



CIEA7 #3:

UNA AFRICA MOVEDIZA, SOCIABILIDAD Y PLANIFICACIÓN EN LAS CIUDADES
AFRICANAS.

Gerard Horta[◊]

gerardhorta@ub.edu

Transporte colectivo en hiace y siniestralidad viaria interurbana en la isla de Santiago (Cabo Verde)

Primeras notas de campo

En el contexto de la investigación comparativa emprendida en 2010 entre núcleos urbanos de Praia (isla de Santiago, Cabo Verde), Nouakchott (Mauritania) y Addis Abeba (Etiopía) en torno a las nuevas organizaciones públicas de sus calles y plazas –crecientemente ocupadas por automóviles frente a las apropiaciones cotidianas de sus viandantes–, esta comunicación parte originariamente del estudio de las transformaciones urbanísticas en curso en el mercado central de Sucupira (Praia) –eje básico del transporte en hiace en la isla de Santiago– para centrarse a continuación en el universo social del transporte colectivo privado en hiace y a sus implicaciones en la siniestralidad viaria interurbana. Así, sobre la base de una introductoria observación participante en el interior de los hiace y de los diálogos entablados con sus protagonistas dentro y fuera del vehículo –pasajeros, conductores-patrones, conductores asalariados, policías, exusuarios–, se perfila una aproximación a los procesos y las dimensiones sociales en que se produce la siniestralidad viaria protagonizada por los vehículos hiace; y se plantean distintas explicaciones comprensivas –sin duda provisionales– acerca de las causas de dicha siniestralidad.

Antropología viaria, Antropología del transporte, Antropología urbana,
Siniestralidad viaria, Hiace, Santiago (Cabo Verde).

[◊] Universitat de Barcelona.

A través del proceso de la globalización capitalista afloran en todo el mundo escenarios urbanos en proceso de transformación respecto a sus funcionalidades instrumentales y simbólicas. En dichos lugares se produce un decalaje entre la planificación institucional de los usos del espacio en las calles y las plazas –llevada a cabo por políticos gobernantes, planificadores y diseñadores urbanos, economistas– y las utilizaciones y las necesidades reales de los paseantes. Existen también, dos factores más que interaccionan en este proceso, especialmente visibles en determinados centros urbanos africanos: una cierta falta de normativización por parte de las administraciones públicas en torno a la organización del espacio en las calles y las plazas de las ciudades, y la ocupación creciente que los automóviles llevan a cabo de dichos espacios. ¿De qué modo el tráfico rodado y las dimensiones organizativas asociadas a su desarrollo continuo impactan sobre la vida social de los viandantes? Frecuentemente, de modos antagónicos.

El estudio comparativo iniciado en 2010 sobre núcleos urbanos de Praia (capital de Cabo Verde, en la isla de Santiago), Nouakchott (Mauritania) y Addis Abeba (Etiopía)¹ pretende centrarse en los conflictos derivados de la competencia entre los protagonistas del tráfico rodado y los paseantes, situándolos en el marco social general en que se producen y sin cuyo estudio difícilmente nos resultarían comprensibles. Se trata de reconocer cómo se plantea esa imaginaria y relativa diferenciación entre lo que solemos llamar lo público y lo privado en las tres ciudades a estudiar; por dónde y cómo transcurren los viandantes; de qué modo construyen las significaciones que hacen de un punto concreto un espacio más relevante que otros; respecto a qué resulta relevante ese punto; cómo se aplican o se ignoran las legislaciones relativas al usufructo peatonal o rodado de un cierto punto; cómo y para qué se emplea una plaza o una calle determinadas, es decir, qué tipo de interacciones sociales se producen; cómo se da el comercio formal e informal en ellas; qué clase de usos de orden simbólico –festivo, religioso, civil...– recibe la trama viaria; sobre qué tipologías o morfologías urbanas se ejercen las transformaciones urbanísticas modernizadoras; cómo responden a los cambios urbanos las llamémoslas estructuras sociales autóctonas; cuál es el efecto sobre la vida social de calles, plazas y carreteras de la creciente masificación en el uso del automóvil; qué peso ejercen las nuevas formas de espacio clasificado insistentemente como público o semipúblico² –por ejemplo las que suponen los centros comerciales–, etc.

¹ Estudio comparado sobre apropiaciones sociales y competencias de uso en centros urbanos de tres ciudades africanas (Referencia, CSO2009-12470), financiado por el Ministerio de Educación y Ciencia español y dirigido por el profesor de antropología social Manuel Delgado Ruiz, de la Universitat de Barcelona.

² Frente a la conceptualización ideal y normativa habermasiana –idílica, diríase– de “espacio público”, Tarik Dahou (“L’espace public face aux apories des études africaines”, en *Cahiers d’études africaines*,

En el caso de Praia, en noviembre del 2009 se realizó un acercamiento preliminar en términos de trabajo de campo a lo que se constituye como primer capítulo del objeto de estudio: la vida social en los alrededores del mercado central de Sucupira. Prescindiré, por evidente falta de tiempo y espacio, de cualquier introducción al contexto social general de Praia, Santiago y Cabo Verde.³ Algunas de las aceras de las calles que rodean el mercado central de Sucupira actúan hasta el año 2009 como espacio de paso de viandantes y como espacio ocupado por paradistas, o, más bien dicho, por paradistas –*rabidantes*, comerciantes informales–⁴ situados en el marco exterior del mercado. A su vez, en algunas calzadas adyacentes del mercado –calzadas sur y este– se estacionan los vehículos de transporte *hiace* –furgonetas de la empresa Toyota que desarrollan el transporte colectivo interurbano en la isla, a falta de un transporte público organizado que se da, excepcionalmente y muy minoritariamente, en términos de transporte escolar interurbano y en el interior del propio núcleo urbano de la capital, Praia–. A partir del 16 de noviembre del 2009 la cámara municipal de Praia expulsa a las paradistas, las *rabidantes* –mujeres comerciantes clasificadas como informales, quienes pagan 125 escudos caboverdianos diarios a la cámara municipal por ejercer su trabajo, y que en enero del 2008 fueron igualmente expulsadas del barrio del centro pudiente de la ciudad, el Plateau–, de las aceras inmediatamente colindantes a fin de situarlas en el interior del mercado.⁵ A su vez, la demanda del servicio de transporte *hiace* ha acabado provocando la ocupación total de dos calzadas y la ocupación parcial de una tercera como espacio de carga y descarga de pasajeros. Cada día, desde primera hora de la mañana, de Sucupira parten vehículos *hiace* a poblaciones de toda la isla; al mismo tiempo, a Sucupira llegan vehículos *hiace* procedentes de esas mismas poblaciones. Los vehículos se estacionan por orden de llegada en función del destino del viaje que emprenderán desde Sucupira.

Si el eje principal de la investigación mencionada se centra en los procesos que se están operando en los alrededores del mercado de Sucupira, un segundo eje

2005/2, nº 178, pp. 327-349) reclamaba una aproximación empírica en los contextos africanos que atendiera las políticas de los poderes públicos a la hora de configurar dichos espacios.

