

Antropología Experimental

<http://revistaselectronicas.ujaen.es/index.php/rae>

2023. nº 23. Texto 10: 129-143

Universidad de Jaén (España)

ISSN: 1578-4282 Depósito legal: J-154-200

DOI: <https://dx.doi.org/10.17561/rae.v23.7841>

Recibido: 22-03-2023 Admitido: 27-07-2023

**Sistemas de propiedad y organización del trabajo de las furgonetas
hiace en Cabo Verde**

Gerard HORTA*

Daniel MALET CALVO**

*Universitat de Barcelona; **ISCTE-IUL/CIES (Lisboa)

gerardhorta@ub.edu; danielmalet@gmail.com

Ownership systems and work organization of *hiace* vans in Cape Verde

Resumen

En el marco del universo del transporte colectivo interurbano en Cabo Verde, el uso de la furgoneta *hiace* aparece como un fenómeno central, desde mediados de los años '80 del siglo XX, a causa de la ausencia de transporte público y de la falta de acceso de la inmensa mayoría de población al vehículo privado. El siguiente artículo aborda panorámicamente los modelos de propiedad del vehículo (conductores propietarios frente a conductores asalariados), su caracterización (de las dinámicas de explotación transnacional a la configuración de amplios sectores de propietarios procedentes del funcionariado caboverdiano), la organización del trabajo en función del modelo de propiedad, las condiciones de explotación laboral de los conductores asalariados, y el papel de los diversos agentes implicados en el devenir cotidiano del *hiace* (conductores, ayudantes, limpiadores, etc.).

Abstract

Within the universe of interurban collective transport in Cape Verde, the use of the *hiace* van appears as a central phenomenon since the mid-80s of the 20th century, due to the absence of public transport and the lack of access of most of the population to private vehicles. The following article provides an overview of vehicle ownership models (owner-drivers vs. working-drivers), their characterization (from the dynamics of transnational exploitation to the configuration of large sectors of the owners coming from the Cape Verdean civil service), the organization of work according to the ownership model, the labor conditions of working-drivers, and the role of the various agents involved in the day-to-day running of the *hiace* (drivers, assistants, cleaners, etc.).

Palabras clave

Hiace. Sistemas de propiedad. Organización del trabajo. Explotación laboral. Movilidad. Cabo Verde

Hiace. Ownership Systems. Work Organization. Labour Exploitation. Mobility. Cape Verde

Introducción

A partir del trabajo de campo desarrollado durante dos meses por año en 2009, 2010, 2011, 2014 y 2015 en las islas de Santiago y São Vicente –y de los contactos mantenidos hasta el presente con personas involucradas en el transporte en *hiace*¹ en el archipiélago–, hemos investigado de qué modo, en un sistema de transporte colectivo interurbano como este, se acaba proyectando el conjunto de la sociedad caboverdiana, a modo de *hecho social total* (Mauss, 1991 [1923-1924]: 155-263), no sólo como una totalidad que engloba, ni como ese “todo que envuelve” –por Tylor, a propósito de la cultura (Duvignaud, 1977 [1973]: 33)–, sino como matriz colectiva viva, cambiante, generadora de innovaciones y de prácticas sociales que superan cualquier formalización jurídico-política que pudiera emanar desde las instancias de sanción y control social. El *hiace*, aquí, aparece integrado en tres dimensiones simultáneas: sociológica (sincrónica), histórica (diacrónica) y fisiopsicológica, como señalaba Lévi-Strauss (1991 [1950]: 23-27). A esta integración la hemos denominado “sistema *hiace*”. Con ello no partimos de aquellas perspectivas funcionalistas que conciben la sociedad como una maquinaria homeostática idealmente articulada sobre sí misma –exenta de contradicciones sociales como motor perpetuo de transformación–, sino que, por el contrario, nos referimos a los procesos dinámicos inherentes la vida social y a sus configuraciones colectivas, y en definitiva a la infinitud de procesos no deterministas en movimiento perpetuo. Acudir al concepto de hecho social total se convierte en este caso en una necesidad acuciante ante la condensación de la sociedad insular en estos vehículos, actores centrales en la existencia de los habitantes enfáticamente de Santiago (núcleo del universo *hiace* del archipiélago) en tanto que medio de movilidad distintivo del proceso urbanizador y, en consecuencia, devenido un fenómeno social extremadamente relevante en la vida cotidiana de los isleños.

Aunque los derroteros del trabajo de campo nos conducen a una dimensión fundamental de la cotidianidad caboverdiana, es decir, a estudiar por ejemplo la presencia empírica, fantasmagórica o potencial de la accidentalidad viaria en la sociedad, y a profundizar en sus causas, pronto resultará evidente que la centralidad –o mejor, la transversalidad– del *hiace* en la vida de los isleños requiere de una amplia comprensión y contextualización del ámbito viario en relación con el medio social en que tiene lugar. Se trata de ámbitos expresivos e instrumentales que aparecen entretreídos, fijados dinámicamente en los relatos de nuestros informantes, en sus propias racionalizaciones y en sus experiencias, al ser estos interpelados sobre este medio de transporte en la isla.² Nuestro intento de comprender, analizar, explicar y confrontar lo que se dice y lo que se hace nos ha conducido a una serie de procesos sociales que se encarnan en la movilidad viaria en el archipiélago ya antes y, de forma especial, a partir de la revolucionaria irrupción del vehículo *hiace* a mediados de los años '80 del siglo XX.³

Inicialmente empeñados en determinar las causas de los accidentes viarios protagonizados por los *hiace*, acabamos descubriendo la compleja red de prácticas y sentidos que estos vehículos articulan como ejes de la movilidad en Cabo Verde. En términos metodológicos, realizamos etnografía en tres centenares de viajes entre diferentes ciudades y aldeas en las islas, entrevistando a conductores,

¹ El término *hiace*, *yasi* en criollo *badiu* (por el modelo de furgoneta Toyota Hiace) responde a una perspectiva *emic* (como conceptualización y a su vez como distinción significativa para la sociedad estudiada). Con dicho concepto se define tanto al vehículo como al tipo de transporte que encarna, abrazando al mismo tiempo su condición de singular y de plural.

² Para un marco general de esta investigación, véase Horta y Malet Calvo (2014) y Horta (2015): hemos tratado de la accidentalidad en las carreteras (Horta, 2013 y 2017), de la cotidianidad de la vida colectiva en las estaciones de llegada y salida de los *hiace* (Malet Calvo, 2011; Horta y Malet Calvo, 2018), de relatos de vida y muerte que se vinculan también en el plano institucional del diseño e implementación de políticas públicas en las vías urbanas e interurbanas (Horta, 2011, 2018 y 2019a), del choque siempre violento entre el anhelo de la formalización estatal de una práctica social colectiva y los procesos cambiantes de autoorganización popular (Horta, 2019b), de las simbolizaciones y las esferas explícitamente expresivas del propio vehículo, de las más groseramente materiales manifestaciones etnográficas de los viajes en *hiace*...

³ Para un análisis del concepto de movilidad, véase Urry (2007); para una visión panorámica transdisciplinaria, Hannam, Sheller y Urry (2006). A su vez, Glick y Salazar (2013) han introducido consideraciones y matices al paradigma de las “nuevas movilidades”, siguiendo el cuestionamiento que postula Franquesa (2011) acerca de la falta de sentido relacional y crítico de dicha escuela. Recientemente, los ritmos, el tempo y la duración de las movilidades han sido objeto de atención en una importante obra colectiva dirigida por Amit y Salazar (2020). Finalmente, para la antropología de las carreteras y su relación con el concepto de movilidad, véase Dalakoglou y Harvey (2012).

pasajeros y otros personajes relacionados con el transporte colectivo interurbano. Establecimos relaciones personales y participamos de la vida cotidiana de muchos de estos caboverdianos, siempre abiertos a ayudarnos en nuestro quehacer antropológico.

A pesar de que resulte inhabitual afirmarlo en un artículo científico, deseamos resaltar que el privilegio vivido como antropólogos ha consistido en adentrarnos en la vida social de las gentes asociadas a las diversas constelaciones del *hiace*, junto a los hombres y mujeres de toda condición –y condicionamientos– y edad que hemos conocido de cerca o de lejos: caboverdianos la inmensa mayoría de nacimiento y algunos de adopción –cubanos, africanos continentales, algún europeo...–. Somos conscientes del inmenso valor que ha supuesto a escala personal cada uno de los momentos vividos a través de relaciones sociales, de detalles nunca insignificantes, del paso del tiempo en condiciones a veces precarias, de esperas y lentos procesos, de esfuerzos y sacrificios, del riesgo implícito en el viajar casi cada día durante horas en un *hiace*, de abordar universos sociales distantes a fin de cubrir la totalidad del abanico social caboverdiano para garantizar una mayor correspondencia entre nuestra perspectiva panorámica y “lo real”... La aventura, por supuesto, es sirviente de la etnografía (Lévi-Strauss, 1969 [1955]: 9), y la mayor aventura ha sido convertirnos recíprocamente en compañeros y amigos de un buen número de personas sin las cuales este texto no hubiera sido posible: la etnografía es deudora de todas ellas.

