

SOBRE EL ASFALTO

ENTRE ESTRATEGIAS DE PODER Y USOS COTIDIANOS

Estudio etnográfico de la carretera Route Nationale 6 entre Ziguinchor y Kolda (Senegal)

Romina Martínez Algueró
Tutor: Alberto López Bargados
Máster Oficial en Antropología i Etnografía
Departament d'Antropologia Social
Curs: 2016-2017
1ª Convocatòria

TRAMOS

1. COMPAÑEROS DE VIAJE	3
2. PUNTO DE PARTIDA	4
3. ¿HACIA DÓNDE VOY?	6
4. TRAYECTORIA METODOLÓGICA	10
5. SITUÉMONOS EN EL MAPA: UN CONTEXTO DE PAZ	15
Marco histórico-legal	15
Marco religioso	17
Marco identitario	18
6. KM 0. ZUIGUINCHOR	19
El color del movimiento	19
La estructura del movimiento	20
Las líneas de deseo del movimiento	23
La chapa del movimiento	38
Un descampado, un espacio público, un transporte público	31
Las ruedas del poder	34
7. KM 4. PANEL DEL PUEBLO AMERICANO: APOLOGÍA DE UN SALVADOR	38
De la señalización a lo simbólico	38
Violencia simbólica	39
De lo simbólico a lo práctico	43
La práctica del silencio	47

8. KM 11. NIAGUISS: EL PUEBLO DE LA DISCORDIA	51
Los sendero que se bifurcan	51
El mapa político: el autoconocimiento	53
El mapa geográfico: la búsqueda de libertad	55
El mapa temático: la lucha	59
El mapa mental: el turismo laboral	67
9. KM 182. KOLDA: ¿DÓNDE ESTÁN LOS RESPONSABLES?	71
Lo incomprensible de los datos estadísticos	71
La ausencia como responsable	74
La dimensión racional	84
Los problemas de la fuga de responsabilidad: una cuestión moderna	88
10. FIN DEL VIAJE	92
11. BIBLIOGRAFÍA	96
12. CUADERNO DE VIAJE	100

COMPAÑEROS DE VIAJE

Mis amigos y familia por hacer y deshacer mis maletas.

Dani por enseñarme que la distancia es sólo un número.

Manuel Delgado por arrancar el motor.

Alberto López por ser mi copiloto.

Mis profesores del Máster por activar su GPS.

Mis compañeros del Máster por escucharme en manos libres.

Marta y Ariadna por mostrarme el camino.

Youssouph por ser mi kit de supervivencia.

General Keta por abrirme la puerta del coche.

Diouf por ser mi guía turístico.

Michel por acompañarme en los tramos difíciles.

Satou y Manolo por dejarme gasolina.

Natalia, Lulu y Ana por ser mis áreas de descanso.

PUNTO DE PARTIDA

La etnografía por definición connota movimiento por el mero hecho de que se nutre del trabajo de campo, y un trabajo de campo nunca significa permanecer estático. Una etnografía no es un estudio lineal, sino que el objeto de estudio está siempre vivo y en constante *diálogo* con el etnógrafo. Es por este motivo que lo primero que se aprende en antropología es que la hipótesis inicial estará en constante reformulación durante todo el trabajo.

Pero a pesar de este punto de partida, son pocos los estudios etnográficos que se concentran en el trayecto y no en la meta, como si éstos dos no pudiesen ser lo mismo. Parece ser que las carreteras no han sido merecedoras del protagonismo de un estudio antropológico. Si observamos nuestra sociedad contemporánea, nos damos cuenta de la importancia cotidiana del uso de estas infraestructuras viarias, cosa que nos podría hacer pensar en la existencia de una *etnografía de carretera*, pero nada más lejos de la realidad. Pocos son los trabajos que reflejan su importancia social, política o cotidiana.

Casi nunca nos paramos a pensar sobre la construcción de una carretera, seguramente porque su cotidianidad y su rutina no nos despiertan interés. Si se observa una carretera, uno se da cuenta de que la mayoría de nosotros la usamos como lugar de paso, un lugar intermedio entre dos puntos. La mayoría somos usuarios de carretera, no residentes y por lo tanto, no es considerada *sitio*. Tal y como diría Marc Augé (1996), las carreteras son *no-lugares*, es decir lugares de tránsito que no tienen suficiente importancia para ser considerados *lugares*.

Pero lejos de esta definición, mi visión se acerca más a la de John Brinckerhoff Jackson (2001:11): “Cada vez más las carreteras constituyen el escenario de trabajo, de ocio, de relaciones sociales y de agitación. En realidad, para muchos se han convertido en último recurso de privacidad, de soledad y de contacto con la naturaleza. Las carreteras ya no conducen simplemente a lugares, son lugares”.

Así pues, mi trabajo se plantea más bien desde una *antropología del diseño*, donde el objeto no solamente tiene importancia por su utilidad, sino que es en la relación con el sujeto y en su uso cotidiano, donde éste cobra realmente valor. “La antropología del diseño tiene como finalidad explorar lo que vincula al humano –el tema central de la antropología– con el objeto –la tarea medular del diseño–; aquello que guía la creación de las cosas, sus usos y el lugar que guardan en la memoria de la comunidad” (Martín, 2002:67). La relación y los vínculos que se establecen entre objeto-sujeto, son el marco donde se confeccionan las relaciones sociales.

En el libro de Fernando Martín Juez, *Contribuciones para una antropología del diseño* (2002), analiza la relación entre objeto-sujeto gracias a la observación de las cometas que vuelan en su pueblo de Tepoztlán. A través de esta imagen, nos muestra las emociones de los niños que las usan, sus anhelos,

sus deseos y sus decepciones. El objeto entonces, no es un ente aislado, sino que se convierte en una prótesis del yo. El objeto al ser usado, evoca emociones, voluntades y creencias. Por lo tanto, la carretera, no es sólo un camino de asfalto, sino que se convierte en una extensión de la sociedad, una realidad que surge como consecuencia de una necesidad social, dando paso a un imaginario colectivo, lleno de interpretaciones y prejuicios sociales. Una carretera pues es un espacio de interrelación entre diferentes agentes, pero también es un elemento de identificación comunitaria. Una carretera tiene que ver con estrategias de poder, pero también alude a lo simbólico, a lo ideológico y es un punto de encuentro y divergencia de ideas. Una carretera supone un uso social colectivo y multifuncional.

Bruno Latour (1987) denunciaba que las ciencias sociales estaban errando al no estudiar los objetos como parte de la experiencia social. Y de él tomo prestada la expresión de *caja negra* cuando se refiere a la ciencia como un todo-opaco donde sólo es necesario conocer el principio y el fin, pero no el intermedio, no importa su historia ni lo complejo de su proceso, sólo el resultado. Así es como es vista la ciencia por el resto de los mortales y así es como vemos las carreteras. Nadie presta atención a la construcción de una carretera, es como si se tratase de una infraestructura preexistente. Pero una carretera se construye a través de un proceso social. Esta es la clave aquí, intentar ver las *vicisitudes* del proceso, antes de que el resultado se convierta en una *caja negra*.

La carretera pues es aquí mi objeto de estudio, no sólo por su utilidad, sino también por su valor social añadido. Por este motivo, mi trabajo se centra en intentar analizar los agentes que intervienen, los problemas sociopolíticos a gran escala, y los rutinarios, casi microscópicos, en torno a la construcción de estas grandes infraestructuras viarias.

¿HACIA DÓNDE VOY?

Mi objetivo en este trabajo, más que explicar una hipótesis, es intentar comprender un fenómeno. Cómo, a partir de la observación de la construcción de una carretera, se puede entender una sociedad. Me gustaría hacer una pequeña aclaración antes de continuar, uso en mi trabajo el concepto *carretera*, como concepto genérico para referirme a todo el conjunto de infraestructuras viarias, tal como encontramos en la *Ley 25/1988, de 29 de julio, de Carreteras, Capítulo Primero. Artículo 2*: “Se consideran carreteras las vías de dominio y uso público proyectadas y construidas fundamentalmente para la circulación de vehículos automóviles”.¹ Aunque mi análisis se centra en la Route Nationale 6 de Ziguinchor a Kolda, y pese a su denominación como *route*², en verdad por sus características de la limitación de la velocidad (100 km/h como velocidad de referencia y 60km/h en zonas urbanas)³, se tendría que clasificar como *carretera de vía rápida*⁴.

La Route Nationale 6 (RN6) cruza la zona de la Casamance de Senegal, que se encuentra entre Gambia y Guinea Bissau. Está formada por la Baja Casamance (que incluye la región de Ziguinchor) y la Alta Casamance (que incluye la región de Kolda y Sédhiou). La Casamance no es un territorio delimitado políticamente, ni a nivel de jurisdicción, sino que más bien se trata de una región histórica y natural de Senegal, caracterizada porque se encuentra parcialmente aislada del resto del país por la superficie de Gambia.



¹ *Ley 25/1988, de 29 de julio, de Carreteras*. Disponible en <https://www.boe.es/boe/dias/1988/07/30/pdfs/A23514-23524.pdf>. Fecha de acceso: 12 febrero 2016.

² En francés, *carretera*.

³ *Plan d'Action de Réinstallation (PAR). Rapport Final*. Agosto 2013. Página 7. Disponible en <http://www.mcasenegal.org/mca/sites/default/files/01-par-final-lot-1-rn6-indice-approuve-aout-2013.pdf>. Fecha de acceso: 1 febrero 2016.

⁴ *Ley 25/1988, de 29 de julio, de Carreteras*. Disponible en <https://www.boe.es/boe/dias/1988/07/30/pdfs/A23514-23524.pdf>. Fecha de acceso: 12 febrero 2016.

⁵ Disponible en <http://www.senegal-online.com/geographie-du-senegal/les-regions-du-senegal/>. Fecha de acceso: 15 mayo 2016.

En el mapa anterior se puede observar Senegal dividido en regiones. La Casamance, como ya hemos dicho, incluye la región de Ziguinchor, Sédhiou y Kolda.

La Route Nationale 6 (RN6) conocida como la *route du sud*⁶ une toda la Casamance desde Ziguinchor hasta Vélingara, pasando por Tanaff y Kolda. En el siguiente mapa vemos en rojo la carretera que atraviesa las tres regiones de Senegal, entre Gambia y Guinea Bisau.



7

El gobierno de Estados Unidos, a través de la Millenium Challenge Corporation (MCC) y el Gobierno de Senegal firmaron en septiembre de 2009 un convenio (denominado *Compact*) para financiar el proyecto Millenium Challenge Account-Senegal (MCA-Senegal) que lucha contra la pobreza mediante el apoyo al crecimiento económico de la República de Senegal. La MCC se comprometió a invertir una cantidad de quinientos cuarenta millones de dólares estadounidenses (540,000,000\$) para realizar diferentes proyectos con una duración de cinco años a partir del 2010.

El convenio consiste en integrar diferentes programas de desarrollo en los centros regionales de las zonas norte y sur del país. En el norte, el presupuesto se designa a la rehabilitación de aproximadamente 120 kilómetros de la RN2 y a la construcción de instalaciones hidráulicas en el delta-Dagana y en el Valle de Podor con el objetivo de mejorar la productividad agrícola mediante el riego. Para la zona sur, la financiación se destina a la rehabilitación de 256 kilómetros de la Route Nationale 6 que une Ziguinchor y Vélingara, y a la reconstrucción del puente de Kolda, con el objetivo de reducir los costes de transporte y mejorar los mercados nacionales e internacionales de la zona.

⁶ En francés, *carretera del sur*.

⁷ Disponible en <http://www.salysenegal.net/activites/excursions/excursionscasamance.htm>. Fecha de acceso: 15 mayo 2016.

Los trabajos de la RN6 están divididos en tres lotes a lo largo de la carretera y un lote para el puente, para la construcción del puente, el puente de Kolda. El primer lote va de Ziguinchor a Tanaff, son 116 kilómetros, el segundo lote de Tanaff a Kolda son 72 kilómetros y el tercer lote de Kolda a Dabo. Pero hay también un lote 3 transcondicional que va de Dabo a Vélingara. (Ageroute MZ, entrevista personal, 9 de febrero de 2016).

La vía de 256 km discurre prácticamente en paralelo al río Casamance, y está constituida en la mayoría de los tramos por una plataforma de dos carriles de 3,60 metros de ancho y dos arcenes de 1,50 metros de ancho.

Una vez se aprueba la financiación para la rehabilitación de la RN6 y se divide el trabajo en 4 lotes, este proyecto pasa a un concurso internacional para que cada empresa pueda presentar su plan de acción a MCA-Senegal y este valore la empresa mejor cualificada. En este caso, una empresa senegalesa ganó el Lote 3 y el resto de lotes fueron a parar a manos de la empresa española Isolux Corsán.

Una vez el pueblo americano ha financiado el proyecto, este ha salido a concurso y es la empresa española Isolux Corsán quien ha ganado 3 lotes de 4, el lote 1, el 2 y el puente. El lote 3 lo ganó una empresa senegalesa. (Ageroute MZ, entrevista personal, 9 de febrero de 2016).

Pero además de la rehabilitación de la carretera, en estos sitios de acción, la MCC contempla dentro de su presupuesto, un proyecto social, el *Plan d'Action de Réinstallation* (PAR) para paliar los posibles efectos negativos en los grupos vulnerables (mujeres, niños, jóvenes, personas con discapacidad, agricultores, etc.) como consecuencia de la rehabilitación de la infraestructura viaria.

En el financiamiento de MCC se había previsto diferentes medidas. Hay la medida para la rehabilitación de la carretera, que concierne los trabajos técnicos a realizar. Una medida medioambiental, que es la plantación de árboles de alimentación, el reembolso a través de un sistema diseñado por la población, hay también la reordenación de rebaños pastorales... Globalmente dentro de las medidas medioambientales, esto es lo más importante previsto. Y hay también, las medidas de sensibilización social, la sensibilización sobre temas que concierne por ejemplo, la seguridad vial, la rehabilitación de infraestructuras, las actitudes ante el VIH Sida y otras de la salud. Hay también el tema que concierne a la higiene, salud y seguridad, o sea, la seguridad de la salud. (Ageroute MZ, entrevista personal, 9 de febrero de 2016).

Estos proyectos son entregados a diferentes asociaciones para que se lleven a cabo y en principio, destinaron a un equipo de personas del MCA-Senegal para que hiciesen el proceso de supervisión de los proyectos. Más adelante, explico que por problemas derivados de la dilatación en el tiempo, este papel

de control, lo asumió un equipo de Ageroute Senegal, contratado por la MCC con el objetivo de mediar entre la empresa española, las voluntades de los senegaleses y las instrucciones de la MCC.

Para gestionar el posible impacto negativo a las personas afectadas por las obras, el PAR ofrece medidas específicas para garantizar la reconstrucción, en caso de que sea necesario, de los bienes materiales o medios de vida de las poblaciones perjudicadas.

Estas medidas se crearon en torno a tres programas con tres objetivos principales:

- Un programa de renovación de medios de producción agrícola para el desarrollo.
- Un programa para el impacto medioambiental y social.
- Un plan de integración social y de género.⁸

Y éste es precisamente mi objeto de estudio, observar la rehabilitación de la RN6 en el tramo de Ziguinchor a Kolda y llegar a comprender cómo esta construcción no sólo causa impactos sociales, sino que es consecuencia de conflictos ya existentes.

⁸ *Plan d'Action de Réinstallation (PAR). Rapport Final.* Agosto 2013. Disponible en <http://www.mcasenegal.org/mca/sites/default/files/01-par-final-lot-1-rn6-indice-approuve-aout-2013.pdf>. Fecha de acceso: 1 febrero 2016.

TRAYECTORIA METODOLÓGICA

Este viaje empezó día en que Manuel Delgado entró en el seminario para impartir su clase de Antropología de los Espacios Urbanos, pero ese día que a priori se presentaba como cualquier otro, iba a ser de todo menos rutinario. Se sentó y nos ofreció la oportunidad, a un alumno del Máster, de poder realizar trabajo de campo en África en el marco del I+D AFFRIC. *Planificación urbana, movilidad y siniestralidad vial en África subsahariana*. Recuerdo como a medida que iban saliendo las palabras de su boca, iba despertando mi interés y mi miedo al mismo tiempo. Interés por el éxito, miedo por el fracaso. Nunca antes había viajado a África y mucho menos había realizado trabajo de campo en un lugar completamente desconocido. Y allí empecé a entender qué significaba ser antropóloga, no es sólo conocer al otro, significa conocer al otro a través de ti y sobre todo, a ti a través del otro.

Después de aceptar el reto de emprender el viaje, me reuní varias veces con Alberto López, para comprender mejor mi objeto de estudio. Sin embargo, mis encuentros con Alberto no hicieron más que aumentar mi contradicción interna entre ganas y miedo. Mi línea de investigación a partir de ese momento sería la antropología de las infraestructuras en Senegal. Ya he dicho que no sabía mucho de Senegal, pero creo que siendo sincera, aún sabía menos de antropología de las infraestructuras.

Así que empecé por el principio, haciendo una exploración bibliográfica de antropología urbana por un lado, y antropología del desarrollo para entender mejor la situación del país, por el otro. Partiendo de esta pequeña exploración interna elegí el tema: cómo la observación de la rehabilitación de una infraestructura viaria, en este caso la Route Nationale 6 de Senegal me podía dar las claves para entender una sociedad.

Así pues, creé un marco teórico interrelacionando conceptos para construir una base que sustentase la investigación a nivel macro. Quería tener una perspectiva global sobre el fenómeno estudiado, para después, una vez en el terreno poder precisar el objeto de estudio. Esta primera búsqueda de conocimiento teórico fue apoyada por una exploración hemerográfica. Tengo que apuntar aquí que fue esta búsqueda la que me ayudó a comprender la complejidad de mi objeto de estudio. Lo que a simple vista se presentaba como una rutinaria rehabilitación de una carretera, tenía causas y consecuencias que se escapaban de mi idea primaria. Los medios de comunicación, aunque siempre leídos desde una perspectiva crítica, me ayudaron a entender el entramado político que se escondía detrás del asfalto (el origen del dinero, el desarrollo del proyecto, etc.) y las consecuencias que sufrían las poblaciones vecinas por un *futuro mejor*. Así pues, la prensa fue la clave para ver mi objeto de estudio desde una perspectiva micro. No estaba analizando cualquier infraestructura, sino que se trataba de la rehabilitación de una carretera en la zona de la Casamance, Senegal, financiada por EEUU y ejecutada por una empresa española, Isolux Corsán.

A partir de esta primera aproximación, el siguiente paso era instalarme en la Casamance, una región de la cual sabía poco más de lo que había podido leer en las crónicas de Jordi Tomás. Elegí establecerme en Ziguinchor, ya que el tramo de carretera que estaba en construcción era el de Ziguinchor a la Tanaff y me había informado, a través de Marta, una compañera del I+D, de que los obreros españoles estaban instalados en esta ciudad. Así pues, pensé que sería más fácil contactar con ellos si nos encontrábamos por casualidad en sitios comunes. A través de Marta también, encontré a Youssouph, propietario de una casa donde se alquilaban habitaciones. Y él fue mi refugio y mi guía, fue el punto de partida en Ziguinchor. Youssouph representaba el centro de una diana, y sus circunferencias concéntricas, su red social. A modo *efecto bola de nieve*, un contacto suyo me llevaba a otro y casi sin darme cuenta, fui construyendo un mapa de interrelaciones, donde cada persona era un agente significativo en mi investigación.

Tenía sólo dos meses de tiempo para componer mi trabajo de campo, así pues una vez instalada mi primer objetivo fue realizar una observación amplia en el terreno para poder conocer una sociedad, sus normas de comportamiento, su comunicación no verbal, su funcionamiento. Pero, evidentemente, este paso no significaba dejar de lado la investigación teórica, más bien al contrario. Mi metodología se basaba en la deducción y por lo tanto, la teoría y la práctica se retroalimentaban continuamente para poder enriquecer el trabajo de campo.

La observación es un elemento imprescindible en cualquier investigación social, pero en mi trabajo de campo, a causa de mi poco conocimiento sobre el terreno, realicé dos tipos de observación para poder tener una visión panorámica. Una primera observación participante y una segunda observación situacional. En la observación participante no es que fuese un miembro más del grupo, pero interaccionaba con él como un medio para conseguir mi objetivo: la recopilación de datos. Esta primera observación se realizó en la Gare Routière de Ziguinchor el 28 de enero de 2016. Escogí la Gare Routière porque es el centro neurálgico del transporte en la Casamance, de allí salen todos los transportes en común para ir a Kolda, y por tanto, que pasan por la RN6, mi objeto de estudio.

En esta primera observación contacté, a través de Youssouph, con un *coxer*, los *coxers* se encargan de buscarte el transporte según tu destino. Esta persona fue clave para entender el funcionamiento de la Gare Routière de Ziguinchor y contactar con los principales agentes que entran en juego en este espacio. A partir de este primer día, fueron incontables las horas que me pasé en ese recinto, charlando tanto con las personas que estaban en la estación de paso, como con las que era casi su lugar de residencia.

Escogí la observación participante porque necesitaba implicarme en la acción, interactuar con las personas a fin de poder no sólo estudiar, sino comprender su visión de la cuestión que me atañe. Estudiar el comportamiento humano, la complejidad de los hechos sociales, su carácter global y su naturaleza subjetiva, me llevaron a entender por fin por qué en antropología se cuestiona hasta la saciedad la dificultad de tener que ser objetivo cuando en verdad la subjetividad es innata en las

personas; cuando en verdad, la *verdad* es subjetiva. Y es que este conflicto es tan antiguo en antropología que no sé hasta qué punto no tendríamos que tomárnoslo cómo una característica intrínseca de la etnografía y dejar de definirlo como *problema*. Agar en su artículo *Hacia un lenguaje etnográfico* (1991) hablando de la subjetividad, pone de manifiesto que las características y los problemas actuales de la etnografía son dos caras de la misma moneda y no podría estar más de acuerdo.

Dos subjetividades se interrelacionan en el trabajo de campo, la de las fuentes y la del antropólogo, y son muchos los autores que han examinado esta cuestión. Geertz en los 70 ya desmitificó la autoridad del etnógrafo con el modelo interpretativo, que se ampara en la idea de que la experiencia siempre es subjetiva, y por tanto, la etnografía siempre es una interpretación de las culturas. Y esta interpretación del etnógrafo no afecta sólo a su manera de analizar al otro, sino también a su manera de describirlo. Esto mismo voy a empezar a hacer en estas páginas. Pero para no adentrarme en esta crisis de autoridad, sólo mencionaré a Berreman (1963) que manifestó que la veracidad del relato de la etnografía depende en su mayor parte de la interacción entre el etnógrafo y el pueblo estudiado. Y esta relación no se aparta del resto de relaciones sociales, y por tanto, se basa en un choque de voluntades, agudezas y estrategias de las personas que intervienen. La valía del etnógrafo se mide pues en que éste entienda la importancia de la teatralidad y no se quede atrapado en un rol que no ha elegido de antemano.

Es indiscutible que el ser humano se habitúa a lo que vive cada día y finalmente acaba por no cuestionárselo. No es misión del antropólogo cuestionar las cosas a la sociedad estudiada, pero sí que es su misión, extraer de lo cotidiano lo importante. Ya en el s.XIX Larra (1998:271) escribía: “La costumbre de ver y oír diariamente los dichos y modales que son la moneda de nuestro trato social, es culpa de que no salte su extrañeza tan fácilmente a nuestros sentidos, mi amigo no pudo menos de abrirme el camino, que el hábito tenía cerrado a mi observación”. Para mí, esta es una de las mejores recomendaciones a un antropólogo, ser ese *amigo*.

Después de este breve paréntesis sobre la observación participante, es fundamental mencionar que me pareció interesante realizar también observación situacional. Así pues el 5 de febrero de 2016 me planté en la Gare Routière de Ziguinchor a las 8 de la mañana para analizar el ir y venir de las personas y los transportes durante dos horas. Dos horas en las que hablé con mucha gente, ya que los senegaleses por su carácter abierto y por mi físico imposible de disimular de chica blanca, se acercaban sin parar para descubrir mi propósito y evidentemente, mi respuesta de “no espero nada” no les apartaba, más bien lo contrario, por lo que tuve que analizar la situación desde un punto escondido con café en mano para disimular. También realicé observación situacional el 10 y el 11 de febrero de 2016 durante el trayecto de Ziguinchor a Kolda (ida y vuelta) en transporte en común: 7 places a la ida, *ghelle ghelle* a la vuelta. En este caso, la situación no era estática, sino que se trataba de una observación en movimiento de cómo los diferentes agentes actuaban durante este trayecto. Aquí la no-interacción fue muy fácil, porque simplemente, lejos de mi conocimiento anterior, los pasajeros no interactuaron conmigo.

Estas observaciones me hicieron dar cuenta de una realidad que traspasaba una mera construcción técnica de una carretera. Me enseñaron las esperanzas puestas en la carretera y las posibles decepciones. No se trataba de supervisar el trabajo de construcción, sino de entender el fenómeno desde lo más íntimo de las personas.

Por último, durante mi trabajo de campo en la Casamance y a partir, sobretodo de los contactos de Youssouph y las personas que conocí en la Gare Routière de Ziguinchor, realicé diferentes entrevistas semiestructuradas a actores con un papel relevante directo o indirecto en el ámbito del transporte y la circulación terrestre de la región de la Casamance, entre sus dos ciudades principales: Ziguinchor y Kolda.

Realicé entrevistas semiestructuradas, ya que me daban más flexibilidad ante los entrevistados, porque aunque se parta de unas preguntas concebidas de antemano, podemos adaptarnos a las respuestas dadas, y crear así nuevas ideas, aclarar conceptos o replantearnos prejuicios. Al reducir el formalismo entre los interlocutores, conseguí crear conversaciones más abiertas y dar sensación de mayor libertad de expresión al entrevistado, lo que me supuso una gran ventaja a la hora de adquirir conocimientos.

Para poder grabar todas las entrevistas y citar después a los interlocutores, acordé garantizarles su anonimato. Fue la manera de lograr que las personas se sintieran más cómodas a la hora de expresar sus pensamientos. Además, alguno de ellos, tiene un cargo importante dentro de la comunidad de Ziguinchor y, por tanto, he optado por no hacer referencia a su nombre pero sí a su profesión, ya que creo que es lo que da valor a sus palabras. Es precisamente su posición en la sociedad lo que me pareció interesante para poder aportar una perspectiva más amplia en mi análisis.

Durante los dos meses de trabajo de campo efectué 12 entrevistas semidirigidas a actores relevantes en mi investigación. Las entrevistas se realizaron siempre en su lugar de trabajo, en un despacho o una habitación donde pudiésemos estar los dos solos, de tal manera que era yo la que me desplazaba a un lugar donde ellos pudiesen estar cómodos, y tenían una duración de entre 20 y 60 minutos. Las entrevistas se realizaron a estas personas: un coxer de la Gare Routière de Ziguinchor (Coxer Gare Routière de Ziguinchor), una persona del actual equipo de dirección de la Gare Routière de Ziguinchor (Gare Routière de Ziguinchor), una persona del actual equipo de dirección de la Gare Routière de Kolda (Gare Routière de Kolda), una persona del equipo de Isolux Corsán (Isolux Corsán), dos personas del equipo de supervisión de Ageroute (Ageroute MZ, Ageroute MD), una persona de la asociación SYSED (SYSED), una persona de la Oficina de Turismo de la Casamance (Oficina de Turismo de la Casamance), una persona del equipo de la Inspección Regional de Turismo de la Casamance (Inspector de Turismo de la Casamance), un hostelero de Ziguinchor (Hostelero de Ziguinchor), un propietario de autoescuela de Ziguinchor (Autoescuela de Ziguinchor) y un taxista y conductor de djakarta de Ziguinchor (Taxista).

Además de estas entrevistas, realicé un grupo focalizado el 9 de marzo de 2016 a un conjunto de 8 personas que forman parte del partido que está en la oposición a la presidencia de la Gare Routière de

Ziguinchor. Antes de seguir, me gustaría hacer una aclaración, hablo aquí de *grupo focal* porque fue una entrevista grupal abierta y semiestructurada, en donde a partir de un guión diseñado previamente se procuró enfocar la discusión hacia el interés de mi objeto de investigación. “Un grupo focal es un grupo de personas seleccionadas y reunidas por los investigadores para discutir y comentar, desde la experiencia personal, el tema que es objeto de la investigación” (Powell; Singel, 1996:499). Pese a esto, hay cosas que difieren de lo que se entiende por *grupo focal*, como que no eran personas desconocidas entre sí, sino que formaban parte de un mismo partido político, en este caso, el de la oposición. Y aunque de antemano parece que esto tenga que ser un hándicap, la verdad es que al tratarse de un grupo de compañeros, es decir, que se conocían de antemano, interactuaban entre sí de forma que se apoyaban o discutían discursos internos, dándome información que de forma individual hubiese sido más difícil de acceder. Así pues, los datos sacados de este grupo focal resultaron esenciales para ver diferentes puntos de vista sobre temas cruciales en mi investigación, como los conflictos de poder en la Gare Routière de Ziguinchor y el alto número de siniestralidad vial en la región de la Casamance.

Quisiera hacer aquí otro pequeño apunte antes de dar por zanjado este recorrido. Como he nombrado antes, he mantenido el anonimato de los entrevistados porque si no era complicado que hablasen con libertad. Sin embargo, tengo que mencionar la gran diferencia que había entre su discurso con grabadora en mano, su *discurso oficial*, y el discurso *off the record* o *fase confidencial*. Muchas fueron las entrevistas que se convirtieron en conversaciones esporádicas una vez apagada la grabadora y muchos los que me dijeron “y después de esto, voy a explicarte la verdad”. Esas *verdades* están implícitas en mi trabajo, pero no me alargó más en esta explicación porque más adelante realizaré un análisis más profundo sobre dicha cuestión.

Ha sido el andar, mis idas y venidas, las charlas informales y el tiempo compartido con los senegaleses lo que ha construido mi etnografía, ha marcado las etapas y ha organizado las entrevistas y las observaciones. Mi diario de campo es más una acumulación de situaciones cotidianas, de pensamientos y de lecturas inconexas que un guión meditado. Este deambular ha hecho que mi investigación se retroalimentara constantemente aportando a cada paso nuevas perspectivas. En esta mezcla de etnografía peripatética y literatura de viajes es donde se enmarca mi trabajo. Un trabajo donde la teoría y la práctica se han ido entrecruzando, dando nuevas formas y significados al término *carretera*. Y es que, tal como dice Gerard Horta y Daniel Malet (2014:20), “las carreteras son, por ellas mismas, un espacio social en que la vida colectiva de cualquier sociedad aflora a través del movimiento ¿Qué desemboca en toda carretera sino la sociedad?”.

Esto es lo que pretendo demostrar en las siguientes páginas. A partir de una *antropología de las carreteras*, intentaré explicar a modo de recorrido, cómo cada tramo del camino esconde un significado simbólico. Como a partir de la observación de una situación micro, la construcción de la RN6, se puede analizar toda una sociedad y su relación con un mundo global. La etnografía construye mi relato.

SITUÉMONOS EN EL MAPA: UN CONTEXTO DE PAZ

El presente trabajo pretende realizar una aproximación a los conflictos sociales que se desarrollan en la rehabilitación de la carretera RN6 desde una perspectiva antropológica. Para este cometido, es esencial entender previamente la complejidad de una sociedad que se debate entre un estado laico, una religión dominante musulmana y una identidad africana.

En una entrevista realizada al Director de la Oficina de Turismo de la Casamance, él definía la sociedad senegalesa de la siguiente manera:

No somos una sociedad elástica, y nos están estirando. Somos como un papel tirado desde los extremos. La mano derecha es África, la tradición africana, y la mano izquierda es la influencia occidental, el mundo moderno [...] y cuando uno no sabe escoger, se acabó, tú te rompes como el papel. Hay mucha gente que ha terminado así porque están estirados por las tradiciones africanas que tienen sus exigencias y son también absorbidos por el mundo moderno, que tiene también sus propias exigencias. Y si uno no sabe gestionar entre las dos, estás acabado. Esta es la realidad de la sociedad senegalesa. (Oficina de Turismo de la Casamance, entrevista personal, 2 de febrero de 2016).

Por lo tanto, la comprensión de la sociedad senegalesa requiere una reorientación de la mirada, un punto de vista que comprenda todas las influencias que entran en juego dentro de esta sociedad globalizada. Tenemos que romper con la visión de que una sociedad musulmana no puede convivir con un Estado laico, tenemos que acabar con este oxímoron; citando a Borges (1974: 590) “la figura que se llama oxímoron, se aplica a una palabra un epíteto que parece contradecirla; así los gnósticos hablaron de una *luz oscura*; los alquimistas, de un *sol negro*”, y en Senegal, de un *Islam laico*.

Contextualizaremos así este trabajo dentro de un marco histórico-legal, religioso e identitario en Senegal.

