo del libro, como eslabones de una cadena que dan sentido a la escritura antropológica, sino que cuenta incluso con un capítulo entero donde se recogen numerosos extractos que describen algunos de los más de 200 trayectos que los autores dicen haber realizado (algunos de ellos junto a casi 30 personas a bordo del vehículo). Este es el lugar de la sinceridad, las anécdotas, del relato más personal (y gastrointestinal, añadiría), de las impresiones propias y de la postura más crítica, política y subjetiva con respecto a la realidad de la isla, dejando entrever escenas de resistencia ante las injusticias que se producen en la cotidianidad del *hiace* o la simple curiosidad por conocer la primera (¿y única?) mujer conductora de este tipo de vehículo en Santiago.

Acercándose a su fin, el libro analiza las principales causas de la siniestralidad viaria en el archipiélago. Partiendo de una crítica al concepto de espacio público —esa noción imposible tan de moda en Occidente y que oculta, la mayoría de las veces, auténticas operaciones de especulación sobre el suelo urbano, así como de privatización de nuestras calles y plazas—, se enumeran hasta once de los factores que determinan tal siniestralidad (entre ellas se encuentran la competencia feroz entre hiacistas, las condiciones del sistema viario cabo-verdiano, su falta de señalización, la ausencia de control policial en las carreteras o la apropiación de las mismas, por parte de los vecinos y vecinas

de pueblos y ciudades, en su entendimiento del sistema viario como prolongación del espacio privado de sus hogares) y que los autores se encargan de señalar desde un principio, no han considerado oportuno ordenar jerárquicamente.

El último ejercicio de sinceridad del libro, y quizás el más importante, es el llevado a cabo en el capítulo final. El objetivo oficial de la investigación, financiada por el Gobierno del Estado español, perseguía proveer a las autoridades de la República de Cabo Verde de una serie de recomendaciones que evitaran buena parte de la accidentalidad viaria habida en las carreteras del país. Los antropólogos catalanes no nos ahorran esa parte, pero la realizan mediante un ejercicio imaginario donde plantean sus medidas en conversación directa con los responsables públicos de la administración estatal. A las propuestas de carácter normalizador, dirigidas todas ellas a potenciar el papel de control, respaldo y sanción del Estado, se le acompaña de una crítica, para nada soterrada, a un sistema

social y económico, el capitalista, que se inmiscuye en las relaciones sociales mediándolas y mercantilizándolas, y que evita, en todo momento, cuestionar el carácter explotador intrínseco al mismo. La propuesta de Horta y Malet Calvo avanza, más que en la domesticación de la realidad africana de la isla, en la potenciación de la solidaridad y la reciprocidad a ella inherente, de forma que solamente mediante la liberación de tales fuerzas, la autoorganización y la cooperación popular, sería posible avanzar en una menor desigualdad y una mayor participación, fuentes primarias de la siniestralidad.

Esperemos que la obra, que en varias ocasiones manifiesta las debilidades propias de un trabajo escrito a cuatro manos, no sea la última de una serie de trabajos de corte antropológico que, las más de las veces, olvidan la necesidad no solo de observar, transcribir e interpretar, sino de aportar la necesaria dosis de ciencia y crítica que los fenómenos sociales analizados necesitan. Sin duda, son necesarias más etnografías sinceras.

## Bibliografía

- AAA (2011) *Long Range-Plan* [en línea] <<http://www.aaanet.org/about/governance/>>.
- CONDOMINAS, George (1991) *Lo exótico es cotidiano*, Madrid, Júcar.
- GEERTZ, Clifford (1995) *La interpretación de las culturas*, Barcelona, Gedisa.
- LEIRIS, Michel (2007) *El África fantasmal*, Valencia, Pre-Textos.
- LLOBERA, Josep Ramon (1990) *La identidad de la antropología*, Barcelona, Anagrama, 1990.