Lo que viene a continuación constituye un abordaje de una de las constelaciones del universo social del *hiace*: los modelos de propiedad del vehículo y los modos de organización del trabajo por parte de los agentes implicados en un momento dado de este proceso social.

Los propietarios de los *hiace* y sus medios de control

El *hiace* es un vehículo de propiedad privada que cumple un servicio público en tanto que vehículo de alquiler. Ahora bien, ¿quiénes son sus propietarios?, ¿de qué modo funciona la explotación económica de este negocio? En sus funciones como vehículo de transporte colectivo –para entre 15 y 18 personas en función del modelo, si bien hemos llegado a viajar 31 personas en su interior (en un trayecto Cadjeta-Tarrafal)– el *hiace* puede ser conducido por su propietario o bien por un conductor asalariado. Recordemos que, así como en el norte de la isla de Santiago (Tarrafal, Cadjeta, Pedra Badejo) el porcentaje de conductores-propietarios se sitúa alrededor de un 70% frente al 30% de conductores asalariados, en el centro (Somada) y el sur (Praia, Cidade Velha) dicho porcentaje se invierte (casi un 90% de conductores asalariados frente a 10% de conductores propietarios). Esta última cifra es, a grandes rasgos, generalizable al conjunto del continente africano, incluso respecto a medios de transporte paralelos: es el caso, por ejemplo, de los *klandos* –taxis colectivos– y *djakartas* –mototaxis– en Senegal (Contijoch, Martínez y Delgado, 2021).

Respecto a los *hiace* conducidos por trabajadores asalariados, el propietario del vehículo debe contar con un cierto capital para empezar el negocio, mantener el vehículo en términos técnicos y administrativos, y pagar a un conductor para que encuentre pasajeros y realice los desplazamientos. En estos casos, un perfil genérico es el del propietario en la diáspora que adquiere el coche en el extranjero para su explotación en la isla, dejando en manos de un familiar o amigo de confianza la representación del vehículo –se trata de una dinámica transnacional de explotación económica informal nada extraña en un archipiélago donde brotan como el mijo pequeños negocios gestionados desde el exterior–. Estos representantes son muchas veces los encargados de escoger al conductor y de reemplazarlo cuando “da problemas”, es decir, cuando se producen desacuerdos acerca del salario, peticiones de cobertura de enfermedad o de baja por accidentes, de un día de descanso semanal, de 15 días de vacaciones anuales; pero también problemas como los derivados de beber *grogu* (alcohol de altísima gradación) o de fumar *padjinha* (marihuana) durante el servicio –por ejemplo, no presentarse a trabajar, etc.–; o bien de recoger el dinero que se ha recaudado (diariamente, semanalmente, mensualmente) y de pagarle el salario acordado al conductor; etc. De hecho, los propios patrones pueden incluso llegar a ejercer el papel de “ayudantes” acompañando al conductor asalariado en el vehículo para controlar su desempeño y, sobre todo, el importe exacto de los beneficios diarios, una presión ante la cual muchos conductores asalariados renuncian a ejercer su cometido.

No todos los propietarios se encuentran en la diáspora, en realidad la mayoría residen en el archipiélago, y son capaces de controlar directamente su relación con el conductor y de gestionar las desavenencias y los conflictos laborales. Véase la perspectiva que mantiene Afonso⁴ en base a su experiencia: él forma parte de otro sector tradicional de propietarios, el de los funcionarios, y traza su relato en los siguientes términos:

Soy ingeniero agro-forestal y trabajo en el Instituto Nacional de Investigación y Desarrollo Agrario, pero siempre tuve curiosidad por el hiace. Así que finalmente hago un pequeño estudio de mercado viajando entre Praia y Somada: simplemente apuntar los pasajeros y calcular el dinero que entra en el hiace. Luego me voy a Toyota: 2.750.000 escudos [en 2023, algo más de 25.000€: desde 2009 hasta ahora la conversión suele situarse entre 9 y 10€ por 1.000 escudos caboverdianos] por un hiace, a Garantía [una de las dos grandes empresas aseguradoras de Cabo Verde] para ver el seguro a todo riesgo, al banco para preguntar las condiciones del crédito, las tasas y el tiempo que me llevaría amortizar la deuda. En mi casa hago un excel y lo llevo al banco. En 15 días me llaman para que vaya a negociar el crédito. El 22 de diciembre de 2007 compro mi primer hiace y empiezo a hacer viajes: salgo bien temprano de Praia, recojo a pasajeros y los dejo en Somada aprovechando el viaje para el trabajo [trabaja en São Jorge, a 30 km de Praia, antes de llegar a Somada]. Después de trabajar recojo a gente de nuevo en Somada y bajo hasta Praia, donde vivo [en el barrio pudiente de Palmarejo]. Si no estoy muy cansado, me cambio y hago otro viaje de ida y vuelta Praia-Somada-Praia. Entre enero y marzo de 2008 haré solamente dos viajes al día, los que haría igualmente para ir a trabajar, y gano 3.000 escudos por día (gasolina aparte), a final de mes son 90.000 escudos, así que puedo pagar 66 al banco y quedarme el resto. Así que pienso: si yo hago eso, el conductor debe hacer más, al menos cuatro viajes (ida y vuelta, ida y vuelta) sin entregar menos de 8 contos. Si todo eso fuera así, pagaría la deuda del banco en dos años –prevista para tres y medio– y así podría comprar el segundo hiace.

A partir de ese momento, ante nuestras intervenciones, Afonso empieza a relatarnos minuciosamente las relaciones que ha establecido con cada uno de los conductores que ha contratado para su *hiace*. El relato que sigue constituye un ejemplo paradigmático de la visión condescendiente –con tintes paternalistas– que, sobre los conductores asalariados, sostienen y reproducen muchos propietarios.

Mi primer conductor trabajará solamente marzo, abril y mayo de 2008, aunque le prometí que si cerraba el hiace cada día con lo que le pedía de dinero durante 2 años y medio se lo podría quedar, porque yo ya tendría otro. Ya fue hiacista de otro patrón, incluso había viajado con él –y me bajé antes del destino porque conducía muy rápido–. Lo cogí solamente después de pedirle que dejara las drogas y el alcohol, por su insistencia, y porque me conmovió diciéndome que estaba más calmado, con mujer e hijos, y yo creo que las personas pueden cambiar. Tuvimos problemas a causa del alquiler del hiace para circunstancias especiales –reuniones de empresa, turismo, transporte escolar...– que él no quería hacer porque no ganaba nada extra, al ser negociado el servicio directamente con el patrón, conmigo. La cosa fue así: en la festividad del Primero de Mayo, los trabajadores de la sede de T+

⁴ Todos los informantes aparecen con pseudónimo. Afonso es uno más entre la treintena de conductores y exconductores (propietarios y asalariados), limpiadores de *hiaces*, ayudantes del conductor y mecánicos con quienes compartimos entrevistas y diálogos informales –tiempo y espacio– durante la observación sobre el terreno, entre un centenar de informantes de todo el espectro social, laboral, político y administrativo de las islas de Santiago y São Vicente.

[empresa telefónica, competencia de Caboverde Telecom] querían hacer una salida a Cidade Velha pero no querían conducir ellos, así que me llaman y yo llamo a mi conductor. Cuando llega esa mañana insiste en hacer primero un viaje de ida y vuelta Praia-Somada-Praia, a lo que le digo que no, que debe estar a las 9.40 h en la sede de T+ para recogerlos y no llegará a tiempo. Insiste tanto que le digo que haga lo que quiera, pero que debe estar a la hora. Obviamente llegará tarde, hacia las 12.30, así que me lo llevo en el hiace hasta la sede de T+ para mostrarle que se han ido finalmente con los coches de la empresa, después de un rato llamándome. En la rotonda hacia Sucupira le digo que se baje, le pido las llaves y le doy 200 escudos para un taxi.