³ Permanecí allí cuatro semanas, las dos primeras junto al antropólogo y miembro del equipo de investigación Alberto López Bargados, de la Universitat de Barcelona, que había viajado anteriormente en cuatro ocasiones a la isla de Santiago y a quien debo agradecer que me facilitara los primeros contactos con determinadas personas para emprender las primeras fases del estudio. Ruego que se entienda la condición meramente introductoria de esa primera incursión sobre el terreno, que abrazó el mes noviembre del 2009.

⁴ Jovenal Neves Gonçalves realizó una investigación sobre el terreno en 2009 –la más reciente de que se tiene noticia– para el Mestrado de Sociología en la Universidade Federal de São Carlos - Centro de Educação e Ciências Humanas de Brasil: *Os rabidantes do mercado de Sucupira: informalidade redes sociais e gênero*.

⁵ Véase “Rabidantes estão insatisfeitas” (*A Nação*, p. 23, Praia, 19-25-XI-2009).

aborda el universo social del transporte colectivo interurbano de los hiace y su relación con la siniestralidad viaria en la isla de Santiago. Para ello, y basándonos en la observación llevada a cabo sobre el terreno en noviembre del 2009, se plantea estudiar el proceso histórico del transporte y las comunicaciones por carretera en Praia, el marco social, político, económico y cultural en que se produce; la ordenación administrativa del funcionamiento de los hiace en todos los ámbitos –jurídico, económico-laboral, viario y también en cuanto a la reglamentación de su práctica (lugares de estacionamiento, ordenación horaria [de hecho, no existen horarios fijados de salida y de llegada, es imposible prever con exactitud cuándo se llegará al destino fijado], atribución de permisos de conducción de hiace, establecimiento de precios de los recorridos, etc.)–, partiendo de la base de que existe un cierto dejar hacer por parte de las Administraciones públicas; los recorridos primarios –el eje Praia-Asomada-Tarrafal– y secundarios –los que parten de estas poblaciones hacia los alrededores–, y la relación de los hiace con los hilux –furgonetas descubiertas por su parte trasera, con un toldo como techo, que cubren los trayectos más complicados a poblaciones menores y que siendo más baratos compiten con los hiace en algunos recorridos secundarios–; el estado actual de las vías de comunicación en relación con los trayectos que los hiace desempeñan –a finales del 2009 sólo la carretera entre Praia y Asomada está asfaltada: aunque se están asfaltando carreteras desde el centro la costa esta hacia Asomada, en el epicentro de la isla, el resto de carreteras están hechas de adoquines cuya limpieza y mantenimiento de los márgenes en determinadas zonas (por los desprendimientos de rocas en áreas de orografía montañosa) son continuos–; el sistema de propiedad de los hiace; la relación informal entre propietarios de vehículos y conductores asalariados –la mitad de los conductores de la isla–; su correspondencia con la inestabilidad laboral de los conductores –sueldos bajos, falta de cobertura laboral en caso de accidentalidad, alta temporalidad laboral, fuerte presión económica que les obliga a trabajar cerca de 12 horas diarias– (hay patrones que poseen cuatro o cinco hiaces: la mitad de los patrones son caboverdianos que trabajan en Europa o en estados Unidos, la otra mitad, gente bienestante de Praia, Asomada y Tarrafal: en el caso de Tarrafal, la mayoría de los conductores, aproximadamente un 70%, son propietarios de los vehículos que conducen, de manera que su conducción suele ser de entrada más cuidadosa, ya que disponen de un único vehículo y deben tener cuidado de él; en cambio, en Asomada y en Praia, el 90% de conductores trabaja por cuenta ajena); la ordenación espacial de las salidas de los hiace a lo largo de la isla; la competencia de los conductores por la clientela; la organización de la entrada y salida de pasajeros –a veces un hombre ayuda al conductor en su busca, bien vociferando a través de la ventana del copiloto,

bien bajando directamente a la calle para literalmente acosar a potenciales pasajeros: se trata de los reclutadores o *angariadores*...–; las formas de socialidad recurrentes en el interior de los vehículos en el curso del trayecto; los conflictos habituales y resolución o no de los problemas que comporta la estructuración del viaje; los elementos técnicos de la furgoneta hiace –disposición del pasaje y su carga respectiva en cuatro filas de asientos para 15 personas –que con frecuencia pueden llegar a ser 30, aunque legalmente se permite que se acojan a un máximo de 18 personas–, sin puertas en el lado izquierdo excepto para el conductor; las condiciones de higiene del exterior y el interior del vehículo; la ventilación –los hiace no disponen de sistemas de aire acondicionado, por el clima de la isla siempre viajan con las ventanas bajadas–; la ambientación musical; los elementos simbólicos –nombre del vehículo (hay un rótulo delantero y otro trasero que dan pie a todo tipo de representaciones expresivas del vehículo): ¿quién lleva a cabo el rito de nominación del vehículo?, ¿cómo se construye la identidad del vehículo a través del nombre? (no es que el conductor manifieste así su identidad: diríase que muestra las adhesiones o adscripciones a través de las cuales expresa sus identificaciones amorosas, religiosas, políticas, geográficas, deportivas, de linaje, etc.), ¿qué efectos provoca un nombre u otro?; colores exteriores e interiores; decoración; tipo de música–; modos de pago (el pasajero desciende del vehículo y desde el exterior de la ventana del asiento derecho delantero paga al conductor–; modos de conducción en las carreteras en relación a su estado –acusada falta de señalización– y al control policial que se establece –nulo: por falta de efectivos, según nos han contado distintos policías, y por el arraigamiento social de los policías en las zonas de trabajo, que les impide multar a quienes pueden ser sus propios vecinos o familiares, según los pasajeros–; utilizaciones del cláxon, la voz y las luces –aquí el cláxon funciona cuando los hiace recorren las calles de los pueblos en busca de gente, más allá de los lugares de desembarco y de recogida establecidos – se grita el nombre del destino final del viaje, por ejemplo “¡¡¡ Calheta-Calheta-Calheta!!!” y a continuación suenan dos golpes de cláxon cortos–.⁶ Todo ello contando con las percepciones, análisis y experiencias de patronos, conductores –consumidores de alcohol en muchos casos–, pasajeros, policías y la planificación ejecutada o no por los administradores públicos municipales y estatales.

⁶ El uso del cláxon es habitual en la carretera, cuando el hiace se cruza con otro hiace o con algún hilux, o bien cuando efectúa alguna maniobra habiendo otros vehículos cerca, o para que otro vehículo lento acelere su velocidad.

BREVE APROXIMACIÓN A LA SINIESTRALIDAD VIARIA

Es a partir de ahí que se han comenzado a vislumbrar los caracteres generales de la siniestralidad viaria en la isla de Santiago, en la que habitan un cuarto de millón de personas. Se trata de un ámbito social reconocible de un modo u otro en todas las sociedades, como lo demuestran las aproximaciones comparativas transculturales que se han realizado.⁷ Las investigaciones de la antropóloga catalana Maria-Jesús Buxó i Rey ya desde la década de los años ochenta permiten contextualizar una entrada al estudio de la construcción social de la siniestralidad y el aprendizaje en la socialización del riesgo. Buxó señala que *“Los siniestros no son accidentales, ni proceden del azar y el destino, sino que concurren multitud de acciones inadecuadas de control de la automoción y carencia de responsabilidad”*.⁸ Sea como sea, en lo concerniente a la evolución del tráfico en Cabo Verde, los datos oficiales en torno a la siniestralidad viaria se reflejan en los términos siguientes:

O parque automóvel tem crescido de forma considerável. Assim, se em 1995 foram matriculados 1.571 veículos, em 2005 ocorreram 2.244 segundo dados da Direcção-Geral dos Transportes Rodoviários. Assim, em 1995, existiam no País, 10.983 veículos em circulação e já eram 34.834, em 2005, sendo os veículos ligeiros os que mais circulavam no país. Os acidentes de viação têm aumentado de ano para ano. Em 1996 ocorreram 2.858 acidentes rodoviários de que resultaram 723 feridos e 50 mortos. Já em 2005 ocorreram 3.485 acidentes que tiveram como consequência 851 feridos e 66 mortos.