MARCO HISTÓRICO-LEGAL

La República de Senegal se sitúa en la costa de África Occidental. Limita al norte con Mauritania, al este con Mali, al sur con Guinea Bissau y Guinea Conakry y al oeste con el Océano Atlántico. Pero una de sus principales características es que se trata de un Estado que encierra a otro, a Gambia. Y esta particularidad es fundamental a la hora de entender la falta de comunicación entre norte y sur.

Varias potencias europeas (básicamente, Francia, Inglaterra y Holanda) compitieron por el comercio de esclavos y posteriormente de goma arábica, principales recursos de exportación en la región del actual Senegal a finales del s. XVIII. No fue hasta 1850 cuando los franceses, bajo el gobernador Louis Faidherbe, empezaron a *dominar en solitario* el territorio. Tras varios siglos de colonialismo, en 1960 Senegal adquirió su independencia, primero como parte de la Federación de Mali hasta agosto del 1960, cuando se disolvieron. Como antigua colonia francesa, la República de Senegal adquirió un sistema semipresencial de gobierno basándose en el modelo de la Quinta República Francesa. Es un país presidencial asentado claramente en el modelo francés. El presidente se elige por sufragio universal directo, en un sistema de votaciones de dos vueltas y por un mandato de 7 años renovable una vez. El presidente nombra al Primer Ministro, que escoge a los ministros y los propone para que el presidente los nombre.

En la siguiente tabla podemos observar los Presidentes de Senegal desde su independencia hasta la actualidad:

1960-1981	Léopold Sédar Senghor
1981-2000	Abdou Diouf
2000-2012	Abdoulaye Wade
2012-actualidad	Macky Sall

La Constitución senegalesa no es un texto inherente a una sociedad, más bien se trata de un proceso alimentado de experiencias y complejidades a lo largo de los años de independencia de Senegal. Influencia de la colonización francesa y de su lema "Libertad, Igualdad, Fraternidad" consignada en la Constitución de 1958, la primera redacción de la Constitución senegalesa se elabora en 1959. Pero el número de constituciones y proyectos desde ese año hace evidente la difícil adaptación del derecho democrático a la población senegalesa.

La última constitución de Senegal se instaure el 22 de enero de 2001 y cuenta con 103 artículos, todos susceptibles de revisión y cuestionamiento a excepción de uno: la forma republicana de Senegal. Herencia del sistema republicano francés, las primeras constituciones de Senegal recalcaron la importancia de la laicidad entre todos los atributos de la República, y ésta se ha mantenido firme a lo largo de los años. El primer artículo de la Constitución dispone que la República de Senegal es "laica, democrática y social". Está estrictamente prohibido a los partidos políticos identificarse con una religión en el momento de presentar sus estatutos, por el Artículo 4 de la Constitución⁹. Así se asegura la igualdad de todos los ciudadanos ante la ley, sin importar su origen, raza, sexo, religión o etnia. La República de Senegal se fundamenta entonces en tres principios básicos: la neutralidad del Estado, la libertad de la práctica religiosa y el principio de respeto al pluralismo del culto (Dieye. 2009:42).

⁹ *Constitution de la Republique du Senegal du 22 Janvier 2001*. Disponible en http://www.gouv.sn/IMG/pdf/constitution_sn.pdf. Fecha de acceso: 26 mayo 2016

MARCO RELIGIOSO

Puede que la manifestación de laicidad expresada en la sección anterior sorprenda cuando se sabe que el 94% de la población en Senegal es musulmana, una gran mayoría ante el 4% cristiano y un 2% que practica religiones politeístas derivadas de su origen étnico. Por tanto, aunque la principal religión es el Islam, en la República de Senegal conviven protestantes, católicos, sunnitas, chiitas, iglesias independientes, culto a los ancestros y otras creencias tradicionales (Garreta, 2011).

El Islam llegó a Senegal en el siglo X¹⁰ y los primeros guías religiosos, los morabitos, fueron los encargados de enseñar los principios religiosos a las familias reales. Pero no fue hasta el s.XIX, coincidiendo con la llegada del poder colonial francés, cuando los morabitos se convirtieron en los protectores de la población. El Estado francés, consciente de la influencia social de los morabitos, trataron de integrarlos en su política. “Todas las dinastías que reinaron desde los Peul diawbé de 934 a 1534, hasta los Almamy de 1776 a 1881, pasando por los Saltigui de 1534 a 1776, han hecho del Islam una religión oficial y de su país un estado teocrático” (Samb, 1971:467). Cuando llega la independencia de Senegal, con el presidente L. S. Senghor, no se cuestionan las relaciones de clientelismo entre el Estado colonial y los jefes religiosos, y aunque se instaure el Estado laico, éste se apoya en las confesiones sufíes para asegurar la estabilidad política. Así pues durante toda la historia de Senegal lo religioso y lo político siempre han mantenido una complicidad más allá de la oficialidad de su Estado.

La mayoría de creyentes musulmanes están organizados en diversas cofradías religiosas, en las que podemos distinguir cuatro principales: la Tidjaniya, el Muridismo, la Qadriya y los Layènes. Este hecho que aparentemente da sensación de organización, en verdad, pone en relieve una evidencia: no existe una autoridad central de los musulmanes en Senegal, cada cofradía tiene su propio responsable, su propio líder. Y esta carencia de un líder único en el Islam senegalés es una ventaja incuestionable para el Estado laico, que aprovecha la situación para separar el poder del Estado del poder religioso.

Pero no solamente esto, sino que el Estado centra su discurso laico en un discurso por la paz, dejando así sin argumentos al Islam, ya que se apropia de su principio más fundamental. A Allah se le define como “la Paz, Quien da Seguridad, el Custodio” (Corán, 69,22). Todas las suras del Corán, excepto una, comienzan con la invocación “En el nombre de Dios, el Clemente, el Compasivo.”... El respeto a la vida de los otros, a su reputación y moral, y a sus propiedades es lo que mejor define al verdadero creyente, según el profeta Muhammad.

Hay un imperativo coránico que manda hacer el bien y no sembrar el mal: “Haz el bien a los demás como Dios ha hecho el bien contigo; y no quieras sembrar el mal en la tierra, pues, ciertamente, Dios no ama a los que siembran el mal” (Corán, 28,77)¹¹. El Corán pide tener paciencia y responder al mal con el bien,

¹⁰ Referencia consultada en Samb A. 1971.

¹¹ Todas las referencias al Corán son extraídas de Tomayo, J.J. 2005: 145-168

más aún, con algo que vaya más allá del bien, hasta el punto de que la persona enemiga se convierta en un *verdadero amigo*.

Existe una inmensa literatura que ensalza la noción de paz en el Islam senegalés, la búsqueda de la paz es un denominador común en las características definitorias de los líderes religiosos musulmanes, y aunque parezca ambiguo, este principio es el que asienta el Estado laico senegalés.

MARCO IDENTITARIO

En Senegal existen más de 15 etnias que forman una composición demográfica compleja, y con cada etnia una lengua local hablada por sus integrantes. Las más importantes por número son: wólof, peal, lebou, serer, tukolor, soninké, diola, mandinga. Aunque el idioma oficial en Senegal es el francés, el wólof se considera el idioma nacional y además, se hablan las diferentes lenguas locales (Garreta, 2011).

Cada grupo o etnia sin contar su lengua, tiene su propia tradición y código ético, no escrito, invisible pero permanente. Y por encima de todo esto, los senegaleses son africanos, y su etnia como su religión, tiene como principio fundamental, la paz. Sólo hace falta leer el texto de Jordi Tomás (2014:158) para entender que el saludo de las diferentes lenguas locales es la señal inequívoca de su objetivo:

La primera constatación que nos encontramos cuando iniciamos una perspectiva transversal de estudio de las sociedades casamancesas, es que la mayoría tienen una serie de saludos en los que se usa la palabra paz. La más conocida tal vez sea kásuumaay, que significa «la paz» en lengua joola. Esta es una de las primeras palabras que se dirigen los joola al encontrarse con otra persona, a lo que ésta responde, según la variedad dialectal: Kásuumaay kep o Kásuumaay baré (Sólo la paz). También se puede oír decir: Kásuumaay fe (La paz completa). Entre los manding, situados en general en el departamento de Sédhiou, en la Mediana Casamance, también se pregunta por la paz en algunos saludos: Kori í be héera to?, que podríamos traducir como: «¿Cómo va todo?» en castellano, pero que estrictamente significaría si la paz («héera») está presente. Los pehl, o fula, que hallamos en la Alta Casamance, en Kolda y Vélingara, también preguntan con referencias a la paz: On hiirii ejam! (;Buenas tardes!), a lo que se responde: Ko jamtun! (;Sólo la paz!, que nos recuerda al Kásuumaay baré/Kásuumaay kep, de los joola).

Así pues, tenemos una sociedad con una multiplicidad de lenguas, culturas, etnias, regiones y creencias espirituales que conviven en un mismo territorio. Puede que este sea el motivo de la existencia de un Estado laico en Senegal, puede que sea la única manera de respetar las diferencias individuales y colectivas, y aplicar la ley por igual a sus ciudadanos.

KM 0. GARE ROUTIÈRE DE ZIGUINCHOR: BAJO LAS RUEDAS

EL COLOR DEL MOVIMIENTO

El suelo de la estación de autobuses era igual que el de todas las estaciones de autobuses del país, siempre llenos de colillas y esputos y transmitiendo esa tristeza que sólo ellas poseen.

(Kerouak, 1981:26)

Cuando se piensa en una estación de autobuses, la imagen que nos transmite Kerouac en su libro *On the road* (1957) es lo primero que nos viene a la cabeza: grandes infraestructuras grises llenas de desechos humanos en la definición más amplia y cruda de la expresión, acompañados de ese gran sentimiento de tristeza. Pero la Gare Routière¹² de Ziguinchor poco tiene que ver con esta idea europea o norteamericana de lo que es una *estación de autobuses*. En Ziguinchor, la Gare Routière es una gran explanada de caos, ruido y color. En medio la ciudad, en un gran descampado se amontonan coches y personas en busca de un destino en Senegal. Acostumbrados a la organización europea, lo primero que sorprende al entrar en la Gare Routière es la falta de información en pantallas gigantes que comuniquen los horarios y destinos de los diferentes transportes, pero allí no hay pantallas, no porque no haya tecnología, sino porque simplemente no hay horarios. Cuando un transporte está lleno, se va, así de sensato y de insensato se me presentó la lógica del viaje en Senegal.

Aquí no hay horarios, ni en los aviones. Empezamos a trabajar a las 4 de la mañana, desde que llega el primer cliente... y cuando el 7 places está lleno, se va. (Gare Routière de Ziguinchor, entrevista personal, 5 de febrero de 2016).

Después de este primer choque cultural, el paisaje no dejó de sorprenderme, transportes y personas se fundían ante mí en un completo caos. Pero lo que desde mi ignorancia era anarquía, escondía una verdadera organización donde cada agente tenía una misión concreta y concedora por todos, menos por mí, claro. La Gare Routière es el núcleo organizativo del transporte en común y una vez sabes su funcionamiento, te das cuenta de que es más metódico de lo que a priori parece.

En este apartado del trabajo intentaré ser lo más descriptiva posible basándome en las anotaciones de mi observación participante y situacional, y de las infinitas horas que pasé entre transeúntes y *habitantes* de la Gare Routière.

¹² En francés, *estación de autobuses*.

LA ESTRUCTURA DEL MOVIMIENTO

El lugar del transporte sufre mutaciones que lo desplazan dentro de un marco de evoluciones técnicas, físicas, económicas, sociales, políticas que lo sobrepasan. En este sentido, el lugar del transporte, por paradójico que pueda parecer, ya no es sólo un punto en el espacio, ni siquiera uno muy grande. Es también la suma de los puntos en el espacio conectados por el transporte, incluso si están muy lejos unos de otros. (Lombard; Steck, 2004:6)

La Gare Routière es este punto neurálgico del transporte donde todo converge. La Gare Routière de Ziguinchor está dividida geográficamente en subzonas y en cada de éstas hay un *tableau*¹³ que indica el nombre de la ciudad de destino. Así pues, la estación se divide en *tableaux*, pero esta palabra no sólo hace referencia al *panel*, sino que también indica la delimitación del territorio de ocupación de los trabajadores. Así pues, en cada *tableau* encontramos un grupo autónomo de personas y transportes encargados de llevarte a un destino en concreto. De esta manera, el laberinto se convierte en una verdadera red interconectada.

Aquí hay 9 tableau, donde cada uno representa un destino diferente. [...] Por ejemplo, si hablo del tableau que llamamos Kolda, engloba el tableau de Kounkane, Vélingara y Tamba en la región de Tambacounda. Así hay tres tableau que se acumulan en uno. Así todos según la destinación, la región de destinación. Además, tenemos destinación internacional [...]. Es así como trabajamos. (Gare Routière de Ziguinchor, entrevista personal, 5 de febrero de 2016).

De esta manera, todos los agentes que trabajan en un mismo destino se agrupan en una misma zona para ofrecerte todo tipo de servicios antes de emprender el viaje. Y aquí es donde entra en juego el verdadero ingenio de los senegaleses, la repartición de papeles y jerarquías a la hora de *facilitarte* el viaje. Pero antes de hablar de la estructura de las personas, intentaré describir la estructura del espacio.

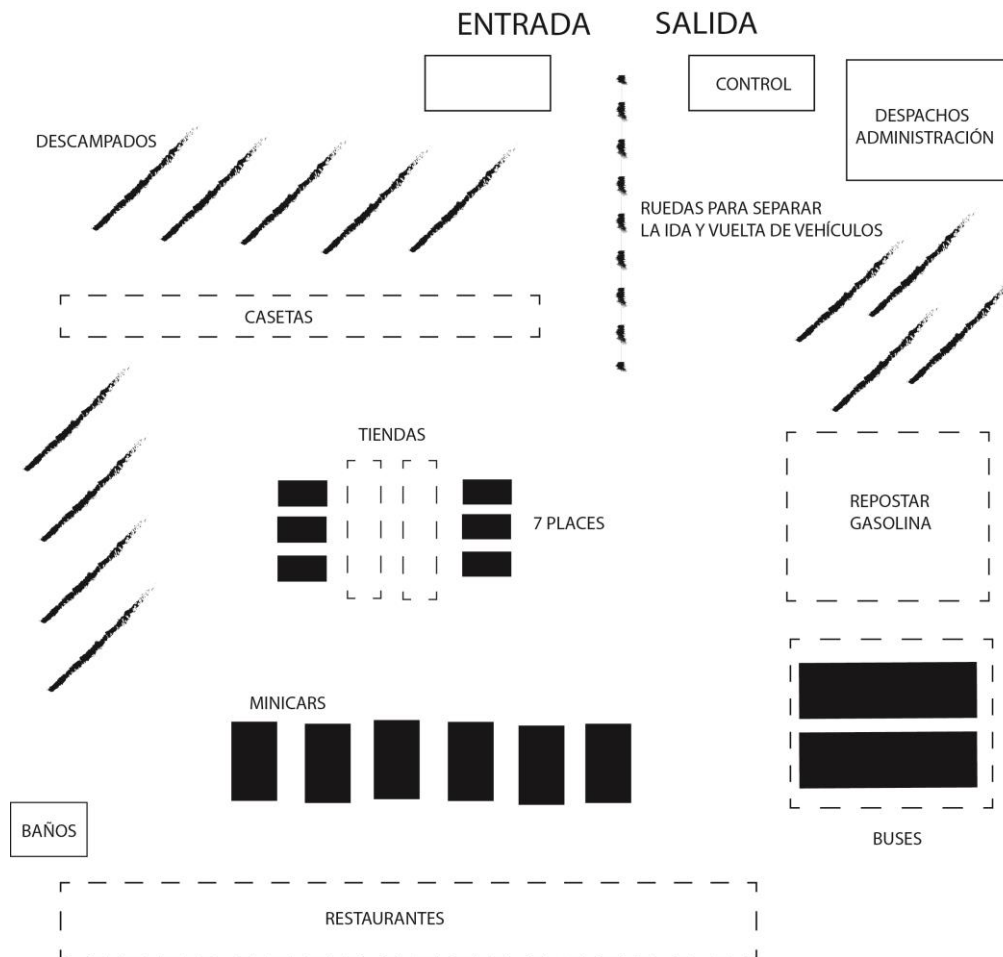
Lo primero que hay que mencionar es que es un espacio totalmente abierto, la Gare Routière no es encuentra dentro de unas instalaciones, sino que sus delimitaciones son más bien líneas imaginarias que se crean a partir de la zona de estacionamiento de los vehículos y de las pequeñas subestructuras a modo de tiendas o restaurantes.

Además de la división por *tableaux*, la Gare Routière se estructura por diferentes servicios. La administración, que encuentras sólo entrar, los *tableau*, cada uno con su destino y los vehículos asignados a ese destino en concreto, una gasolinera, una zona de tiendas, una zona de restaurantes y una caseta con los baños.

¹³ Panel hecho normalmente de cartón.

Para poder imaginar mejor la situación geográfica de la Gare Routière de Ziguinchor he diseñado una especie de mapa que señala lo que podemos encontrar en su interior, para poder hacer una imagen mental más clara de la organización.

GARE ROUTIÈRE DE ZIGUINCHOR:



En este esquema podemos ver tres tipos de figuras. Los cuadros negros indican que son estacionamientos de los transportes públicos. Los cuadros con líneas continuas significan que el espacio está delimitado por un edificio real. Es el caso de la caseta de control, los despachos de la administración y los baños. Por otro lado, las líneas discontinuas nos muestran las líneas imaginarias que delimitan las zonas de casetas varias, tiendas, restaurante y gasolinera. Por último las líneas en diagonal hacen referencia a zonas de descampado, dónde podemos encontrar vehículos rotos o viejos y personas descansando en su turno de trabajo esperando el próximo trayecto.

Una vez, entendida la disposición geográfica de la Gare Routière, paso a ilustrar este esquema con algunas fotografías tomadas durante mi observación participante el 28 de Enero de 2016, mi observación situacional el 5 de febrero de 2016 y la mañana del 9 de marzo de 2016 que estuve paseando con una compañera fotógrafa, Eva Moyano, y ha tenido la amabilidad de pasarme alguna de sus fotografías para este trabajo.

Entrada frontal de la Gare Routière de Ziguinchor:



Ruedas de separación de la carretera de entrada en la Gare Routière de Ziguinchor:



Disposición de los vehículos a lo largo de la Gare Routière de Ziguinchor:

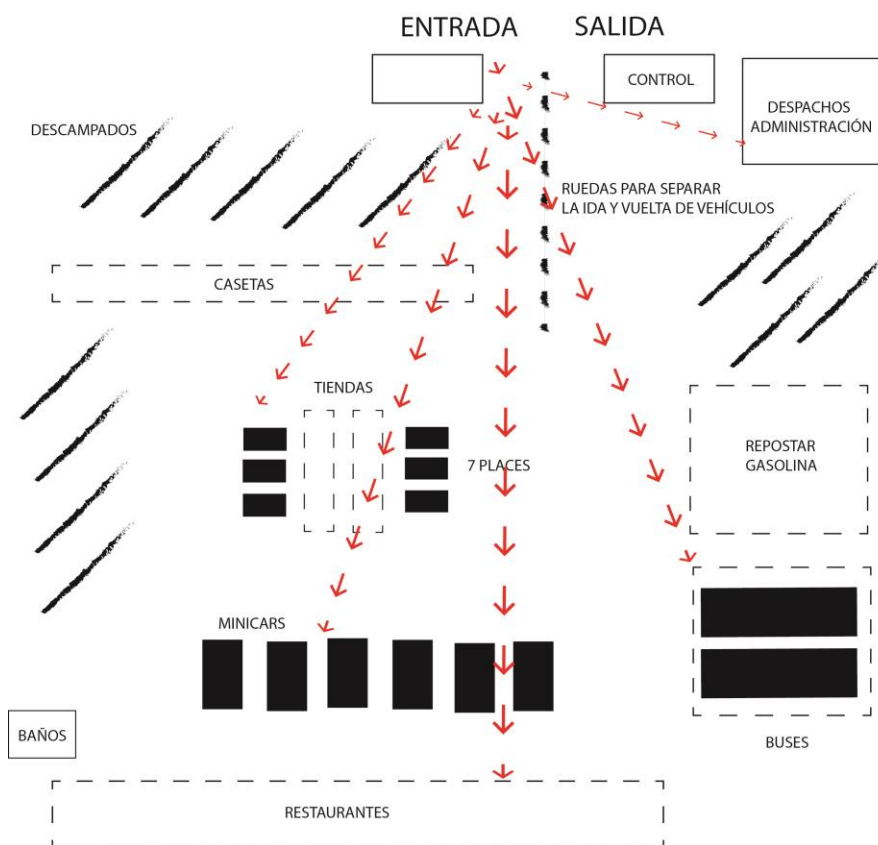


LAS LÍNEAS DE DESEO DEL MOVIMIENTO

Las líneas de deseo o caminos del deseo (*Lignes de désir*)¹⁴ se crean a partir de las huellas de las pisadas de los viandantes que se niegan a pasar por donde está establecido, pero más que un acto de anarquía, es un acto de lógica, ya que estas pisadas marcan el trayecto más natural para un peatón. Así pues, representan la línea más corta y fácil entre un punto de origen y un destino determinado.

Partiendo de esta idea, puedo afirmar, después de mi trabajo de campo, que la manera de desplazarse por la Gare Routière no sigue otra ley que la de las líneas de deseo. Aunque la Gare Routière este dividida en *tableau*, estas divisiones son imaginarias, ya que no hay ningún elemento físico que las delimite y los transeúntes las traspasan de forma natural.

Así pues, en el siguiente esquema muestro con flechas rojas los trayectos que hacen los viandantes en la Gare Routière de Ziguinchor:



De estas líneas de deseo y la falta de delimitación física viene mi primera falsa sensación de caos. Como ya he mencionado el número de trabajos generados de forma directa o indirecta por el transporte público son casi innumerables, lo que provoca un movimiento constante de personas. Paso pues a definir los deferentes agentes que trabajan en la Gare Routière, intentando agruparlos en los principales sectores según su relación con el transporte:

¹⁴ Un concepto atribuido al filósofo francés Gaston Bachelard.

Administración:

Presidente: El Presidente es el mediador entre la asociación de conductores y el Ayuntamiento. Es el encargado del buen funcionamiento de la Gare Routière tanto a nivel organizativo como económico. Este cargo se elige de forma democrática cada 5 años.

Secretarios: El Presidente elige dos secretarios durante su mandato que serán los encargados de llevar la gestión económica interna (salarios) y la gestión política externa de la Gare Routière.

Tesorereros: El Presidente elige dos tesoreros que se encargan de guardar los beneficios de la Gare Routière y llevar un control diario de las entradas y salidas de dinero.

Jefe de línea: El Consejo administrativo designa también un jefe de línea a cada *tableau*. Él será el encargado del buen funcionamiento de la sección asignada. Al final de día tiene que pasar cuentas con la Administración y hacer un balance del día.

Servicios que te encuentras dentro del tableau:

Propietario del vehículo: En el transporte público que sale de la Gare Routière de Ziguinchor, normalmente el propietario del vehículo y el conductor no son la misma persona. El sistema más habitual es que el propietario de un vehículo pague un salario fijo mensual a otra persona para que conduzca su vehículo. El propietario se queda con todos los beneficios extraídos de los viajes a cambio de asumir los gastos del salario del conductor, los costes de estacionamiento en la Gare Routière, el seguro del vehículo y las reparaciones mecánicas.

Controlador: Como el conductor del vehículo normalmente gana un salario fijo (haga los viajes que haga) no es su problema maximizar los beneficios haciendo más trayectos. Por este motivo, normalmente el propietario tiene una persona de confianza que le hace el papel de *controlador* en la Gare Routière, para asegurarse que el conductor cumple todos sus viajes.

Conductor: El conductor tiene que tener el permiso de conducir adecuado para el vehículo y con la licencia de transporte en común. Suele haber un chofer principal y uno suplente que trabaja durante las horas de reposo del conductor principal.

Aprendiz: Normalmente se trata de un chico menor de edad que trabaja bajos las órdenes del conductor de *minicars*¹⁵. Estas personas viajan durante el trayecto en la parte trasera del minibús e indican, entre otras cosas, al conductor cuando se tiene que parar para recoger un nuevo pasajero. Es un empleo precario y mal pagado, pero da la posibilidad a muchos de ellos de acabar siendo conductores de *minicars*.

¹⁵ Autobuses de 15 a 20 pasajeros, también llamados minibús.

Coxer: Es una de las figuras más importantes dentro de la Gare Routière porque vigila el buen funcionamiento de su *tableau*, asegurando la jerarquización de las salidas de los vehículos según su orden de llegada. Van anotando las matrículas en un papel para que el primer coche en llegar sea el primero en salir. Su función es esencial sobre todo en los 7 places que tienen una mayor ritmo de circulación. Aunque su papel no es oficial, no está dentro de la Administración, sino que es más bien un rol desempeñado en la economía sumergida de la Gare Routière, los conductores no pueden trabajar sin ellos, por lo que aceptan darles un porcentaje de los beneficios del viaje.

Vendedor billetes: Cada *tableaux* tiene su vendedor de billetes. El encargado de vender los billetes está sentado en una pequeña mesa al lado de los vehículos y es el que te cobra y anota en tu billete los datos necesarios para poder viajar.

Cobrador de equipajes: La persona encargada de venderte el billete, vende un billete por persona y maleta de mano. Si tu maleta no cabe contigo en el asiento tienes que pagar un plus a otra persona, el cobrador de equipajes, que será la encargada de negociar el precio de tu maleta.

Portador de equipajes: Suelen ser chicos menores de edad que vienen a buscar tu equipaje para llevarlo hasta el vehículo asignado a cambio de lo que les quieras dar. Aunque no sea un servicio obligatorio, te dan poca opción a decirles que no.

En estas fotografías podemos ver a dos portadores de equipajes distribuyendo las *maletas* de los pasajeros en la vaca de un minibús (a la izquierda) y encima de un 7 places (a la derecha).



Guarda equipajes: Es la persona encargada de enviar una maleta, paquete o bulto en un vehículo que vaya a la destinación requerida cuando tú no viajas en ese mismo vehículo. Esta persona te cobra una suma de dinero negociable por guardarte la maleta y asegurarse de que viaje en el próximo transporte.

El sector del transporte:

Mecánico: Profesional con taller en la Gare Routière.

Chapista: Profesional con taller en la Gare Routière.

Limpiador de vehículos: Normalmente se trata de un chico menor de edad que ofrece sus servicios *in situ* al conductor para limpiar los vehículos de transporte en común.

Dispensador combustible: En la Gare Routière de Ziguinchor hay una estación de servicio con una persona encargada de rellenar los depósitos de los vehículos estacionados allí.



Otros servicios:

Tendero: Son las personas que tienen un pequeño almacén en la Gare Routière donde venden todo tipo de mercancías. Desde teléfonos móviles, ropa, zapatos, relojes, comida, etc. En esta fotografía podemos ver el centro de la Gare Routière donde se encuentran varios puestos de venta de diferentes productos.



Restaurador: En la Gare Routière podemos encontrar desde sitios de comida rápida, como cafés y bocadillos, hasta pequeños restaurantes que elaboran comida tradicional.



En la fotografía vemos varias mujeres que tienen pequeños puestos donde venden comida rápida y cafés. A su lado, hay un coxer que quiso salir en la fotografía con sus amigas.

Vendedor ambulante: Esta figura es la más extendida por toda la Gare Routière y los servicios y mercancías que te ofrecen pueden ser de lo más variopinta. El vendedor lleva consigo la mercancía vendible y cada uno suele vender una misma gama de productos: belleza, dulces para el viaje, bebidas frías, gafas y relojes,... Pero también encontramos vendedores de pócimas legendarias y móviles robados.

Pese al control político del Ayuntamiento sobre el terreno alquilado y al control por parte de la Presidencia de la Gare Routière, cabe destacar que la mayoría de personas que trabajan en esta área, lo hacen dentro de lo que conocemos como *economía informal*. La gestión de la Gare Routière, por tanto, no está en manos del poder, sino de los trabajadores y ellos se distribuyen las labores según su antigüedad en el puesto o su procedencia. La mayoría de las personas que trabajan en este sistema informal empezaron de niños y han ido subiendo de escalón a medida que aprendían el oficio o que ganaban la confianza de sus superiores. Así dentro de este tipo de organización informal, existe en verdad un sistema ordenado y burocrático, aunque fuera de las normas establecidas. Pero este sistema de trabajo, no es sólo un sistema económico, esto es la diferencia con occidente, no se hace una separación formal de lo económico y lo social, este sistema va más allá de las normas económicas para integrarse en el mundo de las relaciones sociales. Por este motivo, Latouche (2007:20) definió estas áreas de economía informal como economías *a la africana*. No se trata sólo de una manera de entender la economía, sino de una racionalización de la vida en común:

Calificando de informal lo económico, se tergiversa su carácter original de reacción social creativa e innovadora frente al fracaso del desarrollo. Esta otra África, en efecto, no es la de la racionalidad económica y, si bien el mercado está presente, no es omnipresente. No es una sociedad de mercado, en el sentido totalitario, como tampoco se trata del África tradicional, comunitaria, si es que ésta ha existido alguna vez. Es ésta una África del bricolaje en todos los ámbitos y en todos los niveles, entre el intercambio, la donación y el mercado, entre los rituales oblativos y la globalización de la economía.

LA CHAPA DEL MOVIMIENTO

Como ya hemos explicado en cada *tableau* podemos encontrar un destino, pero además según la distancia del destino y el precio que estemos dispuesto a pagar, se puede ir con un transporte diferente. Así pues la Gare Routière se divide en tres tipos de vehículos en común: el bus, el minibús y el taxi-bus.

Hay tres métodos de desplazamiento, hay el taxi-bus, que aquí llamamos el 7 places, hay el minibús, que llamamos, minicar que caben unas 20 personas y hay el bus grande que caben hasta 70 personas. (Gare Routière de Ziguinchor, entrevista personal, 5 de febrero de 2016)

Evidentemente, ninguno de los tres transportes ofrecen la posibilidad de comprar de antemano el billete por internet. Aunque sí que siguen dos sistemas diferentes. El bus con destino normalmente a Dakar tiene una hora aproximada de salida, sobre las 7 de la mañana. Y se puede comprar el billete el día anterior de la salida en la Gare Routière. El sistema de 7 places y *minicar*, en cambio, es el siguiente: llegas a la Gare Routière, buscas el *tableau* de destino, compras el billete, te asignan un vehículo y esperas a que se llene para poder emprender el viaje. Las idas y venidas de estos transportes son constantes en una estación tan grande como la de Ziguinchor. Por el contrario, por ejemplo en Tanaff, puedes esperar horas hasta que se llene el vehículo (yo estuve 6 horas esperando que se llenase un *minicar* destino Ziguinchor). Según el día y las personas que quieren viajar, el trayecto puede ser complicado desde una estación de buses de una población pequeña.

Los **taxi 7 places** son los más populares y cómodos para los viajes cortos. Como su nombre indica son coches que tienen una capacidad para 7 personas, aunque en muchos viajes acaban siendo 9 entre niños y gallinas. Los billetes para viajar con este transporte van asignados con números. El copiloto es el número 1, en la segunda fila encontramos del 2 al 4 (del piloto al copiloto), y en la tercera fila los números 5, 6 y 7. Normalmente suben en el mismo 7 places todas las personas que van a una misma dirección, por lo tanto, no suele haber altos en el camino. Cuando se vende el último número, el 7 places

puede ir a su destino. Los precios varían de 800 francos para ir a Bignona, la destinación más cercana hasta 9500 francos si el destino es Tambacounda, el máximo recorrido de un 7 places¹⁶.



Esta fotografía muestra un 7 places estacionado en la Gare Routière destino Kolda, esperando que se vendan todos los billetes para empezar el trayecto. A continuación muestro un billete comprado en la estación de Ziguinchor el 10 de febrero de 2016 para un 7 places destino Kolda. Indica el número de asiento, la matrícula del vehículo, la fecha de salida y el precio del trayecto.



Los **minibús o minicars**, llamados popularmente *ghelle ghelle* son furgonetas adaptadas para maximizar el beneficio. En su interior además de los asientos estándares de los pasajeros (dos en cada lado), el pasillo desaparece para convertirse en un asiento extra alzando una pequeña tabla que une los dos asientos oficiales. De tal manera que la capacidad de viajeros, con esta técnica pasa de 15 a 20 personas. Además de los pasajeros y el conductor, en este transporte encontramos también la figura del aprendiz, explicada anteriormente. Esta persona hace el recorrido con nosotros en la parte de atrás de la furgoneta. Su sistema de comunicación se basa en dar dos golpes a la chapa de atrás del *minicar*, de tal manera que el conductor oye el ruido y se para. Un sistema que, aunque básico, pude comprobar en mi

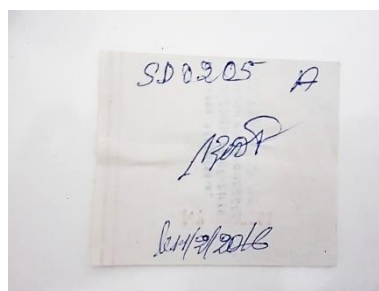
¹⁶ Encontrareis todos los precios en el anexo. Cuadro de precios que me cedieron el grupo de la oposición al actual Presidente de la Gare Routière.

observación situacional que era realmente eficiente. Las maletas y bultos extras se alojan en la vaca de la furgoneta. Los billetes de *minicar* no van numerados, sólo te entregan un papel con la matrícula de la furgoneta, el precio y la fecha del viaje. El *minicar*, al igual que el 7 places se va cuando el vehículo está lleno o casi lleno. Sus precios son más económicos pero el camino se hace mucho más lento a causa de todas las paradas en el camino.