El segundo conductor trabajaba bien, pero tuvo un accidente en diciembre de 2008: en el cruce de Fazenda, un taxi choca con él, por culpa del taxi. El 10 de diciembre el coche ingresa en el taller [‘chino’, destaca] y sale el 30, período en que mi conductor no se presenta ni una sola vez en el taller para preguntar por el hiace. ¿Por qué? Porque el tío estaba trabajando con otro patrón y encima quiere que le pague por los días no trabajados. Yo le digo que nada de pagarle esos días, aunque puede volver a trabajar conmigo. Pero él insiste que no trabaja conmigo si no le pago esos días, así que nada, durante tres meses llevo el hiace yo mismo, mientras busco a alguien retando a la gente del pueblo donde trabajo a hacer más dinero que yo [5.000 escudos]: mi tercer conductor se atreverá, pero no tenía mucha experiencia, no hacía casi dinero y todo se iba en la gasolina. Sintiéndolo mucho le digo que mejor lo deje, y le encuentro empleo de conductor en la construcción civil.

Como veremos más adelante los accidentes, el exceso de velocidad, el consumo de alcohol u otras sustancias psicoactivas para sostener la jornada laboral, e incluso la falta de compromiso y el incumplimiento de las responsabilidades adquiridas, esconden muchas veces el azote de la inseguridad laboral y la explotación inherente al sistema de propiedad del hiace.

El cuarto conductor ya había oído hablar de mí y quiere cambiar de patrón, así que en una inspección técnica me aborda para saber si puede trabajar conmigo. Lo cojo para hacer el servicio entre Somada y Pedra Badejo durante 14 meses, cubriendo un concurso de transporte escolar que gané. Pero bebía mucho, y al final acabo yo mismo llevando a los niños. En setiembre de 2010 tengo dinero ya para comprar el segundo hiace, que usaré como vehículo propio y para hacer contratos de transporte especial; el otro hiace lo trabajará desde el 7 de noviembre mi quinto conductor, que de momento trabaja bastante bien. Yo lo calculo todo, ganancias y pérdidas, el precio de cada kilómetro, porque la gente piensa que solamente se trata de la gasolina, pero también es el desgaste del vehículo, aceite, filtros, neumáticos...”

En el terreno de los gastos asociados al mantenimiento mecánico, un propietario como Afonso gastaba en 2010, en cada vehículo, 40.000 escudos anuales del seguro a todo riesgo de la compañía Garantia; 6.000 escudos para el impuesto de circulación (que entonces iba bajando a medida que aumentaba la edad del vehículo); *Manifesto* –un certificado de licencia que se debe llevar en el interior del vehículo– con valor testimonial de 30 escudos; 3.000 escudos al día de combustible; y entre 25.000 y 30.000 escudos mensuales como salario para el conductor. Desde entonces, aparte del aumento notable del importe de la gasolina, las tarifas actualizadas de los certificados oficiales obligatorios para desempeñar el servicio han aumentado también considerablemente (Portondinosilha [Gobierno de Cabo Verde], 2023): *Certidão de Aptidão Profissional*, 5.780 escudos –conducir sin el CAP supone una penalización de entre 20.000 y 40.000 escudos, el salario de un mes y medio de un conductor asalariado–; *Carta de Condução* –el importe está en función del que establezca la autoescuela en cuestión–; *Certidão de Carta de Condução*, 1.530 escudos; *Certidão de Cadastro de Conductor*, otros 1.530

escudos; y Licença de aluguer de *hiace*, 4.030 escudos. Entre los años 2009 y 2023, el incremento desorbitado del precio de la gasolina y el descenso gradual de pasajeros –motivado por la crónica situación estructural de falta de trabajo– ha provocado un aumento considerable del importe del viaje en *hiace*: así, el trayecto más solicitado de Santiago (Somada-Praia y Praia-Somada) ha pasado de costar 200 escudos a los 300 de la actualidad (a partir de un acuerdo unilateral de los propios conductores propietarios en el otoño de 2021).

El rasgo distintivo de la relación laboral entre propietario y conductor asalariado reside en que el contrato que los vincula es meramente verbal, de modo que a la hora de plantearse los conflictos el punto de discusión se reduce de forma generalizada a la voluntad final del patrón, debido a que no se facilitan mecanismos reales de mediación laboral por parte de la Administración pública que posibiliten llegar a acuerdos. La indefensión de los conductores asalariados es absoluta, acrecentada por la inacción de asociaciones o sindicatos de propietarios y conductores del ramo, y por una ausencia de movilización colectiva que arroja al campo individual del “buscarse la vida” la única opción que cada conductor concibe en el ejercicio de su trabajo. A pesar de que sí existen formalmente asociaciones de conductores, por regla general no se han destacado por una defensa práctica de sus intereses. El punto de inflexión se produjo hace relativamente pocos años –el 2 de octubre de 2018– a partir de la fundación en Praia del Sindicato Nacional de Conductores Profissionais (SINCOP).

Un aspecto central radica en el hecho de que la legislación establecida no obliga a formalizar un contrato laboral, pero además los *hiacistas* –los conductores de *hiace*– se han negado históricamente a pagar el 8% que les corresponde sobre el 21% a ingresar al INPS (Instituto Nacional de Previdência Social), lo cual les obliga a trabajar en negro bajo contrato verbal. Por otra parte, si los conductores asalariados insistieran en regularizar su situación, serían rechazados por el patrón –un hecho relatado por informantes de diversas zonas de Santiago, generalizable al conjunto del archipiélago–. Este marco de “desregulación laboral” beneficia en alto grado a los propietarios, que así no tienen que pagar su parte a la Seguridad Social y pueden sobreexplotar a los conductores, negarles la baja por enfermedad, rechazar tanto sus vacaciones –reducidas idealmente a 15 días en verano– como sus vacaciones pagadas, y despedirlos cuando ya no les necesitan, ante el desconocimiento que estos tienen de sus propios derechos.

Con la ley en la mano, los conductores podrían reclamar despidos improcedentes en situaciones de baja por accidente ante los tribunales laborales, aunque ni disponen de medios para hacerlo ni forma parte de su cultura del trabajo, además del marcaje social y la estigmatización consiguiente que comportaría por parte del resto de propietarios. En realidad, a lo largo de los años en que durante amplios períodos realizamos el trabajo de campo, nunca conocimos a ningún conductor asalariado que trabajara con un contrato formal escrito, situación generalizada en el conjunto del continente africano: por ejemplo, en el caso de los *dala-dala* de Tanzania, el concienzudo estudio de Rizzo (2017: 62) ofrecía el significativo dato de un 97% de conductores asalariados trabajando sin contrato.

El contrato verbal es establecido siempre a través de la negociación directa y desigual del conductor asalariado con el patrón o su representante, quien suele fijar un salario para el conductor que oscila entre los ya mencionados 25 y 30 *contos* mensuales –un *conto* equivale a 1.000 escudos, en 2023 algo más de 9€–: dicha cantidad alcanza el doble o a veces incluso el triple de los estándares medios de los asalariados “informales”. El patrón se queda con lo que produce el coche, exigiendo normalmente una producción mayor de 5.000 escudos limpios al día (con el combustible diario ya descontado).

Una de las opciones de trabajar el *hiace* como conductor asalariado consiste en declarar al patrón un valor diario recaudado inferior al real, a fin de pagarse las comidas o el café con el dinero que va produciendo el vehículo durante la jornada, o bien de obtener un poco de sobresueldo con ese margen. Tal estrategia pasa desapercibida –y es parcialmente tolerada– si el valor declarado resulta razonable para los cálculos del rendimiento diario que el propietario desea. Ahora bien, la cuestión clave reside en la posibilidad de que el conductor gane por este medio más que el sueldo negociado con el patrón, cosa que acaba agudizando las dinámicas de competencia y algunas de las prácticas de riesgo desarrolladas por los conductores, con la finalidad de recaudar más dinero “invisible”. La mayor parte de disputas, recelos, desconfianzas y confusiones entre conductores y patrones proviene de esta

situación –de la que algunos conductores se aprovechan–, contribuyendo a la generalización de un discurso de victimización por parte de los propietarios, los cuales afirman ser “expoliados” por sus conductores *malandros* (pícaros). Incluso algunos antiguos *hiacistas* asalariados, evocando los gloriosos tiempos de los primeros *hiace* –cuando no había necesidad de competir–, adoptan hoy un relato que podría sintetizarse así: “Los jóvenes de ahora no son personas serias: hacen 12 o 14 *contos* al día, pero no lo entregan; algunos beben, fuman y comen con el dinero que se produce en el *hiace*, mientras el patrón paga los impuestos, el mantenimiento, todo. Por tanto, no tienen derecho a reclamar nada.”