(http://www.rastoff.com/index.php?p=17_6)

Lo que se llamaría conducción de riesgo⁹ es percibida distintamente por conductores, policías, pasajeros y viandantes. Una síntesis de la situación del

⁷ Véase L. Montoro (2005) “Antropología viaria”, en *II Jornada sobre Antropología Viària*, Barcelona: Fundación Abertis.

⁸ Véase “Antropología aplicada”, concretamente las pp. 346-351, en C. Lisón Tolosana (ed.) (2007) *Introducción a la antropología social y cultural*. Madrid: Akal. En otro lugar, Buxó i Rey y F. Torrijos (1999, *Las culturas del riesgo y la seguridad vial*. Barcelona: Fundación Winthertur Publicaciones) llevan a cabo un recorrido por la historia de la prevención en Occidente en relación con los conceptos de riesgo y seguridad, y articulan una propuesta de aprendizajes viarios enfocado a edades infantiles y juveniles que incluiría, según la síntesis de la propia Buxó, una definición del acontecimiento viario y la elaboración de escenarios de situaciones posibles en base a una selección de riesgos y condiciones amenazantes junto a intersecciones y señales, una identificación de problemas derivados de experiencias concretas paralelamente al desarrollo de un análisis de lo que podría suceder y a otros efectos colaterales, y, finalmente, un aprendizaje de técnicas y habilidades que permitieran concebir repertorios de riesgo –hasta dónde se puede llegar, cómo encontrar alternativas en situaciones peligrosas–.

⁹ Uno ha viajado entre el conductor y el copiloto, a 100 km/h, por el carril izquierdo de una carretera, y ha detectado una vaca a 50 metros en ese mismo carril, salvándose de devenir el primer antropólogo catalán muerto en Cabo Verde durante la observación sobre el terreno.

transporte interurbano podría plantearse en estos términos (véase *El sector del transporte en Cabo Verde*, www.africainfomarket.org, pág. 10, 2004):¹⁰

El transporte interurbano de pasajeros y mercancías lo lleva a cabo una flota de vehículos mixtos, mayoritariamente Toyota/Hiace (18 plazas), que une las principales ciudades y pueblos y garantiza una oferta abundante, flexible y adecuada a las necesidades (Plan Estratégico de Infraestructuras y Transportes 2001-2005).

Este tipo de transporte está bastante liberalizado y no responde a obligaciones de horario, trayecto o precio. La única limitación es el área geográfica de operación. Este transporte abunda en todas las islas, sobre todo en Santiago, ya que permite conectar las poblaciones interiores entre ellas y con las principales ciudades o centros urbanos (Praia, Santa Catarina, Pedra Badejo e Tarrafal). Las empresas operadoras son pequeñas, uno o dos coches por propietario, y compiten libremente en el mercado.

El número de vehículos para el transporte interurbano pasó de 519 en 1999 a 1.264 en 2002, un aumento del 143,5 %. Según los datos de la DGTR (Dirección General de Transporte por Carretera) de 2002, esta cifra se concentra en un 72 % en la isla de Santiago, un 11 % en Santo Antao y un 5 % en Sao Nicolau y Fogo.

El problema que afecta al transporte interurbano es la calidad del servicio prestado. Si se tiene en cuenta la necesidad de desarrollo del turismo en Cabo Verde, se hace imprescindible la promoción de servicios de transporte colectivo de pasajeros de mejor calidad, con horarios e itinerarios fijos, así como un mayor control del tráfico por carretera intermunicipal.

Según datos de la propia Direcção-Geral dos Transportes Rodoviários para el período 1994-2002, la evolución del número de vehículos hiace en el conjunto del archipiélago es la siguiente: 519 en 1994, 548 en 1995, 618 en 1996, también (?) 618 en 1997, 692 en 1998, 790 en 1999, 939 en 2000, 1.100 en 2001 y 1.264 para 2002.

La accidentalidad viaria en carretera afecta mayormente a viandantes, puesto que el tráfico rodado es en general reducido, a causa del bajo número de vehículos existente. En casos de accidente no existe una práctica general de denuncias ante la ley: los pasajeros no están asegurados.¹¹ A pesar de que los vehículos disponen de

¹⁰ Obsérvese que la planificación del transporte interurbano se relaciona con el desarrollo del sector turístico.

¹¹ A finales de noviembre del 2009 el Conselho Nacional de Consumo comenzó a debatir una propuesta con el fin de que todos los transportes públicos o colectivos estén obligados a disponer de un libro de reclamaciones (*Cifrao*, p. 15, Praia, 27-XI-2009).

cinturones de seguridad, muy poca gente los utiliza –excepcionalmente, quienes viajan sentados en la primera fila, los dos pasajeros junto al conductor–. Formalmente existe una agencia reguladora del transporte colectivo privado hiace, aunque nunca se producen denuncias. Puede imaginarse que uno de los motivos potenciales de denuncias residiría supuestamente en el cobro abusivo del importe del viaje, si bien ese cobro abusivo no se produce nunca: existe una norma de honestidad en el precio del pasaje, incluso a los turistas se les cobra el precio del viaje establecido para los pasajeros autóctonos –no se compra un billete, sino un viaje–: así pues, se paga lo que el conductor le pide al cliente. Una de las cuestiones de fondo es la falta de organización administrativa del transporte colectivo interurbano de los hiace, cuyo proceso descontrolado de crecimiento avanza paralelamente¹² a una falta de establecimiento de las condiciones en que se debe desarrollar a diferentes escalas: formación de los conductores,¹³ condiciones laborales, organización horaria y espacial de los desplazamientos, establecimiento de seguros públicos para todas las víctimas implicadas en caso de siniestralidad. Es decir, lo que se plantea aquí sería la ordenación del sector en todos sus campos en aras de una mayor protección de los derechos tanto de sus trabajadores como de sus usuarios, y la racionalización pública de su desarrollo con referencia a las necesidades de la población que utiliza los hiace, un sector hoy por hoy sometido a pautas ultraliberales de funcionamiento. A continuación, mencionaré lo que a mi entender se constituye como un acercamiento inicial a las dimensiones centrales vinculadas con la siniestralidad viaria, objeto de la presente comunicación.