Aquí muestro una fotografía tomada en mi observación situacional el 11 de febrero de 2016 en el trayecto Kolda-Ziguinchor. En este momento estaba esperando en la Gare Routière de Tanaff a que se llenase el minibús para poder partir. Los chicos que podemos ver en la foto son aprendices del minibús.



A continuación muestro un billete comprado en la estación de Tanaff el 11 de febrero de 2016 que indica, la matrícula del vehículo, el precio del trayecto hasta Ziguinchor y la fecha de salida.



Los **buses** son vehículos comprados de segunda mano en Europa y al igual que los *minicars* suelen estar modificados en el interior para poder maximizar la capacidad de pasajeros. Suele haber unos 50 asientos oficiales, pero viajan siempre de 60 a 70 personas. Los pasajeros suelen ser citados a una hora determinada cuando van el día antes de comprar el billete. Así que es el único transporte que permite reservar el billete de antemano. Son trayectos largos, normalmente hasta Dakar y son pocas las paradas que se efectúan en medio del trayecto. Sólo se para si un pasajero desciende antes o si tienen que pasar

por Gambia, ya que tienen que pararse en la frontera. Así pues los pasajeros suelen estar sentados durante horas en un espacio reducido a causa de la modificación de la estructura interior. Las maletas, bultos o animales que les acompañan, viajan en la vaca.

Los vehículos de la Gare Routière de Ziguinchor están destinados a dar un servicio público, son un transporte *en común*¹⁷, pero como ya he nombrado, tienen en verdad un propietario que los gestiona. Este propietario es quien recauda el dinero de los viajes, y aunque le paga un salario mensual al conductor, su beneficio es mucho mayor que el salario acordado. Además, normalmente hay un conductor formal, y otros dos conductores informales que hacen trayectos cuando el primero está descansando. De esta manera los coches no paran nunca. Al no haber ningún sistema de regulación sobre esta gestión, el propietario puede sacar el máximo rendimiento a sus vehículos.

UN DESCAMPADO, UN ESPACIO PÚBLICO, UN TRANSPORTE PÚBLICO

En la Gare Routière de Ziguinchor hacemos transporte público, cuando hablamos de transporte público, hablamos del transporte de personas. (Gare Routière de Ziguinchor, entrevista personal, 5 de febrero de 2016)

Ha hecho una pregunta muy interesante. La gestión de la Gare Routière. ¿Cómo funciona? Esto es muy importante. La Gare Routière ha sido construida por el Ayuntamiento. Es el Ayuntamiento quien construye la Gare Routière, y nosotros como chofers y transportistas la alquilamos. [...] Así, nosotros trabajamos allí y pagamos una cotización en relación al trabajo que desempeñamos allí. (Miembro 1, grupo focalizado, 8 de marzo de 2016)

Asociamos la idea de transporte público erróneamente, como lo hacemos con espacio público, a un espacio sin propiedad, un espacio de todos. Pero igual que el espacio público es, por definición, un espacio del Estado y sus administraciones, el transporte público en Senegal tiene también un propietario, una empresa privada que alquila el *espacio público* de la Gare Routière de Ziguinchor al Ayuntamiento. Por esto motivo, cada vez que un vehículo sale de la Gare Routière paga una tasa, de este modo se cubren los gastos de alquiler del terreno y los salarios de los administradores de la empresa privada.

Vamos por partes, pues. El espacio donde están las *instalaciones* de la Gare Routière de Ziguinchor es del Ayuntamiento de Ziguinchor. En consecuencia, este espacio, que para poder hacer un símil visual se asemeja más a un descampado español que a un edificio público, lo alquila la Administración de la Gare Routière al Ayuntamiento. Nos encontramos entonces en que aquí la acepción de *espacio público*, igual que pasa en Europa, es más un concepto político que real.

¹⁷ Transporte público.

Son varios los autores que han estudiado el uso de la expresión *espacio público* desde diferentes corrientes de pensamiento. Desde la perspectiva arquitectónica-espacial, *espacio público* hace referencia a los espacios abiertos y accesibles a todas las personas, donde todas puedan estar y circular a diferencia de los espacios privados que tienen el acceso y el uso restringido (Chelkoff; Thibaud, 1992-1993). Se trata por tanto de entornos accesibles sin excepción. El espacio público nace, por lo tanto, en contraposición a la propiedad privada. Diferenciando así la dicotomía entre propiedad privada y propiedad pública. Se trata, básicamente, del vacío existente entre construcciones privadas. Pero este concepto que abarca, por regla general vías de circulación abiertas (calles, plazas, avenidas, parques, etc), también hace referencia a edificios públicos (estaciones de transportes públicos, bibliotecas, hospitales, etc) y a otros espacios de propiedad privada pero con una dimensión pública. “De esta forma, Franck y Paxson (1989) definen los espacios públicos como aquellos espacios, interiores o exteriores, de propiedad privada o pública, que usan las personas de manera temporal, pudiéndose considerar, por ende, tanto los lugares de consumo, los lugares de cultura, los lugares de tránsito, como los propiamente exteriores” (Díaz; Ortiz, 2003:400).

Desde la dimensión socio-cultural, se trata de un espacio de relación y de participación ciudadana. Es un espacio de interrelación entre diferentes agentes con intereses diversos. Pero también es un elemento de identificación comunitaria. Así pues, el espacio público también alude a lo simbólico, a lo ideológico y es un punto de encuentro y divergencia de ideas. Y puede, incluso, convertirse en un espacio ideal para la socialización intelectual y del arte. El espacio público supone pues un uso social colectivo y multifuncional que cumple funciones tanto prácticas como simbólicas (Borja; Muixí, 2000).

Puede que la visión más poética del espacio público la encontremos en las palabras de Manuel Delgado (2015):

Los lugares públicos, es decir de esas superficies en que se producen deslizamientos de los que resultan infinidad de entrecruzamientos y bifurcaciones, así como escenificaciones que no se dudaría en calificar de coreográficas. ¿Su protagonista? Evidentemente, ya no comunidades coherentes, homogéneas, atrincheradas en su cuadrícula territorial, sino los actores de una alteridad que se generaliza: paseantes a la deriva, extranjeros, viandantes, trabajadores y vividores de la vía pública, disimuladores natos, peregrinos eventuales, viajeros de autobús, citados a la espera”¹⁸.

Pero desde la posición jurídica podemos definirlo, según Jordi Borja y Zaida Muixí (2000:27), como “un espacio sometido a una regulación específica por parte de la administración pública, propietaria o que

¹⁸ Delgado, M. (2015). “Definición y naturaleza de lo urbano”. Disponible en <http://manueldelgadoruiz.blogspot.com.es/2015/10/definicion-y-naturaleza-de-lo-urbano.html> .Fecha de acceso: 20 octubre 2015.

posee la facultad del dominio sobre el suelo y que garantiza la accesibilidad a todos y fija las condiciones de utilización y de instalación de actividades”.

En conclusión queda claro que la palabra *público* es más un eufemismo que una definición. Y al añadir la palabra *público* a transporte, pasa exactamente lo mismo. Ser *público* no significa que se opone a *privado*, sino más bien que el propietario lo alquila a los usuarios para que puedan ocuparlo durante un breve periodo de tiempo.

Cada vehículo que sale de la Gare Routière paga una cotización, ahora son 100 francos aquí en Ziguinchor, cada vehículo que sale y paga, le dan un ticket que le permite conducir hasta su destino. Así se organiza la Gare Routière de forma interna. (Miembro 1, grupo focalizado, 8 de marzo de 2016)

La Gare Routière pertenece a la comuna [la región de Ziguinchor]. Así pues, nosotros alquilamos el espacio al Ayuntamiento. Cada vehículo que sale de la Gare Routière paga lo que nosotros decimos "el derecho de estacionar". Esta suma de dinero pertenece al Ayuntamiento. Pero por otro lado, para la organización interna hay el ticket de 100 francos, cada vez que sale un vehículo, coge este ticket y este ticket permite a los agentes de la carretera saber que este vehículo viene de la Gare Routière. Es así como se gestiona. [...] Por el alquiler del espacio, si hay elecciones, lo paga el que ha ganado. (Miembro 2, grupo focalizado, 8 de marzo de 2016).

De acuerdo con M. Coralli (2001:74), el espacio público en Senegal es de hecho la "prolongación del espacio privado, un espacio apropiable por una comunidad de vecinos, un lugar de reunión y de trabajo". De hecho, es la suma de estas prácticas las que hacen pensar erróneamente a los usuarios del espacio público que *público* significa *comunitario*.

Y en la Gare Routière estas prácticas sociables se hacen evidentes en todo momento. Además de la economía informal que gestiona el trabajo, el deambular de los vecinos, viajeros y amigos hace que la Gare Routière de Ziguinchor sea el modelo por excelencia de esta forma de *espacio público*. No he encontrado mejor definición para transmitir lo que significa una estación de autobuses en África que la descripción de Horta y Malet (2014:128) en su libro *Hiace. Antropología de las carreteras en la isla de Santiago (Cabo Verde)*:

Los conductores, ayudantes y limpiadores suelen entretenerse jugando a cartas y bebiendo grogu en las sillas y mesas al otro lado de la Shell, a veces en su cafetería, o en el parque asilvestrado enfrente del edificio de correos, donde descansan. En toda esta zona existe un ambiente sonoro de cláxones tocando permanentemente, zumbidos de coches al pasar y gritos entrecortados anunciando el destino de cada vehículo: “¡Praia, Praia” Algunos conductores charlan de pie o apoyados en los coches un poco más atrás, en el descampado tras el otro margen de la carretera entre la Shell y el mercado. No hay banquillos para la espera

de los pasajeros, ni ningún tipo de protección que permita minimizar los nocivos frutos del tórrido Sol en África.

LAS RUEDAS DEL PODER

Pero el concepto ambiguo de *espacio público* no solamente conlleva a un error entre los usuarios de la Gare Routière sobre su uso colectivo, sino que también es fuente de malentendidos entre la Administración.

La Gare Routière de Ziguinchor se articula a partir de un equipo de dirección que administra los beneficios y costes de mantenimiento de la misma. Este equipo de dirección se escoge a partir de unas elecciones locales. De estas elecciones sale el nombre del Presidente que elige a su vez a 4 personas (2 administradores y 2 tesoreros), que serán los acompañantes en su mandato de 5 años. Pero mientras realicé mi trabajo de campo, me di cuenta que esta explicación teórica tan simple y metódica, no es tan fácil en la práctica.

Nosotros [el equipo de dirección actual de la Gare Routière] estamos organizados, primero, hay el responsable de la Gare Routière, el Presidente, tenemos nuestro estatutos y nuestro reglamento interior de cómo se desarrolla la Gare Routière. (Gare Routière de Ziguinchor, entrevista personal, 5 de febrero de 2016)

Nosotros [la oposición al Presidente de la Gare Routière], con nuestra ambición queremos gestionar nosotros mismos la Gare Routière, en común. Lo hemos intentado varias veces, para hacer un partenariado entre todo el movimiento y nosotros y el Ayuntamiento. Pero no ha funcionado hasta el momento, estamos aquí. (Miembro 1, grupo focalizado, 8 de marzo de 2016).

Así pues, tenemos un grupo de personas que dirigen la Gare Routière de Ziguinchor que piensan que están realizando un trabajo óptimo y correcto. Y tenemos el grupo de la oposición (la mayoría), que no están de acuerdo en cómo funciona la Gare Routière y quieren cambiar las cosas.

El grupo focalizado que realicé el 8 de marzo de 2016 en la Gare Routière de Ziguinchor con miembros de la oposición al actual Presidente, me ayudó a entender durante más de una hora y de primera mano el funcionamiento interno de la Gare Routière.

Las personas interesadas en presentarse a las elecciones para Presidente, tienen que presentar su candidatura a la Prefectura de Ziguinchor. Una vez la Comisión de la Prefectura acepta la solicitud, se realizan las votaciones entre los trabajadores del sector del transporte de la Gare Routière.

Para todo aquel que quiere ser Presidente, se abre una lista. Esto es en la Prefectura. La Prefectura, el Departamento, es quien lo organiza. Había 19 candidatos que pusieron sobre la mesa de Michelle, el prefecto, su candidatura. Entonces, después de registrarse, hay un tiempo de espera, el tiempo que el prefecto, tiene una comisión que abre una investigación para saber cuáles son los candidatos que han respetado los documentos que demandan y cuáles no. [...] Haciendo este control, se dieron cuenta que había 4 candidatos que no habían presentado, en vez, por ejemplo del documento de identidad nacional, habían puesto el documento de identidad del elector, que no es lo mismo, evidentemente. O también tenían el permiso de conducir caducado, esto es inaceptable. Entonces quedaron 15, y el prefecto tenía que reunirse con estos 15 para ver quién sería el elegido. Pero como siempre, las cosas no se hacen legales, sino que todo va por comisiones, es nuestro problema, el problema incluso de las elecciones nacionales. Prefieren cerrar los ojos. (Miembro 2, grupo focalizado, 8 de marzo de 2016).

La lista de candidato está sellada por la Prefectura y ¿no sirve para nada este documento? 10 de los 19 candidatos que se presentan están con nosotros, en nuestra asociación de transportistas. Él [el actual Presidente] presentó 9 candidatos, como hemos dicho, para hacer frente común contra nosotros, de estos 9, 4 no respetaban las normas y nosotros hemos seguido siempre los 10 candidatos porque somos legales. Es esto lo que hace daño. (Miembro 1, grupo focalizado, 8 de marzo de 2016).

Aquí encontramos la primera cuestión, el Ayuntamiento alquila su espacio al grupo de personas que ganan las elecciones para poder dirigir la Gare Routière de manera autónoma. Pero al mismo tiempo, es la Prefectura la encargada de gestionar las elecciones de la Gare Routière. Este hecho que legalmente podría ser beneficioso porque asegura un control gubernamental, es en verdad perjudicial porque las elecciones de la Gare Routière acaban convirtiéndose en algo político y no administrativo. Así pues, como explican los miembros de la oposición, en 2014 se tenían que celebrar unas elecciones para declarar un nuevo Presidente y se anularon en el último momento sin explicaciones de parte de la Prefectura ni el Ayuntamiento.

Las últimas elecciones fueron en 2009. El que ganó es el que sigue estando aquí. Él [el actual Presidente] tenía un mandato de 5 años, después de los 5 años, tendría que haber habido otras elecciones para decidir un nuevo Presidente. Los 5 años caducaron en 2014. ¿Lo ves? Hasta el momento, aún no se han convocado las elecciones. (Miembro 3, grupo focalizado, 8 de marzo de 2016).

Un candidato no puede decir que no hace elecciones sin ninguna explicación. Nosotros no podemos entender esto. Nosotros no podemos soportar más esta situación, él [el actual Presidente] se queda porque no quiere salir. Después de hacer la campaña de las elecciones,

dice que no va haber elecciones y se queda como Presidente y nadie hace nada. (Miembro 4, grupo focalizado, 8 de marzo de 2016).

Tenemos un sistema democrático, pero no se aplica. (Miembro 7, grupo focalizado, 8 de marzo de 2016).

La cuestión es que el actual Presidente no quiso realizar las elecciones pertinentes en 2014 y ni el Ayuntamiento de Ziguinchor, ni la Prefectura le han exigido hacerlas, aunque por ley estaría obligado.

Lo hemos intentado todo, hemos ido al Ayuntamiento, a la Prefectura, al Consejo departamental, ¿no? Todo lo hemos probado para arreglar la situación de la Gare Routière, pero tristemente no hay nadie que haya tomado la decisión de hacer las elecciones. (Miembro 1, grupo focalizado, 8 de marzo de 2016).

El Ayuntamiento aquí, es un Ayuntamiento de "posición" no tienen el poder. No tienen la valentía de hacer nada. (Miembro 7, grupo focalizado, 8 de marzo de 2016).

Pero ¿qué alega el Presidente para no realizar las elecciones? La elecciones en las gares routières de Senegal se hacen a nivel local, son los propios miembros de la Comisión de Transporte de la Gare Routière quien eligen al candidato que quieren como Presidente durante el mandato de 5 años. Pero el actual Presidente de la Gare Routière de Ziguinchor decidió que era mejor ampliar las elecciones a nivel nacional y que todos los miembros de las otras gares routières pudiesen votar al nuevo Presidente en Ziguinchor. Este hecho ha paralizado las elecciones y el grupo de la oposición está luchando en los tribunales para que no se acepte su petición.

La autoridad no se atreve a hacer nada. Esto es un problema muy grave. Hay 15 candidatos que pueden ser elegidos legalmente para las elecciones de la Gare Routière de Ziguinchor. Estas elecciones se tienen que hacer a nivel local y no nacional. Pero el actual Presidente, como tiene amigos en Dakar, ahora quiere que sean elecciones nacionales. No se entiende. Esto es absurdo. Esto es nuestro problema. (Miembro 2, grupo focalizado, 8 de marzo de 2016).

Las elecciones de la Gare Routière son elecciones locales, pero el prefecto dice que no, porque no se atreve a contradecir al Presidente. Así que al final no nos han dado más opción que ir al tribunal, con abogados por aquí y por allí, los dos últimos años. Y ganamos la instancia en Ziguinchor, y ahora han apelado a Dakar, así que como la justicia es lenta, aún no tenemos fecha de juicio. (Miembro 2, grupo focalizado, 8 de marzo de 2016).

Cuando el Presidente llegó hizo lo que le dio la gana, no tiene nada más en que preocuparse que ganar su dinero. (Miembro 6, grupo focalizado, 8 de marzo de 2016).

La gente aquí no lo quiere, es por eso que pide que las elecciones sean nacionales, para que lo voten sus amigos de otras regiones, porque en Ziguinchor sabemos cómo es. (Miembro 8, grupo focalizado, 8 de marzo de 2016).

De esta manera el proceso electoral se ha detenido. Y no se podrán realizar elecciones hasta que el Tribunal de Dakar de una sentencia.

Así que decidimos denunciar, se hizo una primera instancia en el Tribunal de Ziguinchor que ganamos, después de esta instancia, el actual Presidente ha apelado, esta apelación se hace en Dakar, no es en Ziguinchor. Así que así estamos, esperando el juicio de Dakar. Estamos bloqueados aquí. (Miembro 2, grupo focalizado, 8 de marzo de 2016).

El espacio es del Ayuntamiento, es el Ayuntamiento quien nos lo alquila. La Prefectura tiene que asegurarnos la seguridad dentro de ese espacio, la seguridad pública. No puedo entender como la Prefectura no ha obligado a hacer estas elecciones. Y con esta injusticia y en los tribunales podemos seguir así un año más. (Miembro 5, grupo focalizado, 8 de marzo de 2016).

Este es el conflicto de poder escondido bajo las ruedas del transporte público. El Presidente de la Gare Routière de Ziguinchor elegido en 2009 no tiene intención de hacer unas nuevas elecciones a nivel local, y ni el Ayuntamiento, propietario del espacio público, ni la Prefectura, encargada de controlar dichas elecciones, no han actuado ante esta falta en el reglamento de la Gare Routière. Ahora está en manos de los tribunales de Dakar decidir cuándo y cómo se realizaran las próximas elecciones y los miembros de la Comisión de Transporte de la Gare Routière de Ziguinchor no pueden hacer nada más que esperar sentencia.

KM 4. PANEL DE *PUEBLO AMERICANO*: APOLOGÍA DE UN SALVADOR

DE LA SEÑAUZACIÓN A LO SIMBÓLICO

La señal de *Route Nationale n° 6. Financée par le peuple américain* con sus logos de Millenium Change Corporation y Millenium Change Account–Senegal, se puede ver por todo el recorrido de la carretera RN6 que va de Ziguinchor a Vélingara pasando por Tanaff. Tanto en los tramos aún en construcción (de Ziguinchor a Tanaff), como en la ruta ya rehabilitada (de Tanaff a Kolda).



19

Pero la importancia de esta señal en la carretera es que pasa de ser una señal convencional de tráfico que indica algo (que el proyecto de la rehabilitación vial de la RN6 está financiado por la MCC), a ser una señal simbólica, a representar una idea, la gran ayuda que ofrece el pueblo americano al pueblo senegalés. Y en esta concepción de símbolo, hago mía la aclaración que hace Geertz a pie de página en su obra *La interpretación de las culturas*: “En mi exposición, empleo *símbolo* en un sentido amplio que abarca todo acto u objeto físico, social o cultural que sirva como vehículo de una concepción” (Geertz, 1987: 182).

En este caso, por tanto, es igual o más importante lo que no se lee que lo que se lee. Los términos de *pueblo americano* usados en el panel no significan solamente EEUU, sino que hace referencia a sus gentes, a su bondad; intrínseco a este concepto se esconde una imagen, la que proyectan las relaciones públicas de Estados Unidos, una ayuda sin nada a cambio, una especie de ayuda espiritual, casi mística, que es aceptada con gratitud por el pueblo senegalés.

¹⁹ Fotografía de mi compañera Eva durante el trayecto Ziguinchor – Niaguiss.

El pueblo americano a través de la MCC ha financiado el proyecto. En cualquier caso, es asombroso lo que el pueblo americano ha hecho por el pueblo senegalés. (Ageroute MZ, entrevista personal, 9 de febrero de 2016).

Y es que la palabra *pueblo* aquí no se entiende en la definición clásica del término, sino que es un concepto que connota toda una serie de emociones. Si buscamos en la Real Academia Española (RAE) la palabra *pueblo*, nos da las siguientes acepciones²⁰:

Del lat. popŭlus.

1. m. Ciudad o villa.
2. m. Población de menor categoría.
3. m. Conjunto de personas de un lugar, región o país.
4. m. Gente común y humilde de una población.
5. m. País con gobierno independiente.

Pero ninguna de estas definiciones lexicológicas nos vale aquí para comprender el concepto *pueblo* asociado a los americanos. Este *pueblo* no significa sólo que es un conjunto de personas que viven en un país con un gobierno independiente, este concepto denota identidad. El *pueblo* aparece pues como una unidad social y no como una entidad jurídico-política. Al hablar del *pueblo americano* y no del *gobierno americano* se consigue que los senegaleses construyan una imagen positiva atribuyendo las características de la *gente de pueblo* (humildes, honrados y sencillos) a los americanos.

El uso de esta palabra en los carteles del MCC no es una casualidad ingenua, sino que expone que la ayuda viene del *pueblo* y no del *Estado*. El término *pueblo* aquí transgrede el significado de *habitantes de un territorio* para representar a una clase social, una clase obrera, una clase modesta, una clase luchadora. De esta manera, los senegaleses simpatizan con el pueblo americano, con su identidad y se desvinculan de la identificación política del gobierno de los Estados Unidos, como si de dos entes inconexos se tratara. La noción de *pueblo* se contrapone así a *Estado*. Es desde esta perspectiva y significado de pueblo desde donde debe interpretarse la substitución de esta palabra por la de *Estado* en los paneles colocados por la MCC en todo el recorrido de rehabilitación de la RN6.

VIOLENCIA SIMBÓLICA

En el s.XIX se desarrollan los primeros estudios antropológicos que se ocupan de la política, aunque de manera indirecta y en el contexto de un enfoque global. Autores como Henry Maine (*Ancient Law*, 1861) y L.H. Morgan (*Ancient Society*, 1887) empezaron a estudiar el sistema político de los grupos humanos pero siempre como un elemento más de lo social. Se consideraba que la sociedad era un todo formado por diferentes partes: la economía, la política, la religión, etc. En 1891, Engels publica *El Origen de la*

²⁰ Disponible en la <http://www.rae.es/>. Fecha de acceso: 12 de junio de 2016.

Familia, la Propiedad y el Estado. Engels se ocupa aquí de estudiar los vínculos entre el sistema de parentesco y el sistema político en cuanto a expresión del ejercicio del poder.

Y de esta manera, va surgiendo la antropología política moderna. Una nueva generación de antropólogos empezaron a cuestionarse su función delante de las injusticias de la colonización (Michel Leiris, 1934) y a demandar el uso que ha hecho occidente de la antropología para recrear representaciones con connotaciones negativas sobre oriente, las mujeres, etc. (Asad, 1973).

La antropología política se hace cada vez más crítica y los estudios que se desarrollan en este sentido no sólo describen una sociedad, sino que analizan sus instrumentos de poder y como son utilizados. En este apartado me quiero centrar en un concepto en concreto de esta antropología política crítica, el de violencia simbólica de Bourdieu. Pero antes de explicar esta noción, quiero aclarar un concepto que está ampliamente relacionado con las teorías de Bourdieu: el concepto de hegemonía de Gramsci.

El concepto de hegemonía de Gramsci se asocia al concepto de *ideología* de Karl Marx. Marx encontraba la explicación de la dominación en la *ideología*, que hace que las clases dominantes gestionen el capitalismo de tal manera que el proletariado crea que la nueva situación es de beneficio mutuo. Para Marx, la ideología es lo que permite legitimar la situación de explotación del capitalismo. A través de la ideología se consigue alienar las personas y se crea una *falsa conciencia* colectiva. Así, las clases dominantes tienen tanto el poder material como el ideológico. Karl Marx es de los primeros en denunciar que es la fuerza intelectual y no la física la que lleva a la dominación. Pero el fallo de Marx es que no explica cómo se crea y se reproduce esta ideología, como llega a la aceptación. Por eso, en este texto, me interesa más explicar la teoría de la hegemonía de Gramsci. Y así, de paso, evito usar una palabra tan controvertida como ideología, “Tiendo a evitar la palabra ideología porque [...] ha sido con mucha frecuencia mal utilizada, o empleada de un modo muy vago” (Bourdieu; Eagleton, 2003: 296).

Gramsci estudió el problema del poder desde sus raíces para intentar dar una solución. Casi cuarenta años antes de que Bourdieu formulara su tesis según la cual el poder no reside en el aparato de Estado, sino en sus relaciones, Gramsci ya había llegado a una conclusión similar.

El término de hegemonía es usado por Gramsci durante toda su vida política, pero en *los Cuadernos de la cárcel* (1929-1935) es donde encontramos su definición más reflexionada. La hegemonía es entendida como un proceso de dirección ideológica y política en el que una clase logra el dominio a partir del consenso de la otra, por medio de dar una respuesta a unas necesidades simbólicas. La hegemonía equivale a la cultura que un *grupo* ha logrado generalizar a todos los segmentos sociales, consiguiendo que la sociedad dé legitimidad a esta política. La hegemonía es cultura, pero es una cultura que incluye necesariamente una distribución específica de poder en jerarquías. Así pues, Gramsci entiende la noción de cultura en relación a la clase social, entiende que el concepto de cultura está atravesado por estructuras económicas y políticas (García Canclini, 1984:69-78).

La hegemonía no se consigue sólo con el consenso (concepto que se opone aquí a cohesión), sino que se consigue por medio de la coacción, pero en este caso, simbólica.

El ejercicio normal de la hegemonía en el terreno, ya clásico, del régimen parlamentario se caracteriza por la combinación de fuerza y el consenso que se equilibran en formas variadas, sin que la fuerza rebase demasiado al consenso, o mejor tratando de obtener que la fuerza aparezca apoyada sobre el consenso de la mayoría que se expresa a través de los órganos de la opinión pública -periódicos y asociaciones- que, con este fin, son multiplicados artificialmente (Gramsci, 1980: 125-126).

La dominación se propaga más allá del Estado y sus instrumentos, llegan a las configuraciones culturales de la vida cotidiana. Estas configuraciones son el conjunto de costumbres y prácticas no conscientes. Para el poder es preferible mantenerse invisible y disciplinar la subjetividad a partir de las instituciones (García Canclini, 1984:69-78). Así consigue que las ideas de poder se infiltren en nuestros hábitos y rutinas, y finalmente, se naturalicen. Así pues, *grosso modo*, la conclusión a la que podemos llegar sobre las relaciones de poder es que la dominación del capitalismo se consigue adentrándose en la dimensión cultural de las personas, donde se construye la hegemonía.

Desde este punto de partida, podemos pasar a hablar de Bourdieu y la violencia simbólica. El objetivo de Bourdieu era entender cómo un sistema social basado en condiciones de explotación podía conseguir el éxito sin usar la violencia física.

Bourdieu encuentra la respuesta en la violencia simbólica. La violencia simbólica es aquel tipo de opresión que no se da en el plano de lo físico pero que sí lo hace en el de la significación. Se trata de una opresión mediante el discurso. “Todo poder de violencia simbólica, o sea, todo poder que logra imponer significaciones e imponerlas como legítimas disimulando las relaciones de fuerza en que se funda su propia fuerza, añade su fuerza propia, es decir, propiamente simbólica, a esas relaciones de fuerza” (Bourdieu; Passeron, 1996:44). La fuerza física, por tanto, está oculta en relaciones de poder donde lo que entra en combate son otras armas, donde el campo de batalla no requiere escenas de sangre. Después de los sistemas de dominación basados en la fuerza física (esclavismo, colonialismo, guerra, etc.) aparece la violencia simbólica. El poder pasa de usar instrumentos de brutalidad para propagarse mediante sutilezas lingüísticas. Y esta dominación simbólica se consigue instaurar al imponer unos significados legítimos y otros ilegítimos, el poder se basa así en la legitimación de unos significados simbólicos. “La violencia simbólica es esa violencia que arranca sumisiones que ni siquiera se perciben como tales apoyándose en unas *expectativas colectivas*, en unas creencias socialmente inculcadas” (Bourdieu, 1999:173)

La fuerza del poder se potencia cuando su presencia es ausente, cuando se consigue ocultar, precisamente, su procedencia. El poder consigue instaurar unos *significados verdaderos* mediante la

descentralización. La autoridad se transporta hacia otro lugar que no es una *persona*, sino *algo*: las instituciones. El poder se descentra, se oculta haciéndose cada vez más difuso, usando unas instituciones que le permiten penetrar en el interior de los cuerpos, consiguiendo así que las personas pierdan su capacidad de pensar objetivamente, de enfrentarse al poder. La violencia simbólica mata así las revoluciones sin matar a los revolucionarios (Moreno, 2006).

La violencia simbólica se basa en que los dominadores hagan creer a los dominados que ellos también tienen un poder de decisión. La autoridad sólo existe cuando es otorgada por los dominados, cuando estos se atan a ella. Para Bourdieu, la autoridad sólo se ejerce cuando existe un principio simbólico aceptado tanto por el dominado como por el que domina. El poder se vuelve invisible para las víctimas y así, consigue naturalizarse, no ser cuestionado. La violencia simbólica penetra en el ámbito de lo cultural y lo habitual para categorizar la realidad en la que vivimos con las representaciones simbólicas (Bourdieu, 2000).

Bourdieu señala que el proceso de somatización en las relaciones de dominación consiste en alterar la manera de pensar el mundo, no sólo en el discurso, sino en los cuerpos. Estas representaciones llevan implícitas la manera de entender los usos legítimos de los cuerpos, de cómo usar la comunicación no verbal. Este proceso de somatización nos hace relacionarnos con nuestro cuerpo y el de los otros de una forma determinada, a partir de unas disposiciones corporales (Fernández, J. M., 2005:15,16).

Estas ideas están ligadas al concepto de *habitus* de Bourdieu (1979). El *habitus* es un conjunto de disposiciones sociales y culturales que están incrustadas en nuestras estructuras objetivas de la realidad. Son disposiciones cognitivas que afectan a la estructura práctica de la sociedad. Es la práctica que se interioriza y se practica. El *habitus* entra en el subconsciente para conseguir que el individuo excluya o acepte según la norma. El *habitus*, puesto en acción, tiene la capacidad de construir un mundo social, representando el espacio de los estilos de vida (Jimenez, 2005:201-202).

Y este *habitus* se transmite socialmente. “Producto de la historia, el *habitus* produce prácticas [...] conformes a los esquemas engendrados por la historia; asegura la presencia activa de las experiencias pasadas que, depositadas en cada organismo bajo la forma de esquemas de percepción, de pensamiento y de acción, tienden, de forma más segura que todas las reglas formales y todas las normas explícitas, a garantizar la conformidad de las prácticas y su constancia en el tiempo” (Bourdieu, 1980: 91). Las instituciones son así, un instrumento de encubrimiento y legitimación de la violencia simbólica.