No es de extrañar que el patrón lo permita, puesto que, a pesar del supuesto “expolio” a que serían sometidos por los conductores asalariados, este sigue ingresando una cantidad mensual que oscila entre los 70 y los 150 *contos* (entre 630 y 1.350 €), en un país donde el sueldo de la mayoría de trabajadores oscila entre los –absolutamente miserables– 70 y 140 € y donde, más allá de que no quepa establecer un paralelismo de los precios de consumo de los productos básicos con los precios del sur de Europa, sí es cierto que muchos productos son mucho más elevados de lo previsible incluso para un trabajador europeo. Una media salarial tan ínfima deriva en graves problemas de desnutrición para las clases populares caboverdianas, tanto como en la necesaria obligación de escoger si se paga el agua o la electricidad, ya que no es posible afrontar ambos recibos.

A propósito de la naturaleza conflictiva de las relaciones entre conductores y propietarios, en buena parte sostenida por los estereotipos circulantes sobre las actitudes de los *hiacistas*, estos se ven afectados por un cierto proceso de estigmatización. En su trabajo de campo de 32 meses entre los conductores de *hylux* (otro modelo de vehículo transporte que ejerce las mismas funciones del *hiace*) de Nairobi (Kenya) –llamados *matatu*–,⁵ Meghan Ference (2011) analiza el universo social de los conductores llamando la atención sobre diversos fenómenos de estigmatización, reconocibles igualmente entre los *hiacistas* santiaguenses. Desde el marco teórico del estigma (Goffman, 2003 [1963]), la antropóloga describe las nociones colectivas que circulan entre la sociedad kenyata –muy difundidas por los medios de comunicación– sobre la idiosincrasia y el carácter “criminal” de los *matatu*. Al igual que los *hiacistas* de Santiago, son tachados de irresponsables e indisciplinados en su trabajo, acusados de chulería, de propensión a la velocidad excesiva y de consumo de estimulantes –con su corolario en la accidentalidad viaria–.⁶ Como sucede en Cabo Verde, el *matatu* puede llegar a ser un negocio muy lucrativo para los propietarios del vehículo, teniendo en cuenta la gran inversión inicial y su caro mantenimiento, por eso es esencial entregar el vehículo a alguien que sepa sacarle rendimiento: puede ser un familiar o algún conductor reputado. En realidad, el sistema de recaudación es generalizable al conjunto africano, en la medida que funciona por objetivos diarios de facturación (tanto dinero al día) y no hay manera de controlar las numerosas entradas y salidas de dinero (en el caso concreto de Nairobi, además de las comidas y la gasolina, los pagos directos a la policía en cada fiscalización y también la extorsión de las bandas), las relaciones entre propietarios y conductores se caracterizan por una continua desconfianza mutua. En ocasiones el propietario paga a alguien para que acompañe al conductor todo el día con el fin de controlar el dinero que produce el vehículo y la diferencia que se queda el conductor entre esa cantidad y el pago diario al propietario. En Cabo Verde es muy frecuente que quien ejerce el papel fiscalizador, delegado por el patrón del vehículo, es el propio ayudante. En realidad, resulta impensable concebir la presencia diaria de una persona –que no sea ayudante– en el *hiace* con la única misión de controlar los ingresos de dinero. Con todo, cuando el ayudante ejerce dicha función, la relación con el conductor no es ni fluida ni de confianza.⁷

⁵ Sobre los abundantemente estudiados *matatu* de Kenya, véanse también Chiteri (2004), Kimani (2004), Mungai/Samper (2006), Mutongi (2006 y 2017), Lamont y Lee (2015), Heinze (2018), y otra aportación más reciente de Ference (2021).

⁶ La estigmatización de los conductores de transporte colectivo es una realidad también entre los conductores de Ghana. Geest (2009) realiza un sondeo de 61 estudiantes de entre 16 y 24 años, que deben completar la frase “*La vida de un conductor...*”, obteniendo unos resultados altamente críticos sobre la conducta de los mismos: solamente un estudiante escribió un comentario positivo, el resto asociaban la vida de los conductores al alcohol y al tabaco, incidiendo en las conductas de riesgo derivadas de ello.

⁷ Ference mantiene que el estigma de los *matatu* viene determinado por tres factores que les asocian al mundo del “crimen”: 1) la consideración que se tiene de ellos como estafadores, fundamentada en la desconfianza de los propietarios ante el

Espectro laboral y modelos de propiedad

En tantos y tantos aspectos de su actividad laboral, las condiciones de trabajo y las experiencias de los *matatu* kenyatas son paralelas a las de los *hiacistas* santiaguenses, excepto en lo que respecta a los procesos de asociacionismo laboral, heterogéneos en las distintas sociedades africanas. En Santiago y en el conjunto del archipiélago caboverdiano no ha existido históricamente un alto grado de organización ni de acción colectiva para la defensa de los derechos y los intereses del sector de los conductores. Es cierto que en los últimos diez años han tenido lugar distintas movilizaciones por parte de los conductores, que en la mayoría de ocasiones conciernen a demandas de pavimentación de unas carreteras en un estado deplorable a lo largo del tiempo, por casos puntuales de protesta por agresiones a conductores o bien por razón de la exigencia administrativa y policial del carnet profesional de conductor.

Por ejemplo, existe en el mundo lusófono –las excolonias portuguesas– el caso de las organizaciones de *candongueiros* –como son conocidos los conductores de *hiace* en Luanda (Angola)–, estudiados por Lopes (2009, 2010 y, muy especialmente, 2011).⁸ En lugares como Guinea Bissau se produjo años atrás una extraordinaria demostración de fuerza del Sindicato dos Motoristas da Administração Pública, Privados e Afins (Simapa), al paralizar el país durante los días 12 y 13 de diciembre de 2011 para exigir el cese de la fiscalización corrupta por parte de la policía en las carreteras del país. De hecho, para Cabo Verde, de los distintos testimonios entrevistados a lo largo de estos años se desprende una corriente de opinión hasta cierto punto coincidente –cuyas fuentes, por razones obvias, deben permanecer en el anonimato–: históricamente se ha producido un aumento de la corrupción policial, sobre todo la relacionada con la propiedad no declarada de los vehículos por parte de policías, funcionarios, diputados y cargos públicos varios (propiedad concentrada sobre todo, como se ha escrito, en Praia y Somada). Ante el reconocimiento inmediato del vehículo (conductor, matrícula, color, nombre) la policía procede a la fiscalización o bien se gira de espaldas. Con todo, la proximidad social del policía con el conductor o el propietario (familiares, amigos, vecinos) también explica estos casos: en islas de escala tan restringida, ¿cuántas complicidades pueden entretejerse?

Los *hiace* clandestinos (los cálculos de distintas fuentes, de ámbitos públicos y privados, los sitúan en torno al 10%) no están a nombre del propietario real, sino de un hombre de paja, y por lo tanto desvinculados jurídicamente del agente o funcionario que detenta la propiedad. Sin embargo, a los ojos de los otros agentes se trata de un vehículo de un compañero al que no fiscalizarán como es debido. Según lo expresado por algunos informantes, determinados policías, autoridades y traficantes

“robo” de parte de la recaudación diaria, algo que les hace aparecer ante la opinión pública como trabajadores deshonestos a los ojos de sus propios empleadores; 2) su entrada y salida continua de prisión, al ser arrestados en la secuencia de un control policial en el que no desembolsan el soborno exigido por la policía de Kenya (considerada por algunas organizaciones occidentales como una de las más corruptas del mundo); 3) la asociación de los *matatu* con las bandas o *gangs*, una de cuyas actividades criminales consiste en la extorsión a los conductores, quienes corren el riesgo de perder el vehículo o hasta de ser asesinados si no pagan lo exigido. Los *gangs*, además, controlan algunas líneas, o sea, una pequeña porción del negocio de los *matatu* les pertenece, lo cual contribuye a la estigmatización del sector por entero. La antropóloga aclara que las sonrisas y la camaradería de los *matatu* extorsionados ante los miembros de los *gangs* al realizar el pago viene generada por el miedo y el deseo de agradar a sus extorsionadores estableciendo alguna empatía que les proteja la vida, y no por la asociación real de esos conductores con las actividades criminales de algunos de ellos. Esta descripción más bien “a la defensiva” del mundo de los *matatu* no debe oscurecer los sufrimientos reales padecidos en ocasiones por sus pasajeros –especialmente las mujeres, en determinadas circunstancias acosadas y hasta violadas– (Mungai/Samper, 2006). Dejando de lado los aspectos menos amables de la actividad de los *matatu* en Nairobi, cabe señalar que –al contrario que en Santiago– las relaciones de proximidad entre conductores van más allá de la camaradería masculina, las charlas y la convivencia en las estaciones: los *matatu* se proveen de sus propias estructuras cooperativas de ayuda mutua, destinadas especialmente a una caja de apoyo mutuo para sacar de la cárcel a sus miembros o para pagar los gastos médicos tras sufrir un accidente.