PRIMERAS CAUSAS DETECTADAS EN TORNO A LA SINIESTRALIDAD VIARIA PROTAGONIZADA POR VEHÍCULOS HIACE EN EL TRANSPORTE INTERURBANO

A partir del trabajo de campo realizado se han detectado, de entrada, muy distintas causas, que atañen a las condiciones laborales de los conductores, al estado de las carreteras, a los usos sociales habituales del espacio público –los cuales entran en conflicto con el uso que hacen los hiace como lugares de paso–, a la falta de control policial, a las condiciones técnicas en la relación hiace-diseño de medidas de seguridad en las carreteras para reducir la velocidad, y que en conjunto responden a la

¹² Tanto, que en el 2010 la prensa ya se hace eco de la competencia desleal de los hiace en núcleos como Praia, donde compiten con los taxistas urbanos incumpliendo la reglamentación establecida. Es concebible pensar que, desde el año 2008, la crisis económica y por lo tanto el acusado descenso de pasajeros interurbanos ha conducido a los conductores hiacistas a explorar nuevas áreas de actuación.

¹³ Como en todas partes, no es del todo extraña la picaresca en cuanto a la facilitación de permisos de conducción falsos (*Asemana*, p. 5, Praia, 27-XI-2009).

ya planteada absoluta falta de organización pública del transporte colectivo interurbano.

Se puede afirmar que uno de los motivos principales de la siniestralidad viaria reside en la alta competencia entre conductores, especialmente entre conductores no propietarios en el área comprendida entre Asomada y Praia: la alta temporalidad laboral, con la subsiguiente falta de estabilidad y la consiguiente cronificación de estados de incertidumbre y angustia, y las precarias condiciones salariales y en conjunto laborales –por ejemplo, el patrón en general no cubre las bajas por enfermedad del conductor (está en función individualmente de cada patrón); las jornadas laborales son muy largas, de entre 10 y 12 horas diarias–, provocan la necesidad de llevar a cabo cuantos más viajes mejor: eso explica la alta velocidad de muchos hiace. Además, la existencia de la carretera asfaltada entre Asomada y Praia facilita el aumento de velocidad. Por ejemplo, en los consejos de Calheta (en el noreste de Santiago) y Tarrafal (en el norte) se producen muy pocos accidentes, y la mayoría se acumulan en las cercanías de Praia, donde se da un movimiento importante de vehículos. Ese tráfico refleja una extrema competencia por la clientela y por llegar pronto al destino del viaje a fin de poder emprender con la máxima antelación posible un nuevo viaje, un fenómeno que se reconocería en otras áreas de África.¹⁴ Así, la alta velocidad caracteriza sistemáticamente los modos de conducción de innumerables vehículos. Sea como sea, las formas de propiedad del vehículo y su vinculación con las condiciones laborales inciden claramente en el tipo de conducción emprendida.

Una segunda razón consistiría en demoledora diferencia del pavimento en relación con el resto de Santiago: las carreteras están hechas todavía de adoquines, siguiendo el modelo histórico colonial portugués, y en muchas zonas se encuentran en un estado deficiente a pesar de la presencia cotidiana de trabajadores municipales en sus márgenes, especialmente en zonas montañosas, donde se retiran rocas desprendidas.

Un tercer aspecto, ligado al segundo, reside en la falta de señalización de las carreteras: no sólo en el marcaje sobre la superficie de líneas continuas o discontinuas, sino en la falta de señales, incluidas las semafóricas, de regulación del tráfico.

¹⁴ XX, sindicalista profesional angoleño de vacaciones en Tarrafal, explica que en Luanda, con seis millones de habitantes, existen 15.000 hiace –llamados azulinhos por sus colores blanco y azul; los conductores son los candongueiros, por candonga–. Existen muchos patronos con 5, 6, 7, 10 azulinhos, incluso uno que cuenta con más de 100. Con todo, la relación no termina ahí, se compra el vehículo, pero no la licencia para su utilización: el vendedor deviene patrón y exige al candongueiro una cantidad mínima al mes, el resto es para el *candongueiro*. Un día a la semana la recaudación entera es para el patrón.

Un cuarto motivo consistiría en la ausencia de control policial en las carreteras y en las zonas especialmente susceptibles de considerarse en calidad de zonas de alto riesgo.

Una quinta razón, central de la sinistralidad viaria, tiene que ver con el hecho de que los hiace atraviesan innumerables pueblos cuyos vecinos, sobre todo los niños y las niñas, y los animales –cabras, perros, gallinas, cerdos, incluso vacas–, viven, juegan, transitan por esa misma carretera que los hiace cruzan en muchas ocasiones a gran velocidad. Los vecinos ocupan y se desplazan por las calles centrales de cada pueblo, devenidas carreteras, como si se tratara, en efecto, de una extensión del espacio privado de las casas en que habitan. En este punto debe enfatizarse hasta qué medida la percepción del riesgo difiere de un contexto social y urbanístico a otro.

Cabría añadir, como sexta razón, una de tintes eminentemente técnicos que relaciona diversos campos: el vehículo hiace fue diseñado para acoger a 15 personas. La realidad, observada frecuentemente y vivida por uno mismo, es que en más de una ocasión la carga humana llega a ser de 30 personas –aunque algunos sean chavales o bebés–, y que en muchas ocasiones esas personas llevan a su vez más carga –por ejemplo, es el caso de las vendedoras de pescado, las mujeres de pescadores que transportan la pesca del día desde la costa hacia los pueblos del interior–, la cual se suele acumular en la segunda, tercera y cuarta filas. Ese fenomenal y sin duda desproporcionado cambio de carga de los hiace provoca una modificación substancial del centro de gravedad del vehículo, cosa que choca frontalmente con el diseño inicial de un centro de gravedad pensado para una carga mucho menor. Muchos de los conductores más jóvenes desconocen este hecho, y sus consecuencias son funestas –fue DD el primer y único informante que remarcó este hecho–.

Un séptimo motivo, igualmente técnico e íntimamente relacionado con los anteriores, se relaciona con el hecho de que, en vista de la ausencia de control policial, de semáforos y de señalización de tráfico, el único dispositivo existente en las carreteras de Santiago y Cabo Verde para provocar una reducción de la velocidad de los vehículos son las llamadas *quebramolas* –literalmente, “rompesuspensiones”–: se trata de una elevaciones curvas del pavimento que recorre un punto de la carretera de ancho a ancho –en castellano se llama *resalto*, entendido como el cambio brusco del perfil longitudinal con la concavidad hacia arriba–. Hechas también con adoquines, no son comparables a algunas de las que se pueden encontrar por ejemplo en Cataluña –en catalán, *relleix*–, al menos a las mejor construidas, fabricadas con materiales más suaves y formando elevaciones sinuosas pero no tan violentamente pronunciadas, y distinguidas gráficamente con colores claros respecto al continuum del pavimento. A pesar de que los conductores suelen conocer el enclave concreto de las *quebramolas*,

una simple distracción motivada por el cansancio o un exceso de velocidad, unido a, por ejemplo, la falta de visión nocturna –por la inexistencia de alumbrado público en las entradas y salidas de los pueblos o en los cruces, que es donde se fijan las *quebramolas*– son suficientes para generar un accidente. De hecho, muchos conductores, para afrontar el paso de las *quebramolas*, modifican la dirección del hiace buscando atravesarlas con una trazada en diagonal para que una de las ruedas no deba superar la elevación de un pavimento, recordémoslo, construido con adoquines, siempre en el margen propio del sentido del vehículo, hacia la derecha; o bien, en el caso de pavimentos asfaltados, los *quebramolas* ocupan exclusivamente el carril propio, de modo que el conductor ocupa el carril contrario, trazando igualmente diagonales para que al menos una rueda no tenga que realizar el esfuerzo –AA, vecino de Tarrafal, comenta que las averías se dan con recurrencia en ruedas y suspensiones–.