Estos intelectuales consiguieron entender que la violencia del poder había evolucionado, ya no había una violencia física, pero que la violencia no sea visible no significa que no exista. Simplemente, la violencia había cambiado, se había desplazado, se había adaptado a las nuevas necesidades. El poder ya no se imponía a través de una guerra violenta, sino simbólica. Esta fue la clave para entender el establecimiento del actual capitalismo y de sus diferentes formas de explotación. Y en nuestro caso, la violencia simbólica también se ve en proceso de globalización. Y esta violencia simbólica es la que usa

EEUU en Senegal. Su estrategia no se basa en una ocupación militar, sino en que esta invasión permanezca oculta bajo un discurso de ayuda humanitaria. Y en la actualidad, estos lugares donde aplicar una dominación simbólica, estos campos de batalla sin sangre, son precisamente los *espacios públicos*. La ayuda en la mejora de infraestructuras se ha convertido en la base de la violencia simbólica, dándoles así respuestas a necesidades que ellos mismo han creado: la necesidad de progreso y desarrollo económico.

DE LO SIMBÓLICO A LO PRÁCTICO

Scheper-Hughes en el capítulo “Nervoso” de su libro *La muerte sin llanto* (1997) utiliza el concepto de “hegemonía” de Gramsci para explicar la situación económica, política y social de la región Azucarera nordestina de Brasil a partir del análisis de la *enfermedad de los nervios*. La hegemonía, como ya hemos nombrado, se consigue a través de las instituciones, de unos *intelectuales tradicionales* que mantienen definiciones hegemónicas de la realidad por medio de discursos especializados, en este caso, son los médicos, realizando una apropiación médica del síndrome folk *nervoso* para definir una enfermedad que se distancia de los síntomas del hambre. (Scheper-Hughes, 1997:171)

Así pues el término *nervos* pasa de ser lenguaje popular a convertirse en un diagnóstico médico, consiguiendo que el discurso popular sobre el hambre se transforme en un discurso sobre la enfermedad. La diferencia está en que un cuerpo hambriento plantea una crítica al gobierno y un cuerpo enfermo no tiene culpables. La medicina es el vehículo por el cual se puede racionalizar el sufrimiento humano y contenerlo en ámbitos seguros. Una población hambrienta es una potencial población revolucionaria, una población enferma depende del Estado para curarse. Reconocer el hambre como una enfermedad social sería un suicidio político, así que es mejor crear una enfermedad con causas naturales. (Scheper-Hughes, 1997:174)

Esto, aunque focalizado en otro conflicto social, es lo que podemos ver en Senegal cuando se trata de hablar del pueblo americano. Los Estados Unidos han conseguido hegemonizar un discurso basado en la solidaridad internacional en los países africanos, han creado una necesidad de progreso y modernidad en estos países que sólo los Estados Unidos con su ayuda pueden cubrir.

En 1948, cuando el Banco Mundial definió como pobres aquellos países con ingreso per cápita inferior a 100 dólares, casi por decreto, dos tercios de la población mundial fueron transformados en sujetos pobres. Y si el problema era de ingreso insuficiente, la solución era, evidentemente, el crecimiento económico. Fue así como la pobreza se convirtió en un concepto organizador y en objeto de una nueva problematización. [...]. También puede verse como un recuento de la invención de la fábula de los tres mundos y la lucha por el

“desarrollo” del tercero. [...]. El orden político y económico codificado por la fábula de los tres mundos y el desarrollo descansa sobre el tráfico de significados que describen nuevos campos del ser y del entender, los mismos campos que son cada vez más cuestionados y desestabilizados por las gentes del Tercer Mundo hoy en día. (Escobar, 2007: 51-52)

Con estas palabras, Arturo Escobar describe, en su libro *La invención del Tercer Mundo Construcción y deconstrucción del desarrollo* (1996), el negocio del Tercer Mundo y la invención del concepto *desarrollo*. Es occidente quien decide qué países son pobres, y por tanto, qué países necesitan nuestra ayuda para producir un crecimiento económico que los saque de su miseria y los aproxime a nuestra modernidad. Es occidente, por tanto, el único que lo pueden salvar de esta situación. “Resultan notables el sentimiento mesiánico y el fervor cuasi religioso expresados en la noción de salvación. En esta representación la *salvación* exige la convicción de que sólo existe una vía correcta, es decir, el desarrollo. Sólo a través del desarrollo Colombia podrá llegar a ser un *ejemplo inspirador* para el resto del mundo subdesarrollado” (Escobar, 2007:54). Aunque con estas palabras, Escobar, describe la sensación que se tiene al leer el Programa de Ayuda Económica que el Banco Internacional de Reconstrucción y Fomento ejecutó en Colombia en 1949, la misma idea de *salvador* es la que encontramos 65 años después en el programa del Millenium Change Corporation en Senegal.

Desde el punto de vista del pueblo senegalés, los conflictos internos de su país, sus malas infraestructuras, sus pocos recursos, su pobreza... no forman parte de la globalización sino de la mala gestión del colonialismo europeo y su Estado actual. Por tanto, la globalización, contemplando a los Estados Unidos como superpotencia mundial, sólo les aporta bondades para poder salir del agujero donde ellos mismos se han metido. La culpa está entre ellos y la salvación en EEUU:

El mal del Estado de África, lo que yo no amo, el 95% de los problemas actualmente tienen su origen en el juego político. Nunca han escogido bien, nunca han invertido el dinero donde tenían que ponerlo, y se cubren con dinero que nosotros pagamos, porque tienen que pagar al Banco Mundial. Nosotros estamos pagando préstamos que ellos pidieron hace 20 años. Se han ido con nuestro dinero ¿tu encuentras esto normal? Esto es mi realidad. Después tienen que venir a salvarnos de fuera... (Oficina de Turismo de la Casamance, entrevista personal, 2 de febrero de 2016).

Pero incluso, los más críticos con Europa, siguen diferenciando entre la ayuda europea y la americana. Mientras en una hay un sólo beneficiario, los otros, en la ayuda de Estados Unidos, el beneficio es compartido. Así diferencian entre lucro y negociación.

Las ONGs vienen a hacer proyectos aquí para crear buenas relaciones para el futuro, para que sus niños vengan a jugar aquí en el futuro. Si de verdad quisiesen ayudar, nos darían el dinero para que lo gestionásemos nosotros. ¿Para qué viene Europa aquí? ¿Para controlar qué? Ellos

no hacen nada. Son los senegaleses quienes lo hacen, pero ellos tienen que venir porque así es el sistema europeo, quieren gestionar la situación entre ellos y África, para dar a sus futuras generaciones un buen lugar para venir de vacaciones. Occidente ha visto esto hace años, ellos lo han calculado todo [...] Vosotros [los europeos] estáis aquí como en vuestra casa ya. Todo lo que se debe preparar para la bienvenida del europeo, de occidente, todo lo que se ha subvencionado en África es para ellos, no para nosotros. Desde que un tubap²¹ llega aquí, tendríamos que pegarles y echarlos, pero nadie se atreve a hacer esto, pero vosotros sí que lo hicisteis con nuestros abuelos. Y aquí no pasa nada. Por eso pensáis, para camuflar esto, “vamos a ayudarlos a hacer las cosas, así nos sentimos mejor”. Esto es el sistema europeo, invertir en ellos mismos. [...] Los americanos es otra cosa, ellos no vienen a cambiarnos, por sus vacaciones, vienen a hacer negocio. (Hostelero de Ziguinchor, entrevista personal, 11 de marzo de 2016).

Pero ¿A qué se debe esta situación? ¿A qué se debe este discurso?

La nueva importancia geoestratégica de África para combatir el terrorismo yihadista supuso un reto para Estados Unidos. Después de los atentados del 11-S (2001), se emprende un proceso de análisis y acción en los países africanos desde un punto de vista militar hasta su culminación en 2007, cuando el Departamento de Defensa decidió crear un nuevo mando independiente, AFRICOM, “cuya área de responsabilidad la constituiría todo el continente africano y aguas circundantes, con la excepción de Egipto, que queda bajo el CENTCOM”. (Alaminos 2008:177)

La creación de AFRICOM evidencia la necesidad de Estados Unidos de ejecutar un plan de acción para el continente que aúna sus principales objetivos: la lucha contra el terrorismo, la seguridad nacional y el crecimiento de las relaciones comerciales con África. Pero para conseguir estos propósitos sin parecer invasivos se tenía que hacer también un plan de ayuda humanitaria.

Para evitar pues el posible rechazo de los países africanos ante la presencia de miles de militares en su territorio por la Guerra global contra el terrorismo y los intereses económicos por los recursos naturales del continente, EEUU creó una ayuda económica que contrarrestó la *incapacidad* de los Estados africanos. De tal manera que no sólo camuflan sus intereses, sino que se posicionan por encima de los Estados africanos.

Y es que ésta es precisamente la imagen que dan los Estados Unidos en Senegal, camuflando sus verdaderos intereses políticos bajo una capa de humanidad, han conseguido dos cosas esenciales: la primera, crear una necesidad en Senegal de desarrollo, la segunda ser ellos los únicos que ayuden a este desarrollo. Una estrategia, como vemos en el texto de Escobar (2000:55), aplicada desde hace muchos

²¹ En wólof significa blanco.

años pero que aún da los resultados deseados: “Pese a estar expresada en términos de metas humanitarias y de la preservación de la libertad, la nueva estrategia buscaba un nuevo control de los países y de sus recursos. Se promovía un tipo de desarrollo acorde con las ideas y las expectativas del Occidente poderoso, con aquello que los países occidentales juzgaban como curso normal de evolución y progreso”.

En la Estrategia de Seguridad Nacional de 2002²², se puede leer esto respecto a África: "Los Estados Unidos vamos a ofrecer una mayor asistencia para el desarrollo a través del New Millennium Challenge Account (MCA) para los países que gobiernen con justicia, invierten en su gente, y fomenten la libertad económica. También vamos a seguir liderando el mundo en los esfuerzos para reducir las terribles consecuencias del VIH / SIDA y otras enfermedades infecciosas". Así, su discurso entrelaza ideas neoliberales con ayuda internacional sin ningún problema.

El Millennium Challenge Account (MCA) fue propuesto en marzo de 2002 por la administración Bush, con el objetivo de aumentar la asistencia humanitaria a ciertos países, entre ellos Senegal, que presentan bajos ingresos y fomentar así el *buen gobierno*. El MCA se declaró orientado únicamente a objetivos de desarrollo, y no otros objetivos de política exterior. Pero los intereses estratégicos norteamericanos en África son múltiples y además de estos *buenos propósitos* en el mismo documento de Estrategia de Seguridad Nacional de 2002, podemos encontrar la relevancia del África en *la Global War on Terror (GWOT)* cuando se habla de la importancia de no menospreciar a los estados débiles: “Los eventos del 11 de septiembre de 2001, nos enseñaron que los estados débiles, como Afganistán, pueden representar un peligro tan grande para los intereses, como los estados fuertes” (ibíd). Así pues, África se sitúa dentro de esta *debilidad peligrosa* que se debe controlar.

El 6 de febrero de 2007 el Presidente Bush y el Secretario de Defensa Robert Gates anunciaron la creación de un nuevo Mando de Combate independiente para África, AFRICOM, encargado de "proteger las fronteras, seguir el movimiento de las personas, luchar contra el terrorismo y mejorar la cooperación regional y la estabilidad " (Keenan, 2008:17). Esta decisión pone de relieve la importancia del continente africano para la estrategia militar de lucha contra el terrorismo, así como la eficacia de su diplomacia a la hora de disfrazar su capacidad militar en asistencia humanitaria. AFRICOM se establece como “pionero en un nuevo enfoque de *poder blando* dentro de los militares orientado hacia la fuerza *no-cinética* y objetivos humanitarios” (Besteman, 2009:15). Por tanto, el MCA aparece como un instrumento de paz democrática a la vez que ilustra el *poder blando* militar americano. El MCA se convierte así en un arma de doble filo; mientras logran sus intereses de lucha antiterrorista y establecen una base militar en un país estratégico por su geografía, consiguen ensalzar su imagen con el incremento de ayuda humanitaria. Y esto es lo que se observa en Senegal, el *pueblo americano*, lejos de ser su dominador, es su salvador.

²² Estrategia de Seguridad Nacional de Estados Unidos de América de 2002. Disponible en <http://www.state.gov/documents/organization/63562.pdf>. Fecha de acceso: 14 abril 2016.

Este doble juego, se ve claro cuando se analiza quiénes son los responsables dirigir los proyectos de MCA en los países de destino: "Todas estas actividades se llevan a cabo en colaboración con los gobiernos de África, las instituciones y organismos. La responsabilidad de los esfuerzos estratégicos para fortalecer las relaciones con los países africanos ha sido delegada a los equipos de los funcionarios militares basados en las embajadas en África" (Buss, 2011: 96).

Tomo prestadas de Zbigniew Brzezinski (1998:12) las palabras que usa para definir la estrategia de Estados Unidos en su libro *El gran tablero del mundo*:

El objetivo último de la política norteamericana debería ser benéfico y visionario, dar forma a una comunidad global verdaderamente cooperativa, de acuerdo con unas orientaciones de largo alcance y con los intereses fundamentales de la humanidad. Mientras tanto, empero, es esencial que no se produzca el surgimiento de ningún aspirante al poder.

Aunque su obra trata de cómo los intereses estratégicos de los Estados Unidos en el periodo de guerra fría consiguieron que en el s.XX fuese la única súper potencia mundial, creo que la frase es idónea para entender lo que está pasando en Senegal.

LA PRÁCTICA DEL SILENCIO

Está claro que Estados Unidos, con su política *conjunta*, establece un discurso oficial donde sus logros en ayuda humanitaria contrarrestan su ocupación militar. Y este discurso oficial se ve reflejado en las respuestas de los senegaleses ante cuestiones sobre la MCC y la rehabilitación de la Route Nationale 6:

La RN6 atraviesa muchas áreas metropolitanas, donde hay muchos productores. [...] Esta carretera puede facilitar los intercambios, el transporte de productos del exterior al gran centro. [...] Hay mucha actividad a Ziguinchor, hay mucho flujo de personas que llegan a Ziguinchor, de movilización de material, constituye de alguna manera, diremos, la capital del sur. Entonces, todo lo que llega por el puerto con el barco, sale de aquí para servir a los otros pueblos y ciudades que están cerca de Ziguinchor, entonces, hay muchos intercambios. Y es por este motivo, que la RN6 es muy importante. [...] Esta carretera facilitará mucho el transporte en la zona hasta Dakar, porque no tendrán tantos problemas, por ejemplo para atravesar Gambia. Podrán pasar por la RN6 hasta Tambacunda y continuar hasta Dakar. (Ageroute MZ, entrevista personal, 9 de febrero de 2016).

Estamos muy satisfechos de lo que han dado a la población de Kolda, a nivel de la región koldaise. [...] Es un orgullo para nosotros, nos hacen algo muy importante, verdaderamente. La facilidad del transporte es que haya buenas carreteras. Por eso, por este motivo, les

decimos gracias. Ahora si vas a Tanaff no hay problemas, si vas a Vélingara, no hay problemas, y esto es gracias a la RN6. Y también, el puente nuevo, verdaderamente, se lo agradecemos. (Gare Routière de Kolda, entrevista personal, 10 de febrero de 2016).

Mejorará mucho, porque por ejemplo un día en el futuro, los chóferes senegaleses están muy cansados de cruzar Gambia, puede que con la RN6 se dirán, pasamos por Kolda, Tamba y llegamos a Dakar. No estaremos 12 horas esperando que pase el barco. [...] Con la economía del tiempo, podemos ganar muchas cosas. [...] Y con esto, podemos ganar en turismo también, podemos combinarlo para que los turistas no tengan que pasar un día o dos días en Dakar cuando su destino es la Casamance. (Inspector de Turismo de la Casamance, entrevista personal, 16 de febrero de 2016).

Lo que me pregunto aquí es si este discurso oficial es compartido por los senegaleses en razón de su confianza en los norteamericanos o por resistencia silenciosa. Para explicar la situación de la región Azucarera nordestina de Brasil, Scheper-Hughes (1997:206) utiliza el concepto de la *mala fe*. En su caso, la *mala fe* es colectiva: los políticos; los médicos y farmacéuticos y en última instancia, los mismos pobres, con su aceptación pasiva, son los que permiten la evasión de responsabilidades garantizando un secreto comunitario.

James C. Scott (2000:64) nos habla de este *secreto comunitario* analizando el *discurso oculto* de los oprimidos. “En su nivel más elemental, el discurso oculto constituye una forma de representar en la fantasía-y ocasionalmente en prácticas secretas- la cólera y la agresión recíproca que la presencia de la dominación reprime”. En su obra *Los dominados y el arte de la resistencia* (2000) nos muestra innumerables ejemplos de cómo a veces la única forma de que los subordinados puedan resistir una dominación, una violencia simbólica, es a través del arte de la ocultación.

Por lo tanto, las relaciones de poder, en verdad son representaciones teatrales donde cada una de las personas que interviene es actor y público al mismo tiempo y tanto el dominado como el subordinado, tienen un discurso oficial compartido y un discurso oculto que les resguarda de posibles represalias. “Una actuación convincente puede requerir la supresión o el control de sentimientos que echarían a perder la representación y la simulación de emociones necesarias para dicha representación”. (Scott, 2000:54).

Aunque está claro, que los dos papeles desempeñados entre oprimidos y dominadores no tienen el mismo peso social, el discurso (o más bien, podríamos decir el no-discurso de los subordinados) muestra precisamente su opresión ante la clase dominante. La mayoría de las veces, con mejor o peor resultado, los grupos oprimidos, sea al nivel que sea, han preferido callarse y esconder su opinión ante un mal mayor, evitando una reacción peor del poder abusivo del otro. “El subordinado prudente tratará de conformar su lenguaje y sus gestos a lo que sabe que se espera de él, incluso si con ello oculta opiniones que, fuera de escena, serían muy diferentes” (Scott, 2000:62)

Así pues, se trata de averiguar si el pueblo senegalés comparte el discurso oficial de los Estados Unidos, o es su manera de resistir ante el opresor. Desde la conciencia de que en un trabajo de campo tan breve, la información que obtuve no fue completa, sino que se limitaba a una relación que se basa en la posición del etnógrafo ante el grupo, es complicado desentrañar qué hay de oficialidad y qué de ocultamiento en sus discursos.

Gèrald D. Berreman en su artículo *Detrás de muchas máscaras: etnografía y manejo de las impresiones en un pueblo del Himalaya* (1963) manifiesta que la veracidad del relato de la etnografía depende en su mayor parte de la interacción entre el etnógrafo y el pueblo estudiado. Y esta relación no se aparta del resto de relaciones sociales, y por tanto, se basa en un choque de voluntades, agudezas y estrategias de las personas que intervienen.

En este teatro social, las representaciones son controladas, estableciendo así dos *regiones* de conocimiento y exposición. La *región frontal*, la representación de lo que se quiere mostrar, y la *región posterior* o *de trastienda* donde transcurre lo cotidiano y de manera habitual, contradice la imagen de los hechos recreados en la *región frontal*. A menudo encontramos una división entre una *región posterior*, en donde se prepara el desarrollo de una rutina, y una *región frontal*, en la que se presenta el desarrollo. “El acceso a estas regiones está controlado a fin de evitar que la audiencia vea detrás del escenario, y que los forasteros se adentren en un desarrollo que no está dirigido a ellos” (Goffman, 1959:238).

Por tanto, la gran responsabilidad del etnógrafo es despejar este entramado entendiendo que lo que no se muestra, no implica que no exista o sea menos verdadero, sino que forma parte de la comprensión misma de la interacción social observada. Pero a veces no resulta tan fácil como parece porque el discurso oficial está presente en todas las áreas de estudio, el poder y la violencia simbólica no tienen un único lugar de actuación. “El *discurso oficial* como hecho social presenta enormes dificultades a la investigación histórica y contemporánea de los grupos subordinados. Salvo en el caso de una verdadera rebelión, el discurso oficial ocupa la mayor parte de los actos públicos” (Scott, 2000:113). Tanto en el discurso del pueblo norteamericano, como en el del senegalés se pueden observar los mismos elogios hacia la ayuda humanitaria del MCA.

De esta manera, lo único que puedo concluir con cierta seguridad es que en cualquier relación es tan importante el hecho de hablar como el de callar. Como dice Simmel (1986:380), el secreto adquiere “un valor característico, el contenido de lo callado cede en importancia al mero hecho de permanecer oculto para los demás”. Por lo tanto, lo verdaderamente relevante en mi investigación no es cuál es su verdadera opinión sobre el pueblo norteamericano, sino el hecho en sí mismo de reproducir un discurso oficial sin tener una actitud crítica entre la relación de la Route Nationale 6 y el establecimiento de bases militares americanas a lo largo de su territorio. “Una visión cínica de las actuaciones cotidianas puede ser tan sesgada como aquella promovida por el actor. Desde un punto de vista sociológico, incluso puede no ser necesario decidir cuál es más real, si la impresión creada o aquella que el actor trata

de evitar que llegue a la audiencia” (Goffman, 1959:66). Lo importante, pues, no es saber qué discurso es más verdadero, si el que se oculta o el que se dice, lo significativo en este caso es el silencio de su opinión, encubierta por la reproducción automática de un discurso oficial.

En la sociedad senegalesa, el secreto de su verdadera crítica sobre el *pueblo americano* esconde las presiones de dominación que se ejercen sobre ella. De esta manera el gobierno norteamericano hace partícipe al pueblo senegalés de un sistema donde no se sienten libres para expresar sus *verdaderas* opiniones, guardándolas para sí mismos, y con un poco de suerte, para más adelante.

KM 11. NIAGUISS: EL PUEBLO DE LA DISCORDIA

LOS SENDEROS QUE SE BIFURCAN

La carretera es tiempo. Ningún otro espacio está tan ligado al tiempo como una infraestructura viaria. La carretera no sólo acompaña el tiempo, sino que lo envuelve, de tal manera que se convierte en su metáfora, en su recurso literario. El papel de la carretera en la iconografía literaria es innumerable, son muchos los escritores que han usado este concepto para referirse al camino a seguir, no geográfico, sino existencial. Puede que no lo hayan abordado de la misma manera, pero siempre es un camino solitario donde a través de la carretera se busca no un destino, ni una persona, sino el yo más íntimo.

La carretera es búsqueda, una metáfora de la vida, y no hay mejor ejemplo que el famoso poema de *Caminante no hay camino* de Antonio Machado (1917). Un ejemplo de libertad, de romper las normas preestablecidas en la sociedad, de no seguir los pasos que te imponen, sino de crear tu propio camino.

La carretera es libertad, una libertad que impide detenerse, como se nos muestra en *On the road* (1957) de Kerouac (1981:144): “Nuestro maltrecho equipaje volvió a amontonarse en la acera; todavía nos quedaba mucho camino. Pero no nos importaba: la carretera es la vida”. La carretera es una cinta gris que está en constante movimiento, que adquiere vida propia. Como una gran máquina que te traga y al engullirte, sólo te queda dejarte llevar por ella. Pero pese a esta idea, la carretera también es valentía. Son las dificultades que puedes encontrarte en el camino.

La carretera es lucha. Una lucha constante que exige sacrificio, que te lleva al límite de tus fuerzas, que requiere de tu instinto de supervivencia, como en la novela post-apocalíptica *The Road* de McCarthy (2006). La carretera como la expresión más cruda de la condición humana.

Pero el término espacial también puede convertirse en una definición temporal, no para aludir a la búsqueda, sino a la espera, como en el cuento *La autopista del sur* (1966) de Cortázar (1996:162): “Cualquiera podía mirar su reloj pero era como si ese tiempo atado a la muñeca derecha o el bip bip de la radio midieran otra cosa, fuera el tiempo de los que no han hecho la estupidez de querer regresar a París por la autopista del sur un domingo de tarde”. Pero este tiempo de espera en la carretera, no sólo habla del tiempo perdido, sino del ganado. De cómo un atasco infinito de tráfico convierte a los conductores en vecinos y crea una pequeña sociedad.

La carretera es así anonimato. Cuando el atasco se acaba, se emprende la marcha y con ella, se eliminan las relaciones sociales. “Y en la antena de la radio flotaba locamente la bandera con la cruz roja, y se corría a ochenta kilómetros por hora hacia las luces que crecían poco a poco, sin que ya se supiera bien por qué tanto apuro, por qué esa carrera en la noche entre autos desconocidos donde nadie sabía nada

de los otros, donde todo el mundo miraba fijamente hacia adelante, exclusivamente hacia adelante” (Cortázar, 1996:184). De esta manera, se cierra el ciclo, el anonimato como libertad, “Los morosos paseos... de la aburrida mujer de mi socio por los pasadizos del supermercado, las riñas domésticas de nuestros pudientes vecinos, todas las esperanzas y desvaríos de este plácido distrito suburbano plagado de infidelidades, perdían importancia ante la sólida realidad de las autopistas de geometría constante e inflexible y los preciosos contorno de los parques de automóviles” (Ballard, 2008:52).

Pero por encima de todas las libertades, hay una intrínseca a la carretera, la libertad de decidir, una de las contradicciones más íntimas del ser humano, libertad de decisión y autocensura por miedo a la elección errónea. La carretera es aquí red. Una enorme red, una multitud de carreteras cada una con un destino que nos obliga a elegir, a tomar decisiones que marcaran nuestro destino, nuestro futuro, como nos enseña Robert Frost en su poema *El camino no elegido* (1916): “Dos caminos se bifurcaban en un bosque y yo, /yo tomé el menos transitado, /y eso hizo toda la diferencia”²³.

La carretera es elección, elección frente a un camino que se bifurca, y en esta bifurcación encontramos la máxima expresión de la carretera como tiempo, como podemos leer en el cuento de Jorge Luis Borges, *El jardín de senderos que se bifurcan* (1941). “La explicación es obvia: El jardín de los senderos que se bifurcan es una imagen incompleta, pero no falsa, del universo tal como lo concebía Ts'ui Pên. [...] Creía en infinitas series de tiempos, en una red creciente y vertiginosa de tiempos divergentes, convergentes y paralelos. Esa trama de tiempos que se aproximan, se bifurcan, se cortan o que secularmente se ignoran, abarca todas la posibilidades” (Borges, 1974: 479).

Y así volvemos al inicio, la carretera es tiempo, tiempo que incluye autoconocimiento, libertad y lucha. Y esta idea de la carretera que parece tan occidental, es la misma que encontré en la Route Nationale 6 de Ziguinchor a Kolda. Los tópicos literarios convertidos en realidad, pero la realidad siempre es más cruda, más pragmática y más insatisfecha. La RN6 no es sólo una carretera, su construcción es esperanza para los senegaleses, la esperanza de una vida mejor, pero también es lucha, una lucha contra los constructores, los españoles. La espera de la rehabilitación de la carretera, lejos de crear relaciones sociales como en el cuento de Cortázar, ha creado conflictos, unos conflictos sociales de dimensión internacional, basados en prejuicios establecidos antes del asfalto, pero alimentados por él. Cada metro de construcción de esta carretera es un metro que avanza hacia la esperanza de libertad, pero también es un metro de lucha, de discrepancia, de hostilidad y sobre todo, de poder.

²³ Traducción de María Fernanda Celtasso. Disponible en <http://www.lamaquinadeltiempo.com/poemas/frot01.htm>. Fecha de acceso: 11 junio 2016

EL MAPA POLÍTICO: EL AUTOCONOCIMIENTO

La carretera, en el contexto que nos atañe, poco tiene que ver con la imagen bucólica de la libertad individual de los libros y mucho con una esperanza de bien común que no se lee. La búsqueda individual se convierte así en la búsqueda del interés general. El problema aquí es que existen tres grupos con tres intereses muy diferentes: los americanos que quieren complacer a los senegaleses a cambio de poder usar su tierra como territorio militar; los senegaleses que ponen su esperanza en la reconstrucción de una carretera que les traerá progreso y calidad de vida; y los españoles que como empresa privada quieren sacar el máximo beneficio económico en el mínimo tiempo posible.

Así pues cada agente busca en este proyecto el interés común de su propio grupo. Es así como nace el conflicto entre españoles y senegaleses. Los americanos y senegaleses, aunque sus intenciones a largo plazo divergen, en este momento, aquí y ahora, coinciden en la búsqueda del beneficio de los senegaleses. En cambio, los españoles, como empresa exterior busca su propio beneficio. Así los tres grupos se dividen claramente, ante los ojos del observador, en dos adversarios. Y es así como entra el conflicto del tiempo. Aunque los tres grupos quieren realizar la rehabilitación de la carretera con el mínimo tiempo posible, como sus objetivos discrepan entre sí, este periodo de tiempo se ha dilatado hasta un punto donde difícilmente los tres agentes puedan llegar a un acuerdo. Así, entre aceleraciones y paradas bruscas se van accidentando los senegaleses con los españoles.

El proyecto de rehabilitación de la Route Nationale 6, como ya he descrito, está financiado por la Millenium Change Corporation (MCC). Ésta a su vez, crea el grupo Millenium Change Account-Senegal para el control del proyecto con miembros integrantes americanos y senegaleses. A partir de la aprobación del presupuesto y los primeros planos para la rehabilitación de la RN6, la propuesta se abre a un concurso internacional, donde cualquier empresa puede participar enviando su oferta al MCA-Senegal para que éste valore cual es la empresa mejor cualificada para este trabajo en concreto.

En el concurso internacional se puede presentar cualquier tipo de empresa siempre y cuando no esté en una lista negra que existe, empresas que están vetadas por el gobierno de los Estados Unidos porque apoyan a terroristas, trafican con tal o lo que sea. (Isolux Corsán, entrevista personal, 13 de febrero de 2016).

El proyecto de rehabilitación de la RN6 está dividido en 4 lotes: el primer lote de Ziguinchor a Tanaff, el segundo de Tanaff a Kolda, el tercero de Kolda a Vélingara y el cuarto, el proyecto de rehabilitación del puente de Kolda. Cada lote sale a concurso de manera individual, un lote lo ganó una empresa senegalesa y los tres lotes restantes fueron a parar a la empresa española Isolux Corsán.

En el caso concreto de la Casamance, lo que hicieron es sacar un proyecto de rehabilitación de la RN6 que comprendía 4 lotes, que eran 3 tramos de carretera y un puente. Nosotros

ganamos 3 lotes del proyecto y una empresa local ganó el tramo Kolda-Vélingara. (Isolux Corsán, entrevista personal, 13 de febrero de 2016).

La ganadora de la mayor parte del concurso fue así Isolux Corsán, una empresa española descrita en su propia web como “una compañía global de referencia en las áreas de concesiones, energía, construcción y servicios industriales con más de 80 años de actividad profesional. Desarrolla su actividad en más de 40 países de cuatro continentes y cuenta con una cartera de negocio EPC de 6.817 millones de euros, convirtiéndolo en uno de los primeros grupos europeos de infraestructuras”.²⁴

Tengo que decir que su eslogan *Construimos presente. Proyectamos futuro* encaja a la perfección en este caso, la Route Nationale 6 no es sólo una carretera para los senegaleses, es su esperanza. Aunque como veremos a continuación, la imagen de esta empresa en Senegal no proyecta precisamente futuro, más bien lo contrario, proyecta pérdida, desgaste, decadencia, desolación, despilfarro, corrupción, etc., es decir, lo opuesto al futuro anhelado.

El dinero que se ha financiado para hacer esta carretera era para que si hiciese un buen trabajo que durase en el tiempo, podríamos tener una carretera que durase 50 o 100 años. Pero ahora todo está mal organizado. Esto es lo que ha pasado. Los españoles tenían un contrato para 3 años y hace 5 años que dura esto. Esto es absurdo, es un problema, viendo esto ya puedes saber que el trabajo no estará bien hecho, porque el dinero ya se lo han gastado. Si tienes un presupuesto para 3 años, y aún tienes que trabajar 2 años más con el mismo presupuesto es un problema, porque se tiene que pagar a los trabajadores, el combustible, tienen que comer, que dormir... Y como has gastado el dinero porque has tenido una mala gestión de financiación, ¿qué vas a hacer? Pues, nada bueno, ya te lo digo yo. Esto es una catástrofe. Después todo son prisas por acabar, sin importar cómo. (Hostelero de Ziguinchor, entrevista personal, 11 de marzo de 2016).

Así tenemos tres actores que entran en juego dentro del tablero de la región de la Casamance. Por un lado, los americanos, los inversores, los buenos; por el otro, los españoles, los ejecutores, los malos, y en medio, los senegaleses, los beneficiados o perjudicados, según la perspectiva en la que se mire.

Pero antes, de adentrarnos en el conflicto en sí mismo, me gustaría hacer un pequeño paréntesis para comprender la situación geográfica de la Casamance y por qué es tan importante la rehabilitación de la RN6 para los senegaleses, por qué la carretera es sinónimo de progreso.

