

Lectura I: *What is Anthropology?*

(Extraído y abreviado de Eriksen, T. 2001. *Small Places, Large Issues: An Introduction to Social and Cultural Anthropology*, second ed., Pluto Press: London)

(...)

Anthropology is philosophy with the people in.

— *Tim Ingold*

Social and cultural anthropology has the whole of human society as its field of interest, and tries to understand the connections between the various aspects of our existence. When, for example, we study the traditional economic system of the Tiv of central Nigeria, an essential part of the exploration consists in understanding how their economy is connected with other aspects of their society. If this dimension is absent, Tiv economy becomes incomprehensible to anthropologists. If we do not know that the Tiv traditionally could not buy and sell land, and that they have customarily not used money as a means of payment, it will plainly be impossible to understand how they themselves interpret their situation and how they responded to the economic changes imposed on their society during colonialism.

Let us therefore, as a preliminary conceptualisation of culture, define it as those abilities, notions and forms of behaviour persons have acquired as members of society. Culture nevertheless carries with it a basic ambiguity. On the one hand, every human is equally cultural; in this sense, the term refers to a basic *similarity* within humanity. On the other hand, people have acquired different abilities, notions, etc., and are thereby *different* because of culture. Culture refers, in other words, both to basic similarities and to systematic differences between humans.

A short definition of anthropology may read thus: 'Anthropology is the comparative study of cultural and social life. Its most important method is participant observation, which consists in lengthy fieldwork in a particular social setting.' (...). Unlike sociology proper, anthropology does not concentrate its attention on the industrialised world; unlike philosophy, it stresses the importance of empirical research; unlike history, it studies society as it is being enacted; and unlike linguistics, it stresses the social and cultural context of speech when looking at language.

Anthropology distinguishes itself from the other social sciences through the great emphasis placed on ethnographic fieldwork as the most important source of new knowledge about society and culture. A field study may last for a few months, a year, or even two years or more, and it aims at developing as intimate an understanding as possible of the phenomena investigated. (...)

(...) What we think of as our human character is not inborn; it must be acquired through learning. The truly human in us, as anthropology sees it, is primarily created through our engagement with the social and cultural world; it is neither exclusively individual nor natural. All behaviour has a social origin; how we dress (for that matter, the mere fact that we dress), how we communicate through language, gestures and facial expressions, what we eat and how we eat – all of these capabilities, so self-evident that we tend to think of them as natural, are acquired. Of course, humans are also biological creatures with certain unquestionably innate needs (such as those for nourishment and sleep), but there are always socially created ways of satisfying these needs. It is a biological fact that humans need food to grow and to survive; on the other hand, the food is always prepared and eaten in a culturally determined way, and food habits vary. Ways of cooking, seasoning and mixtures of ingredients which may seem natural to me may seem disgusting to you; and – a topic of great interest to anthropologists – food taboos are nearly ubiquitous but differ from society to society. Highcaste Hindus are not supposed

to eat meat at all; rule-abiding Jews and Muslims do not eat pork; many Europeans refuse to eat horse meat, and so on. It is also a biological fact that hair grows on our heads, but our ways of relating to this fact are socially and culturally shaped. Whether we let it grow, cut it, shave it, dye it, curl it, straighten it, wash it or comb it depends on the social conventions considered valid in our society.

In order for humans to exist at all, they depend on a number of shared social conventions or implicit rules for behaviour. For example, there is general agreement in Britain that one speaks English and not Japanese, that one buys a ticket upon entering a bus, that one does not wander naked around shopping centres, that one rings the bell before entering one's neighbour's house and so on. Most social conventions of this kind are taken for granted and are therefore frequently perceived as natural. A wealth of facts about ourselves, considered more or less innate or natural, are actually socially created.