⁸ En Angola, los vehículos *hiace* son conocidos como *azulinhos* por su color, aunque la denominación de la actividad es la de *candongueiros*, debido a su inserción en la economía “informal”. La nominación del vehículo suele coincidir, como sucede en Cabo Verde, con la de la propia actividad. Así sucede en la mayor parte de África: *gbaka* en Costa de Marfil (Doherty, Bamba y Kassi-Djodjo, 2021); *wuyeyet* en Etiopía (Soares, 2015); *tro-tro* en Ghana (Hart, 2013; Sarfo, 2016, y Boateng, 2020); *tocata* en Guinea Bissau; *matatu* en Kenia (Ference, 2011 y 2021); *chapa* en Mozambique (Baptista, 2017); *danfo* en Nigeria (Agbibo, 2017, y Jordan Smith, 2022); *car rapide* en Senegal (Graziano, 2014); *dala-dala* en Tanzania (Rizzo, 2017); *louage* en Túnez, y *commuter omnibus* en Zimbabwe (Mashiri, 2001, y Makunika, 2020).

de droga actúan juntos. Dicha afirmación vería acrecentada su base empírica por el estallido de algunos casos, desde el año 2010, de aprehensión de grandes cantidades de cocaína “durmiente” en edificios ministeriales en obras. Evidentemente, todo ello no significa que no haya funcionarios y policías propietarios de *hiace* con la licencia y el resto de documentación en orden –algo que la ley no prohíbe–.

Retomando el hilo explicativo del presente artículo, en conversación con el conductor Constantino –residente en Cruz Grande, al norte de Santiago– en el interior de un *hiace* viajando desde Praia en dirección a Tarrafal, este explica:

Conducí el hiace en Somada, entre 1990 y 1996, cuando compensaba. Ganaba unos 12, 15 o 20 contos, que en aquella época era una buena suma. Mi patrón tenía solamente un hiace, pero no me daba descanso semanal ni me cubría el seguro. Si estaba muy enfermo no trabajaba ese día, pero luego tenía que trabajar para recuperar poco a poco la cantidad perdida ese día, que tenía que pagar igualmente al patrón a final de mes. Al acabar la jornada, además, tenía que volver hacia Somada para dormir, estuviera donde estuviera. Si había fiestas en los pueblos trabajaba también por las noches, o cuando un grupo quería ir a Cidade Velha les llevaba y les recogía, lo que fuera, sin límites. Incluso en diciembre, cuando llega la diáspora de vacaciones, había llegado a dormir en el aeropuerto, cosa que ya no se hace [desde el año 2011 la policía multa a los hiace, puesto que no tienen licencia para hacer servicio en el aeropuerto]. Era durísimo, pero lo hacía porque antes se ganaba mucho dinero. Después del hiace trabajé dos años en una empresa y luego en los autobuses de Sol Atlântico [autobuses urbanos de la capital, Praia, una ciudad con 150.000 habitantes] del 2003 al 2004-2005, donde éramos dos conductores por autobús, con un día de fiesta por semana y 30 por año.

Hoy trabajo con un camión llevando piedras para el puerto de Praia [al salir de la ciudad nos señala a través de la ventanilla del hiace su vehículo aparcado en las afueras, al pasar al lado de una cantera]. ¡Falta juntar nuestras manos, las personas no se unen! Siempre sale alguien dispuesto a trabajar por menos, y así no se puede dar un paso en frente. En el hiace no se puede luchar, porque la vida es muy inestable: la gente vive ahora de una cosa, el próximo mes de otra diferente. Ahora crías un cerdo, ahora cultivas algo, ahora pides para un saco de arroz o para un litro de aceite. En Santiago se vive así, comiendo un poco de arroz con algo más. Imagina con un sueldo de 8 o 10 contos lo que puedes hacer: hasta con 12 o 15 no da para nada, pues imagina ahora que se trata de mantener a una familia: no da ni para un poco de arroz, patata y aceite. La mayor parte de la gente vive en una situación pésima. Siempre la misma cosa, el partido [gobernante] promete, pero luego nada. El sueldo mínimo ya se prometió dos veces. No hay unión, solamente individualidad.

La mayor parte de *hiacistas* asalariados mantiene una opinión semejante a la de Constantino –quizás no se expresan con tanta acidez en el campo de la crítica política–. Muchos de ellos son jóvenes de entre 20 y 30 años, atraídos por la autonomía y el prestigio que les proporciona conducir el vehículo, por la posibilidad de tener siempre dinero disponible y por un sueldo nada despreciable en su situación precarizada, así es como se someten a una sobreexplotación de este trabajo y como descubren pronto su dureza.

Ailson, natural de Ribéra da Prata, que ya había sido conductor de *hylux* –vehículo Toyota de caja abierta cuyo uso, como el del *hiace*, es también generalizado en África– durante casi un año (entonces cobraba entre 16 y 18 *contos* mensuales) y trabajador de Monte Adriano (la constructora portuguesa que suele ganar las concesiones para asfaltar las carreteras santiaguenses), recuerda con añoranza los 15 días de fiesta que tenía cada 6 meses. Hoy trabaja con un vehículo del modelo “Boca Sapo” que no consigue llenar casi nunca, y asegura que si encontrara otro trabajo abandonaría el *hiace*. La suerte no acompaña a Ailson: dobló su servicio militar en São Vicente entre 2003 y 2005, porque quien debía

substituir su posición no acudió, así que se quedó mucho más tiempo –el servicio es de un año y dos meses–. Hedí, otro conductor de Tarrafal, se muestra más optimista. Campeón de boxeo durante el servicio militar, se muestra hablador y avispado: se trata de un conductor rápido y orgulloso que consigue llenar el *hiace* casi cada día. Sin querer acabar de admitirlo o de explicitarlo con claridad, comenta que trabajar con un camión es más descansado ya que se dispone de mucho tiempo libre. Lolo, de Somada, es otro conductor asalariado que se considera muy profesional, en contraste con otros conductores que van muy dejados, con la ropa hecha jirones, o que fuman y beben mientras reclutan a sus pasajeros. Realiza dos vueltas, o a veces hasta tres (ida y vuelta, ida y vuelta, ida y vuelta) entre Praia y Somada con un *hiace* del modelo “Rostu Runho”.

Confróntense esas narraciones con el relato de un *candongueiro* –los conductores de *hiace* de Angola, en este caso de Luanda– a Lopes (2009: 130) para reconocer las similitudes de las experiencias respectivas:

[Luanda, 26 de noviembre de 2003:] *Este coche ya trabajaba en esta ruta. El conductor era un pariente mío. Después se puso enfermo y así fue como empecé yo [...] creo que el boss quiere esta ruta porque siempre tiene clientes [...], hay bué [muchos] clientes que venden en el Asa Branca y que vienen al Roque a comprar los productos [...], el problema también es que hay atascos. Y muchos hiace tenemos que ser vivos, [...] cada pasajero paga 25 kwanzas. El hiace lleva 9... [risas] pero cuando los policías están distraídos llevamos a más gente [...] nadie quiere quedarse esperando [...] y así al acabar el día el boss se lleva 100 [dólares]; tenemos que acelerar mucho, si no son pérdidas. [...] ¿Cuánto pagan los pasajeros por llevar mercancías? [...], tiene que ver con el tamaño y con el número de bultos [...], ahí el cobras [se refiere al cobrador del vehículo] es quien controla esse mambo [esa `movida`], nosotros empezamos muy pronto, a las 5.30h ya estamos en marcha y casi siempre acabamos hacia las 19 h. ¿Qué cuánto nos paga el boss? No paga nada, si no entregamos 100 dólares son pérdidas [...], dinero solamente el sábado [...], nosotros pagamos gasolina, comida, lavado del coche, el boss solamente paga las averías muy graves [...], tenemos que conducir mucho, si no, no da para nada [...]. ¿Cuánto gana el cobras? Gana más si conducimos mucho, si vamos bien y la policía no nos molesta. [...] la licencia es `maka do boss` (asunto del jefe) [...], nuestro asunto es trabajar”.*