²⁴ Disponible en <http://www.isoluxCorsán.com/es/nuestro-grupo/una-compania-global/>. Fecha de acceso: 12 de febrero de 2016

EL MAPA GEOGRÁFICO: LA BÚSQUEDA DE LIBERTAD

Conocí a Moussa²⁵, trabajador de la Oficina de Turismo gracias al contacto de Youssouph, mi casero. El segundo día de mi estancia en Ziguinchor, Youssouph me llevó al mercado, según él, para que conociese la comida local, según mi punto de vista, para poner a prueba mi regateo. De camino a casa, entre sus risas por mi inocencia claramente demostrada en el mercado, le expliqué el proyecto de mi proyecto. En ese momento, Youssouph lo vio claro, tenía que conocer a su amigo Moussa, así que me llevó a la Oficina de Turismo y nos presentó. No sé si fue el entusiasmo de Youssouph, mis ganas de aprender o su manera de explicar las cosas, clara y directa, lo que me hizo dar cuenta que él sería mi primer entrevistado, aunque sólo fuera para contextualizarme en el terreno. Y tengo que decir que fue mi mayor acierto. No sólo me concedió una de las entrevistas más explicativas y divertidas, sino que me acompañó por el arduo camino del turismo camanances.

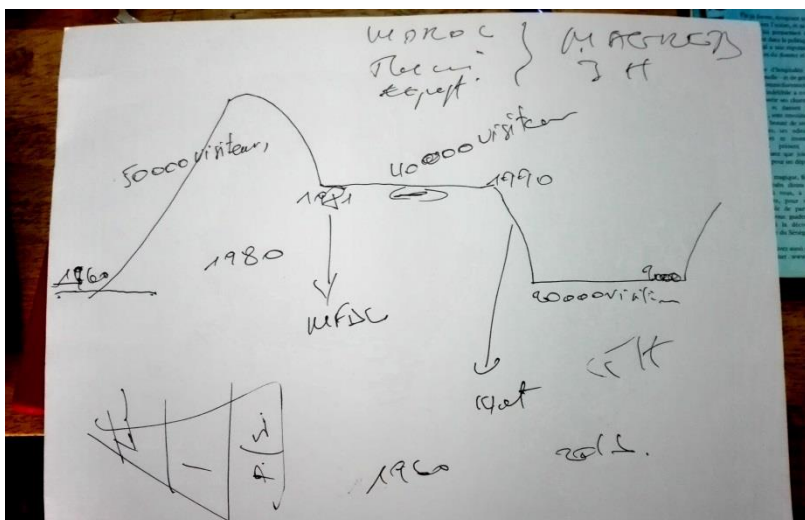
En este momento paso a transcribir parte de la entrevista realizada el 2 de febrero a las 17h en la misma Oficina de Turismo. La entrevista duró unos 60 minutos, pero salí de allí a las 19.30h entre nuevos conocidos, turistas, transportistas y miles de interrupciones telefónicas.

Creo que poca cosa más puedo aportar a su conocimiento de la Casamance, sólo, a modo de introducción, diré que la Casamance sufre cierto aislamiento respecto al resto de Senegal debido a su contexto geográfico. Esta región senegalesa está situada al sur de Gambia, eso significa que para viajar desde Dakar se tiene que pasar por otro país, dificultando así el acceso y la movilidad de los habitantes y/o turistas.

Pero para entender el aislamiento de la Casamance, a esta situación geográfica, se le tienen que añadir varios factores. Entre otros, la relación de esta región con el turismo occidental.

Tenemos una situación así. [Iba hablando mientras cogía bolígrafo y papel y empezaba a escribir]. En 1960 hubo la independencia de Senegal. Después de la Independencia, Senegal fue uno de los países elegidos para hacer turismo, por su proximidad a Europa, estamos a 5 horas en avión. En la época, se llevaba el turismo balneario y Senegal tenía todas las condiciones para desarrollar este tipo de turismo. Desde 1960 hasta 1980 conocimos la época dorada del turismo, había un nivel muy elevado de turismo, hasta, sólo en la Casamance, 50 mil visitantes por año. Desde 1980 hasta 1981 la cosa empezó a caer, ¿Por qué? Porque empezó el conflicto. El conflicto explotó en 1981. Pero en ese momento no fue tan grave, desde 1981 hasta 1990 disminuyó el turismo pero aún había mucho. Fue a partir de 1990 donde realmente cayó en picado, y ha ido cayendo hasta el 2000 y después remontamos un poco. Y ahora voy a explicar esta curva. (Oficina de Turismo, entrevista personal, 2 de febrero de 2016).

²⁵ Pseudónimo para preservar su anonimato.



26

En 1960 era el gozo del turista en la Casamance. De hecho, no fuimos nosotros que elegimos Senegal como destinación turística, fueron los otros los que nos escogieron. El 60% de los franceses que venían a África, elegían Senegal. Es entonces que se creó la estación balnearia de Cap Skirring y de Saly. Pero en 1981 explota el conflicto, pero cuando el conflicto ha explotado, no había problema, la gente venía igual. ¿Pero por qué había el conflicto y la gente venía? Hasta 40 mil visitantes en un año. Pero ¿Por qué venían? Porque en ese momento no había las nuevas tecnologías, no había la comunicación a gran escala, no había internet. En 1990 hay el evento del net. Y entonces la gente empezó a tener la libertad de expresarse. Todo el mundo puede ser periodista, se puede hablar sin verificar, sin ni siquiera saber. Eso ha impactado negativamente a la Casamance y se ha reducido el turismo hasta 20 mil visitantes.[...] De golpe, cuando se habla de la Casamance, automáticamente, te viene a la cabeza el conflicto. Esto es lo que ha llevado al descenso del turismo hasta el 2000. Ahora, hay iniciativas para cambiar la situación, pero todo lo que estamos haciendo, ha hecho cambiar algo pero muy poco, es muy difícil cambiar la imagen. [...] Además de esto, ahora tenemos la crisis de occidente. La crisis ha impactado mucho en nuestro turismo. ¿Por qué? Porque si tu no tienes los recursos suficientes, no vas a venir. Como dijo la pirámide de Maslow, están las necesidades primarias y las secundarias. La base son las necesidades primarias, el turismo está en las secundarias. Pero cuando hay una crisis todo el mundo desciende a la base por razones de seguridad, y así la gente deja de viajar, cada vez hay menos dinero y lo quieren guardar por seguridad. En 2008 con la crisis mundial, de golpe, los turistas que empezaban a venir de Francia y de occidente no vienen más. [...] Todos los productos turísticos que hay en la Casamance son hechos por y para occidente. Si occidente deja de venir, nos quedamos sin turismo porque nunca hemos cuidado el turismo nacional. Si a la crisis mundial, le añadimos, el aislamiento físico de la Casamance, la dificultad para llegar aquí vía terrestre, aérea y marítima. Si además, a esto, le añadimos la imagen negativa de la Casamance, la falta de

²⁶ Diseño dibujado por Moussa.

promoción, la falta de comunicación... de golpe, el turismo desaparece. (Oficina de Turismo, entrevista personal, 2 de febrero de 2016).

Así pues, como podemos ver son varios los factores que afectan directamente al aislamiento de esta región con respecto a Europa. Pero no solamente son estos los motivos por los que los habitantes de la Casamance se sienten relegados a un segundo plano, el alejamiento de la zona respecto al centro económico del país y la débil comunicación con Dakar por la red vial, hace que sus habitantes se sientan marginados por su propio gobierno.

La crisis económica y el conflicto camanances han provocado que el turismo descienda. Pero el principal problema que tenemos es el aislamiento físico. En Dakar no hay problema, tú puedes coger un avión y vas directo a Dakar y de allí te mueves por la zona [...]. Pero para venir hasta Ziguinchor, es el mismo problema de siempre, el viaje es largo por carretera y además, está Gambia. [...] Yo pienso que las autoridades senegalesas y gambianas tendrían que arreglar esta situación para facilitar el paso, sobretodo el turístico. [...] Somos como un país entre dos países. Es un caso especial pero si los gobiernos se llevasen bien, podría ser una ventaja para nosotros. [...] Está bien cuando funciona, pero cuando se llevan mal, bloquean las fronteras y nos volvemos a quedar aislados. Y eso no está bien. Somos todos africanos, tendría que haber la libre circulación de personas, pero esto no es tan simple como parece. (Inspector de Turismo de la Casamance, entrevista personal, 16 de febrero de 2016).

Otras frases como “Al gobierno no le interesamos porqué somos conflictivos”, “El gobierno no tiene nada que hacer aquí, sólo piensa en Dakar”, se fueron repitiendo a lo largo de mis entrevistas.

El Estado no toma decisiones, aquí en la Casamance no se vive bien y al gobierno le da igual. El Estado recibe dinero de los senegaleses, el Estado está financiado, y entonces ¿Qué quieres que haga? Pues nada, él vive bien. La situación ya les va bien, a Dakar tienen el dinero del turismo, y aquí el de las ONG. Las ONG son el negocio entre el Estado occidental y el Estado senegalés, aunque el Estado senegalés no acabe de entender bien la situación porque occidente es mucho más inteligente. Él [el Estado senegalés] sacrifica la región para enriquecerse, él no vive aquí, no es su problema. Para el Ministro de Turismo era el momento de venir, de hacer una visita y ver los problemas, ver cómo está la situación, intentar solucionarla. Pero no viene, ¿por qué? Por qué no va a hacer nada. Igualmente, aunque viniese, sería lo mismo, haría promesas a la gente, la gente diría “sí, sí, sí” y todo igual. Yo siempre digo que yo no soy una persona política ni lo seré nunca. (Hostelero de Ziguinchor, entrevista personal, 11 de marzo de 2016).

Yo misma pude presenciar en mi estancia en la Casamance el sentimiento de marginación cuando la Ministra de Turismo y de Transportes Aéreos Maimouna Ndoeye Seck anuló a última hora una visita a

Ziguinchor programada para el 18 de febrero. El 16 de febrero hice la entrevista en la Inspección de Turismo de la Casamance donde me explicaron entusiasmados el programa preparado para la Ministra. El 17 de febrero me desperté pronto con una especie de exaltación y fui directa a la Oficina de Turismo a tomar un café con Moussa y hablar sobre los preparativos para el día siguiente. Esa misma tarde me reuní con el Presidente de la Federación de los *Campaments Villageois*²⁷. Un hombre de unos 70 años, con un control sobre el turismo en la Casamance que confirmó mis ideas sobre el aislamiento de la zona, concebidas en las anteriores entrevistas. Fue una conversación informal, sin grabar, por qué no se sentía cómodo. Pero durante la charla, me explicó que venía de recibir la noticia de que Mme²⁸ Seck había anulado la visita por motivos personales, sin dar ninguna explicación. Él venía justo de recoger el regalo que había comprado para ella. Era una pequeña cesta con productos locales, artesanía y jabones. Entre la decepción y la broma me dijo que no era la primera vez que le pasaba, ni sería la última.

Es por todos estos motivos que los habitantes de la Casamance ven la RN6 como una posible salvación para salir del aislamiento físico y por tanto, del estancamiento económico.

Los turistas que quieren ir a la Casamance están obligados a pasar una noche en Dakar, primero, y después a pagar el precio de un avión que les traiga aquí o si quieren venir en coche, tienen que pagar 50 euros por la tasa de Gambia. En autobús se puede tardar hasta 14 horas. Es absurdo. (Oficina de Turismo, entrevista personal, 2 de febrero de 2016).

La RN6 no sólo mejorará el transporte de Kolda a Ziguinchor, no sólo a los transportistas, a los viajeros y a los taxistas, la rehabilitación ayudará al mercado, a las personas de los pequeños pueblos a que puedan vender sus productos, a transportarlos, a exportarlos. Mejorará la calidad de todos. (Gare Routière de Kolda, entrevista personal, 10 de febrero de 2016).

Hay muchos problemas para cruzar Gambia, hay muchos problemas, por eso necesitamos la RN6, para poder desplazarnos a Dakar sin tener que pasar por Gambia. Por la RN6 puedes conocer toda la Casamance, todos sus paisajes. El problema es si vienes por Gambia, pierdes mucho tiempo en la frontera, hay el problema de las tasas, piden dinero para cruzarla y no sabemos qué hacer. (Inspector de Turismo de la Casamance, entrevista personal, 16 de febrero de 2016).

En la frontera de Gambia, puedes estar horas esperando, o puedes hacer una pequeña trampa y pagar más dinero y te pasan antes. La otra opción es venir por Vélingara, esto son 14 horas de viaje. Esperamos que con esta carretera se disminuya la distancia de conexión con Dakar. (Ageroute MD, entrevista personal, 25 de febrero de 2016).

²⁷ Los *Campaments Villageois* son una iniciativa de la zona de la Casamance dentro del proyecto de *Tourisme Rural Intégré* para potenciar el desarrollo turístico y económico de las zonas rurales de forma sostenible. Estos campamentos, destinados al turismo, son alojamientos construidos con adobe por los residentes locales, están integrados en el pueblo y contribuyen con sus beneficios directamente a la comunidad local.

²⁸ Abreviatura en francés de señora.

EL MAPA TEMÁTICO: LA LUCHA

El proyecto de rehabilitación de la RN6 acordado por el Milenium Challenge Account-Senegal, además de los trabajos de construcción de la carretera, tenía previstos una serie de programas relacionados con la sensibilización de la población. La financiación del proyecto estudió antes del inicio de las obras el posible impacto negativo que podría tener en la población, por culpa de pérdida de bienes o perturbaciones personales. El plan de sensibilización social se elaboró en el marco del Plan de Acción de Reinstalación (PAR), redactado de acuerdo con las exigencias de la política operacional OP 4.12 del Banco Mundial. Además, se tuvo en cuenta las características de la zona, su empobrecimiento, el aislamiento y el mal estado de la red vial. Poniendo hincapié en que los ingresos principales de sus habitantes se basan en el sector agrícola (cultivo de arroz, hortalizas y secano) y el sector del comercio, por tanto, sus fuentes de ingreso están relacionadas directamente con la rehabilitación de la RN6. Todos estos impactos se evaluaron a través de operaciones de censo, estadísticas y consultas directas con las personas afectadas.

De este estudio se estimó que los impactos potenciales del proyecto afectaban a ciertos grupos de población, y se dio una serie de pautas para poder compensarlos:

- Indemnización a los habitantes por expropiación o alteración de la propiedad privada.
- Restablecimiento de las plantaciones de cultivo, árboles frutales o plantas afectados en la construcción de la carretera.
- Sensibilización vial en las escuelas.
- Sensibilización de VIH y otras enfermedades de transmisión sexual en grupos de riesgo y vulnerables.
- Construcción de equipos fijos y mercados alejados de la red vial para poder preservar la seguridad de los trabajadores y crear nuevos puestos de trabajo.²⁹

Hay un sistema de sensibilización social asociado a la construcción de la carretera. Hay un proyecto de sensibilización vial para los estudiantes, hay una sensibilización de la población por restituir las propiedades destruidas en la construcción, hay una sensibilización especial para poder reconstruir todas las plantas muertas en el transcurso de la construcción. Hay una sensibilización también para reconstruir todos los negocios afectados por la construcción y que la gente no se quede sin trabajo. Antes de empezar la construcción, hubo una sensibilización social para explicar a todos los habitantes de las poblaciones como se haría el trabajo, como se verían afectados tal como se iba avanzando, cuáles serían los problemas, como el polvo, el

²⁹ Plan d'Action de Réinstallation (PAR). Rapport Final. Agosto 2013. Consultado en <http://www.mcasenegal.org/mca/sites/default/files/01-par-final-lot-1-rn6-indice-approuve-aout-2013.pdf> el 1 de febrero de 2016.

corte de carreteras,... Los preparamos para que supiesen lo que se haría, y además se les dijo que si se veían afectados de manera económica tenían la posibilidad de hacer una queja formal. También hicimos una sensibilización sobre el SIDA, porque hay muchos españoles que vienen solos y dejan a las mujeres allí, así que cuando llegan aquí buscan una mujer africana. Y es importante que lo sepan para poder protegerse, esto es un problema aquí. Tienen que saber qué es el SIDA, cómo hacer para evitarlo y cuáles son los riesgos que no tienen que tomar. Esto es muy importante. (Ageroute MD, entrevista personal, 25 de febrero de 2016).

Pero el tiempo se vuelve a presentar aquí como el enemigo común entre senegaleses y españoles. La demora en la rehabilitación de la carretera ha provocado que muchos de los proyectos previstos por el MCA-Senegal no llegasen a realizarse durante el proyecto. Pero como siempre, hay dos versiones, aunque los dos están de acuerdo en que han surgido imprevistos. Los españoles culpan la presión que ejercen los americanos para que se ejecute el proyecto dentro del marco acordado aunque hayan contratiempos; los senegaleses defienden a los americanos alegando que les han dado aplazamientos de sobras para que los españoles pudiesen terminar todo lo prometido.

Además de los problemas de comunicación con las compañías eléctricas, de agua, de fibra óptica, etc. Además de los problemas con la población. Además de los problemas de la movilización de material. Tuvimos un problema de minas antipersona, encontramos una serie de minas en la obra escavando, lo cual nos llevó a desminar toda la obra con personas de seguridad... Bueno, eso paró el tema de la construcción, claro. (Isolux Corsán, entrevista personal, 13 de febrero de 2016)

La duración inicial del trabajo de rehabilitación era de 4 años, pero la empresa que ha ganado el concurso [Isolux Corsán], llegó durante el periodo de lluvias, además tuvo que movilizar todo el material del exterior, no había ningún material aquí. Ha habido otras perturbaciones también, por ejemplo, se tuvieron que revisar los planos del principio, tuvo que haber una reestructuración del trabajo porque había partes de la cera, de su amplitud, que no se podían hacer como estaban previsto. Así pues, antes de que la empresa empezase a trabajar, había que movilizar el material y revisar todos los planos. [...] Después también hubo los problemas del impacto de la carretera en diferentes agentes, personas expropiadas, el tema de la canalización de agua, problemas con la compañía eléctrica, la Sonatel. Entonces hubo problemas con la renovación de estos conductos que tampoco estaba previsto en el contrato. Todo esto retrasó el trabajo de construcción durante 24 meses. Al acabar estos 24 meses, la empresa española formuló una reclamación. MCA delegó a un conciliador, es decir, una persona contratada por MCA para que conciliase entre el presupuesto del proyecto inicial y la empresa española. Y el conciliador acordó dar tiempo y dinero adicional por los imprevistos hasta finales de noviembre de 2015. Pero al final de este periodo de prolongación, los trabajos aún no estaban terminados. Así que a partir de este momento, se dio el poder a Ageroute para

que supervisase el trabajo de la empresa. En setiembre de 2015, Ageroute tomó el control y decidió dar un tiempo más de prolongación a la empresa hasta julio de 2016 para poder asegurar todo el trabajo. (Ageroute MZ, entrevista personal, 9 de febrero de 2016).

Es un programa con una financiación determinada, es un proyecto que no se puede extender en el tiempo, es decir, ellos [los americanos] ponen un dinero, en este caso, creo que eran 500 millones de dólares y desde el momento en que se inicia el programa hasta el momento en que se acaba, que son 5 años,... Y el día que se acaba, se acaba, es decir el día que se acaba si no has consumido los 500 millones de dólares porque no has sabido gestionarlo o lo que sea, los americanos se lo llevan, no tienes la posibilidad de renovar y tal. (Isolux Corsán, entrevista personal, 13 de febrero de 2016).

Así pues, entre unos problemas y otros, la carretera no avanza y queda poco tiempo para además encargarse de los proyectos sociales. Cosa que ha traído diferentes conflictos entre españoles y senegaleses. En mi estancia en la Casamance realicé dos observaciones situacionales, la ida de Ziguinchor a Kolda en 7 places (10 de febrero de 2016) y la vuelta de Kolda a Ziguinchor en *ghelle ghelle* (11 de febrero de 2016). Pero después de estos dos contactos, tuve la suerte de que un trabajador de Ageroute me invitase a acompañarle una mañana en su labor de supervisión desde Ziguinchor a Niaguiss. El 19 de febrero hice el recorrido hasta Niaguiss en coche oficial, parándonos en cada punto donde era preciso un control. Lo aprendido en este viaje, las conversaciones informales con él y lo que pude observar, no como antropóloga, sino desde su perspectiva, fue lo que me mostró realmente la imagen más cruda de esta carretera. Después de todo lo aprendido y antes de volver a Barcelona, decidí alquilar un coche particular durante toda una mañana para poder tomar fotos del trayecto con una compañera fotógrafa, Eva, que tuvo la amabilidad y paciencia de ayudarme en este proyecto. Este viaje los realizamos el 10 de marzo de 2016.

Como ya he dicho, el principal causante de los problemas de la construcción de esta carretera y por consiguiente de la enemistad entre españoles y senegaleses, es el tiempo, más que el tiempo, la falta de éste. Se trata de un pez que se muerde la cola, los problemas provocan que se pierda el tiempo, y esta pérdida de tiempo lleva a más problemas.

En principio, para evitar que se alargaran los problemas que podían afectar a la población, el plan era hacer toda la rehabilitación cada 20 km. Es decir, construir 20 km, gestionarlos, señalizarlos, aprobarlos y pasar a los próximo 20. Así se minimizaba el tiempo de construcción y se afectaba menos a las poblaciones que hay en el trayecto. Pero a causa de las perturbaciones que se han ido encontrando, Isolux decidió que era imposible hacer el proyecto como estaba ideado, así que se está haciendo todo a la vez para acelerar el trabajo. (Ageroute MZ, escrito durante el trayecto de Ziguinchor a Niaguiss, 19 de febrero de 2016).

Paso a describir los conflictos más evidentes que encontré en mis viajes por la RN6.

EL POLVO Y LAS PLANTAS

Hay mucho, mucho, mucho polvo por las obras. Los habitantes de los pequeños pueblos de alrededor de la carretera están hartos. Salen de Ziguinchor limpios y llegan a su pueblo, más blancos que tú. [risas] (Coxer Gare Routière de Ziguinchor, entrevista personal, 28 de febrero de 2016).

Pero el polvo que levanta cada vehículo durante las obras de la carretera, no solamente afecta a la población, sino también a su flora. Los árboles y las plantas de alrededor de la carretera se llenan de polvo de tal manera que, con el paso del tiempo, estas plantas sufren un deterioro casi imposible de remediar, como se puede observar en las siguientes fotos.

La primera foto está tomada durante mi primera observación situacional el 10 de febrero de 2016. La segunda, en el trayecto con Eva, donde nos pudimos parar a observar con más detenimiento el estado de las plantas y los árboles que rodean la construcción.



La MCC, como ya he nombrado, tenía un plan de reinstalación de todos los árboles fruteros, zonas de cultivo y plantas en general afectados por la carretera. Pero después de mi observación, creo que las zonas destruidas no equivalen al intento de plantación realizado por Isolux Corsán. En esta foto podemos observar el proyecto que ellos denominan *plants d'alignement*, es decir, el plan para repoblar la flora que se encuentra en el límite de la carretera.



LA SEÑALIZACIÓN

A causa del tiempo transcurrido entre que se acaba la construcción y empieza la señalización de la carretera, los habitantes tienen que ingeniárselas para poder gestionar el tráfico, ya que en la mayoría de los casos, la RN6 atraviesa los pueblos.

Al no tener ningún tipo de panel que avise que hay una población y se tiene que reducir la velocidad, los habitantes tienen que utilizar los materiales que encuentran por el camino para poder poner freno a los automóviles que circulan por la carretera a 100 km/h.

Las siguientes fotos están tomadas en la observación situacional y en mi viaje con Eva.



LA EXPROPIACIÓN E INDEMNIZACIÓN

La expropiación de terrenos para la rehabilitación de la RN6 es uno de los puntos más controvertidos en este viaje, ¿cómo se recompensa a la gente que le han expropiado un terreno o han deteriorado su propiedad privada en el transcurso de la construcción de la carretera? Hay dos opciones principales. Si se ha realizado una expropiación de antemano, o sea, que estaba ya prevista en el proyecto de la MCC, estas personas son recompensadas económicamente. Si el problema ha sido que durante las obras, se ha visto afectada su propiedad por accidente, Isolux Corsán se encarga de hacer las reformas pertinentes. Aunque en el segundo caso quien decide qué y cuándo pagar o reparar es Isolux Corsán, por tanto, poco tienen que decir los senegaleses sobre sus propios terrenos.

Como el tema fue muy conflictivo desde un principio y creó muchas disputas entre senegaleses y españoles, el MCA-Senegal decidió que la persona encargada de la supervisión de los proyectos de sensibilización social, gestionara los dos grupos para llegar a una conciliación. Por este motivo, se creó lo que ellos denominan el *Cahier de Tolerance*. El plan consiste en dejar una libreta en blanco en cada Ayuntamiento de todos los pueblos donde pasa la RN6, de tal manera que la población puede ir allí y apuntar todos los deterioros y averías que han sufrido durante la construcción para que Isolux Corsán, a

posteriori, lo pueda reparar. Este *Cahier de Tolerance* lo recoge el supervisor de Ageroute y analiza junto con Isolux qué medidas tomar en cada caso. Una idea bien planteada, pero por lo que he ido encontrándome en el camino, no muy bien ejecutada.

Antes de hacer la carretera, hay un proceso que llamamos de "reinstalación", para todas las personas afectadas por la carretera. Todas las personas que viven en el límite de la carretera y que tenían, por tanto que mudarse porque sus casas iban a derribarse para hacer la carretera más ancha, tenían derecho a una compensación. Una compensación marcada por la MCC. Este trabajo fue realizado dos años antes de empezar las obras. Pero durante las obras, hay otros problemas, hay personas afectadas por las obras, máquinas que pueden romper tu casa por accidente, o eso dicen [risas]. Hay obreros que están cansados y en vez de respetar los límites, hacen cualquier cosa... Estas personas que han estado "tocadas" por las obras, tienen derecho también a una indemnización. Y esta persona tiene derecho a presentar una reclamación por escrito. Esto es lo que hemos imaginado, y este es nuestro trabajo, gestionar todos los problemas de la población. Una persona que se ha visto afectada por las obras, tiene derecho a presentar una reclamación formal. Las personas también, por ejemplo, que tienen un negocio, y no se puede acceder por el polvo, o si hay un corte de agua o de electricidad, también se pueden quejar. Por esto se ideó el "Cahier de Tolerance". Esta libreta se ha puesto a nivel de comuna. Hay 6 comunas afectadas por las obras, atravesadas por la carretera. Entonces vamos a cada comuna y les damos el "Cahier de Tolerance" y hacemos una reunión con los alcaldes para explicarles el proyecto y que el pueblo sepa dónde dirigirse. Una vez escrito, hay un responsable de Ageroute que pasa a recogerlo. Después se gestiona cada caso. (Ageroute MD, entrevista personal, 25 de febrero de 2016).

El problema de este proyecto, vuelve a ser el tiempo. El tiempo que pasa entre las obras y la recompensación económica o la redistribución de espacio, por ejemplo en el caso de los mercados, hace que la población, como se puede ver en la foto, no se vaya de inmediato de su propiedad o de su negocio, y por tanto, simplemente, se adhieren más a la carretera, provocando un peligro mayor para todos los habitantes.



LA BASE Y EL CAMPO DE FÚTBOL

El ejemplo más claro del conflicto español-senegalés durante la rehabilitación de la carretera, lo encontramos en el caso del asentamiento de la base industrial de Isolux Corsán. Cuando la empresa llegó a la Casamance, su primer problema fue dónde instalarse para trabajar más cómodamente. Aunque su primera idea fue crear una base industrial y dormitorio en Tanaff porque es una población que se encuentra a medio camino, esta opción fue descartada por diferentes motivos.

La verdad es que es muy complicado trabajar en la Casamance, muy muy complicado, todo el mundo tiene sus intereses, todo el mundo tiene sus procedencias, en fin... El primer problema que tuvimos es montar la base, cuando llegamos aquí, la primera idea que teníamos era montar una macrobase en Tanaff, que hubiese la base industrial con la base dormitorio, por decirlo de alguna manera [...] Y así estábamos a medio recorrido, podíamos tirar hacia los dos lados, ir de Tanaff a Kolda, de Tanaff a Ziguinchor. Esto tenía sus ventajas, es una zona menos poblada, por lo cual tendríamos menos influencia con la población, lo que nos permitía en principio, como no teníamos la suficiente experiencia en la Casamance, trabajar en una zona que tuviera menos conflicto a nivel social, al tener menos influencia en la vida de la población, tenemos menos problemas. La idea original, pues, era salir de allí. Pero nuestra idea no terminó de cuajar, los senegaleses y el ingeniero inscrito a la obra no eran partidarios de esta base, por varios motivos. Ellos lo intentaban justificar por el tema de la seguridad, que era una zona que estaba demasiado accesible por el tema de las guerrillas y tal... Pero la realidad era que todos tenían su familia, sus hijos pequeños que tenían que llevar al colegio y tal... y en Tanaff eso no era posible y presionaron de alguna manera para que la empresa montase las bases dormitorio una en Kolda y otra en Ziguinchor. Así que de alguna manera nos vimos obligados a montar las bases donde ellos quisieran. (Isolux Corsán, entrevista personal, 13 de febrero de 2016).

Pero que se instalasen en Kolda y Ziguinchor para dormir no fue el principal problema. Los hosteleros y restaurantes de la zona estaban contentos por la decisión y no hubo un conflicto por este motivo, más bien al contrario.

Ellos han venido aquí, han llegado a un sitio turístico y han vivido en él. Han gastado el dinero que ganaban aquí y esto, al final, va bien a los restaurantes, a los hoteles, para beber, para hacer fiestas... Todos contentos. (Hostelero de Ziguinchor, entrevista personal, 11 de marzo de 2016).

El problema vino con la instalación de la base industrial. Necesitaban un terreno suficientemente grande como para guardar toda la maquinaria y material. Encontraron un terreno de fútbol en Niaguiss ideal para situar su base y llegaron a un acuerdo con la población: se instalaban allí y a cambio les construían

un nuevo terreno. En principio, un intercambio fácil y razonable, pero entraron en un conflicto que no previeron, con, evidentemente, dos versiones de la misma historia. Por un lado, los españoles culpan a los senegaleses de que pedían oro a cambio de tierra; por el otro, los senegaleses culpan a los españoles de alargar el plazo de construcción y dejarles sin campo durante años. Otra vez el problema del tiempo.

Después, para montar la base militar, encontramos una base que habían abandonado los americanos que estuvieron aquí con un tema de investigación, no sé, de enfermedades tropicales, muy grande, y tal... Pero el ejército se negó porque decía que estábamos muy lejos, la gente tiene mucho miedo de que pase algo, venían hasta tanquetas militares los primeros meses para acompañarnos en las visitas... Bueno, sobre todo por los americanos, porque si les pasa algo a los americanos en la Casamance, tienen un problema gordo. Total, que terminamos montando la base en Niaguiss. El tema de montar la base en Niaguiss ya nos supuso las primeras tensiones con la población. La base se montó en el antiguo terreno de fútbol de Niaguiss. Se quedó con la población que nosotros nos quedábamos con el campo de fútbol para montar nuestra base y en compensación, les construíamos un nuevo campo de fútbol en un terreno más cercano. El problema vino por la falta de experiencia cuando negociamos esto, porque los senegaleses creían que les íbamos a cambiar un trozo de tierra con arena por el Bernabéu, lo que pretendían es que les construyésemos el Bernabéu, con gradas, con pistas, con maya, con tal... Y aquí salió el primer conflicto con la gente. Eso nos enseñó que con esta gente o lo dejas todo muy muy muy bien cerrado en el proceso de negociación o estás perdido. Además los políticos, te das cuenta que saben que están en una zona especialmente conflictiva y al final favorecen el evitar los conflictos y presionar a la constructora, en este caso, para que les demos todo lo que piden. (Isolux Corsán, entrevista personal, 13 de febrero de 2016).

La historia del campo de fútbol de Niaguiss es lo más representativo para que entiendas el choque cultural. No sé si la conoces. Los españoles instalaron la base en Niaguiss, negociaron instalarse en el terreno de fútbol de Niaguiss a cambio de hacer otro, porque era el terreno ideal para instalar la base. Pero una vez la base estaba construida, no se hizo el campo de fútbol porque Isolux no tenía tiempo para buscar otro terreno. Lo que no entendían los españoles es que los niños del pueblo jugaban allí, tenían su liga, sus cosas, era su único espacio y se quedaron sin él. Esto es un problema básico de comunicación y de comprensión de la cultura de un país. Porque no puedes dejar 2 años sin terreno de fútbol a unos niños africanos, porque aquí hay tantos problemas que el deporte ha evitado... Si hacen deporte, no hacen otras cosas, no se meten en líos. Es una cosa verdaderamente importante. Pero ellos no entienden estos aspectos culturales que son importantes. [...] Son las pequeñas cosas así por lo que digo que los españoles tendrían que sensibilizarse antes de instalarse en nuestro país. (Ageroute MD, entrevista personal, 25 de febrero de 2016).

Aquí podemos ver una foto de la base industrial de Isolux Corsán y al lado, el campo de fútbol construido a cambio del terreno expropiado, yo diría que poco tiene que ver con el Bernabéu.