Lectura II: Estudio de Caso I (extraído de Eriksen):

AN ANTHROPOLOGICAL PERSPECTIVE ON "DEVELOPMENT"

Because of the methodological cultural relativism of the subject, it is difficult for anthropologists to see any intellectual value in a concept of 'development' which defines it, for example, as GNP (gross national product) per capita. Analytically, this kind of model is unacceptably evolutionist and reductionist, since it ranks societies on an ethnocentrically defined ladder as well as disregarding local, culturally specific value judgements. Among cattle nomads in East Africa, it may thus not be rational to produce as many animals as possible, slaughter them and make as big a profit as one can. For several of these groups, it is more highly valued to have a large herd than to have much money. Cattle with unusually large horns may have a special ritual value, and cattle are indispensable as bridewealth.

The cultural relativism inherent in anthropological methodology does not necessarily mean that anthropologists by default will be critical of development projects. It does imply, however, that an awareness of social and cultural variation is necessary for such projects to be meaningful. We have to take into account the fact that notions of 'quality of life', 'progress' and 'development' are locally constructed. The role of anthropologists in development projects has therefore tended to consist of providing a local context for the projects; explaining to the other professions involved (engineers, economists and others) what is unique about the locality in question.

A project in Ecuador, supported by the World Bank and led by the Ecuadorian Ministry of Agriculture, attempted to modernise and 'rationalise' the production of guinea-pigs in the rural highlands (Archetti 1992, Eng. trans. 1997). Guinea-pigs had been bred for centuries, and it was held that an improvement of the techniques for production might improve the standard of living of the producers. The programme nevertheless failed at an early stage, and an anthropologist, Eduardo Archetti, was hired to explore what had gone wrong.

Traditionally, guinea-pigs were kept inside the local people's huts, more specifically in the kitchen. The feeding of the animals was unsystematic, there was widespread inbreeding and it was difficult to avoid the spread of disease. The development agents suggested that cages should be built, so that the guinea-pigs could be separated by gender, fed regularly and mated in such ways that degeneration could be avoided. In the beginning, the breeders were to receive the technical equipment free of charge. Nonetheless, very few villagers accepted the offer. The Ecuadorian Ministry of Agriculture was disappointed. Archetti quickly discovered that guinea-pigs were not just defined as any kind of food: they were a *special* kind of food, simultaneously pets and edible animals. They had an important symbolic place in the lives of the villagers.

Guinea-pigs were not eaten daily, but only at special occasions such as rites of passage, religious feasts and in connection with healing. The guinea-pig had special qualities. It was also seen as an oracle

which could divine the weather and interpret social events. For this reason, it was important to have one's guinea-pigs nearby. Animals which were mildly disfigured, for example because they had an extra toe (possibly as a result of inbreeding), were considered unusually wise creatures. In addition, it is a fact that the new method of production entailed a considerable extra burden for the already overworked Quechua women. To the women, it was thus not rational to change their techniques of production, since the proposed changes ran contrary to established local values.

Are Europeans and North Americans more rational than the Quechua women? Hardly. As Sahlins (*Culture and Practical Reason*, 1976) has pointed out in a critique of utilitarianism, North Americans consider themselves rational, but they very rarely eat cats, dogs and horses, which would be a sensible thing to do from a nutritional perspective. The point is not, therefore, whether this or that person is 'rational' or not, but rather that there are different, culturally determined ways of defining rationality or common sense.

Lectura III: Estudio de Caso II: Organización industrial del taxi en Buenos Aires (extraído de mis notas de trabajo de campo, entrevistas, reportes, archivos, encuestas y legislación)

Notas personales sobre la organización industrial:

Existen en Buenos Aires siete cámaras de propietarios de taxis. Entre todas afilian a aproximadamente un 20% de las licencias totales de la ciudad, mayormente aquellas con chofer a cargo. Ofrecen en general los mismos servicios: asesoramiento legal y contable (despidos, formularios AFIP, recibos de sueldo, declaraciones juradas, litigios, marco legal de la actividad) publicaciones mensuales o bimensuales, descuentos en relojerías, ferreterías, lavaderos, aseguradoras y mecánicos asociados. Todas proveen o facilitan el acceso a 1) los cursos de profesionalización obligatorios según la ley 3622 de la CABA; 2) las bases de datos de choferes disponibles; 3) las tarjetas de conducir para familiares directos del dueño de la licencia. Dos de ellas al menos son excrecencias históricas de otras dos y tres de ellas tienen empresas de radio taxi asociadas.