En Santiago desarrollamos numerosas conversaciones en grupo en la estación de *hiace* de Somada, en el interior de la isla. En una de estas con Quirino –un hombre maduro, nacido en 1968, que lleva 15 años trabajando como conductor asalariado en el *hiace*–, Eugênio –nacido en 1980, conductor propietario de su propio vehículo–, y Nico –nacido en 1984, quien entonces llevaba solamente siete meses trabajando para un patrón–. Estos conductores asalariados afirman que no se les paga la Seguridad Social ni las vacaciones, y que además no pueden poseer un vehículo propio porque a ellos jamás les concederán un crédito para pagarlo. Este último fenómeno es generalizado en el archipiélago: expone las dificultades para los miembros de la mayoría social subalterna de acceder a créditos bancarios, ahogados en una telaraña de obstáculos que incluye afinidades o desafinidades políticas, y participación o no en redes de relaciones clientelares. Nico añade que las multas que les impone la policía son descontadas de su sueldo por el patrón, hasta el punto en que hay meses de “mala suerte” en que “se come” todo el sueldo. Para Quirino, los patrones no tienen vergüenza: una vez tuvo a uno (ha tenido ya hasta cinco patrones diferentes) que nunca le pagaba cada mes. “*Siempre con atrasos: mal, muy mal*”, dice. Eugênio argumenta que los conductores roban una porción de la recaudación diaria, y que en el fondo todo eso se solucionaría con una asociación. Según él, en una ocasión la Administración pública a través de la DGTR (Direção Geral dos Transportes Rodoviários) convocó a los conductores de Somada para revisar la situación, pero solamente se presentaron cinco conductores. Añade, ante los comentarios de la dureza laboral y del consumo generalizado de coca, *padjinha* y *grogú*, que él, siendo

propietario de su propio vehículo, puede descansar cuando quiere. En este contexto, ahí reside la diferencia fundamental entre las condiciones de explotación incrementalmente del conductor asalariado y las del conductor propietario.

Existe pues el conductor-propietario del vehículo que ha decidido hacer del *hiace* una inversión para su propio trabajo: ni explotar ni dejarse explotar. Leandro –nacido en 1974– lleva 14 años conduciendo, los primeros nueve para un patrón, y luego consiguió un crédito que aún está pagando (50, 60, 70 *contos* al mes en función de la recaudación, le quedan unos tres años de pago), para comprar un *hiace*. Antes ganaba 20 *contos*, y el patrón se llevaba entre 80.000 y 90.000 escudos al mes, además de no pagarle la Seguridad Social ni los días de baja por enfermedad. Actualmente, se paga la Seguridad Social él mismo.

Muchos conductores-propietarios pasan años y años devolviendo el crédito al banco, invirtiendo para convertirse en trabajadores por cuenta propia, puesto que al contrario que los patrones, que suelen tener otros trabajos, ellos no tienen otra forma de vida. Eso los coloca al mismo nivel que los asalariados en la necesidad de trabajo, ante la misma competitividad para llenar el *hiace* cada día: los conductores-propietarios acumulan todo el rendimiento, pero con él no solamente deben satisfacer sus necesidades básicas y las de su familia, sino mantener el vehículo y devolver el crédito. Si bien la vida media de un *hiace* se cifra en cinco años, la realidad es que la vida del vehículo se alarga en ocasiones hasta lo indecible, tanto por parte de patrones como de conductores propietarios. Incluso después de devolver el crédito la inercia es la misma. Oscar –nacido en 1973, con cinco hijos– es un conductor-propietario de Tarrafal y trabaja todos los días, incluso cuando está enfermo, a pesar de haber devuelto ya el crédito. Al ser uno de los mejores y más respetados conductores de Tarrafal, ha conseguido una clientela fiel y numerosa por parte de gente que se desplaza diariamente a Praia u otras localidades y que confía en su servicio rápido, puntual y seguro.

Como se ha dicho, el modelo de conductor-propietario predomina en núcleos más pequeños del norte de Santiago como Tarrafal, Kadjeta o Pedra Badejo: son localidades donde las redes sociales de proximidad y el conocimiento de las necesidades locales de movilidad devienen un soporte básico para asegurar el éxito del pequeño negocio del *hiace*. En efecto, para los aldeanos siempre es más confiable, seguro y confortable viajar con un conductor conocido, aún más si es propietario de su propio vehículo, puesto que significa que tendrá mayor cuidado en la conducción del mismo. En Praia y en Somada, donde la inmensa mayoría de *hiace* son conducidos por trabajadores asalariados, los vehículos son propiedad de patrones que algunas veces acumulan hasta tres y cuatro *hiace* (algunos de ellos son funcionarios, entre ellos policías). Aquí, resulta incuestionable –por empíricamente demostrada (Horta, 2017)– que la superposición del mapa de la accidentalidad viaria sobre el mapa del tipo de sistema de propiedad refleja una aplastante coincidencia de esta clase de catástrofe social en relación con la accidentalidad protagonizada por conductores asalariados en la zona comprendida entre Praia y Somada.

Un conductor-propietario escoge su horario y el tiempo que trabaja, en especial durante la etapa posterior al pago del crédito. Es el caso de Kim, de Monte Iria (Tarrafal), que trabajó muchos años en la diáspora de Lisboa (Damaia) y en París. Ahora tiene un “Boca Sapo” azul marino de su propiedad, que trabaja entre Somada y Praia. Para él, buscar un buen conductor y esperar que funcione bien el *hiace* no conlleva más que problemas, por lo tanto, mantiene el vehículo aparcado y “descansando” en el garaje durante las temporadas en que vuelve a Europa para visitar a su familia y amigos.

Existen asimismo otros escalones o tipificaciones laborales implicados en el sistema de viajes en *hiace*. El papel de los ayudantes es central con vista al funcionamiento cotidiano del vehículo. Se trata de aquel ayudante que no forma parte de los mecanismos de vigilancia del patrón, es decir, del compañero de trabajo que colabora en distintas tareas con el conductor asalariado o conductor-propietario a cambio de un dinero pagado por éste (la gran mayoría de ayudantes responden a este perfil). Sin duda, el ayudante se constituye como un elemento fundamental en todas las fases del viaje, proporcionando una ayuda inestimable al conductor, quien podrá ganar un descanso esencial para la buena consecución de su trabajo. Las tareas del ayudante son diversas: es él quien recluta a los pasajeros en la estación de salida; quien sube y baja del vehículo en cada detención para ayudar a la gente y a su

carga a descender o a subir; quien redistribuye la carga humana y material a medida que avanza el trayecto en función de los circunstanciales cambios que se producen; quien se encarga de cobrar en el interior del vehículo para agilizar la subida y la bajada de pasajeros; quien asiste al conductor ofreciéndole agua, etc.

El conductor escoge a su ayudante, normalmente chavales jóvenes de los 16 o 17 años a los 25, a los que pagan según sus posibilidades y voluntad: Eddy es un conductor asalariado de Tarrafal, y paga a su ayudante Xavier unos 5.000 escudos al mes –un poco más de 150 escudos al día– por quedarse vigilando el coche cuando Eddy se va a comer con los otros *hiacistas* a las paradas del mercado de Sucupira (en Praia, justo donde se encuentra el corazón del *hiace* santiagueño: la estación central de salidas y llegadas de *hiace*), y por ayudar a recoger a pasajeros. En cambio, Oscar, conductor-propietario, se puede permitir pagar tres veces más a Saúl, su ayudante, con quien además tiene una muy buena relación: 15 *contos*. Ailson, por otro lado, gana muy poco dinero y no se puede permitir un ayudante, que muy buena falta le haría ante sus escasas dotes como reclutador de pasajeros.

Los ayudantes suelen tener carreras duras, marcadas por un origen socioeconómico muy humilde que les obliga a un temprano abandono de los estudios para ayudar en las necesidades de supervivencia de la familia, empezando por ellos mismos: ayudar en un vehículo ha significado históricamente, de un modo literal, poder ser alimentado. Trabajar en los vehículos siempre fue la opción de Gaudêncio –nacido en 1966–, que cuenta su etapa como ayudante durante los años ‘70, antes de la llegada de los *hiace*:

Cuando tenía entre 14 y 15 años hacía de ayudante en los Peugeot 504 y 404 – aunque ya estaba el Bedford [modelo de camión que llevaba a cabo diversos tipos de transporte]–, en los recorridos urbanos y por aldeas donde el Bedford no va (Cidade Velha, São Domingos, São Francisco, Porto Mosquito, Belém, São João Baptista), por ahí los Peugeot sí se metían: transporte de mercancías, mudanzas de casas, etc. Yo me dedicaba a cargar el coche, ayudaba a la gente a subirse a la caja de atrás y lo limpiaba. Era la época [primeros años ochenta] en que la gente se mataba por un lugar en el vehículo. Al finalizar la jornada, el conductor me daba 20, 30 o 50 escudos, además de darme algo de comida y comprarme un zumo. Estuve así durante uno o dos años, trabajando a la vez para dos conductores. Viví en Platô [en Praia], después en Portugal, después [de vuelta a Cabo Verde] en Lém Cachorro y después en la Granja de São Filipe [una institución de acogida para chavales pobres].