EL MAPA MENTAL: EL TURISMO LABORAL

El continente africano es un inmenso cementerio plagado de proyectos abandonados: hospitales que nunca llegaron a ser inaugurados, letrinas que no se utilizaron, granjas de pollos que han durado tanto como las subvenciones, guarderías en ruinas que jamás han visto un niño, ordenadores viejos parados por falta de electricidad... (Nerín, 2011:6)

No he encontrado mejores palabras para describir mi viaje por la RN6 que la frase con la que inicia su libro Gustau Nerín, *Blanco bueno busca negro pobre* (2011). Aunque Nerín usa estas palabras para hacer una crítica audaz de cómo se invierte el dinero de las ONG occidentales en África, en mi caso he podido ver la misma situación, pero aquí los beneficiarios no son cooperantes, sino trabajadores de una empresa privada. Si algo salva claramente Nerín en su acusación a las ONG, es precisamente a los cooperantes, cree que la culpa no es de ellos, personas solidarias y con una especie de fe en los proyectos, sino del sistema. En mi caso, no puedo disculpar de la misma manera a los trabajadores de Isolux Corsán, su objetivo no es en ningún caso ayudar, sino ganar dinero. No habría nada que reprochar a esto considerando que son obreros de una empresa privada. El problema viene cuando no se limitan tampoco a trabajar para ganar dinero, sino a imponer sus normas.

Ya desde hace muchos años se ha consolidado, en todo Occidente, una retórica de rechazo al multiculturalismo, y los recientes ataques, por parte política y eclesiástica, en contra del peligro musulmán constituyen solamente una de las posibles variantes de lo que se podría llamar un verdadero fundamentalismo blanco. La reafirmación de la pureza y de la superioridad de la cultura (y de la civilización) occidental, cercada por la barbarie islámica o

africana, se propone en estas retóricas borrar, propiamente, la materialidad del proceso histórico que ha llevado a personas y a cosas, a «culturas» y a estilos de vida, a encontrarse cada vez más «fuera de lugar». De esta manera no es solamente la historia del colonialismo la que es removida: muy concretamente, son los cuerpos de los migrantes los que, por medio de estas retóricas, se quiere «volver a poner en su lugar», atándolos al cumplimiento de una división internacional del trabajo y de la riqueza que ellos quisieron desafiar. (Mezzadra, 2005:131)

Sandro Mezzadra en su libro *Derecho de fuga. Migraciones, ciudadanía y globalización* (2005) explica claramente la actitud que he observado en la mayoría de los trabajadores de Isolux Corsán en Senegal. Sin pretender generalizar, en el transcurso de mi etnografía me encontré con trabajadores perfectamente integrados en la Casamance, pero por desgracia, en la mayoría de los casos su conducta se podría definir como racista y déspota. El conflicto al final no es el tiempo, sino la manera de gestionarlo. El conflicto ha sido que Isolux Corsán no se ha adaptado a la mentalidad del país donde se han instalado, sino que han querido imponer sus ideas sin intentar comunicarse, ya que creen que su *verdad* es la *verdad*. Sólo se tiene que observar cómo habla un trabajador de Isolux Corsán de la población senegalesa:

Sistemáticamente es una petición continua, creo que es una cosa intrínseca a la población africana. El proyecto se ha convertido en un tema de reivindicación de cualquier cosa. Un poco su filosofía, es complicado, son gente complicada, de trato, son muy sibilinos, son gente que no puedes decirles que no directamente, como si al decirles que no les ofendiese, como si estuviese mal visto. Nos hemos encontrado con cosas... Ahora mismo nos llamaron del cuartel, que querían que les hiciésemos un tema del desfile. Mandamos un técnico para ver qué querían y viene el técnico y me dice que quieren que les hagamos 200 metros de calle, que se la arreglemos, que se la asfaltemos... o sea, yo no lo puedo creer esto. No son capaces de ver que esto no es nuestro trabajo. Nosotros no podemos estar gastando miles de euros con sus caprichos. No se dan cuenta que están pidiendo una cosa que cuesta 40.000 euros, ellos piensan, que ya que estás aquí, no te cuesta nada hacerlo. Y cuando les explicas que no se lo puedes hacer, se enfadan y después, intentamos llegar a un acuerdo. Pero no lo entienden, son cosas complicadas. (Isolux Corsán, entrevista personal, 13 de febrero de 2016).

No hace falta analizar el discurso, sólo el tono en que se pronuncia para darse cuenta de esta superioridad intrínseca en su pensamiento. El conflicto entre españoles y senegaleses se da por qué no han entendido que para trabajar en otro país, primero se tiene que comprender a sus habitantes y después actuar.

Siempre hay un choque de culturas cuando dos culturas trabajan juntas. Siempre hay problemas. Porque el español que viene aquí, a veces, el pequeño obrero no entiende nada de

la cultura africana. No pueden llegar aquí sin saber dónde llegan, porque se creen con el derecho de hacerlo todo a su manera. Los españoles actúan así, y esto claro, lleva a problemas, esto choca. Siempre hay pequeños problemas que se tienen que gestionar. Se tiene que aprender a comunicarse, a sensibilizarse. Esto en verdad es el espíritu del proyecto, es construir una carretera sin molestar a nadie. Este tendría que ser también el objetivo de los españoles. [...] La verdad es que hay españoles que lo entienden, esto forma parte de todas las culturas, hay que están bien, y hay que están mal, forma parte de la personalidad. [...] Se tiene que gestionar entonces la personalidad de cada uno y el choque cultural, pero esto no forma parte del proyecto de sensibilización social de la MCC. Nosotros estamos aquí para sensibilizar a la población senegalesa, puede que Isolux tendría que tener también un proyecto de sensibilización para sus trabajadores, esto ayudaría mucho. Lo importante sería poder comunicarse para respetar el país y el espíritu del proyecto. Pero no hay nada oficial para hacer esto, ellos sólo piensan en trabajar, ganar dinero e irse. [...] Nosotros hemos hecho nuestro trabajo y hemos prevenido a los senegaleses, les hemos enseñado la cultura que venía a trabajar. Pero los españoles, tendrían que hacer lo mismo con respeto a la cultura que hay aquí. Pero este trabajo no se hizo, es por eso que hay problemas. Tu como antropóloga entiendes lo que digo, sólo que cogieses a cada trabajador que viniese aquí y antes de empezar le hablastes un poco de la cultura, de comportamientos a evitar, de cómo te tienes que comunicar,... las cosas irían mejor. Es así como funcionan las cosas. Los españoles tendrían que prepararse antes de venir, porque son ellos los que vienen a nuestro país, son ellos los que tendrían que adaptarse. Pero esto no les interesa porque creen que es malgastar el dinero. (Ageroute MD, entrevista personal, 25 de febrero de 2016).

Gustau Nerín habla de una especie de turismo de cooperación o solidario, donde al final los cooperantes no comparten la vida con el país de acogida, sino que tienen sueldos occidentales, se hospedan en los mejores hoteles y van a los mejores restaurantes, por lo que siguen viviendo como blancos en África. En mi caso, podríamos hablar de lo que he definido como un turismo laboral, no se trata de un turismo de negocios, sino de un turismo de obreros. Los trabajadores de Isolux Corsán, están en la Casamance como si se tratase de un complejo hotelero. Vuelvo a decir que no habría nada que reprochar, si no fuese por su actitud.

Se pasa muy putas aquí, al principio se pasa muy mal pero es una experiencia vital tremenda. El trabajo en África, esto que ves por la tele que dices "Esto no pasa", pues en África si pasa, hay malaria, hay insolaciones, hay mosquitos, hay cáncer de piel, hay mil accidentes de tráfico [...] . No puedes estar toda la vida trabajando, por lo menos aquí, puede que en Dakar, que es un sitio más civilizado, pero trabajar en el campo, como trabajamos nosotros, es agotador. El ritmo es agotador, trabajamos 6 días a la semana, trabajamos los sábados... y bueno, África o se la quiere mucho o se la termina odiando. [...] Nosotros hemos tenido de todo, gente que no

ha aguantado, gente que ha terminado su trabajo y que ha decidido quedarse a vivir aquí, a montar un negocio o lo que sea, hemos tenido de todo. Según la personalidad de cada uno o lo que cada uno tenga en su casa... (Isolux Corsán, entrevista personal, 13 de febrero de 2016).

Tengo que decir aquí que el mismo entrevistado me explicó, cuando la grabadora se apagó, en la fase confidencial, que más de una vez la policía había llamado a su casa a altas horas de la madrugada para avisarle que habían detenido a una persona de su plantilla por alboroto. La policía le traía al hombre en cuestión a su casa para que no siguiese con la bronca. Normalmente estas peleas se iniciaban a partir de comentarios racistas como *negro de mierda*. Y es que las quejas infinitas de los trabajadores de Isolux Corsán sobre el trabajo forzado en África, se contraponen constantemente con la imagen que dan a los senegaleses:

El problema de los españoles es que para ellos esto es el paraíso, vienen a beber, a divertirse, a pasárselo bien. (Coxer Gare Routière de Ziguinchor, entrevista personal, 28 de febrero de 2016).

Los españoles se pasean por aquí como si fuese su casa, saludan a unos, beben con otros, por la noche salen y ala, todos contentos. Ellos no viven aquí, no tienen que vivir aquí, no es su problema si la carretera está mal hecha. Ellos cogen las mejores casas, los mejores hoteles, la mejor comida y se divierten. Son sus vacaciones. (Hostelero de Ziguinchor, entrevista personal, 11 de marzo de 2016).

El conflicto de los españoles-senegaleses, por tanto, ha dejado de ser el tiempo de construcción, para dar paso a la lucha, una lucha que va mucho más allá de la rehabilitación de la carretera, una lucha de poder. Está claro que siempre que coexisten dos *culturas*, se produce un *choque cultural* o como diría Agar, una *quiebra ocasional* (1992). El problema surge cuando no se quiere encontrar la solución a esta quiebra. Según Agar a partir de esta quiebra, tendría que empezar un proceso dialéctico que continuase iterativamente hasta que la quiebra no fuese más un problema y abandonase nuestra atención consciente. Lejos de este proceso ideal, da la sensación que los trabajadores de Isolux Corsán no han entendido ni siquiera que existía una quiebra.

KM 182. KOLDA: ¿DÓNDE ESTÁN LOS RESPONSABLES?

LO INCOMPENSABLE DE LOS DATOS ESTADÍSTICOS

Este apartado pretende realizar una aproximación a la problemática de la responsabilidad vial en el sur del estado de Senegal. Una vez analizada a grandes rasgos la realidad senegalesa, me gustaría hacer un pequeño paréntesis para remarcar que la comprensión de la complejidad no es el único problema a la hora de estudiar la siniestralidad vial. También está presente el problema de la insuficiencia de los datos estadísticos que hagan referencia a los accidentes en las carreteras de la Casamance.

La Agence Nationale de la Statistique et la Demographie es la encargada de publicar un estudio completo cada año de la situación económica y social de las regiones de Senegal, pero los últimos datos que encontramos son del 2013, por lo que no podemos realizar un estudio actualizado.

A pesar de este primer inconveniente, encontré las estadísticas de 2013 de Ziguinchor, Sédhiou y Kolda para poder, al menos, entender de qué cantidad de siniestralidad vial se estaba hablando. Pero aquí está la segunda incongruencia: cada región tiene un análisis diferente de los accidentes de circulación.

En el siguiente cuadro³⁰ podemos ver cómo Ziguinchor tiene un análisis de la cantidad de accidentes materiales y corporales producidos en la región durante el año 2012 y 2013. Un total de 95 accidentes materiales y 139 corporales en dos años. Pero no tenemos más datos sobre el tipo de accidentes o el tipo de vehículos involucrados.

Tableau 17. 5: Évolution des accidents de circulation survenus année 2013

Année	Accidents constatés		Nombre de victimes	
	Corporels	Matériels	Tués	Blessés
2012	61	72	7	54
2013	78	23	32	295
Variation 13/12	27.87	-68.06	357.14	446.30

Source: Gendarmerie nationale/Commissariat urbain de Ziguinchor

Por otro lado, nos encontramos con el análisis de Kolda, mucho más amplio, que podemos observar en la siguiente tabla³¹.

³⁰ ANSD/SRSD Ziguinchor : Situation Economique et Sociale régionale – 2013 (2015:99). Disponible en <http://www.ansd.sn/ressources/ses/chapitres/1-demographie-zig2013.pdf>. Fecha de acceso : 28 enero 2016

³¹ ANSD/SRSD Kolda : Situation Economique et Sociale régionale – 2013 (2015:41). Disponible en <http://www.ansd.sn/ressources/ses/SES-Kolda-2013.pdf> . Fecha de acceso : 28 enero 2016

Tableau VI.4 : Répartition des accidents sur la voie publique en 2013

Nature intervention	Nombre d'intervention	Nombre de victimes	Victimes	
			Sauvés	décédés
Collision entre automobile	01	03	03	00
Collision entre automobile et cyclomoteur	10	12	12	00
Collision entre véhicule automobile et hippomobile	02	04	04	00
Dérapiage et renversement de véhicule	07	59	59	00
Cyclomoteur renversé par un véhicule	03	04	04	00
Cyclomoteur tombé sur la chaussée	35	49	49	00
Piéton renversé par un véhicule automobile	14	17	17	00
Piéton renversé par un cyclomoteur	44	49	49	00
Piéton renversé par un véhicule hippomobile	01	01	01	00
Accident suite éclatement pneu	01	02	02	00
Collision entre deux cyclomoteurs	20	24	24	00
Collision entre cyclomoteur et hippomobile				
Carambolage de véhicules				
Chute à partir d'un véhicule en mouvement	01	01	01	00
Renversement de véhicule				
Véhicule hippomobile renversé sur la chaussée				
Autres				
Totaux	139	225	225	00

Source : Compagnie d'incendies et de secours de Kolda

En esta región hay un análisis no solamente del número de accidentes, sino de la cantidad de víctimas y de los vehículos implicados. Pero en contraposición a estos datos más detallados, encontramos el análisis estadístico de Sédhiou del 2013³², el cual no tiene ni el apartado de *accidentes de circulación*, por lo que desconocemos completamente los datos.

Después de esta primera aproximación a los datos oficiales, tan poco satisfactoria, emprendí una exploración hemerográfica, para observar si en los medios de comunicación encontraba la información deseada. Y frente a los datos estadísticos, las cifras encontradas en la prensa senegalesa ponían en evidencia el alto número de siniestralidad vial de la región.

En 2015, SETAL.NET³³ publicaba la siguiente noticia:

Casamance : Les accidents de la circulation ont tué 30 personnes. Les régions de Ziguinchor, Kolda et Sédhiou n'ont pas été épargné par les accidents mortels en 2014.

Un des axes les plus importants, la destination de la Casamance n'est pas épargnée l'année dernière (2014) des accidents de la circulation. 585 ont été enregistrés par les éléments des Sapeurs pompiers à Ziguinchor, Kolda et Sédhiou. Sur ces 585 accidents, 1471 victimes ont été enregistré. Là aussi, les services de secours et de prise en charge ont permis de sauver la vie à 1.441 victimes de ces actions. Ces accidents ont ôté la vie de 30 personnes.

³² ANSD/SRSD Sédhiou : Situation Economique et Sociale régionale – 2013 (2015:41). Disponible en <http://www.ansd.sn/ressources/ses/SES-Sedhiou-2013.pdf> . Fecha de acceso : 28 enero 2016

³³ Publicado en el diario online Setalnet el 9 de enero de 2015. Disponible en http://www.setal.net/Casamance-Les-accidents-de-la-circulation-ont-tue-30-personnes_a34199.html .Fecha de acceso: 29 enero 2016.

Así pues, frente a los datos de 2013, donde se computaba 101 accidentes en la región de Ziguinchor y 139 en la de Kolda, este diario registra 585 accidentes en 2014 en todo el territorio de la Casamance. Así pues, o bien el número de accidentes ha aumentado considerablemente en un año, o bien los datos estadísticos de 2013 son incompletos.

En 2015 también, *SENE NEWS*³⁴ publicaba:

Les accidents de la route au Sénégal : Des chiffres qui font peur

Les statistiques qui étaient fournies par la Gendarmerie montrent parfaitement l'ampleur des dégâts humains causés par la route. Le nombre des accidents de la route occasionne la mort de 1200 personnes par an.

Pero es que en este mismo año, encontramos otra publicación, esta vez del diario *SENE PLUS*³⁵:

5.000 ACCIDENTS DE LA ROUTE, 350 MORTS ET 2.000 BLESSES EN UN AN

Les accidents de la route au Sénégal intéressent au plus haut point les autorités étatiques. C'est pourquoi, chaque année, des campagnes de sensibilisation sont menées afin de changer les comportements des conducteurs de véhicules.

Después de estos ejemplos, nos damos cuenta de que tampoco podemos fiarnos de los datos estadísticos de los medios de comunicación. Pero sí que encontramos un punto en común en todas las publicaciones: el estado de alarma social ante la cantidad desmesurada de siniestralidad vial en las carreteras de Senegal.

Partiendo de esta base, se nos presentan tres cuestiones claves:

1. ¿De dónde proviene este *estado de alarma social* de los medios de comunicación?
2. ¿A qué se debe el alto número de accidentes en las infraestructuras viarias del sur de Senegal?
3. ¿Por qué motivo es tan complicado cuantificarlos?

³⁴ Publicado en el diario online *Senenews* el 23 de mayo de 2015. Disponible en http://www.senenews.com/2016/05/23/accident-de-la-route-au-senegal-des-chiffres-horribles-qui-font-peur_158598.html. Fecha de acceso: 29 enero 2016.

³⁵ Publicado en el diario online *Senepius* el 4 de junio de 2015. Disponible en <http://www.seneplus.com/article/5000-accidents-de-la-route-350-morts-et-2000-blesses-en-un>. Fecha de acceso: 29 enero 2016.

LA AUSENCIA COMO RESPONSABLE

En este apartado, pretendo responder a las tres preguntas anteriores con las entrevistas realizadas en mi trabajo de campo. En concreto quiero presentar una primera aproximación a los motivos de la siniestralidad vial en Senegal y a la falta de recursos para cuantificarlos desde el punto de vista de los propios senegaleses. Para poder entender la dimensión de estos hechos, por tanto, me baso en la relevancia de la parte empírica. Los fragmentos expuestos a continuación, están extraídos de entrevistas realizadas durante los meses de febrero y marzo del 2016.

A partir de sus declaraciones, podemos observar que hay varios factores a la hora de analizar la responsabilidad en la siniestralidad vial, factores principalmente económicos, factores determinados por la pobreza en Senegal; factores, por lo tanto, que convergen en un mismo culpable a los ojos de sus habitantes: El Estado.

LA AUSENCIA DE INFRAESTRUCTURAS

Ausencia de carreteras

No entraré aquí en detalles climatológicos, más allá de explicitar que el período que comprende la estación de lluvias (desde junio hasta octubre aproximadamente) afecta directamente la movilidad, puesto que ciertas carreteras resultan impracticables. El mal estado de las carreteras no solamente significa que sean difíciles de recorrer durante el año, sino que hay un período del año, en el que dichas carreteras desaparecen, aislando a una parte de la población.

En primer lugar, el Estado debe reparar las carreteras, porque hay cosas inaceptables. [...] La forma en que hacen la carretera no es buena, esto crea accidentes. Se tiene que rectificar, pero nadie rectifica, ese es el problema aquí. Ellos [los senegaleses] no están acostumbrados a ver buenas carreteras, también forma parte de nuestra cultura, porque sólo hacemos que entrar en agujeros. [risas] El problema es que el Estado comienza a hacerlas bien, pero el problema después es la vigilancia, que no siguen. (Autoescuela de Ziguinchor, entrevista personal, 24 de febrero de 2016).

El objetivo de las personas que trabajan en la estación de autobuses, como yo, como coxer³⁶, es que el cliente llegue en un buen estado de salud, en buen estado. Protegemos la vida, la

³⁶ Persona encargada de buscar al pasajero el transporte según el destino.

seguridad del cliente. Desde que llegan al destino, estamos felices, realmente agradecidos. (Coxer Gare Routière de Ziguinchor, entrevista personal, 28 de febrero de 2016).

La carretera puede estar seis meses y después desaparecer, hay carreteras que están sólo allí durante 6 meses. No cruzamos por esta zona durante la época de lluvias, cuando pasa la temporada de lluvias, pasamos por allí. Es lo que hace que la carretera para nosotros no sea una cosa fija, no está congelada, para nosotros la carretera es móvil [...] cuando el río se desborda, cuando llega la lluvia, cuando el invierno viene, se mueve, y tenemos otro camino. (Oficina de Turismo de la Casamance, entrevista personal, 2 de febrero de 2016).

Las carreteras no son buenas, hay muchos socavones y hay gente que conduce como le da la gana, entra en los agujeros, sale, así, aunque tengas un coche que acabe de salir de la fábrica, tu conduces 3 meses por aquí y se rompe. Es la manera de conducir. (Taxista, entrevista personal, 5 de marzo de 2016).



Ausencia de señalización

La señalización en las carreteras de la Casamance es prácticamente inexistente, lo que conlleva que las personas no tengan que aprender el código de circulación para conducir por sus carreteras, simplemente, porque no hay.

La señalización de alguna manera es obligatoria, estás obligado a ponerla. Y bueno, sí que es verdad que es posible que si la pones no la respeten, pero seguro que si no la pones, no la van a respetar en ningún caso. Pues al final la pones y rezas o los intentas educar para que la respeten. (Isolux Corsán, entrevista personal, 13 de febrero de 2016).

No hay señalización por dos razones. África está en la tradición oral, vosotros, estáis en la tradición escrita. Lo que quieres, lo escribes, todo lo que se dice, se escribe, yo no escribo nada, retengo lo esencial. En vuestro país, donde quieras ir hay señales, aquí no, porque se trata de una sociedad de tradición oral. Si te encuentras en un punto A y quieres ir al punto B, no sabes ir, lo preguntas "Hola, quiero ir a casa Angélica" [...] hasta que llegues a su casa. En tu país esto no existe, esa es la diferencia fundamental. La segunda diferencia fundamental es que el Estado de Senegal con el tema de la comunidad local y las comunas, no profundiza en su política. Dicen que van a señalar una calle, pero sólo ponen el nombre de la calle, pero no ponen todas las señales, esto es una razón política, es una falta de responsabilidad. Y sólo verás el nombre de la calle dentro de la ciudad, pero sales a un pueblo, y no puedes saber ni siquiera el nombre del pueblo. El nombre de la calle existe sólo en la ciudad, cuando se va fuera de la ciudad, no hay nada que señalice nada. (Oficina de Turismo de la Casamance, entrevista personal, 2 de febrero de 2016).

Nosotros, como autoescuela enseñamos a nuestros alumnos el código universal [...] pero, esto no existe prácticamente, es casi inexistente en la circulación. [...] Hay muchos accidentes por la falta de señalización. Los senegaleses, aunque están obligados a controlar el código de la carretera, no lo controlan [...] Para familiarizar, para asociar a la población, estamos obligados a poner la señalización que tendría que existir y hacerla respetar. Pero la gente no respeta el código, incluso mis alumnos, aprenden el código, pero salen y conducen como quieren, porque no hay nadie que les pregunte, no hay señalización. Y esto el Estado, es el Estado de Senegal, el Ministro de Transporte, la Ageroute quien tendría que gestionar la carretera, quien tendría que ocuparse. El hecho de respetar la señalización forma parte de la garantía. El Estado tiene que prevenir, anticiparse. (Autoescuela de Ziguinchor, entrevista personal, 24 de febrero de 2016).

Hay alguna señal, pero no sirve para nada. En una rotonda, por ejemplo, la prioridad es a la izquierda. Pero dentro de la cabeza de Ziguinchor, ellos se dicen que la prioridad es a la derecha. Yo aprendí esto en la autoescuela y me digo, voy a respetarlo, pero hay otros que no lo respetan. Entonces tienes que entender que la prioridad no es un derecho aquí o causarás accidentes. (Hostelero de Ziguinchor, entrevista personal, 11 de marzo de 2016).

Las fotografías que muestro a continuación fueron tomadas una tarde el 12 de marzo de 2016 en la rotonda principal del barrio de la Escale, uno de los barrios más céntricos de Ziguinchor. Estuve 15 minutos esperando a un amigo y en este tiempo vi pasar por la rotonda coches, autobuses, personas, carros, etc. y todos intentando cruzar por donde podían sin ninguna señalización oficial.



LA AUSENCIA DEL ESTADO

Ausencia de control policial en las carreteras

En Senegal, la policía y la gendarmería, aunque son entidades separadas (dependientes del Ministerio del Interior y del Ministerio de las Fuerzas Armadas) realizan las mismas tareas de tráfico. Mientras que la policía es competente en las áreas urbanas, la gendarmería, se centra principalmente en las zonas rurales. El problema es que ninguna de las dos tiene un cuerpo especializado en el control de tráfico, ni en vigilar el estado de las carreteras, de los vehículos o de los conductores.

El Estado debería normalmente obligar a la gente a pasar por las autoescuelas para tener su permiso de conducir, de hecho, el Estado tendría así una visibilidad, sobre cómo se pasa el carnet de conducir, no dar a cualquiera el carnet, porque nosotros aquí, al menos, tenemos un programa, hace falta enseñar el programa, hay un examen, los alumnos tienen que pasar el examen, ellos lo logran. [...] El Estado tendría que obligar a aprender el código de circulación, poner suficiente señalización y supervisar a sus agentes de seguridad, porque ellos no lo conocen. Nosotros podemos enseñarles el código de circulación primero, así ellos podrían ponerse en la carretera para reglamentar la circulación, pero los que tendrían que reglamentar, no lo conocen... (Autoescuela de Ziguinchor, entrevista personal, 24 de febrero de 2016).

Cuando veo los comportamientos de los conductores, en cuestión de cansancio, alcohol, tendrían que aprender el límite de alcoholemia al menos para conducir, porque si hubiese control, pero en la Casamance no hay control, incluso sabiendo que las personas a aquí... bueno. (Coxer Gare Routière de Ziguinchor, entrevista personal, 28 de febrero de 2016).

Si sales de Ziguinchor a las 7h o 8h, llegas a las 17h o 18h a Dakar, sin pararte. Se paran sólo para pasar la frontera de Gambia. (Coxer Gare Routière de Ziguinchor, entrevista personal, 28 de febrero de 2016).

Una vez, volvía de Ziguinchor y me encontré un accidente, estaba todo el mundo, estaba la policía, la gendarmería, todo el mundo, incluso el jefe, ellos no conocen el código de circulación y ¿quieren juzgar a una persona que ha tenido un accidente? Y entonces, se equivocaron, porque no conocen el código, es muy grave, es muy grave esto, si te hacen juzgar cuando no conoces la ley, no conoces nada, ¿qué vas a juzgar? Hace falta conocer el texto, es lo mínimo, tener conocimiento del texto. [...] Una vez discutí con un policía, porque cuando sales de Ziguinchor hay una señal de stop, pase la señal y me paré justo en el límite del cruce. Entonces, vino a buscarme allí donde estaba parado “El permiso de conducir” y le dije “¿Para qué?”, “Usted no ha respetado el stop, has dejado la señal atrás”. Le dije “Si, de acuerdo, he dejado la señal atrás, pero es que ¿si me paro allí puedo ver la carretera? Esto es lo que se tiene que saber. Se tiene que parar al límite del cruce, si me paro en el stop no tengo visibilidad a derecha e izquierda”. Se me quedó mirando... Ellos son los que hacen la carretera y no saben ni eso. Es el Estado que gestiona mal la carretera. (Autoescuela de Ziguinchor, entrevista personal, 24 de febrero de 2016).

Ausencia de control de las moto-taxi

Las moto-taxi (*djakarta*) son una nueva modalidad de transporte implantado en la Casamance en 2014. Empezó siendo una alternativa a los taxis para aquellas personas que o bien tenían un bajo nivel económico y no podían pagarlo, o bien por el mal estado de las carreteras, no podían llegar con taxi a sus casas. Lo que empezó siendo una especie de *necesidad social* ha acabado siendo una salida profesional para la mayoría de los jóvenes en la Casamance. Este hecho ha causado que muchos jóvenes abandonen sus estudios para dedicarse a la conducción de *djakartas* sin formación previa y sin ningún permiso de conducir. Como consecuencia, la siniestralidad vial en la región de la Casamance ha aumentado en los últimos dos años, teniendo como principales protagonistas a los conductores de *djakartas*.

Llueve mucho y las carreteras no son buenas, los taxis, a veces, no podemos llevar a la gente a sus casa. La llegada de las motos ayudó a una parte de la población. Al principio funcionaba, pero después todo el mundo hizo lo mismo. Ziguinchor funciona así, nadie crea nada, pero cuando uno crea, todo el mundo hace como él. El Estado permite que todo el mundo pueda dedicarse al transporte. Los alumnos hacen transporte, los comerciantes hacen transporte, entonces, no existe de verdad la profesión. Las djakartas no tienen permiso de conducir, no saben. No han tenido ninguna formación, no conocen nada, son peligrosas, transportan gente y no respetan ningún código, no respetan el límite de velocidad, los principios de seguridad en caso de accidente, no saben que tienen que hacer. El número de accidentes de djakartas son extraordinarios, hay heridos, muertes, todo el tiempo, todo el tiempo, todos los días al hospital, accidente, djakarta, accidente, djakarta. (Taxista, entrevista personal, 5 de marzo de 2016).

La educación en África es sálvate a ti mismo. La educación, las djakarta, la circulación, esto es el Estado, y el Ayuntamiento que representa el Estado aquí, quien tiene que gestionar todo esto. Pero no hay nadie capaz de trabajar para esto, porque una persona que tiene que dedicarse a esto, primero, es la educación, la educación es la clave de todo, pero si no tienen esta educación base, lo único que hacen es tonterías, llenarse los bolsillos para ir de fiesta. El problema de los djakarta no son los chicos, son sus familias, es la educación, es el Estado. (Hostelero de Ziguinchor, entrevista personal, 11 de marzo de 2016).

Esta fotografía fue tomada una tarde en el barrio de Goumel, en Ziguinchor. Es una especie de parada de djakartas. En la fotografía podemos ver el grupo de jóvenes que conducen estas motos-taxi.



Ausencia de educación vial

En la Casamance el Estado no subvenciona ningún programa de educación vial en las escuelas para los niños. Además, como no existe un control policial, las autoescuelas son vistas como empresas privadas con un sólo objetivo, lucrarse. Por lo que la gente cree innecesario el estudio del código de circulación.

MCA ha invertido un dinero para realizar una sensibilización vial, por ejemplo en el trayecto de Kolda a Tanaff, fuimos nosotros [Asociación SYSED] la encargada de realizar un proyecto de sensibilización en las escuelas, y bueno, acabamos haciéndolo a toda la población porque nos dimos cuenta que los padres tampoco sabían el código. Los niños tienen que saber cruzar la carretera, mirar a derecha e izquierda, todo esto, es un básico. Pero el Estado no invierte en el seguimiento de la sensibilización vial en los colegios. No ponen dinero para educar a los alumnos y a los profesores. (SYSED, entrevista personal, 10 de febrero de 2016).

He tenido dos accidentes, pero no han sido accidentes graves. El primero, yo tenía un taxi y había un coche grande delante, como una camioneta que quería girar y era un poco, como lo diría... malo, y quería hacer marcha atrás y haciendo marcha atrás, el taxi que estaba delante mío tenía prisa porque tenía miedo que la camioneta lo chocase, y he tocado el claxon, he tocado el claxon, no se ha parado y se ha chocado contra mí y me ha roto cosas. Y le dije: "Tienes que pagarme porque el taxi no es mío". Pero, lo arreglamos entre nosotros. La segunda vez, he tocado a un chico que estaba en la carretera, porque aquí la gente anda por la carretera, no andan por la acera. Así que aquí es complicado conducir, muy, muy complicado, es la ley del más fuerte, los taxis, los djakarta, cuando pueden, pasan y si no prestas atención, chocas. La gente hace lo que quiere, lo que piensa. Para conducir aquí, tienes que tener precaución, estar en constante vigilancia, mirar siempre detrás y delante del coche, mirar las luces del otro, para ver el momento que frene por qué no pone la señal para girar. (Taxista, entrevista personal, 5 de marzo de 2016).

Nosotros en las autoescuelas, ahora va bien, la gente empieza a aceptarnos. Al principio, la gente no quería que la gente aprendiese a conducir, nos insultaba, nos hemos peleado por esta profesión, sino hubiese desaparecido. Los viejos decían que ellos aprendieron a conducir en 7 horas. Y es verdad. Iban a la estación de autobuses, les dejaban un coche y era como lo hacían, no conocen el código de circulación. Nadie les enseñó. Después cogían un coche para hacer transporte en común, y ya está, tenían trabajo, allí empezaban a conducir, a transportar gente, incluso sin saber nada. Nadie les dice nada. (Autoescuela de Ziguinchor, entrevista personal, 24 de febrero de 2016).

Ausencia de seguros

El artículo L324-1 del Código de Tráfico³⁷ advierte al conductor que circular sin seguro es una infracción penal que se puede sancionar con: una demanda económica, una suspensión del carnet de conducir,.