El 80% de los propietarios no afiliados socializan dispersa y espontáneamente en las GNC; fondas y paradas formales; o habituales grupos pequeños (<10), con objetivos de solidaridad. Cuando esto último existe, suelen crear un fondo con aportes mensuales tendiente a financiar o solventar la reparación de algún accidente, renovación de unidades, apuestas o eventos de socialización. Duran pocos meses o algunos años y se disuelven, en general por conflictos distributivos (alguno deja de contribuir, alguno sale del grupo justo después de recibir alguna contribución) o idiosincráticos (...).

La afiliación al sindicato de peones es obligatoria. Según todos los entrevistados virtualmente todo el padrón de choferes está en blanco desde hace unos 20 años. Las cargas sociales y patronales se capturan mensualmente y para todo y cualquier control aleatorio o trámite administrativo (renovación de licencia, transferencia de licencia, verificación técnica vehicular, alta/baja de radio taxi) el propietario debe mostrar evidencia de esto.

Entrevista con taxista I:

"(...) el otro día me desperté a las cuatro de la mañana y no me podía dormir, así que agarré el auto y salí a dar unas vueltas. Le di hasta el mediodía, fui a almorzar con mi señora y dormí una siesta. A eso de las cuatro volví a salir, pasé a buscar a mis nietas (muchas veces las llevo al colegio), merendé con ellas y se las llevé a mi hija, y después seguí hasta la noche tarde. Le

debo haber dado unas 11 horas, ponele. (...) En general cuando llueve la calle es un quilombo y cualquier boludo sale con el auto... es insoportable. Si puedo quedarme en general me quedo, salvo que sea de noche. Ahí capaz que agarrás algo. El otro día salí porque quería irme unos días a lo de mi hermano en la costa, y saqué unos mangos. Me quedé allá más de lo que pensaba, la verdad la pasamos muy bien, vino mi cuñado, etc. En estos días me voy a quedar acá, últimamente se está trabajando bien. Yo por lo general prefiero trabajar toda la mañana, digamos de siete a una, pasar tiempo con mi mujer y con mis nietas y salir de noche y los sábados. Los miércoles no se tocan, nos juntamos con los muchachos en el bar y aprovecho para hacer algún trámite o algo así.

(...) cuando hay paro ni siquiera salgo. La gente está como loca y te enloquece a vos y lo que ganás llevando lo perdés en salud. O si veo que el día viene malo, o que no hay laburo, a veces me voy antes, corto un rato, etc. Estoy con otros taxistas, tenemos un grupo de whatsapp y a veces hay alguno en el bar, y paramos”.

Conversación con taxista II:

“ [9 de la noche] Vamos por Ayacucho, si te parece? Si es mano le doy y si no también, hoy no me importa. Tengo a mi hijita internada en el Pirovano y necesito hacer 2700 pesos antes de las ocho de la mañana”.

Extracto de la Ley 3622 del Gobierno de CABA, incorporada al Código de Tránsito y Transporte de la Ciudad:

(...)

Art. 3º.- Incorpóranse a las definiciones generales contenidas en el Código de Tránsito y Transporte de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires las siguientes:

“Transporte público de automóviles de alquiler con taxímetro, transporte público de taxi o simplemente taxi: Transporte público no colectivo de personas de hasta cuatro (4) pasajeros (excluido el chofer), con o sin equipaje, cuyo costo por viaje, resulte de la aplicación de la tarifa vigente, en función de la distancia recorrida y el tiempo empleado.”

“Unidad afectada al transporte público de automóviles de alquiler con taxímetro: Vehículo habilitado por el Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, para la prestación del servicio.”