Para finalizar, una octava causa, fundamental, de la siniestralidad viaria residiría en las propias pautas de conducta socioviaria dominantes entre determinados conductores de los hiace, o en lo que se podría denominar “mala conducción”. Efectivamente, dichos conductores se detienen de un modo literal donde les da la gana, más allá incluso de la extrañísima presencia de alguna señal de tráfico indicando su prohibición. El caos y el desorden reinan por doquier respecto a las detenciones en medio de un trayecto por carretera, motivadas por regla general porque un viandante hace señales al vehículo para montar en él o porque un pasajero indica al conductor, con una antelación mínima, el lugar en que desea descender del vehículo. Uno mismo ha sido no sólo testigo, sino protagonista, de ambas situaciones. Ahora bien, incluso para un occidental medio –si es que eso significa algo– respecto a las formas de conducción viaria imperantes, resulta poderosamente llamativo que el conductor se detenga justo tras una curva cerradísima, exponiendo potencialmente a sus ocupantes a un desastre de consecuencias trágicas, por más que pretenda recoger a un pasajero o permitirle que abandone el vehículo. En un trayecto de 100 minutos –Praia-Tarrafal–, he sido testigo de seis detenciones justo en medio de la carretera, en dos de las cuales incluso con una considerable marcha atrás. En determinados casos, es posible relacionar esa “mala conducción” con el consumo cotidiano de alcohol, cosa que, como el pez que se muerde la cola, nos conduciría de nuevo al punto inicial: la angustia y la tremenda presión laboral que los conductores por cuenta ajena deben soportar desemboca a veces en alcoholismo, en un proceso que no facilita bajo ningún aspecto una conducción razonable del hiace.

TRASFONDOS EXPERIENCIALES PARA UNA CONTEXTUALIZACIÓN DE LA SINIESTRALIDAD VIARIA PROTAGONIZADA POR LOS HIACE

Se han trazado distintas razones que permitirían comprender el protagonismo de los hiace en la siniestralidad viaria de la isla de Santiago. Ahondar en ellas exige un espacio del cual no se dispone, si bien vale pena remarcar una serie de factores concomitantes en función de experiencias diversas que se deben tener en cuenta.

Es fácilmente constatable que las reivindicaciones de conductores, incluidos los conductores-patronos, caen en saco roto en vista del desinterés de los sindicatos mayoritarios caboverdianos y de la ausencia de una asociación de conductores hiacistas. A su vez, tampoco existe una asociación de pasajeros hiacistas, de modo que en la actualidad cualquier tipo de intervención sobre la organización del transporte en hiace depende de la voluntad de las administraciones públicas. Algo tan simple como la falta de reglamentación horaria de los viajes sitúa a los pasajeros en un estado de dependencia extrema de las circunstancias, obligados en tantas ocasiones a acudir con suficiente antelación a los emplazamientos de partida de vehículos, y más cuando se trata de llevar a cabo trayectos largos (Tarrafal-Praia, por ejemplo), puesto que resulta imposible prevér con exactitud la duración del viaje. En ocasiones, son los acuerdos interpersonales entre pasajero y conductor lo que garantiza una cierta confianza en el cumplimiento horario del desplazamiento. De hecho, los lugares prefijados como puntos de partida y de llegada no están debidamente acondicionados, de modo que los pasajeros deben esperar a veces durante largos lapsos temporales bajo el inclemente Sol centroafricano, sin marquesinas ni banquillos algunos.

YY, nacido en 1974, trabaja como conductor de hiace desde 1995. Hasta el 2004 para un patrón –ganaba 20.000 escudos mensuales (unos 200 €), y el patrón, entre 80.000 y 100.000–,¹⁵ y a partir de entonces como patrón-conductor de su propio vehículo tras pedir un préstamo bancario que todavía está pagando. Realiza el trayecto entre Tarrafal y Praia o Asomada y viceversa, en función de la demanda. Para él, el año 2008 supone un punto de inflexión hacia una crisis palpable en el hecho que la gente ni puede ni tiene necesidad de desplazarse, por la falta de trabajo. Pero, paradójicamente, es necesario tener en cuenta que el aumento de hiace condujo a la apropiación espontánea a lo largo del 2008 de las calzadas que rodean al mercado de Supupira en Praia como punto central de recogida y desembarco de pasajeros.

¹⁵ Más de un informante insiste en reconocer la práctica del hurto sistemático de una parte de la recaudación por parte de los conductores asalariados.

En general, los conductores de Tarrafal efectúan un viaje de ida a Praia a las 7 o como máximo a las 8 de la mañana –si es que ya disponen de suficientes pasajeros–, atraviesan la isla, al llegar a Praia descansan un rato y retoman el viaje de retorno hacia las 12 del mediodía. Pueden realizar el mismo trayecto por la tarde. Quizás esto explica que quienes realizan trayectos cortos, con la consiguiente rebaja del importe del viaje, están obligados a aumentar su jornada laboral, en muchas ocasiones de 12 horas. Por ejemplo, DD –exmilitar jubilado y expasajero de hiaces–, afirma que los conductores de Asomada y Santa Catarina, en el centro de la isla, son muy distintos de los de Tarrafal, ya que van y vienen de Praia en muchas ocasiones cada día: conducen más quemados por la alta competencia que se produce, en consecuencia con mayor rapidez y, sin duda, debiendo afrontar una siniestralidad comparativamente mucho mayor, aunque matiza que la juventud del conductor comporta un elemento de irreflexividad que está presente en los conductores de todas partes. Para él, la falta de voluntad de las administraciones públicas en cuanto a la regulación del transporte colectivo de los hiace se explica por la ausencia de recursos económicos, incluso a pesar de que el desarrollo del turismo en Santiago se vería favorecido con ello. DD es partidario de que los conductores puedan devenir propietarios de los vehículos con que trabajan, dado que así se reducirían los accidentes (de una forma evidente en la zona comprendida entre Asomada y Praia).

Aquellos que utilizan los hiace cada día pagan un precio especial –estudiantes y trabajadores–, el resto son viajeros regulares de dos o tres días a la semana –maestros de escuela, comerciantes que transportan la carga para venderla en otras localidades–. En noviembre del 2009, las tarifas son las siguientes: Tarrafal-Praia (y viceversa): 400 escudos –unos 3,8 euros–, Tarrafal-Calheta: 200, Tarrafal-Espinho Branco: 180, Calheta-Espinho Branco: 40, Praia-Asomada: 200, Asomada-Tarrafal: 200.