³⁷ N°2004-13 du 19 JANVIER 2004 fixant les règles d'application de la Loi n° 2002-30 du 24 decembre 2002 du code de la route (partie legislative). Disponible en <http://www.gouv.sn/IMG/pdf/decret-code-route-senegal.pdf>. Fecha de acceso: 30 abril 2016.

una pena de prisión, una confiscación del vehículo o trabajos públicos. Pero si el accidente causa no solamente causa daños materiales, sino que comprende daños corporales o el fallecimiento de la víctima, las consecuencias serán mucho más severas³⁸.

El sector de seguros en Senegal se rige por la Ley de Seguros Regional, impuesta por la CIMA (Conférence Interafricaine des Marchés d'Assurance) bajo un tratado firmado por varios Estados africanos de habla francesa. El Tratado entró en vigor en 1995. Los estados firmantes del tratado fueron: Bénin, Burkina Faso, Cameroun, Centrafrique, Congo, Comores, Côte d'Ivoire, Gabon, Guinée, Guinea Ecuatorial, Guinea-Bissau, Mali, Niger, Sénégal, Tchad y Togo. (Pero Guinea-Bissau ratificó el tratado en 2002).

El objetivo de la CIMA³⁹ es servir de catalizador de la estabilidad financiera para la inclusión y el desarrollo de las economías africanas. La misión principal de la CIMA es ayudar a las autoridades nacionales, al servicio del interés público y favorecer los objetivos de la regulación del sector de seguro, de manera óptima, en cumplimiento de la voluntad de los Estados miembros, en un entorno financiero estable, eficiente y competitivo.

A pesar de esta declaración de principios de la CIMA, en Senegal se estima que “menos del 2% de los senegaleses están asegurados y las cifra del negocio total del conjunto de compañías de seguros representa solamente el 1,8% del PIB. Esta situación se explica por el hecho de que el sector informal, donde se concentra el grueso de la actividad económica, no está asegurado, pero también, por la falta de cultura de aseguradoras en Senegal y los bajos ingresos”.⁴⁰

La problemática de la aplicación del Código CIMA ha creado grandes problemas a los abogados a la hora de justificar la indemnización de las víctimas de siniestralidad vial. Primeramente, porque el parque automovilístico de Senegal es muy difícil de determinar ya que los propietarios no declaran la puesta en marcha o la retirada de sus vehículos de la circulación. Las aseguradoras de transporte, por consiguiente, son deficitarias, por el poco control de los vehículos. Si un vehículo no está declarado, es complicado demostrar que es el causante de un accidente.

Por otro lado, el accidente para ser indemnizado por la aseguradora tiene que ser un evento inesperado, el suceso debe ser accidental, es decir, se excluyen todos los supuestos voluntarios del hecho. Las lesiones o daños deben ser causadas por un motivo externo violento y repentino e independiente a la voluntad del asegurado. Por lo tanto, para ser considerado un accidente tiene que haber una infracción repentina producida por una causa externa e involuntaria. Las aseguradoras juegan con el concepto de intencionalidad en el accidente confundiendo muchas veces premeditación con falta de educación vial.

³⁸ Ministerio de Justicia de Senegal. Disponible en www.justice.gouv.sn/. Fecha de acceso: 30 abril 2016.

³⁹ Tratado CIMA 2014. Disponible en [http://www.ressources-actuarielles.net/EXT/ISFA/blogAK.nsf/dx/Code%20CIMA%202014.pdf/\\$file/Code%20CIMA%202014.pdf](http://www.ressources-actuarielles.net/EXT/ISFA/blogAK.nsf/dx/Code%20CIMA%202014.pdf/$file/Code%20CIMA%202014.pdf). Fecha de acceso: 30 abril 2016

⁴⁰ Publicado en el diario *Soleil* el 13 de marzo del 2009. Fecha de acceso: 30 abril 2016

Para ser taxista primero hay que tener un permiso de conducir, especial, que te permita llevar a la gente. Los taxistas normalmente no tienen su propio coche, hay muy pocos, son muy caros. Trabajas para otra persona, para alguien que tenga un coche, puede ser un maestro, un empresario, etc. Es difícil, tienes que buscarte la vida. Tienes que pagar al propietario 10.000 F cada día, cada día tienes que llenar la gasolina, 10.000 F más y tienes que llevar algo a tu casa, para comer, a tu familia. Es muy difícil. Además cada mes tienes que pagar 22.500 F por el seguro, es el propietario quien lo paga, porque es su coche, lo paga si quiere. Para pagarlo todo hace falta trabajar todos los días. (Taxista, entrevista personal, 5 de marzo de 2016).

El modo senegalés es así. El estado de los vehículos es una desgracia. Pero a nadie le importa. La gente cree que asegurar su vehículo es perder el dinero, es tirarlo a la basura. Y cuando lo necesitan, no lo tienen, así que huyen. Coches de hace 33 años que circulan como si nada. La gente no puede comprar coches nuevos porque son demasiado caros para la población. Esto es un problema del Estado. Los bancos tienen los intereses de los créditos fuera del alcance de la economía de los senegaleses y el gobierno no subvenciona nada, ni en el transporte público. No existe el transporte público como vosotros. Aquí en Senegal nadie obliga a los conductores a pagar nada, les permiten conducir con coches viejos. A nadie le importa nada. [...] La gente no puede lograrlo sola ¿Dónde está la policía? ¿Dónde está el Ayuntamiento? ¿Dónde está el gobierno? ¿Dónde está el Juez? A ellos les da igual, aquí se habla de democracia y no existe, gana quien es más fuerte, lo único que importa es el dinero. (Miembro 1, grupo focalizado, 8 de marzo de 2016).

LA AUSENCIA COMO CONCLUSIÓN

A los hechos descritos con anterioridad tenemos que añadir la dificultad a la hora de poner denuncias en la zona rural de la Casamance. Esta dificultad se basa en el proceso que establece la ley de Senegal a la hora de concurrir una queja después de una siniestralidad vial.

Cuando se trata de lesiones corporales, la policía debe establecer un registro. Se puede presentar una queja por accidente de tráfico a la policía nacional en zonas urbanas, la gendarmería en zonas rurales o la C.R.S. en algunas carreteras. Por lesiones materiales, además, se puede enviar un correo, *a posteriori*, directamente al fiscal del lugar de la infracción o de la residencia del acusado.

La presentación de queja debe incluir:

- El estado civil del depositario.
- Una declaración detallada de los hechos con la fecha y el lugar.

- El nombre y la dirección de los posibles testimonios.
- El nombre del autor de la infracción o la mención de “X”.
- Todos los documentos justificando los daños corporales o materiales.

Además después de un accidente, lo primero que se tiene que hacer es entregar el informe de dicho accidente a su compañía de seguros (con un máximo de tres días), por correo o fax, si es posible, y siempre confirmar por carta certificada con acuse de recibo⁴¹.

Sólo en este proceso, en el proceso de tramitar una queja ante un accidente de circulación terrestre, encontramos los cuatro problemas principales de la comunidad de la Casamance:

- 1r conflicto: La precariedad a nivel logístico. La mayoría de pueblos rurales están incomunicados tanto por vías terrestres como por comunicación telefónica. Como ya hemos explicado anteriormente, a causa del clima, en esta zona de Senegal, las carreteras llegan a desaparecer en la época de lluvias. Por lo que se hace difícil comunicar un accidente a la autoridad in situ.
- 2º conflicto: Los documentos oficiales se tienen que tramitar con el idioma oficial del Estado, el francés. Este idioma se aprende sólo en la escuela y el nivel de escolarización en las zonas rurales es muy bajo. Pongo como ejemplo, los datos de UNICEF que hacen referencia a la tasa de escolarización en Senegal entre los años 2008 y 2012: la tasa de permanencia en la escuela hasta el último grado de primaria es del 59,2% y la tasa neta de asistencia en la escuela secundaria varía del 34,9% en los hombres y el 32,3% en las mujeres⁴².
- 3r conflicto: La sanidad es privada. Si sufren una lesión física, los costes de atención de sanidad tendrán que ser abonados, primero, por la víctima. El problema aquí no es tanto que la sanidad sea privada, sino más bien el nivel económico del Estado de Senegal. Según el Índice de Desarrollo Humano (IDH) de 2014, Senegal tiene 0,466 puntos, lo que supone que ocupa el puesto 170 en el ranking mundial⁴³. El IDH es un indicador del desarrollo humano que elabora cada año Naciones Unidas y se expresa con un valor entre 0 y 1, siendo 1 la máxima puntuación. Este indicador analiza la salud, la educación y los ingresos del país en cuestión. Así pues, tiene en cuenta tres variables: vida larga y saludable, conocimientos culturales y nivel de vida digno. Que Senegal esté por debajo del 0,5 indica que su nivel de desarrollo humano está por debajo de lo que se considera una calidad de vida razonable.

⁴¹ Ministerio de Justicia de Senegal. Disponible en www.justice.gouv.sn/. Fecha de acceso: 30 abril 2016.

⁴² Estadísticas de Senegal en UNICEF. Disponible en www.unicef.org. Fecha de acceso: 30 abril 2016

⁴³ Informe sobre el Desarrollo Humano 2015. PNUD. Disponible en <http://hdr.undp.org/es/data> Fecha de acceso: 30 abril 2016

- 4º conflicto: Si no tienen seguro, además de ser sancionados por este motivo, tendrán que contratar un abogado independiente para el juicio y evidentemente, pagar sus honorarios. Como hemos comentado en el conflicto anterior, será complicado para un ciudadano medio poder hacerse cargo de los gastos de un juicio.

En definitiva, si a la ausencia de infraestructuras viarias en buenas condiciones, le añadimos la ausencia de vehículos en buen estado y una ausencia de control policial en las carreteras para supervisar a los conductores, tenemos los motivos principales del alto número de siniestralidad vial en Senegal.

Y si a una economía empobrecida, le añadimos la dificultad de poner denuncias por motivos de la propia movilidad y/o por el idioma oficial, una sanidad privada y un coste alto de las aseguradoras, tenemos los motivos de la dificultad para cuantificar los accidentes, ya que en la Casamance la mayoría de accidentes no se denuncian por miedo a no poder asumir los costes.

LA DIMENSIÓN RACIONAL

¿Qué es el daño moral? Esta es una cuestión cultural e histórica harto compleja: los sentidos, vivencias y expresiones del duelo humano presentan una gran variedad social y subjetiva. Las religiones han tratado de conferir –mediante expresiones pautadas, rituales –expresiones sociales del duelo que pudieran satisfacer también los sentimientos subjetivos. [...] Así, en países con una tradición religiosa fuerte y envolvente de la sociedad, como en los islámicos, la religión predica el significado y la expresión pautada o ritual del duelo. Y es en relación con este duelo religiosamente valorado que se define el daño moral. Así, para el Islam el daño moral que acompaña a un homicidio es fundamentalmente el del pecado. Y la “diya” es la reparación por un pecado contra Dios realizado contra el prójimo. [...] Así, tanto la religión islámica como la cristiana medieval –mediante un respeto por tradiciones jurídicas paganas- al reformular determinados delitos como pecado, como ofensas contra Dios, hicieron más sagrado el cumplimiento de lo que la justicia humana reclamaba tradicionalmente, el derecho de composición o de vindicta. Es decir que las costumbres de reparación obtuvieron una legitimidad más ineludible e irrevocable al ser reformuladas junto con la expiación de un pecado. Así, estas religiones asociaron el duelo humano –y la ofensa al honor humano- al del Dios ofendido, con lo cual la repugnancia por el crimen y la necesidad de expiar –y la asociación humana de repararse hicieron más imperativo, religiosamente ineluctables. (Terradas, 2008:426)

Kazemi-Rached concluye que el Islam ha observado en sus principios y jurisprudencia la obligación de reparar el daño moral y el derecho a reclamar tal reparación o enmienda. [...] Ahora bien, lo mismo podría decirse de la composición cristiana, la cual queda más alejada de la moderna responsabilidad civil por una ruptura histórica que no se corresponde con la historia de los países islamizados: en la relación entre religión y justicia, orden divino y ordenamientos humanos, noción de ofensa en vez de delito, vindicación o composición en vez de pena... (Terradas, 2008:429)

Después de las palabras de Ignasi Terradas (2008) en su libro *Justicia vindicatoria: de la ofensa e indefensión a la imprecación y el oráculo, la vindicta y el talión, la ordalía y el juramento, la composición y la reconciliación*, mi pregunta es ¿Qué hay de la responsabilidad por daños morales del Islam en Senegal? ¿Cómo puede ser que una población donde el 95% es musulmana se ausente de cumplir su responsabilidad ante el prójimo?

Si usamos la deducción natural de la regla conocida como Modus Ponens, que establece que si tenemos un condicional verdadero y tenemos su antecedente, entonces podemos obtener su consecuente, es decir, si tenemos el condicional $A \rightarrow B$, y tenemos A , implícitamente, B será verdadero; no podemos entender la siguiente conclusión:

Partimos del principio de $A \rightarrow B$:

- De acuerdo con el Corán y la Sunna (las enseñanzas del profeta), un musulmán debe asegurar su responsabilidad moral.

Entonces si tenemos A :

- En Senegal un 94% de la población es musulmana.

¿Cómo puede ser que no se cumpla B ?

- En Senegal no se respeta la responsabilidad ante la siniestralidad vial ($\neq B$)

La conclusión deductiva es una argumentación en las que se sostiene la verdad de un enunciado a partir de otro que se supone también verdadero, de modo que el último se deduce (o se pretende deducir) del primero. Por lo tanto, las deducciones pueden verse como encadenamientos de reglas de inferencia. A partir de enunciados que funcionan como premisas, la conclusión se obtiene mediante reglas válidas de deducción. (Muñoz, 2000)

Así pues, razonando, es decir, encadenando juicios conocidos, podemos llegar a nuevos conocimientos de la realidad. Pero, en este caso, ¿por qué falla esta deducción lógica?

Para ejemplificar la complejidad del análisis de la lógica, me dispongo a utilizar un ejemplo extraído del libro de Latour, *La ciencia en acción* (1987). Latour nos explica un caso muy claro para entender las diferentes lógicas, el de la sociedad azande. Escojo este caso para exponer aquí porque considero que en él se puede observar claramente lo que quiero demostrar. La sociedad azande fue investigada con profundidad por el antropólogo Evans-Pritchard. Su monografía *Brujería, oráculos y magia entre los Azande* (1976), ha sido discutida y examinada posiblemente desde todos los ángulos y perspectivas posibles. Pero Latour hace un nuevo giro analizando la teoría que extrajo Evans-Pritchard sobre la lógica azande, y este análisis usaré aquí para entender la *contradicción* que se nos presenta en la sociedad senegalesa.

Según Evans-Pitchard, la sociedad azande tiene dos normas básicas en lo que se refiere a la brujería: 1) la brujería se transmite a través de la familia y 2) si un miembro es acusado de ser brujo, ello no significa que los miembros de su clan sean brujos. Dicho así, estas afirmaciones parecen contradecirse y por lo tanto, no forman parte de un discurso lógico. Pero esta primera acusación se ve refutada cuando se cuenta la misma estructura de historia pero aplicada a la sociedad occidental. Si un hipotético antropólogo azande llega a nuestra sociedad para investigar nuestra lógica, también encontraría normas que se contradicen: 1) matar personas es asesinar y 2) los pilotos de avión que bombardean poblaciones no son asesinos. Estas dos leyes se contradicen de la misma forma que las anteriores y sólo son entendidas si se explica el contexto. Así pues, las circunstancias atenuantes, es decir las circunstancias sociales y culturales son imprescindibles para entender la lógica de estas normas, sin ellas es imposible que podamos comprender ninguna lógica.

Lo que pasa aquí es que se hace una acusación de contradicción sin el conocimiento necesario de la sociedad que se estudia. El antropólogo tacha de irracional la otra sociedad, porque según su punto de vista, no seguía un argumento deductivo del tipo: si la brujería se transmite a través de la familia y los brujos tienen que ser expulsados de la sociedad, entonces, todo el clan tiene que ser expulsado. O en nuestro caso, si una persona que mata es un asesino y un piloto de guerra mata, entonces, los pilotos son asesinos. Pero, según Latour, ninguna de las dos personas al hacer esta acusación tenía en cuenta un principio implícito existente en la sociedad estudiada. En el caso de los azande, la brujería puede ser fría, es decir, inocentes, o caliente, culpables. En nuestro caso, el concepto de asesinato nunca implica una situación de guerra. Así pues, ninguno de los dos antropólogos consideró estas dos premisas que son tomadas por la sociedad con el fin de protegerla antes de crear un juicio de racionalidad.

Para situarnos mejor en el caso expuesto, haremos un breve repaso sobre los principios teóricos implícitos en estas afirmaciones. Podemos hablar pues de dos principios: el de *racionalidad* y el de *no-contradicción*.

La racionalidad ha sido tradicionalmente entendida como una cualidad innata a la naturaleza humana. Desde la antigüedad se ha establecido una línea divisoria entre lo humano y lo no-humano basándose en

la racionalidad. El Principio de Racionalidad se basa en que el ser humano se distingue pues de lo animal por su carácter racional. La razón lo ayuda a elegir y por lo tanto, a no dejarse guiar por otros impulsos.

Las propuestas básicas de fundamentar la lógica como la explicación en un sistema de acción fueron tratadas por varios autores, pero los más relevantes fueron Mill (1834), primero y Hempel (1943) y Popper (1934), después. Mill y Hempel entendían el Principio de racionalidad como un principio empírico. Pero Popper se dio cuenta que no podía entenderse como un principio empíricamente formulado ya que inmediatamente quedaría falsado por la práctica real porque las personas con frecuencia no actuaban de acuerdo con la lógica objetiva de la situación. Así pues, Popper introdujo un nuevo matiz: para explicar la acción humana era más adecuado hablar de una ley formulada que atiende al hecho de que los individuos actúan según su visión de la situación. Es decir, que las personas actúan según razones subjetivas. Popper propone en este modelo un análisis más detallado de la lógica de las situaciones que permita una *explicación objetiva de los subjetivo*. Introduce así, lo que él mismo bautizó el *método cero*. De esta manera, se podía empezar a hablar de una ley general para explicar la acción humana.

Koertge (1975) da un paso más a esta teoría ofreciendo una versión más subjetiva del Principio de racionalidad de Popper. Propone un modelo de explicación de la acción desde el punto de vista del agente y su evaluación. Koertge define su principio de la siguiente manera: “Ahora daré una formulación más precisa del Principio de racionalidad y especificaré su contenido empírico [...]. Creo que el Principio de racionalidad consiste en dos cláusulas. La primera dice: cada acción [para una persona] es una respuesta racional a alguna situación problema [...] la segunda cláusula: cada persona en una situación problema responde racionalmente a ella” (Gomez, 1992:86). Hemos visto que el Principio de racionalidad se ha movido de lo más objetivo a lo más subjetivo para intentar dar respuesta a la explicación de la acción humana, por tanto, la lógica universal de la que se ha hablaba en un principio, ha acabado siendo una lógica más bien individual.

Si hablamos ahora del principio de contradicción que junto con el anterior podríamos decir que han fundamentado el estudio de la lógica, podemos indicar que es un principio que básicamente nos permite juzgar como falso el enunciado que encierra una contradicción en sí misma. En otras palabras, todo enunciado en el que la noción de predicado está contenida en el sujeto es verdadera y su contraria es falsa. Por ejemplo, “un triángulo equilátero es un triángulo”.

Para los filósofos racionalistas el principio de no contradicción es innato del ser humano, sin ninguna necesidad de ser aprendido. Leibniz (1983:435) expresaba del siguiente modo esta teoría:

El principio de contradicción es por lo general: 'una proposición, o es verdadera o es falsa'; lo cual supone dos enunciaciones verdaderas, la primera que lo verdadero y lo falso no son compatibles en una misma proposición, es decir que una proposición no puede ser verdadera y falsa a la vez, y la segunda que los opuestos o negaciones de lo verdadero y de lo falso tampoco

son compatibles, es decir que no hay mediación entre lo verdadero y lo falso, o también que no puede ocurrir que una proposición no sea ni verdadera ni falsa.

Entonces se puede deducir que un agente racional es aquel que evita incurrir en contradicciones y si las tuviera intentaría desecharlas de su sistema de creencias. Como dice Lukes (1984), el principio de no contradicción es tomado como uno de los más fundamentales de los principios en el marco de la racionalidad. Sin embargo esta visión ha sido sistemáticamente puesta en duda y de hecho los estudios sobre las incongruencias del ser humano han proliferado en los últimos años.

La cuestión es decidir si el principio de no contradicción o el de racionalidad se fundamentan de manera *a priori* o si requerimos de estudios para entender el alcance y los límites de su aplicación en la acción humana. Es decir, si necesitamos estudiar estos principios en profundidad puede que sea porque no son tan innatos a la condición humana como querríamos pensar.

Después de conocer un poco mejor las perspectiva sobre la lógica, volvemos al caso que nos atañe. En Senegal ser musulmán no significa tener una obligación de responsabilidad moral ante la siniestralidad vial. Para entender esto, se tiene que comprender, por tanto, el triángulo que define la sociedad senegalesa: los códigos de ética tradicionales de origen étnico, la religión musulmana y la laicidad del Estado. La conducta respecto la responsabilidad oscila entre estos tres ángulos, entre la tradición, la religión y la modernidad.

LOS PROBLEMAS DE LA FUGA DE RESPONSABILIDAD: UNA CUESTIÓN MODERNA

La gestión de la responsabilidad vial obedece a una sociedad que históricamente ha vivido en un constante contexto global. La introducción del Islam en Senegal y la perpetua colonización europea, han redibujado una tradición africana abriéndose paso entre las contradicciones para conseguir una convivencia pacífica entre la tradición, la religión y la legislación.

Y este único objetivo común es el que ha conseguido consolidar la separación de la religión y el Estado en la República de Senegal. Cuando se habla de la separación Iglesia-Estado de Europa, nadie se cuestiona que aunque una persona sea creyente, dicha persona va a seguir la ley instaurada por el poder judicial del Estado. Si cometes un delito, tu sentencia no la dictaminará un poder divino, sino que será un juez aplicando un código civil o penal quien dictará tu condena. La separación Iglesia-Estado es un concepto casi inherente en el pensamiento europeo. Es un proceso que surge a partir del humanismo del Renacimiento y se consolida con la Ilustración y la filosofía racionalista. La Revolución francesa es la encargada de trasladarla del mundo de las ideas a la política oficial y la independencia estadounidense acaba de poner fin a la alianza entre “trono y altar”. (Puente Ojea, 2006).

Esta separación, establece que las Instituciones del Estado y las religiosas se mantienen disociadas, teniendo cada una su autonomía para tratar los temas relacionados con sus esferas de influencia. Delimitando, claramente, que la esfera del Estado es pública y la de la religión se encuentra en el ámbito privado. Actualmente, en casi todas las constituciones nacionales de Europa queda plasmada esta disolución mediante el establecimiento de un Estado laico. Pero, cuando se habla de una sociedad musulmana, como es el caso de Senegal, no se entiende que su *Estado laico* sea el mismo que nuestro *Estado laico*. Es como si religión islámica y estado laico no pudiesen formar parte de la misma oración, como si se tratase, como he nombrado al principio, de un oxímoron. La contradicción que se nos plantea en el análisis de la fuga de responsabilidad en Senegal, se encuentra entonces, no tanto en los senegaleses, sino en nuestra mirada etnocéntrica.

La separación del Estado y la religión sientan las bases de una sociedad democrática, donde se protege al individuo sin tener en cuenta su religión, creencias, origen, sexo o edad, y por extensión, resguarda también la libertad de culto. Como expresaba el Presidente de Senegal, Abdou Diouf en 1984: “El laicismo no puede ser anti-religioso: entonces no sería un verdadero laicismo, sería como, por desgracia, en algunos países, instaurar el ateísmo como religión del Estado”. (N’Diaye, 2012: 209). Y es que hay conceptos que se usan indistintamente como si fuesen sinónimos aunque en verdad no lo sean, es el caso de laicismo y secularidad. Un Estado laico no tiene por qué ser secular. El laicismo nace para garantizar los derechos de libertad individual; los principios de libertad y de igualdad llevan implícitos los principios jurídico-políticos de neutralidad y separación. La confusión entre ambos términos se da porque en algunas ocasiones un proceso puede dar paso a otro, por ejemplo podemos decir que Francia es un estado laico de cultura católica secularizado. Pero este proceso no tiene que darse siempre, y este es el caso de Senegal, un estado laico que lejos de ser secularizado, respeta y está influenciado por las diferentes religiones y creencias tradicionales, aunque esto no signifique que sus habitantes no tengan clara la diferencia entre la ley del Estado que domina su esfera pública y la ley divina que está presente en su esfera privada. Tal y como me dijo un buen amigo en Ziguinchor, “el musulmán de Senegal, es un musulmán de izquierdas, es el Islam negro”⁴⁴.

Así pues en Senegal se vive entre dos mundos, no son de aquí ni de allí. Esta particularidad les lleva a interacciones a veces alternas, a veces simultáneas, entre su religión, su etnia y la modernidad europea. No se puede acusar al senegalés de no seguir la ley divina, cuando su forma de vida está continuamente adaptándose entre lo local y lo global. Y esta configuración poli-identitaria que se debate entre la tradición y la modernidad, influye en todos los ámbitos públicos, entre los que se encuentra la responsabilidad ante una siniestralidad vial. Una responsabilidad claramente de ámbito público y por lo tanto, política y no religiosa.

⁴⁴ Conversación no registrada con el Hostelero de Ziguinchor.

Pero no solamente, está la jurisprudencia del Estado, sino que muchas etnias (sean musulmanes o no) se rigen por códigos éticos de conducta. Por poner un ejemplo, podríamos hablar de los Peal de la Alta Casamance que dicen que para ser un buen *peal* se deben guiar por el *Pulaagu*, un conjunto de valores como el orgullo, el sentido del honor, la bondad, la paciencia, la hospitalidad, la generosidad o el coraje. Así que es importante señalar que las etnias tienen unos códigos que conviven con la ley islámica y la Constitución senegalesa. Y las autoridades oficiales del Estado son conscientes del poder de influencia tanto de los líderes comunales como de los religiosos, de modo que no se inmiscuyen en sus asuntos, mientras éstos no contradigan radicalmente las leyes senegalesas. (Tomas, 2014), ya que incluso entendiendo su poder social, el Estado prima el Tribunal de Justicia por encima de las otras decisiones.

Aquí hago un pequeño paréntesis para explicar que en el Corán, en realidad, se encuentran muy pocos apuntes estrictamente jurídicos. Tan sólo una décima parte, aproximadamente, de sus versículos contienen aspectos legales relativos a la familia, las penas, la responsabilidad, etc. (Alonso Cabré, 2016). Así pues, en todos los países de mayoría musulmana, la Sharia influye sobre todo en los códigos de familia y/o civiles. Senegal no es pues una excepción y dentro de la Constitución senegalesa, el único código que tiene en cuenta de una manera explícita la ley Islámica se encuentra en el Código de Familia establecido en 1972. Las contribuciones musulmanas se limitan, por lo tanto, al derecho de familia.

El artículo 133 del Código de Familia⁴⁵ establece, por ejemplo, dos posibles formas de matrimonio: monógamo y polígamo con un máximo de cuatro esposas. Si el marido no elige opción, el matrimonio es considerado polígamo por defecto. Este Código de familia se realizó a partir de un comité escogido por líderes religiosos y profesionales del derecho, para intentar conciliar la religión con el derecho moderno. (Dieye, 2009) A pesar de esta aproximación de la Ley senegalesa a la Sharia, la respuesta de muchos líderes religiosos fue negativa y desde entonces intentan demostrar la inadecuación del Código de Familia a las reglas de la Sharia. Y aunque en 2001, el Presidente Wade intentó cerrar definitivamente este debate al declarar “Mientras esté al frente de Senegal, el código de familia no será modificado” (Samb, 2010: 18), no han parado de surgir voces reclamando la modificación de dicho código. Hecho sorprendente, porque parece incongruente que en una Constitución laica, el único código que hace referencia explícita a la ley islámica sea el que tenga más controversia entre la población musulmana.

Así pues, es necesario entender que aunque los líderes espirituales o religiosos no tratan sólo cuestiones de fe, eso no significa que tengan más poder de decisión que el Estado y su Constitución.

De Ignasi Terrades (2000:31) tomo prestada la definición del concepto de identidad cultural como “aquel reconocimiento humano de la vida, que se caracteriza principalmente por atender a la memoria de lo vivido, a sus repercusiones afectivas, y a los sentimientos y derechos de arraigo y vinculación que dicha

⁴⁵ *Code de la Famille*. Disponible en: http://www.equalrightstrust.org/ertdocumentbank/CODE_FAMILLE.pdf. Fecha de acceso: 3 de marzo de 2016.

memoria solicita”. Partiendo de este concepto, la identidad senegalesa no equivale a la identidad musulmana, sino que es la suma de lo vivido, de su memoria. O en palabras del escritor Galeano (2010)⁴⁶,

La identidad cultural no es una vasija quieta en una vitrina de un museo. Está en movimiento, cambia constantemente. Es continuamente desafiada por una realidad que también es dinámica. Yo soy lo que soy, pero también soy lo que hago para cambiar lo que soy. La pureza cultural no existe, como no existe la pureza racial. Afortunadamente, todo está muy mezclado a partir de cosas que a veces vienen de afuera; lo que define el carácter de un producto de cultura nunca está en su origen, sino en su contenido.

En Senegal no hay una sola manera de entender un conflicto o una responsabilidad, no tiene sentido hablar de la sociedad senegalesa como una comunidad religiosa homogénea. Se trata más bien, como diría el antropólogo Néstor García Canclini (2006:86), de una *cultura híbrida*, entendiendo por hibridación los “procesos socioculturales en los que estructuras o prácticas discretas, que existían en forma separada, se combinan para generar nuevas estructuras, objetos y prácticas”.

La sociedad senegalesa se tiene que comprender desde el conjunto de su sistema, es un error considerarla como monolítica, esto sólo evidencia los lastres de nuestra mentalidad europea a la hora de analizar al otro. La principal característica de esta sociedad es la pluralidad de grupos étnicos y religiosos, cada uno con sus códigos de conducta que coexisten en un mismo tiempo y espacio. Colocar la cuestión dentro de esta perspectiva nos permite evitar la falsa contradicción de la *responsabilidad musulmana* en una sociedad que en verdad se sitúa en un sistema global. Mucho más allá de nuestro imaginario colectivo, el concepto de responsabilidad en la sociedad senegalesa implica Estado laico, implica garantizar la multiplicidad de culto y la reafirmación de identidades locales. Implica, por tanto, modernismo, y las causas de su fuga de responsabilidad se encuentran en esta concepción y no en otra.

⁴⁶ Galeano, E (2010). *Sobre la Globalización*. Disponible en <http://goteacultura.blogspot.com.es/2010/06/globalizacion-escrito-de-eduardo.html>. Fecha de acceso: 20 noviembre 2015.

FIN DE VIAJE

Tal vez esta sea la parada más difícil de mi viaje. Durante mi narración, como en mi etnografía, he ido esbozando las diferentes problemáticas que me encontraba, como si de una especie de *artículos de costumbre* se tratase. Observaba, investigaba y me preguntaba, intentado descifrar las diferentes situaciones que me iba tropezando a medida, nunca mejor dicho, que avanzaba el camino.

Mi hipótesis de partida era descubrir si a través de la observación de una carretera se podía comprender una sociedad. No sé si *comprender* en este caso sería la palabra idónea. Tal vez sería mejor utilizar el término *intuir*, puesto que a mi modo ver, dos meses resultan insuficientes para comprender bien ninguna situación.

Huyendo así de tal ingenuidad, mi estudio no intenta abarcar los complejos entramados de la sociedad senegalesa; sino que intenta mostrar que en una carretera puedes encontrar las huellas de una sociedad. Y así ha sido. A lo largo de este arduo camino, a cada kilómetro que hacía, me descubría ante nuevas relaciones, conflictos, fracasos e ilusiones. En este caso, de los habitantes de la Casamance. Mis reflexiones son por tanto sinónimo de *situaciones*. Situaciones vividas y compartidas, situaciones inesperadas y buscadas, tanto dentro como fuera del transporte público.

Observando el asfalto de una carretera aprendí a identificar quién lo financiaba, quién lo pavimentaba, por qué motivo y para quién. Puede que *a priori* esta descripción no despierte ningún interés. Podría deducirse fácilmente que hay pocas personas atraídas por esta idea, por conocer lo que algunos relegarían a *minucias*. Puede que por ello haya más literatura de carreteras que etnografía de carreteras.

Pero en cualquier caso, y llegados a este punto, me gustaría recapitular algunas de las cuestiones que pienso que tienen que ser encontradas en un mismo lugar, pues no merecen perderse en el camino.