“Licencia de Taxi: Permiso otorgado por el Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, que habilita a la prestación del transporte público de automóviles de alquiler con taxímetro.”

“Titular de Licencia de Taxi: Persona física o jurídica a la que se le confiere el carácter de permisionario prestador del transporte público de automóviles de alquiler con taxímetro.”

“Conductor de Taxi: Persona habilitada para conducir unidades afectadas al transporte público de automóviles de alquiler con taxímetro. Estos pueden ser: a) Titular de Licencia de Taxi. b) Conductor no Titular; autorizado por el Titular de la Licencia de Taxi, que posee relación laboral con el mismo. c) El cónyuge, los ascendientes y descendientes en línea directa en 1º grado y los hermanos del Titular de Licencia de Taxi, como trabajadores autónomos. d) Los integrantes de la sociedad titular del servicio, siempre que reúnan los requisitos exigidos por el artículo 2º, inciso d) de la Ley Nacional Nº 24.241 y la presente norma.”

Entrevista con médicos que realizan los controles anuales:

“En general se ponen muy nerviosos en estos chequeos, sobre todo al principio y aún ahora los más nuevos. Saben que tienen que venir una vez por año con los comprobantes médicos y tienen terror de perder el laburo. Ese que vino recién le pifió porque estaba nervioso – le hice hacer la segunda vuelta y después el mismo examen y vio perfecto. Te das cuenta enseñada. Algunos sé que mienten, esta mañana vino uno y en la declaración jurada puso que no tiene nada, pero se atiende en el sanatorio del sindicato por diabetes (...).

Lo importante para nosotros es saber en qué estado de salud están los choferes y asegurarnos que se atiendan, por su seguridad, la de los pasajeros y la de la gente en general. En el curso se discuten la correlación del cansancio con los accidentes, las alteraciones hormonales y temperamentales asociadas al estrés, a la mala alimentación y a la falta de sueño (...). Incluso en el curso tenés los conductores más viejos que son bastante díscolos, y algunos te dicen, soy taxista hace 20 años, me vas a venir a explicar a mí lo que es un accidente? Pero todos se acuerdan ahora del caso Blotta, ese que iba por Santa Fe hace unos años y se descompensó y mató a una piba que iba caminando sobre la vereda”

Entrevista con taxista I, otra ocasión:

“Y vos pensá, es gente que anda siempre dando vueltas con gaita. Si el tipo no es serio, no tiene la cabeza bien puesta, se la quema en el Loto, con alguna minita un par de horas o se queda boludeando en el café, si quién puede controlarlo? Nunca dejan de ser choferes. Los buenos choferes, que te cuidan el auto, etc., en general son tipos con familia, hijos, que no puede permitirse pelotudear. Pero uno de esos deja un auto y al día siguiente lo llaman cinco para ofrecérselo. Lo que queda es la resaca. Algunas mandatarias¹ tienen una especie de control remoto que el tipo ve en todo momento dónde está el auto, y a la primera cagada puede remotamente apagarle el motor. Un propietario común puede sacar del taxímetro el registro de todo lo que hizo el chofer y ver cuánta plata salió, etc., cada día, es un botón del reloj. Pero vos no sabés qué hace el chofer con tu auto. Y si viene un día y te dice “hoy sólo hice 500 pesos” o “me robaron la recaudación al mediodía”, vos no podés saber. Ojo que no es pavada para el chofer. Para los choferes cada día empieza con setecientos u ochocientos pesos en rojo, después de ahí y del lavado del auto el tipo empieza a sacar para él. Si no tiene la cabeza bien puesta nunca deja de ser chofer”

Archivo, Diario La Prensa, Noviembre 2001:

El Gobierno porteño retirará licencias por alquilar taxis

El proyecto busca combatir la "mafia" en el sector. Mientras dure el proceso sancionatorio, se retendrá el reloj del taxista que arrende a terceros. El sindicato de peones y la Asociación de Propietarios lo apoyan.