Dos conductores más que realizan el trayecto de Tarrafal a Praia nos explican su experiencia. EE, nacido en 1959, trabaja en los hiace desde 1983. FF, nacido en 1971, desde 1995. El primero había trabajado anteriormente reparando y manteniendo calzadas y aceras de las calles del pueblo. EE explica que cambió de trabajo porque conducir un hiace suponía una mejora en las condiciones de trabajo y en el salario, aunque sostiene que eso está empeorando debido a la falta gradual de pasajeros, que atribuye a la crisis económica. En Tarrafal existen muchos patronos con más de un hiace. El sueldo de un conductor es de unos 30.000 escudos mensuales después de muchos años de trabajo, el del patrón oscila, según él, entre 70.000 y 150.000 escudos. EE enfatiza que el conductor es un compañero de viaje. Ambos señalan coincidentemente las causas de la siniestralidad: mala conducción,

exceso de velocidad y alcoholismo. ¿Por qué? Por la presión a la cual el conductor está sometido, por la necesidad de recoger más y más clientes, algo que provoca una gran fatiga. Si el conductor se atrasa en su salida porque recorre una vez y otra el pueblo para llenar el vehículo el pasajero se enfada mucho, dice EE, pero ellos no pueden partir con una o dos pasajeros, deben viajar con 15 o 20.¹⁶ A veces un pasajero desciende del vehículo de repente en busca de otro hiace que salga antes – el pago se lleva a cabo siempre al finalizar el trayecto–, forzado entonces quizás a esperas aun superiores. Así pues, para EE si uno es propietario del hiace, puede establecer sus propios horarios y desaparecen los conflictos entre conductor y propietario, ya que ambos son la misma persona.

FF señala que los conductores que no son patronos del hiace no cobran el mismo sueldo: el sueldo es siempre el resultado de una negociación directa y específica en entre el propietario del vehículo y el conductor asalariado. No existe, de hecho, un sindicato de conductores de hiace, cosa que impide establecer negociaciones colectivas y resolver los problemas conjuntamente. Aunque ambos remarcan que no se dan conflictos con los conductores jóvenes, dicen de ellos que los jóvenes conducen en general con mucha más rapidez, sin contar con la experiencia de quienes llevan más años desempeñando ese trabajo. En realidad, la cuestión central es la falta de una auténtica organización del funcionamiento del transporte en hiace a todos los niveles: por ejemplo, cuando el conductor está de baja, cubrirla o no depende de la consciencia del patrón. Por eso FF sostiene literalmente que todo es un problema: con patronos, con gobierno, con policía, con pasajeros...

Tanto EE como FF ejecutan idéntico horario laboral: de las 5 o las 6 de la mañana –se trata de coger tanda, en orden de llegada al punto de recogida de pasajeros (ante la gasolinera de la carretera de entrada a Tarrafal desde Asomada)– hasta las 6 de la tarde. Parecen hastiados de las prácticas ilegales de algunos compañeros: de aquellos que, cansados de esperar a llenar el hiace, abandonan el punto de recogida establecido y empiezan a dar tumbos por las calles del pueblo en busca de pasajeros fuera del horario establecido. Esta práctica es frecuente en todos los pueblos, y la policía no hace absolutamente nada por evitarlas, sino que hace la vista gorda.¹⁷ En el caso de Tarrafal, los conductores más serios, dicen, se estacionan frente a la gasolinera de la Shell; en la plaza mayor del pueblo se suelen estacionar

¹⁶ La presencia de turistas como pasajeros es nula, o en el mejor de los casos radicalmente testimonial, a lo largo del año: sólo en enero, durante la temporada alta, aparecen los turistas.

¹⁷ Es en estos contextos que aparece la figura del angariador –reclutador de pasajeros–: en general ocupa la plaza de copiloto lateral, grita por la ventana el destino del viaje, desciende del hiace y abre las puertas para colocar al nuevo pasajero, y suele descender del vehículo una vez ya está completo, antes de salir del pueblo principal de recogida. No todos los conductores trabajan con un angariador, empero – a quienes pagan su tarea con una cantidad casi simbólica–. Algunos conductores utilizan el término angariador, y otros el de ayudante. EE y FF trabajan sin ayudante.

aquellos otros conductores que tras una cierta espera comenzarán a deambular por Tarrafal a la caza del pasajero.

El 23 de noviembre del 2009, EE se encuentra en la parada desde las 7 de la mañana y ya son las 11. En el interior del hiace se agrupan tres pasajeros, y antes que el suyo sólo han partido tres hiace. A las 11.30, con cuatro pasajeros, empieza a merodear por Tarrafal. En principio partirá hacia Asomada, pero en función de los pasajeros que capte se desplazará hasta Praia, en el extremo opuesto de la isla. Si fuera así almorzará en el mercado de Sucupira, donde abundan las paradas que sirven buena comida a un precio asequible, a continuación descansará un rato y, en función de la rapidez con que llene de nuevo el hiace, partirá más tarde o más temprano de nuevo hacia Tarrafal. Si no fuera así, viajará hasta Asomada, justo en el epicentro de la isla, volverá a Tarrafal para almorzar, descansará un poco y emprenderá otro viaje hasta Asomada o hasta Praia. Cerca de donde se encuentra el punto de recogida y desembarco de pasajeros en Tarrafal, ahora mismo, hay un descampado con algunos hilux y cinco hiace más, vacíos; unos esperan la partida de EE, porque también irán a Asomada o Praia, y otros, en cambio, se dirigirán hacia Calheta y Pedro Varejo, en la costa este de Santiago, de modo que esperan a una clientela distinta.

Para FF, la organización horaria de los hiace comportaría un avance, puesto que tal como se funciona en la actualidad convierte a este tipo de transporte en una labor muy dura para los conductores –y, como ya se ha planteado, también para unos pasajeros que ignoran cuándo partirán hacia su destino y, todavía peor, cuándo llegarán–.

BB –trabajador hospitalario en Tarrafal, nacido en la década de los setenta– indica que un patrón puede llegar a pagar una auténtica fortuna por un hiace nuevo, unos 20.000 euros, que tarda muchísimo tiempo en amortizar. La mayoría de patrones no sólo no cubren las bajas por enfermedad de conductores y pasajeros, sino ni siquiera la *providência social* –la seguridad social–. Otra mirada crítica es la de un expasajero formal aunque todavía utilice el hiace de vez en cuando, AA –nacido en 1959, trabajador autónomo, emigrante en Europa durante muchos años–. Explica que en Cabo Verde existen dos sindicatos a los cuales pueden acudir los trabajadores, uno de derechas y uno de izquierdas, si bien en el interior de la isla de Santiago el grado de sindicación es muy bajo. AA sostiene que la legislación laboral caboverdiana obliga al patrón a cubrir las bajas laborales del conductor enfermo o accidentado, pero que en la realidad no es así, y que en cierta medida la falta de una asociación de conductores, provocada por su extrema desorganización, aparece como un factor que perpetúa el estado de las cosas. Según él, un conductor de baja por accidente que no

recibe la seguridad social ni los días o semanas de baja, puede denunciar con la ley en la mano a su patrón, y, si este lo despidiera, el trabajador puede acudir a la União Nacional dos Trabalhadores Caboverdianos –el sindicato de “izquierdas”–, que le facilitaría un abogado gratuitamente. El despido sería declarado improcedente –se admiten despidos exclusivamente por causa justa o por quiebra de la empresa–.