Gaudêncio saldrá de ahí: durante un tiempo trabaja en la industria turística, en la isla de Boavista, y hasta montará su propia microempresa organizando *tours* turísticos para grupos. Ahora “*la cosa está peor*” y hace lo que puede. Otra figura que se encuentra asiduamente trabajando alrededor de la actividad del *hiace* es el limpiador de vehículos, una categoría laboral todavía más baja y con unos perfiles sociales de mayor miserabilización, y que con frecuencia presenta una penetrable frontera respecto al trabajo de ayudante. Es el caso de Heitor –nacido en 1994– un chico de la localidad de Tchon Bon, muy cercana a Tarrafal, quien suele trabajar en la estación de Sucupira (Praia) y en Tarrafal:

A los 10 años empiezo a limpiar coches en la parada de hiace de Tarrafal [frente a la gasolinera de la Shell, en la carretera principal a la entrada del pueblo desde el sur], haciendo 400 o 500 escudos al día, pero a mi madre no le gustaba. Aprendí a limpiar coches porque tenía un padrino con un jeep y se lo limpiaba gratis. A los 12 ya empiezo como ayudante, primero de Joaquim, en un “Rostu Runho” verde, con el que debía estar a las 6 de la mañana en la Shell. A las 7 dábamos las últimas vueltas por Tarrafal para acabar de llenar el vehículo y salíamos. Me pagaba 2.500 escudos por trabajar tres o cuatro días, cuando Joaquim me iba a buscar. Me quedaba hablando con la gente en Sucupira y a las 5 de la tarde empezábamos a

recoger a gente para la vuelta. Finalmente, ese hiace pincha una rueda y se choca contra una pared lateral saliendo de Somada, habrá algunos heridos, pero ningún muerto, y el hiace quedará inservible, destrozado. Yo ese día no iba en el hiace, pero mi padre me prohibió volver a trabajar en él: 'Es muy peligroso', me dijo. Así que vuelvo a mi antiguo trabajo como limpiador de vehículos ante la gasolinera de Tarrafal: me pagan entre 50 y 100 escudos por pasar el paño, pero hay 5 o 6 chicos más que hacen este trabajo, algunos roban también y conozco a algunos que han acabado en São Martinho [la temida prisión en las afueras de Praia], de donde no sales nunca. Si tengo suerte puedo llegar a hacer entre 1.000 y 2.500 escudos al día, ganando más que un ayudante y con un trabajo mucho más seguro y tranquilo.

Los *hiacistas* afirman que la limpieza del vehículo es cardinal, y los *hiace* suelen estar relucientes: los conductores pagan entre 100 y 150 escudos por la limpieza diaria de la superficie exterior, y entre 200 y 300 si limpian también el interior. No es muy difícil calcular que el rendimiento potencial que se puede sacar limpiando coches puede llegar a ser muy superior al del ayudante, como señala Heitor: limpiando tres vehículos al día por una media de 200 escudos tenemos ya 600 escudos, una cifra que al cabo del mes arroja 12.000 escudos (sin embargo, dichos cálculos son ideales, puesto que un ayudante no siempre puede trabajar 20 días). Sucede algo parecido con otro empleo habitual, de modo especial en las estaciones más concurridas de Praia y Somada: el ayudante "libre", quien trabaja a pie de calle reclutando pasajeros para un *hiace*, pero que se queda en tierra para ayudar a otro *hiace* cuando el primero ha partido, lo que compaginan la mayor parte de las veces con la limpieza de coches. Esta clase de trabajadores no cuentan con las regalías de la movilidad ni el pago de las comidas diarias, pero pueden llegar a vivir del oficio. Los hay que incluso disponen de carnet de conducir, por más que prefieran trabajar a pie de estación intentando atiborrar de pasajeros los *hiace*.

Conclusiones

Las condiciones laborales y salariales de los conductores propietarios de su propio vehículo frente a las de los conductores asalariados distan mucho de coincidir. La libertad de los conductores propietarios de establecer períodos vacacionales, de satisfacer los pagos obligatorios al Estado y de tener cuidado del vehículo, cuyo crédito al banco suelen estar todavía pagando –lo que en consecuencia redundaría en una conducción más armoniosa, a priori carente de tomar grandes riesgos–, genera un marco de trabajo muchísimo más saludable que el de sus homónimos asalariados, sometidos a unas condiciones de trabajo en general deplorables.

En este contexto del sistema de propiedad de los vehículos, y de las relaciones que se establecen entre los distintos actores sociales implicados en la explotación del pequeño negocio del *hiace* –tanto en el centro de su funcionamiento como en la periferia de "servicios" que genera alrededor–, se constata que las relaciones entre los propietarios –o responsables, por la explotación del vehículo– y los conductores asalariados redundaría en una alta inestabilidad laboral: sueldos bajos y variables, falta de cobertura en caso de accidentalidad, alta temporalidad laboral, grandes cuotas de competencia, carencia de días o de períodos vacacionales, ausencia de pagos a la Seguridad Social por parte del patrón, etc. En definitiva, aparece de forma generalizada una incertidumbre angustiante en cuanto a la nunca realizada satisfacción de una estabilización laboral más o menos digna. Sucede entonces que el desgaste físico y psicológico acaba aflorando de un modo u otro. La falta de regulación del sistema de contratación y la ausencia histórica de dinámicas de organización reivindicativa colectiva entre los conductores asalariados, acompañado por una oferta de *hiace* cada día más amplia y por una precarización económica y laboral generalizada en la sociedad cabo-verdeana –que imposibilita el aumento de pasajeros potenciales–, conduce a una presión laboral extraordinaria que no ha dejado de agudizarse desde el año 2009 hasta el presente. Cabe añadir, además, el factor relacionado con la alienación territorial de algunos propietarios en la diáspora cabo-verdeana, en la medida que ello potencia y aumenta de forma explícita el abismo de la explotación, dado que el conductor asalariado no puede negociar ni siquiera directamente con el propietario las condiciones establecidas –a veces bajo intermediación–

del contrato verbal. Todo ello remite a las consecuencias fatales inherentes a la correspondencia entre el régimen de propiedad del vehículo y la percepción del riesgo por parte de sus usuarios, unas consecuencias que se encarnan de forma especial en la vertiginosa tasa de accidentalidad real protagonizada por los *hiace* en manos de conductores asalariados.