El titular del Poder Ejecutivo porteño, Aníbal Ibarra, envió ayer un proyecto de ley para agravar las penas y quitar la licencia a dueños de taxis que alquilen los vehículos a terceros, lo que fue apoyado tanto por el sindicato de Peones como por asociaciones de propietarios. La medida apunta a evitar que los coches del servicio público sean usados por delincuentes para cometer asaltos, actividad conocida como "la mafia de los taxis", como ocurrió el viernes pasado cuando por resistirse fue apuñalado el

¹ Una mandataria es una empresa que administra taxis (encontrar chofer, reparaciones, seguro, etc.) para alguien que tiene una licencia y no le interesa más que tener un flujo de dinero a fin de mes.

empresario Miguel Lecuna, marido de la actriz Georgina Barbarossa², quien falleció poco después en el hospital Rivadavia.

Facundo Suárez Lastra, secretario de Seguridad y Justicia de la Ciudad, dijo que "el gobierno decidió agravar las penas vigentes en los casos en que se compruebe que el titular de una licencia alquila su taxi o lo da a trabajar en forma irregular, y penalizará la falta con la pérdida del permiso". "Hasta ahora, el alquiler de automóviles con taxímetro estaba prohibido, pero la infracción se castigaba con multas, suspensión y, sólo en algunos casos, pérdida de la licencia. El proyecto que enviamos precisa la irregularidad y sanciona siempre con la cancelación del permiso", explicó el funcionario. De manera adicional, mientras dure el proceso sancionatorio, Suárez Lastra anticipó que "se dispondrá la suspensión de la licencia y la retención del reloj hasta que el juez competente tome una resolución definitiva". "Esto tiene por objetivo impedir que, entre la detección de la irregularidad y su sanción, el taxi pueda ser utilizado", subrayó el funcionario porteño.

Según la reglamentación vigente, la contratación de choferes para la explotación del servicio de taxis debe efectuarse "de conformidad con la legislación laboral y previa alta en el Registro Unico de Servicio de Alquiler de Automóviles con Taxímetro (Rutax)". Por el artículo 16 del decreto 132 de 1996, que ahora se reformará, al detectarse un caso de alquiler se llevaba el vehículo a un corralón, el dueño se presentaba, pagaba la multa y lo retiraba, aún cuando hubiese usado para cometer un delito. El secretario de Seguridad y Justicia estimó que el proyecto tendrá una rápida aprobación en la Legislatura porque hay un amplio acuerdo sobre el tema.

Con respecto a la propuesta del Jefe de la Policía Federal, comisario general Rubén Santos, de limitar la circulación de taxis vacíos y establecer paradas fijas, Suárez Lastra mencionó que "el gobierno está abierto a escuchar todas las propuestas".

Por su parte, el secretario de prensa del Sindicato de Peones de Taxis, Omar Viviani, comentó que el proyecto de baja de licencia lo presentaron en abril para el caso de un vehículo "involucrado en un delito" ya que "tiene que haber una responsabilidad laboral y penal del dueño y el chofer del coche". "No puede ser -recalcó- que estemos todos cuestionados por una persona que no registra al chofer y entonces no importa de donde proviene la plata. Lo que importa es que entreguen el dinero provenga de donde provenga". Los dueños de esos coches, apuntó Viviani, "que a veces se usan para delinquir", cuando los detecta la policía dicen en su descargo que "los peones estaban a prueba, pagan la multa y retiran el auto". En cuanto a la norma que reformará la Legislatura, Viviani indicó que servirá para "combatir el trabajo en negro y el delito por la no registración de los choferes". Humberto Moretti, presidente de la Sociedad de Propietarios de Automóviles con Taxímetro (SPAT) sostuvo que "hace tiempo que pedimos al gobierno que tome intervención y no lo ha hecho, por lo que pasan de un polo a otro y ahora, cuando se perdió una vida, sacan este régimen que ya existía y no se le daba cumplimiento". (...)