JJ, pasajero habitual –nacido en 1980, trabaja como contable de distintas empresas privadas– piensa que el servicio funcionaría mejor si la policía controlase el número de pasajeros del vehículo. Se queja de haber viajado en un hiace con 29 personas más, y que en el caso de los hilux ha visto a pasajeros montar sobre la estructura metálica del camión –los hilux son más baratos puesto que los pasajeros sólo van cubiertos, en la parte posterior de la cabina del conductor, por una lonas laterales y superior: suelen transportar a mujeres pescadoras con sus pesadas cargas de pescado en grandes cubos, y a estudiantes de ida y vuelta a las escuelas respectivas (cuando la escuela termina, a las 12 del mediodía, los hilux se sobrecargan de una forma completamente irresponsable, dice, y más teniendo en cuenta que transitan por carreteras de tierra en un estado deplorable)–.

El día en que hablamos con EE y FF ve como EE parte con nueve pasajeros a las 12.15, tras más de cinco horas de estacionamiento obligado. Pero no parte hacia Praia, sino hacia el interior de Tarrafal en busca de más clientes. Es entonces cuando, como se ha dicho ya, cada vez que el conductor distingue algún paseante o alguien quieto en la acera aparentemente susceptible de embarcar, toca el cláxon dos veces y seguidamente grita en tres ocasiones el nombre del punto de destino –si no es el propio *angariador* quien desciende del vehículo, como uno ha visto en una ocasión en Praia, y secuestra literalmente al bebé de una mujer para que esta suba al vehículo–. En este caso, cinco minutos bastan para emprender la partida definitiva. Durante estos cinco minutos en que EE recorría Tarrafal, algunos pasajeros han montado en un hiace rojo que ha partido antes que él. ¿Cómo se organiza, pues, todo esto? En Tarrafal los hiace pueden rondar por las calles del pueblo de 5 a 8 de la mañana. A partir de entonces es obligatoria estacionarse frente a la gasolinera por riguroso turno de llegada, y los hiace aparcan estrictamente en fila india para emprender las subsiguientes partidas. Muchos de ellos, pues, llegan a este punto mucho antes con el objetivo de ser los primeros en llenar el vehículo y partir.

Frente a la gasolinera, el margen donde la gente se reúne para subir a los hiace resulta indistinguible de la propia carretera o calzada: el pavimento es el mismo, hecho de adoquines más o menos bien conjuntados en función de su desgaste. Recuérdese que los hiace constituyen una fila india en función de la hora a que han llegado. Es importante incidir de nuevo en que no existen banquillos para sentarse ni

marquesinas donde resguardarse del Sol o el viento, molesto cuando eleva la arenilla presente en toda la isla. En el borde oeste aparece lo que sería una zona ajardinada si no fuera que alguien ha cultivado maíz –con frecuencia hay quien te ofrece una mazorca ligeramente tostada como aperitivo; las excepcionales lluvias del otoño de 2009 han inundado la isla de campos de maíz–.

HH –nacido en 1945, trabaja en el sector del pequeño comercio en Tarrafal, pueblo de unos 4.000 habitantes (20.000 en todo el consejo de Tarrafal) donde al par de *supermercados* se añaden una quincena de *lojas* regentadas por inmigrantes chinos (además existen el mercado central del pueblo, con sus correspondientes paradas en el interior del edificio, el comercio minorista especializado y los comerciantes ambulantes)– también ha trabajado en Europa. Como expasajero de hiaces, sostiene que los conductores están poco unidos. Ni el gobierno nacional ni las cámaras municipales se ocupan del funcionamiento de los hiace. La policía no controla a los conductores ni en las carreteras ni en los pueblos. Un policía suele trabajar en el propio pueblo donde vive; ahí tiene a sus amigos y a su familia, y en los pueblos, finalmente, casi todo el mundo acaba siendo familiar de uno o de un amigo de uno, de modo que la policía no hace cumplir las reglas a nadie. Pero la indisciplina también es protagonizada por conductores, algunos de los cuales, dice, beben mucho y conducen demasiado rápidos: eso es lo que provoca la accidentalidad. La inmensa mayoría de conductores no disponen de seguridad social. El patrón recluta a quién quiere: en general, a gente sumisa que cobre poco y trabaje mucho. De las personas con quienes habré hablado en distintas ocasiones –más de una docena–, es la única que defiende con vehemencia que entre los patronos circulan listas negras de conductores reivindicativos cuyas posibilidades de trabajar, no siendo propietarios del vehículo, son pocas. Si la *Direcção-Geral do Trabalho* controla un supermercado, con sus trabajadores asegurados, ¿por qué no hace lo mismo con los patronos de hiace respecto a sus conductores?, se pregunta. Según él, tanto el Partido Africano por la Independencia de Cabo Verde (PAICV, la izquierda política formal) como el Movimento por la Democracia (MDP, la derecha formal) són títeres de sus propios cargos e intereses. Con los pescadores, dice, sucede eso mismo: la gente está abandonada por los poderes, y no lucha.

KK (profesor en la escuela pública de Tarrafal, nacido en la década de los ochenta) realiza diversas veces a la semana el recorrido entre Praia y Tarrafal. Explica que si desea estar en Praia a las 7.30 de la mañana, se tiene que levantar a las 5. En coche, yendo rápido, tardaría una hora; en hiace, se requieren una hora y cincuenta minutos o dos horas. El principal problema para el pasajero, pues, es el del tiempo, puesto que nunca sabes cuándo partirás y cuándo llegarás: ahí radica la obligación de

presentarse en los puntos de recogida de pasajeros con suficiente antelación. Para él, un conductor que anunciara que sale a las 7 hacia Praia siempre llenaría el hiace, pero como los conductores recogen a los pasajeros en función de su propio horario de llegada a la parada de la gasolinera, deben esperar a que los conductores que les han precedido partan. Otro problema es, dice, el *barulho* de la música, que te rompe los tímpanos: bienvenida por unos, a otros como a él les resulta profundamente perturbadora, ya que no permite ni pensar ni descansar ni nada.¹⁸

Volviendo a YY, el desde hace cinco años patrón-conductor mencionado anteriormente, este afirma que durante los nueve años que trabajó por cuenta ajena no disponía de seguridad social ni el patrón le pagaba los días de baja por enfermedad, que ahora paga él mismo. Los conductores no protestan porque cada uno de ellos procupa para sí, individualmente, dice. YY considera que cada persona conduce a su modo, y que es el azar lo que provoca la siniestralidad, aunque a veces se trata de la mala conducción –por ejemplo, conducir por el carril izquierdo o ir demasiado rápido–. No existen seguros en casos de accidentes, si bien con posterioridad un pasajero me cuenta lo contrario. Asegura que, en efecto, la mayoría de accidentes se producen entre Praia y Asomada: los conductores de esa zona van muy rápidos y toman muchos riesgos en la conducción. Nunca ha sabido que existieran listas negras: el trabajo es el fruto de un acuerdo entre patrón, el cual impone unas condiciones, y conductor, que las acepta o no. Si no las acepta, no trabajará. Ni gobierno ni ayuntamientos obligan a los patronos a asegurar a sus conductores, y los sindicatos tampoco hacen nada en su defensa. También piensa que sería necesaria la organización de una asociación de conductores que defendiera sus derechos, para obtener respeto y poder trabajar en mejores condiciones. Todo el mundo habla de ello, pero nadie mueve un dedo. La Cámara Municipal de Tarrafal, según él, dispone de medios financieros para acondicionar la zona donde se agolpan hiaces y pasajeros aquí en Tarrafal, pero como existe corrupción, el dinero se pierde por el camino en las arcas de políticos y de sus propios partidos y no se hace nada. Para él, PAICV y MPD son la misma cosa. Llevamos 45 minutos de conversación, a las 15.30, bajo un Sol de justicia, y no ha llegado ni siquiera un pasajero. Si se dirigen