Al inicio de este viaje, observando la rehabilitación de la Route Nationale 6, pude averiguar que esta carretera estaba subvencionada por EEUU, en el marco del Millenium Change Acount. Una organización que destina capital a África para proyectos de desarrollo económico, pero que en realidad forma parte del Programa AFRICOM. Un programa creado por el Departamento de Defensa de EEUU en 2007 con un interés claramente militar y un objetivo, la lucha contra el terrorismo yihadista. Así pues, sería *naïf* pensar que la ayuda humanitaria y el interés militar son dos hechos inconexos. No es casualidad que sea justamente esta organización la que destina dinero para la rehabilitación de infraestructuras viarias en Senegal, un territorio clave para la lucha contra el terrorismo dada su posición geoestratégica. Un interés disfrazado de humanidad.

A mitad del viaje pude observar cómo el tan anhelado asfalto estaba gestionado por una empresa española, Isolux Corsán, la multinacional ganadora del concurso internacional de la MCA para la

rehabilitación de la RN6. Una empresa que gestionaba el trabajo siguiendo el principio de eficiencia y rentabilidad neoliberal: sacar el máximo beneficio en el mínimo tiempo posible, utilizando mano de obra barata (senegalesa) y haciendo negociaciones siempre desde la *superioridad*. Un dinero *público* gestionado, no obstante, por lo privado.

Al final del viaje, pude comprender en resumen que el motivo principal de la rehabilitación de la RN6 poco tiene que ver con las necesidades senegalesas y mucho con las relaciones de poder internacional. El supuesto interés de mejorar la infraestructura para un crecimiento económico nacional se aleja mucho del verdadero origen del dinero invertido y gestionado. Esta confirmación puede resultar un tanto drástica teniendo en cuenta que al principio he alegado que dos meses son insuficientes para comprender bien un fenómeno. Pero después de horas de observación, de lectura y, sobre todo, de innumerables horas de charlas distendidas, no he encontrado ningún indicio, por pequeño que sea, que me lleve a dudar de esta afirmación. Se trata de una carretera de 256 km que se rehabilita sobre los cimientos de distintos conflictos sociales.

He podido entender por qué los senegaleses se aferran a la idea de que la carretera les llevará al progreso, y cómo Occidente, experto en el manejo de la coacción simbólica, les ha vendido un futuro idílico que pasa por la rehabilitación de la RN6 y por tanto, por sus manos. No tendría que extrañarnos que una sociedad inmersa en conflictos preexistentes al asfalto se deje llevar por la idea del tan venerado *progreso*. El aislamiento de la Casamance del resto del país, el alto número de siniestralidad vial, la ausencia de educación vial de su población, la casi nula gestión del transporte público, la aparente incompetencia de su Estado, y la falta de recursos económicos, han producido en ella una especie de *fe* en lo desconocido, en las promesas externas de un futuro mejor. Desde una realidad etiquetada de *pobre* por nuestro etnocentrismo moderno, los senegaleses han aceptado no solamente la ayuda exterior, sino el hecho de *necesitar ayuda*. Una población que se siente ensombrecida ante la comparación con Occidente y que asume que su única *salvación* se encuentra precisamente en la sociedad que la infravalora.

La rehabilitación de la RN6 se convierte así en una gran metáfora social. Las gigantescas máquinas de los españoles dirigidas por los americanos modelan el barro senegalés para la construcción de una carretera a su *imagen y semejanza*. Poco tienen que decir los senegaleses en este proceso.

En ese momento hay que efectuar claramente elecciones y descartar alternativas. ¿Cuál es la sustancia más adecuada - o mejor dicho - adecuada para qué? Bueno, adecuada a las funciones diseñadas en otro lugar por otras personas, que estarán relacionadas con todo tipo de decisiones sobre qué clase de carretera va a ser, con las proyecciones y cálculos realizados según el tipo de tráfico, con qué carga, a qué velocidad y con qué frecuencia (Harvey, 2008:42)

Todas las decisiones fueron tomadas desde la distancia de la realidad que se está transformando. El MCC diseñó el proyecto que Isolux Corsán ejecutó. Pero ¿dónde están los senegaleses en esta fórmula? Si la rehabilitación de la RN6 es un proyecto que pretende ayudar a la Casamance, ¿no hubiese sido mejor pedir su opinión? Creo que a ninguno de los dos agentes les interesaba. Poco o nada tenían que decir los senegaleses sobre el asunto que los atañe, ya que este asunto poco o nada tiene que ver con su futuro desarrollo económico y mucho con la presencia militar de los americanos en Senegal.

Y los españoles tampoco se quedan atrás en cuanto al nulo interés por el criterio senegalés. Para los españoles la rehabilitación de la RN6 era un trabajo de ida y vuelta. Llegaban, construían y se iban. Sin complicaciones ni implicaciones sociales, separando así lo profesional y lo social como si se tratase de dos hechos aislados, como si en verdad, no fueran dos caras de la misma moneda. Personas extranjeras invadiendo un paisaje ajeno con sus cuerpos y su maquinaria pensaban que podían pasar desapercibidas, sin alterar el orden social. Pero la realidad ha sido muy diferente y, como siempre, más cerca de la desilusión ante las frustradas esperanzas.

Observando el cambio del paisaje de una carretera de tierra con socavones a una infraestructura vial de asfalto, uno se da cuenta fácilmente de que este análisis requiere de reflexiones que vayan más allá de la ingeniería. Una etnografía de las carreteras no es un estudio de ingeniería, más bien lo contrario. Aunque pensemos que la construcción de una carretera tiene más retos técnicos que sociales, nada más lejos de la realidad, lo social está intrínseco en la tierra, invade el paisaje que se está remodelando. La carretera no solamente es un sitio de tránsito, implica economía y progreso, pero también implica costumbres, hábitos y usos. Modificar una carretera comporta modificar una manera de vivir.

Una etnografía de las carreteras busca la relación entre el paisaje y el diseño, entre el barro y el asfalto, presta atención a las relaciones, creencias y vivencias de los pueblos limítrofes y de los agentes implicados en el proceso. Busca trazar puentes, coger atajos y desviarse por carreteras secundarias para conocer la gran red viaria de un territorio, para entender en qué tramos existe la libre circulación de los transeúntes y en cuáles la movilidad reducida.

Empecé mi investigación de manera abierta, por la poca profundidad con la que conocía el terreno y el proyecto de rehabilitación de la RN6, pero lejos de intentar encajar las piezas con calzador, las diferentes situaciones se iban entrelazando entre ellas y me llevaban siempre a un mismo destino: a partir de la observación de una carretera puedes ver y entender quién y por qué la pisa. No me atrevo a afirmar que he entendido la complejidad de una sociedad que vive en una constante reformulación entre la tradición africana, la religión musulmana y la falsa esperanza de modernidad impuesta desde Occidente. Pero tampoco era ésa mi intención, mi intención era saber si la podía ver a través del asfalto.

La etnografía de la carretera me ha proporcionado las claves para comprender una sociedad que podríamos definir, tomando prestadas las palabras de Néstor García Canclini (1989), como una *cultura híbrida*. Así pues la complejidad que se nos presenta ante nosotros con esta carretera no es solamente la

de entender las relaciones entre senegaleses, españoles y americanos, es entender la relación entre modernidad y tradición. Una sociedad que entra y sale de la modernidad.

Las reconversiones culturales que analizamos revelan que la modernidad no es sólo un espacio o un estado al que se entra o del que se emigra. Es una condición que nos envuelve, en las ciudades y en el campo, en las metrópolis y en los países subdesarrollados. Con todas las contradicciones que existen entre modernismo y modernización, y precisamente por ellas, es una situación de tránsito interminable en la que nunca se clausura la incertidumbre de lo que significa ser moderno (García Canclini, 1990:333).

Y así tenemos una carretera que en su asfalto tiene implícitos términos de desarrollo, de progreso, de modernidad. Una carretera donde la gente entra y sale, pero como si de una gran cinta de correr se tratase, no puedes parar o correrás el riesgo de quedar atrapado por el movimiento. Así, encontramos a los senegaleses ante la construcción de esta infraestructura vial, como si de remolques se tratase, dejándose llevar por el movimiento de la modernidad. “Sea como sea, si algo se constata en el presente africano es la exaltación de los coches y las carreteras como iconos de una modernidad mundializada” (Horta; Malet, 2014:36).

De esta manera llego a mi conclusión, un amigo senegalés me dijo un día que ya podía mirar todo lo que quisiera el horizonte, que mis ojos sólo podrían ver una parte de él. Esto es precisamente lo que he expuesto en este trabajo, lo que mis ojos han podido ver. La observación de la Route Nationale 6 no me ha dado respuestas, sino que me ha abierto los ojos para plantearme nuevas preguntas y seguir cuestionando todo aquello que no sabía ver. Mi análisis es por tanto, una demostración de lo que se esconde bajo el asfalto de una infraestructura viaria. Esta etnografía me ha enseñado que a menudo en lo más aparentemente simple y fútil se esconde algo digno de ser tomado en consideración. Nunca nada es lo que parece.

Mi viaje, mis itinerarios planeados y mis paseos sin destino por la Route Nationale 6 han dado forma a mis hipótesis y mis conclusiones. Mi investigación muestra las bifurcaciones que la carretera me ha dejado entrever en cada kilómetro recorrido. Entrando y saliendo de las tramas que se escondían bajo el asfalto igual que un peregrino entra y sale del camino. Mostrándome rutas que no he hecho más que empezar a descubrir y dejándome con las ganas de conocer su destino. Puesto que salir de una carretera no significa que deje de existir. El entramado social de Senegal sigue presente dentro y fuera de las infraestructuras viarias. La carretera es sólo un ejemplo de la complejidad de esta sociedad. La carretera no sólo está construida por la sociedad que la alberga, la carretera construye sociedad.

BIBLIOGRAFÍA

- Agar, M. 1991. "Hacia un lenguaje etnográfico" en Clifford, G. Clifford, J. (coord.) *El surgimiento de la antropología posmoderna*. p.117-140. México: Gedisa
- Alaminos, M.A. 2008 "El Africom: Qué lugar ocupa África en el Dispositivo militar americano" *UNISCI Discussion Papers*, 18: 177-213
- Alonso Cabré, M. 2016. *Responsabilidad compartida. El rol de la composición de la diya en la resolución jurídica de los accidentes de circulación en la Mauritania contemporánea*. (Tesis doctoral inédita). Departament d'Antropologia Socials. Universitat de Barcelona
- Asad, T. 1973. *Anthropology & the Colonial Encounter*. New York: Ithaca Press
- Augé, M. 1996. *Los no lugares. Espacios del anonimato*. Barcelona: Gedisa
- Ballard, J.G. 2008. *Crash*. Barcelona: Minotauro
- Berremen, G. 1963. "Behind many masks: Ethnography and Impression Management in a Himalayan Village". *American Anthropologist* 65(6): 1362-1363
- Besteman, K.L. 2009 "Counter AFRICOM" *The Counter Insurgency Manual, or Notes on Demilitarizing American Society*. Network of Concerned Anthropologists: 115-135. Chicago: Prickly Paradigm Press
- Borja, J, Muxi, Z. 2000. *El espacio público: ciudad y ciudadanía*. Barcelona: Electa
- Borges, J. L. 1974. *Obras completas* Buenos Aires: Emecé Editores
- Bourdieu, P. 1999. *Razones prácticas. Sobre la teoría de la acción*. Barcelona: Anagrama
- _ 2000. *La dominación masculina*. Barcelona: Anagrama
- Bourdieu, P.; Eagleton. T. 2003. "Doxa y vida cotidiana. Una entrevista", en Zizek, S. (ed.) *Ideología. Un mapa de la cuestión*. Buenos Aires: FCE
- Bourdieu, P. ; Passaron,, J.C. 1996. *La Reproducción, Elementos para una teoría del sistema de enseñanza*. Madrid: Editorial Popular
- Brezekinski, Z. 1998. *El gran tablero mundial: la supremacía estadounidense y sus imperativos geoestratégicos*. Barcelona: Paidós Ibérica
- Brinckerhoff Jacson, J. 2001. *Las carreteras forman parte del paisaje*. Barcelona: Gustavo Gili
- Bruno, L. 1992. *La ciencia en acción*. Barcelona: Editorial Labor
- Buss, T.F. 2011. *African Security and the African Command: Viewpoints on the US Role in Africa*. Hartford: Kumarian Press
- Chelkoff, G., Thibaud J. P. 1992-1993. "L'espace publique, modes sensibles". *Les Annales de la Recherche Urbaine*. Número 57-58, pp. 7-16
- Coralli, M. 2001. *Espace public et urbanité – Le cas de Koungheul au Sénégal*. Paris, L'Harmattan
- Cortázar, J. 1996. *La autopista del sur y otros cuentos*. Londres: Penguin Books

Delgado, M. 2015. "Definición y naturaleza de lo urbano". Disponible en <http://manueldelgadoruiz.blogspot.com.es/2015/10/definicion-y-naturaleza-de-lo-urbano.html>. Fecha de acceso: 20 octubre 2015

Díaz, Fabiá., Ortiz, A. 2003. "Ciudad e inmigración: uso y apropiación del espacio público en Barcelona". *La ciudad: nuevos procesos, nuevas respuestas*. León: Universidad de León, Secretariado de Publicaciones y Medios Audiovisuales pp. 399-408

Dieye, A. 2009. "La laïcité a l'épreuve des faits au Senegal". *Droit Sénégalais* 8: 33-55

Escobar, A. 2007. *La invención del Tercer Mundo Construcción y deconstrucción del desarrollo*. Caracas: Fundación Ediotrial el perro y la rana

Fernández, J. M. 2005. "La noción de violencia simbólica en la obra de Pierre Bourdieu: una aproximación crítica". *Cuadernos de Trabajo Social* 8 Vol. 18 (2005): 7-31

Fortes, M.; Evans-Pritchard, E.E. (ed.) 1987. *African Political System*. Oxford: Routledge Revivals

Galeano, E. 2010. *Sobre la Globalización*. Disponible en <http://goteacultura.blogspot.com.es/2010/06/globalizacion-escrito-de-eduardo.html>. Fecha de acceso: 20 noviembre 2015

García Canclini, N. 1984, "Gramsci con Bourdieu. Hegemonía, consumo y nuevas formas de organización popular" *NUEVA SOCIEDAD* n.71, Marzo-Abril de 1984, PP. 69-78

_ 1990. *Culturas híbridas. Estrategias para entrar y salir de la modernidad*. México: Grijalbo

_ 2006. "La globalización ¿productora de culturas híbridas?" en Encina, J. Montañés Serrano, M. (coord.) *Construyendo colectivamente la convivencia en la diversidad: los retos de la inmigración*. p. 81-94. Universidad Libre para la Construcción Colectiva (UNILCO)

Garreta, J. 2011. *Barça o Barzah. Els impactes de l'emigració senegalesa*. Barcelona: Icaria

Geertz, C. 1987. *La interpretación de las culturas*. México: Gedisa

_ 2002. *Reflexiones antropológicas sobre temas filosóficos*. Barcelona: Paidós

Goffman, E. 1959. *The Presentation of Self in Everyday Life*. New York: Doubleday

_ *Internados, Ensayo sobre la situación social de los enfermos mentales*. Buenos aires: Amorrortu

Gramsci, A. 1980. *Notas sobre Maquiavelo. Sobre la política y sobre el Estado moderno*. Buenos Aires: Nueva Visión

Harvey, P. 2008. "Relaciones experimentales: la antropología y la ciencia imprecisa de la ingeniería" en Bullen, M.L.; Díez Mintegui, M.C. (coord.) *Retos teóricos y nuevas prácticas*. p. 29-54. Recoge los contenidos presentados a: Congreso de Antropología (11. 2008. San Sebastián).

Horta, G., Malet Calvo, D. 2014. *Hiace. Antropología de las carreteras en la isla de Santiago (Cabo Verde)*. Barcelona: Pol·len Edicions

Jimenez, I. 2005. *Ensayos sobre Pierre Bourdieu y su obra*. Madrid: Plaza y Valdés

Keenan, J. 2008. "US militarization in Africa: What anthropologists should know about Africom", *Anthropology Today* 24(5): 16-20.

Kerouac, J. 1981. *En el camino*. Barcelona: Editorial Bruguera

- Larra, M. J. 1998, *Artículos de costumbres*, ed. Luis F. Díaz Larios, Madrid: Austral
- Latouche, S. 2007. *La otra África: autogestión y apaño frente al mercado global*. Barcelona: Oozebap
- Leibniz, G. W. 1983. *Nuevos ensayos sobre el entendimiento humano*. Madrid: Editora Nacional
- Leiris, M. 1934. *L'Àfrique fantôme*. Paris: Gallimard
- Lombard, J., Steck, B., 2004, "Quand le transport est d'abord un lieu". *Autrepart*, 32, p. 3-19.
- Lukes, Steven. 1984. "Some Problems about Rationality" en B.R.Wilson (ed.) *Rationality*. Blakwell.
- Martín Jez, Fernando. 2002. *Contribuciones para una antropología del diseño*. Barcelona: Gedisa Editorial
- Mezzadra, S. 2005. *Derecho de fuga. Migraciones, ciudadanía y globalización*. Madrid: Traficantes de sueños
- Moreno, H.C. 2006. "Bourdieu, Foucault y el poder". *Revista de Ciencias Sociales de la Universidad Iberoamericana*. (En línea) Otoño, núm. II, año I, 2006.
- Muñoz, C. 2000. "Introducción a la lógica". Disponible en <http://pendientedemigracion.ucm.es/info/pslogica/cdn.pdf> Fecha de acceso: 15 mayo 2016
- N'Diaye, M. 2012. "Ambigüités de la laïcité sénégalaise: la référence au droit islamique". *La charia aujourd'hui*: 209-222. Paris: La Découverte « Recherches »
- Nerín, G. 2011. *Blanco bueno busca negro pobre. Una crítica de los organismos de cooperación y las ONG*. Barcelona: Roca Editorial
- Powell, R. A., & Single, H. M. 1996. "Focus groups". *InterNationale Journal of Quality in Health Care*, 8(5), 499-504
- Puente Ojea, G. 2006. "El laicismo, principio indisociable de la democracia". *Libre Pensamiento* 51: 86-91
- Samb A. 1971. « L'Islam et l'histoire du Senegal ». *Bulletin de l'IFAN*. Serie B. n° 33/03
- Samb, B. 2010. "Estado laico y sufismo en Senegal" *Nova África*, 26: 7-21
- Scott, J.C. 2000. *Los dominados y el arte de la resistencia*. México: Era
- Simmel, G. 1986 *Sociología. Ensayos sobre las formas de socialización* Madrid: Alianza
- Scheper-Hugues, N. 1997. *La muerte sin llanto. Violencia y vida cotidiana en Brasil*. Barcelona: Ariel
- Terradas, I. 2000. "La Contradicción entre identidad cultural e identificación política" *Demófilo. Revista de cultura tradicional de Andalucía*, 33/34: 31-42
- _ 2008. *Justicia vindicatoria: de la ofensa e indefensión a la imprecación y el oráculo, la vindicta y el talió, la ordalía y el juramento, la composición y la reconciliación*. Madrid: Editorial CSIC
- Tomas, J. 2014. "Resolución de «pequeños» conflictos en zonas de «grandes» conflictos. Una aproximación desde la antropología a las nociones endógenas de paz en Casamance (Senegal)". *Vegueta* 14: 155-184
- Tomayo, J.J. 2005. "Violencia y paz en las Religiones". *I Jornadas de estudio, reflexión y opinión sobre violencia*. Sevilla: Editorial Padilla Libros. 145-168

Documentos oficiales:

ANSD/SRSD Kolda: *Situation Economique et Sociale régionale – 2013* (2015:41). Disponible en <http://www.ansd.sn/ressources/ses/SES-Kolda-2013.pdf> . Fecha de acceso: 28 enero 2016

ANSD/SRSD Sédhiou : *Situation Economique et Sociale régionale – 2013* (2015:41). Disponible en <http://www.ansd.sn/ressources/ses/SES-Sedhiou-2013.pdf> . Fecha de acceso: 28 enero 2016

ANSD/SRSD Ziguinchor : *Situation Economique et Sociale régionale – 2013* (2015:99). Disponible en <http://www.ansd.sn/ressources/ses/chapitres/1-demographie-zig2013.pdf> . Fecha de acceso: 28 enero 2016

Code de la Famille. Disponible en:

http://www.equalrightstrust.org/ertdocumentbank/CODE_FAMILLE.pdf. Fecha de acceso: 3 de marzo de 2016

Commission Économique pour l’Afrique (2009). “The Transport Situation in Africa. Organisation des Nations Unies”, Addis Ababa, 13-15 octubre.

Constitution de la République du Senegal du 22 Janvier 2001. Disponible en http://www.gouv.sn/IMG/pdf/constitution_sn.pdf . Fecha de acceso: 26 mayo 2016

Estrategia de Seguridad Nacional de Estados Unidos de América de 2002. Disponible en <http://www.state.gov/documents/organization/63562.pdf> el 14 de abril de 2016.

Informe sobre el Desarrollo Humano 2015. PNUD. Disponible en <http://hdr.undp.org/es/data> Fecha de acceso: 30 abril 2016

Ley 25/1988, de 29 de julio, de Carreteras. Disponible en <https://www.boe.es/boe/dias/1988/07/30/pdfs/A23514-23524.pdf> . Fecha de acceso: 12 febrero 2016.

N°2004-13 du 19 JANVIER 2004 fixant les regles d’application de la Loi n° 2002-30 du 24 decembre 2002 du code de la route (partie legislative). Disponible en <http://www.gouv.sn/IMG/pdf/decret-code-route-senegal.pdf> . Fecha de acceso: 30 abril 2016.

Plan d’Action de Réinstallation (PAR). Rapport Final. Agosto 2013. Página 7. Disponible en <http://www.mcasenegal.org/mca/sites/default/files/01-par-final-lot-1-rn6-indice-approuve-aout-2013.pdf> . Fecha de acceso: 1 febrero 2016.

Tratado CIMA 2014. Disponible en [http://www.ressources-actuarielles.net/EXT/ISFA/blogAK.nsf/dx/Code%20CIMA%202014.pdf/\\$file/Code%20CIMA%202014.pdf](http://www.ressources-actuarielles.net/EXT/ISFA/blogAK.nsf/dx/Code%20CIMA%202014.pdf/$file/Code%20CIMA%202014.pdf) . Fecha de acceso: 30 abril 2016

CUADERNO DE VIAJE

Apuntes del diario de campo sobre la observación participante en la Gare Routière de Ziguinchor, la entrevista con un trabajador y con el coxer de la misma Gare Routière.

05/02 Entrevista Papis Touré **GARE ROUTIERE ZIG**
 16.14 → Me llegado, como me dijo que me pasase de 16-17h. No está y no se cuanto tiempo tendre que esperar. Así que me siento a en una especie de banco que tienen fuera de su despacho, lo que llamábamos un banco de sarna.
 Es un hombre de pocas palabras y serio, que contrasta con el carácter amigable de los senegaleses. Mientras espero voy diferentes hombres a mi lado, haciendo transiciones de diverso desconocidos para mí, entre risas y golpecitos en la espalda. lo poco que he podido entender es que uno no quería pagar porque era autónomo, 6 o 7 hombres se ríen de él. El sentido del humor es la base de sus conversaciones. Se acercan para preguntarme si espero a Papis. Les digo que sí y se van entre risas. Se quedan 3, uno de ellos parece el secretario o el tesorero, pq ya lo vi ayer. Mientras tanto por delante mio circulan todo tipo de transportes. A las 24 tienen una botella con jabón para las bacterias, me dicen que se tienen que lavar las manos pq

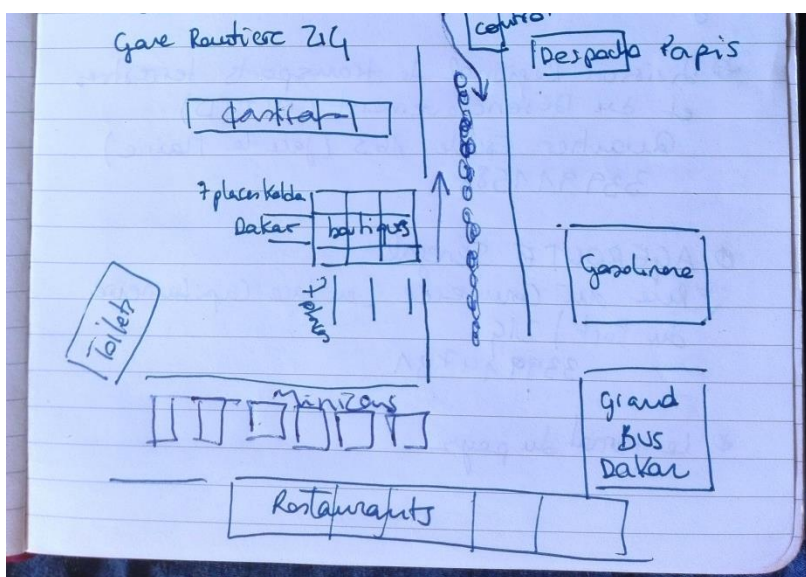
dicen que comer cacahuetes y esta jabón es para todas las enfermedades, sobretodo, el ebola, se ríen y me hacen cómplice de la broma. El 'secretario' lleva una mochila de Super3, todos vestidos con trajes típicos y coloridos. 16.35h. Están entre que me ignoran y se ríen de mí. Se van todos a las 16.35h. Cada coche que sale, lo registran y le hacen pagar dinero. Es una obra de arte verlos trabajar. Todos se mueven como galletas.

competencia

Donde pagan los cho coches q salen

oficina presidente

Cada coche que pasa, tiene que pagar su impuesto a la gare routiere, aunque aun no se pq le llaman transporte público si el dinero parece que va directamente a sus bolsillos.



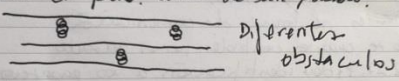
Apuntes del diario de campo en la observación situacional de Ziguinchor a Kolda el 10 de febrero de 2016.

~~Mamadou~~ NDIAYE Mamadou Amadou
 Secretario general de la Asociación SYSED
 Contacto de SYSED
 Inma: 781779239 } amigos para
 Santi: 7875638483 }

ISOLATION / ECRÉTÉTÉT / ISOLÉTÉTÉT


10/02.
 7:30 Vamos a General Kete que voy
 a la gare routiere. Uepo, lo encuentro
 como siempre con su cara amable,
 donde siempre, es pannel Dekar. Me
 acompaña a comprar el billete y
 se espera pacientemente conmigo
 hasta que me subo al coche, a las
 8:45. Le doy mil, ya en el coche
 me hace un café y chicles.
 En la gare hablo con el vendedor
 de billetes y él me da el número
 de un hombre en la gare de
 Kolda que va a tener ayuda a
 que vuelva por la RNE.
 7 plazas: Conductor 1 gallina
 2 hombres
 2 mujeres
 2 niños

Hasta 9:09 beldojer 50km/h
 Carretera 70km/h
 9:27 Para el lado de la carretera para
 comprar mandarinas
 9:29. Para por el primer pueblo. Paramos a por
 gasolina. Carretera pasa por medio. Todos los
 vendedores se acumulan al lado de la
 carretera.
 Vehículos que dificultan el paso, las resacas
 pueden en medio de la carretera para
 ralentir el paso. ante de un pueblo.

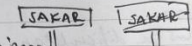


Van bajado los dos hombres y mujeres
 antes de entrar en el pueblo y después
 han vuelto a subir 9:53
 10:07 paramos en otro pueblo, bajan 2
 no se que hacen, pero bajan maletas de
 arriba. Estamos esperando. Empiezan a
 cargar la parte del coche, no se de que, sacos
 de comida parece, sacos de mandarinas.
 10:15 nos van
 10:44 nos paramos delante la policia y
 hacia los sacos 1 q. le ha dado la
 policia de 21g

10:55 paramos por medio de Anacodo
 11:21 Para para ver que le puse a un 7 plaza
 parado en la derecha

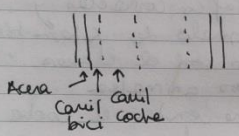


Diseñale carretera
 es perfecta.
 Sakar el otro pueblo con un cartel
 de tráfico con el nombre de entrada
 y salida.



Como me le aproximamos
 a Kolda mejor a las carreteras
 y señalizaciones.
 Pitar es su forma de comunicación
 No se cuantos controles hemos pasado
 12:27. Pido identificación a los pasajeros
 y el carnet y papela al conductor.
 12:51 Llegamos a Kolda a la gare
 routiere.

Salgo de Kolda 12.05h Arranca y se para a poner gasolina, el principio de la Rta Kolda bien señalizado.
Aun no está terminada y las líneas pintadas ya empiezan a desaparecer desdibujarse



Acera
Camión
Bici
Coche

Aquí hay mucha suya, el tráfico no es fluido, se para otra vez no se a que ahora.
12.25 aún no hemos salido de Kolda
12.29 solo salir se puede ver que el lateral no está bien hecho la mala manera de relacionarse con el sexo.
Nació muchos años que no tiene este sensa aón de bienestar, venterillos bajados, fuerte calor, pero ave entrando que te da confort. Vamos lentos pero no se iba a dar un tanto km/h, no ~~was~~

14.00 Llegué a Tanaff, y vuelvo a conseguir un car para ir a Ziguinchor y seguir mi camino. Me han dicho que tengo q. esperar que se llene y de momento estoy solo.
14.15 Viene un hombre, necesito ~~compra~~ 15 personas más para salir. Voy a comprar coca-cola. Va a ser largo.
14.20 se acercan, compro el billete 2000F para ir a Ziguinchor, no se seguro si llegan allí, dicen que hay demasiados polvos.
14.59 Sonos 5 personas, los coceros aquí son niños de 15 años, aunque ellos dicen que tienen 25 pq quiere que los lleve conmigo a Boscane.
15.31 Se han ido todos después de pelearse con otro car. Ahora estoy esperando solo en el car con otra mujer y su hijo. Empieza a ser desesperado.
15.48 Empieza a venir gente. Dicen que en breve nos iremos. Ya comenzo sus himnings. 30 minutos más seguro.

He tenido q. pagar 10.000 +
16.28 Nos vamos, para a la policia antes de salir y me interrogan y me poren un tampon en el pasaporte. Es todo muy raro.
16.35 Nos vamos
Me pegan 25 desde Kolda, tendria un caballo hecho
A partir de Tanaff ya no hay ralles a la carretera, ni señalización ninguna
17h Esto es impracticable
17.30 Paradas
17.39 voluemes
Cuando en Kolda me han dicho que no habian problema en Tanaff, solo han pasado la pelota
18h, la cosa es complicada aun 18h 45
18.12 Camino
18.19 Tramo bien
18.20 Camino
18.22 Carretera vieja
18.29 Cami
18.45 Intermitente pavimentado
19.00 Llego a ^{Gordon} ~~Galindou~~, tiempo que pillar un taxi q. venga de 24.
15.000 → total 27.000

Precios por persona de un trayecto en 7 places desde la Gare Routière de Ziguinchor a los diferentes destinos.

DESTINATION: Aller-Retour	MONTANTS
Ziguinchor-Cap	10000 F cfa
Ziguinchor-Kolda	30000 F cfa
Ziguinchor-Sédhiou	20000 F cfa
Ziguinchor-Sénoba	20000 F cfa
Ziguinchor-Sélétý	15000 F cfa
Ziguinchor-Kanfountine	15000 F cfa
Ziguinchor-Tamba	60000 F cfa
Ziguinchor-Vélingara	40000 F cfa
Ziguinchor-Bignona	5000 F cfa
Ziguinchor-Carrefour	13 800 F cfa

Président GIE TRANSPORTEUR

Ds Ziguinchor

RENTABILITE: AXE: SUD-EST

DESTINATIONS	PU	NOMBRE DE PLOACE	ROTATIONS	MONTANTS
Ziguinchor-Bignona	800	7	2	11200
Ziguinchor-Sélétý	2 500	7	1	17500
Ziguinchor-Kanfountine	2 500	7	1	17500

DESTINATIONS	PU	NOMBRE DE PLOACE	ROTATIONS	MONTANTS
Ziguinchor-Kolda	4 500	7	1	31500
Ziguinchor-Sénoba	3 500	7	1	24500
Ziguinchor-Karefour Diaroume	2 300	7	1	16100

DESTINATIONS	PU	NOMBRE DE PLOACE	ROTATIONS	MONTANTS
Ziguinchor-Oussouye	1 000	7	1	7000
Ziguinchor-Cap-Skiring	1 700	7	1	11900
Ziguinchor-Elinkine	1 500	7	1	10500

DESTINATIONS	PU	NOMBRE DE PLOACE	ROTATIONS	MONTANTS
Ziguinchor-Tambacounda	9 500	7	1	66500
Ziguinchor-Vélingara	7 000	7	1	49000

Fotografías tomadas en la Gare Routière de Ziguinchor y Kolda.



Fotografías de la Route Nationale 6 de Ziguinchor a Tanaff mientras Isolux Corsán realizan las tareas de rehabilitación de la carretera.





Fotografías de la Route Nationale 6 de Tanaff a Kolda.