Archivo de Clarín, Martes 4 de Febrero 1997:

CREEN QUE ASI ELIMINARAN A LOS "TRUCHOS"

En la Capital rige un nuevo sistema para identificar a los taxistas

Cada chofer tendrá una tarjeta magnética con sus datos · La Policía los va a controlar y si un taxista no tiene esa identificación, puede ir preso

² A Lecuna lo mataron el viernes 2 de noviembre; este artículo es entonces del 5-9 Noviembre 2001.

Desde ayer, los taxistas de la Capital Federal tienen una nueva tarjeta de identificación, a la que el gobierno de la ciudad considera una herramienta fundamental para acabar con los taxis "truchos". Las autoridades considerarán ilegal a todo taxista que no tenga la nueva tarjeta y por lo tanto podrían ir **presos** por delitos que pueden ir desde el robo de auto hasta la evasión fiscal y previsional.

"Se calcula que para los **38.654** taxis habilitados de la Capital Federal hay el doble de conductores, pero todavía falta que un 20 por ciento de ellos haga el trámite", dijo a **Clarín** el subsecretario de Transporte y Tránsito de la Comuna, Carlos Hidalgo.

"Sin embargo, todos deberían tener su tarjeta magnética, porque los diferencia de los taxistas truchos y les asegura el cobro de sus beneficios sociales -agregó Hidalgo-. Las ventajas más grandes de este sistema son que **se terminan definitivamente el trabajo en negro y el alquiler o el subalquiler de los autos, con lo cual será más difícil que haya delincuentes en lugar de taxistas.**"

La Sociedad Argentina de Control Técnico del Automotor (SACTA), que emitió esas tarjetas en nombre del gobierno de la ciudad hasta el miércoles pasado, empezó a controlar ayer a los taxistas en distintos puntos de la ciudad. Por ahora solamente multó a los taxistas que no tenían sus tarjetas, pero **a partir de marzo los inspectores estarán acompañados por policías que tienen órdenes de detener al chofer por presunto robo del auto.**

(...)

Según el decreto municipal 132/96, firmado por el ex intendente Jorge Domínguez el 23 de enero del año pasado, los titulares de taxis deben anotarse en el Registro Único del Taxi y obtener así una tarjeta dorada que contenga sus datos y los del auto. Allí se debe aclarar si es el conductor y si el taxi no admite chofer. Además, los únicos que pueden conducir el taxi son sus familiares directos (padres, hijos o cónyuge), que usarán una tarjeta blanca, y choferes en relación de dependencia (del titular o un mandatario-administrador), que llevarán una tarjeta verde.

Para eso, los taxistas tuvieron que realizar un trámite que les costó entre 27 y 48 pesos según los casos y que realizaron en la sede de SACTA y de las cámaras empresariales de los taxistas. Las tarjetas duran un año pero sirven solamente para un auto que pertenezca al mismo empleador -pero el titular o un mandatario pueden controlar varios autos- y no para otro taxi. Si un chofer cambia de empleador, debe entregar su vieja tarjeta y tramitar otra nueva. También debe entregarla si es despedido o renuncia a su trabajo.

"La ventaja de este sistema es que se eliminan los taxis truchos. Antes, los peones se inscribían en **una libreta, que era fácilmente falsificable**. Incluso los ladrones se anotaban en la libreta y pasaban por choferes", comentó a **Clarín** el presidente de la Cámara Empresaria, Pedro Daneluz. "Ahora, los que roben los autos no van a poder usarlos, porque no tendrán la tarjeta magnética. Y si la roban también, el nombre del ladrón no coincidirá nunca con el del conductor del taxi", explicó Daneluz.

Daneluz dijo que, aunque los titulares de los taxis deben pagar más ahora, esto los beneficiará en varios sentidos. "Además de que todos los empleados tendrán asegurados jubilación, vacaciones, seguro de accidentes de trabajo y otros beneficios sociales, eliminaremos la mala fama que tenemos y **los pasajeros volverán a creer en todos los taxistas**", dijo.