¹⁸ Por su propia experiencia afirma que si pide al conductor que reduzca el volumen de la música o simplemente que no ponga música, otros pasajeros protestarán, lo cual obliga al conductor a pedir al conjunto de pasajeros que decidan si quieren o no música, y si desean escucharla a un volumen alto o bajo. Yo he sido testigo una sola vez de una situación en que el conductor bajó muy sustancialmente el volumen de la música a petición de una mujer que estaba amamantando a su bebé, sin que surgiese ninguna oposición por parte del resto de pasajeros.

a Asomada, hará el trayecto hasta allí; si van a Praia, irá a Praia. Ahora mismo hay seis hiaces en espera.¹⁹

GG (trabajador en el comercio, nacido en 1958), exusuario habitual de hiaces –ahora dispone de automóvil– en calidad de pasajero y vecino de Tarrafal, mantiene que el surgimiento de una asociación de hiacistas exigiría la aparición de un conductor con liderazgo capaz de reivindicar una acción común ante las cámaras de comercio y el propio gobierno a fin de mejorar el servicio existente: mientras no sea así, la gente habla de ello pero no se articula ninguna organización. A su vez, critica que los conductores no cumplen la reglamentación que los obliga a permanecer ante la Shell a partir de las 8 de la mañana, según él cada día surge algún problema provocado por quienes, saltándose la prohibición de deambular por Tarrafal a partir de las 8, emprenden la caza del pasajero. Y la policía no hace casi nada para impedirlo, del mismo modo que casi no controlan el tráfico en carretera. Describe como hasta el fin de los años ochenta, para encontrar sitio en un camión que se desplazara hacia Asomada o Praia, era necesario dormir en el interior del camión durante la noche para reservar un lugar, junto a vacas, cerdos, gallinas, cubos cargados de pescado... Existían poquísimos camiones y no poder montar en uno comportaba una espera hasta el día siguiente. Los conductores abusaban de esa situación: paraban a mitad de trayecto para almorzar, con la gente esperando, o bien para copular con su enamorada, ante la desesperación de los pasajeros. Como otros informantes, sostiene que determinados conductores *malandros* roban una parte de la recudación al patrón – por ejemplo, ganan 10 contos al día y declaran ocho (un conto son 1.000 escudos)–, y que no se da ningún control sobre ello, sobre los conductores que roban mucho por su poca consciencia, en los términos en que lo explica. Contrariamente a otros informantes, asegura que los pasajeros disponen de un seguro obligatorio de viaje, no siendo así para los conductores.

•

Aunque las páginas precedentes constituyen una somera síntesis de unas notas de campo cuyo objetivo reside simplemente en exponer unas consideraciones

¹⁹ Síntesis extrema d un par de viajes característicos, ordinarios: el primero de Tarrafal a Espinho Branco (24-XI-2009), seis personas y el conductor, con mujeres que transportan cubos de pescado fresco. Parte a las 10 de la mañana. Durante el trayecto el conductor, joven, lleva a cabo dos paradas de unos cinco minutos cada una. La gente espera con paciencia. El viaje de vuelta desde Calheta a Tarrafal supone un récord de pasajeros: conductor, angariador y 26 pasajeros, 28 personas en el punto de máxima afluencia, junto a paquetes, bolsas y cubos llenos de pescado. Ha habido tres cambios de conductor en una hora. A medida que la gente asciende al vehículo o desciende de él, se producen recolocaciones de pasajeros según sus propios intereses, excepto cuando el conductor, como me sucede a mí, indica en qué lugar tiene que sentarse uno –colocarse en el extremo izquierdo de una fila de asientos puesto que se baja en último lugar, tras el resto de pasajeros (en la parte lateral izquierda de los hiace no hay puertas, excepto la del conductor)–. Al llegar a Tarrafal somos seis pasajeros más el conductor y el angariador.

iniciales sobre posibles causas de siniestralidad viaria y los distintos testimonios de informantes que participan o han participado del uso de los hiace, no se querría concluir este relato sin atender a uno de los objetivos que la propia Maria-Jesús Buxó (2007: 350 y 351) propone a la hora de analizar la elaboración tecnocultural de la seguridad viaria en relación con los avances tecnológicos, dado su interés con vista al desarrollo posterior de la presente investigación. Buxó parte de la fusión entre vehículo y conductor como actuante tecnocultural –es aquí donde sitúa el concepto de *identidad transactiva*–, es decir, como una unidad inseparable que muestra habilidades, expectativas e intenciones. En el curso del transitar, la tríada ser humano-vehículo-carretera es substituida por el resultado físico del desplazamiento que se produce en el tiempo y el espacio, creador de condiciones de movilidad, velocidad y distancia entendidas como valores mediante los cuales es posible medir la capacidad para cumplir las expectativas de viabilidad circulatoria tanto como de logro social.²⁰ (Para Cabo Verde, cabría analizar de entrada qué términos abrazan dichas expectativas y cómo se conceptualizan las propias nociones de riesgo circulatorio y de siniestralidad viaria.) Esa identidad transactiva permitiría entender, según Buxó, que...

[...] el sujeto es también el objeto implicado en un espacio de acciones viables, constituye una unidad jurídica de derechos y obligaciones que no permite hacer proyecciones perversas asignando a la máquina la culpabilidad, cosa frecuente en los accidentes que siempre son asignados a fallos técnicos, y a la vez se refuerza una forma particular de autoconciencia asociada al desarrollo participativo, por no decir democrático, de la racionalidad tecnológica.

Poder situar estas hipótesis en un contexto de investigación como el de la isla de Santiago supone un motivo más para intentar desarrollar de modo diestro un trabajo cuyo objetivo debería ser susceptible de redundar, en definitiva, en el interés –ojalá en un mayor bienestar– de quienes se constituyen como nuestro objeto de estudio y de quienes el antropólogo no puede ser más que un perpetuo merodeador en deuda perpetua con ellas: aquí, las gentes Cabo Verde que viajan en hiace.

²⁰ Buxó (2007: 351) refiere perspicazmente al medio en que se suceden estas situaciones como paisajes tecnosociales, los cuales “rompen las unidades calle, carretera y autopista para centrarse en múltiples formas de representación tanto en la forma de transitar, idear e idealizar el entorno, interactuar con los Otros y establecer conexiones causales”. Y de todo ello, una vez más, la antropología sería depositaria inconsciente de la novela contemporánea, en este caso de la clase de procesos sociales relacionados con la siniestralidad viaria que el clarividente escritor de ciencia ficción J.G Ballard (1930-2009) desmenuzó con extrema agudeza y pericia en *Crash* (1973) como crítica feroz a una sociedad capitalista postmoderna... atroz y vacía.