Bibliografía

- Agbibo, D.E. (2017) Mobile bodies of meaning: city life and the horizons of possibility. *Journal of Modern African Studies*, 55 (3): 371-393. Cambridge University Press. <https://doi.org/10.1017/S0022278X1700012X>
- Amit, V., & Salazar, N. B. (eds.) (2020). *Pacing mobilities: Timing, intensity, tempo and duration of human movements* (vol. 8). Berghahn Books. <https://doi.org/10.2307/j.ctv1tbhqkg>
- Baptista, J.A. (2017). *The Good Holiday: Development, Tourism and the Politics of Benevolence in Mozambique*. New York, USA: Berghahn Books. <https://doi.org/10.2307/j.ctvw04f53>
- Boateng, F.G. (2020). 'Indiscipline' in context: a political-economic grounding for dangerous driving behaviors among Tro-Tro drivers in Ghana. *Humanities And Social Sciences Communications*, 7 (8): 1-5. <https://doi.org/10.1057/s41599-020-0502-8>
- Contijoch, M., Martínez, R. y Delgado, M. (2021). *Klandos y djakartas*. Informalidad y Estado en dos sistemas de movilidad urbana en la Baja Casamance, Senegal. *AIBR. Revista de Antropología Iberoamericana*, 16 (2): 397-418. <https://doi.org/10.11156/aibr.160209>
- Dalakoglou, D. y Harvey, P. (2012). Roads and Anthropology: Ethnographic Perspectives on Space, Time and (Im)Mobility. *Mobilities*, 7 (4): 459-465. <https://doi.org/10.1080/17450101.2012.718426>
- Doherty, J., Bamba, V. y Kassi-Djodjo, I. (2021). Multiple Marginality and the Emergence of Popular Transport. *Cybergeogeo. European Journal of Geography*, doc. 964. <https://doi.org/10.4000/cybergeogeo.36017>
- Duvignaud, J. (1977 [1973]). *El lenguaje perdido. Ensayo sobre la diferencia antropológica*. México, DF: Siglo XXI.
- Ference, M. E. (2011). 'Utaniyenga--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*.
- Ference, M. E. (2021). 'You will build me': fiscal disobedience, reciprocity and the dangerous negotiations of redistribution on Nairobi's matatu. *Africa*, 91 (1): 16-34. <https://doi.org/10.1017/S0001972020000820>
- Franquesa, J. (2011). 'We've lost our bearings': Place, tourism, and the limits of the mobility turn. *Antipode*, 43 (4), 1012-1033. <https://doi.org/10.1111/j.1467-8330.2010.00789.x>
- Geest, S. van der (2009). 'Anyway': Lorry inscriptions in Ghana. En Gewald, J.B., Luning, S. y Van Walraven, K. (eds.) (2009). *The Speed of Change: Motor Vehicles and People in Africa, 1890-2000*. Boston, USA: Brill.
- Glick, N. y Salazar, N. B. (2013). Regimes of Mobility Across the Globe. *Journal of Ethnic and Migration Studies*, 39 (2): 183-200. <https://doi.org/10.1080/1369183X.2013.723253>
- Goffman, E. (2003 [1963]). *Estigma. La identidad deteriorada*. Buenos Aires: Amorrortu.
- Graziano, A. (2014). 'Alhamdulillah': The Use of the Car Rapide as a Living Symbol of Senegal. *Independent Study Project (ISP) Collection-1911*.
- Hannam, K., Sheller, M. y Urry, J. (2006). Mobilities, Immobilities and Moorings. *Mobilities*, 1 (1): 1-22. <https://doi.org/10.1080/17450100500489189>
- Hart, J. (2013). 'One Man, No Chop': Licit Wealth, Good Citizens, and the Criminalization of Drivers in Postcolonial Ghana. *The International Journal of African Historical Studies*, 46 (3): 373-396.
- Heinze, R. (2018). Fighting over Urban Space: *Matatu* Infrastructure and Bus Stations in Nairobi, 1960-2000. *Africa Today*, 65 (2): 3-22. Indianapolis, USA: Indiana University Press. <https://doi.org/10.2979/africatoday.65.2.02>
- Horta, G. (2011). Transformaciones urbanas en la isla de Santiago (Cabo Verde). En: *XII Congreso de la Federación de Asociaciones de Antropología del Estado Español (FAAEE)*. León, 6-9 Sept. 2011.
- Horta, G. (2013). Interurban Collective Transport and Road Crashes in Santiago, Cape Verde. *Etnográfica. Revista do Centro de Estudos de Antropologia Social*, 17 (1): 77-95. <https://doi.org/10.4000/etnografica.2559>
- Horta, G. (2015). Antropologia das estradas na ilha de Santiago (Cabo Verde). *Revista Cabo-verdiana de Ciências Sociais*, 2: 333-344.
- Horta, G. (2017). Road Crashes Involving Hiace Vans in Cape Verde. *Modern Africa. Politics, History and Society*, 5 (1): 83-108.
- Horta, G. (2018). Aproximació panoràmica al marc general del desenvolupament contemporani d'infraestructures bàsiques a Cap Verd (Àfrica). En: *Jornades Internacionals d'antropologia de les infraestructures i les mobilitats*. Barcelona, 9 Nov. 2018.

- Horta, G. (2019a). From Peripatetic Anthropology to the Ethnography of Roads and Motorisation in Africa. *Cadernos de Estudos Africanos*, 37: 213-233. <https://doi.org/10.4000/cea.4118>
- Horta, G. (2019b). *El hiace en la isla de Santiago (Cabo Verde): autogestión colectiva, regulación estatal e instrumentalizaciones del trabajo de campo*. *ARIES. Anuario de Antropología Iberoamericana*, 5.
- Horta, G.; Malet Calvo, D. (2014). *Hiace. Antropología de las carreteras en la isla de Santiago (Cabo Verde)*. Barcelona: Pol-len.
- Horta, G.; Malet Calvo, D. (2018). Mobility, Social Status, and Cooperative Practices in the Sucupira Hiace Central Station, Santiago Island, Cape Verde. *Africa Today*, 65 (2): 35-50. <https://doi.org/10.2979/africato-day.65.2.04>
- Jordan Smith, D. (2022). *Every Household Its Own Government: Improvised Infrastructure, Entrepreneurial Citizens, and the State in Nigeria*. Princeton, USA: Princeton University Press. <https://doi.org/10.1515/9780691229911>
- Lamont, M. y Lee, R. (2015). Arrive Alive: Road Safety in Kenya and South Africa. *Technology and Culture*, 56 (2): 464-488. <https://doi.org/10.1353/tech.2015.0063>
- Lévi-Strauss, C. (1991 [1950]). "Introducción a la obra de Marcel Mauss". En: M. Mauss, *Sociología y antropología*. Madrid: Tecnos.
- Lévi-Strauss, C. (1969 [1955]). *Tristos tròpics*. Barcelona: Anagrama.
- Lopes, C. (2009). "Hug Me, Hold Me Tight! The Evolution of Passenger Transport in Luanda and Huambo (Angola), 1975-2000". En: Gewald, J.B., Luning, S. y Van Walraven, K. (eds.) *The Speed of Change: Motor Vehicles and People in Africa, 1890-2000*. Boston, USA: Brill.
- Lopes, C. (2010). Dinâmicas do associativismo na economia informal: os transportes de passageiros em Angola. *Análise Social*, XLV (195): 367-391.
- Lopes, C. (2011). *Candongueiros & Kapatatas*. Cascais: Principia.
- Makunika, N. (2020). A Sociological Analysis on the Survival Strategies of Illegal Urban Transport Operators in Harare Zimbabwe. *International Journal of Social Sciences*, 9 (1): 45-55. <https://doi.org/10.30954/2249-6637.01.2020.6>
- Malet Calvo, D. (2011). "Las apropiaciones socioespaciales del sistema hiace en el mercado de Sucupira de Praia (isla de Santiago, Cabo Verde)". En: *XII Congreso de la Federación de Asociaciones de Antropología del Estado Español (FAAEE)*. León, 6-9 Sept. 2011.
- Mashiri, P. (2001). Managing 'face' in urban public transport: polite request strategies in commuter omnibus discourse in Harare. *Zambezi*, 27 (1): 85-95. <https://doi.org/10.4314/zjh.v28i1.6760>
- Mauss, M. (1991 [1923-1924]). "Ensayo sobre los dones". En: *Sociología y antropología*. Madrid: Tecnos.
- Mungai, M. Wa y Samper, D. A. (2006). 'No mercy, no remorse': personal experience narratives about public passenger transportation in Nairobi, Kenya. *Africa Today*, 52 (3): 51-81. <https://doi.org/10.1353/at.2006.0033>
- Mutongi, K. (2006). Thugs or entrepreneurs: perceptions of matatu operators in Nairobi, 1970 to the present. *Africa*, 76 (4): 549-568. <https://doi.org/10.3366/afr.2006.0072>
- Mutongi, K. (2017). *Matatu. A History of Popular Transportation in Nairobi*. Chicago: The University of Chicago Press.
- Portondinosilha [Gobierno de Cabo Verde] (2023). *Transporte interurbano coletivo de passageiros*. https://portondinosilhas.gov.cv/portonprd/porton.portoncv_v3?p=CBC6BBC8C6C4B9ABBAB6CCC4C4
- Rizzo, M. (2017). *Taken for a Ride: Grounding Neoliberalism, Precarious Labour, and Public Transport in an African Metropolis*. New York, USA: Oxford University Press. <https://doi.org/10.1093/oso/9780198794240.003.0001>
- Sarfo, J.O. (2016). Bone-Shakers' and Contemporary 'Tro-Tro' in Ghana. *Africa: History and Culture*, 1 (1): 15-20.
- Soares, R. (2015). *Flanando por Addis Abeba: Renovação urbana e mobilidade na capital etíope*. ISCTE - Instituto Universitário de Lisboa. Tesis doctoral inédita bajo la dirección de M.-J. Ramos.
- Urry, J. (2007). *Mobilities*. Cambridge: Polity Press.