



UNIVERSITAT DE  
BARCELONA

## Los chicos de la jakarta

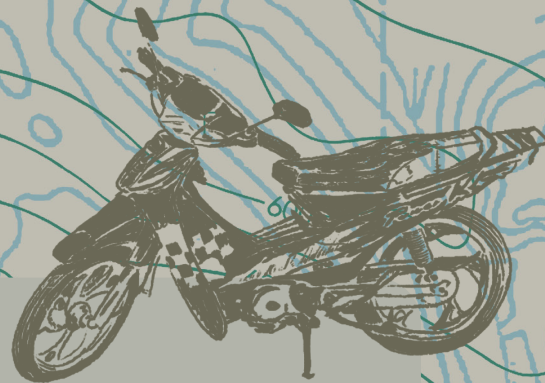
### Una aproximación al fenómeno de las mototaxis en la Baja Casamance (Senegal)

Romina Martínez Algueró

**ADVERTIMENT.** La consulta d'aquesta tesi queda condicionada a l'acceptació de les següents condicions d'ús: La difusió d'aquesta tesi per mitjà del servei TDX ([www.tdx.cat](http://www.tdx.cat)) i a través del Dipòsit Digital de la UB ([diposit.ub.edu](http://diposit.ub.edu)) ha estat autoritzada pels titulars dels drets de propietat intel·lectual únicament per a usos privats emmarcats en activitats d'investigació i docència. No s'autoritza la seva reproducció amb finalitats de lucre ni la seva difusió i posada a disposició des d'un lloc aliè al servei TDX ni al Dipòsit Digital de la UB. No s'autoritza la presentació del seu contingut en una finestra o marc aliè a TDX o al Dipòsit Digital de la UB (framing). Aquesta reserva de drets afecta tant al resum de presentació de la tesi com als seus continguts. En la utilització o cita de parts de la tesi és obligat indicar el nom de la persona autora.

**ADVERTENCIA.** La consulta de esta tesis queda condicionada a la aceptación de las siguientes condiciones de uso: La difusión de esta tesis por medio del servicio TDR ([www.tdx.cat](http://www.tdx.cat)) y a través del Repositorio Digital de la UB ([diposit.ub.edu](http://diposit.ub.edu)) ha sido autorizada por los titulares de los derechos de propiedad intelectual únicamente para usos privados enmarcados en actividades de investigación y docencia. No se autoriza su reproducción con finalidades de lucro ni su difusión y puesta a disposición desde un sitio ajeno al servicio TDR o al Repositorio Digital de la UB. No se autoriza la presentación de su contenido en una ventana o marco ajeno a TDR o al Repositorio Digital de la UB (framing). Esta reserva de derechos afecta tanto al resumen de presentación de la tesis como a sus contenidos. En la utilización o cita de partes de la tesis es obligado indicar el nombre de la persona autora.

**WARNING.** On having consulted this thesis you're accepting the following use conditions: Spreading this thesis by the TDX ([www.tdx.cat](http://www.tdx.cat)) service and by the UB Digital Repository ([diposit.ub.edu](http://diposit.ub.edu)) has been authorized by the titular of the intellectual property rights only for private uses placed in investigation and teaching activities. Reproduction with lucrative aims is not authorized nor its spreading and availability from a site foreign to the TDX service or to the UB Digital Repository. Introducing its content in a window or frame foreign to the TDX service or to the UB Digital Repository is not authorized (framing). Those rights affect to the presentation summary of the thesis as well as to its contents. In the using or citation of parts of the thesis it's obliged to indicate the name of the author.



# Los Chicos de la Jakarta

Una aproximación al fenómeno de las mototaxis  
en la Baja Casamance (Senegal)

Romina Martínez Algueró



UNIVERSITAT DE  
BARCELONA



UNIVERSITAT DE  
BARCELONA

# LOS CHICOS DE LA JAKARTA

---

Una aproximación al fenómeno de las mototaxis  
en la Baja Casamance (Senegal)

Romina Martínez Algueró

Programa de doctorado: Societat i Cultura: Història, Antropologia, Art i Patrimoni

Directores: Roger Sansi Roca  
Jordi Tomàs Guilera

Tutor: Manuel Delgado Ruíz

Barcelona, 2022



*A mis iaios, por la fuerza de sus orígenes.*



## AGRADECIMIENTOS

Es tan gratificante poder agradecer. Eso significa que hay personas que han pasado por mi vida y han decidido que era merecedora de su tiempo, seguramente su bien máspreciado. En un mundo donde todo se hace con prisas, se han parado un momento junto a mí para acompañarme en mis dudas, mis miedos y mis desvaríos. Personas que han dejado de hacer sus cosas para escuchar las mías. Me han aconsejado en mi tesis, me han abierto sus puertas en el campo para que no me quedase sólo escudriñando por la mirilla, me han abrazado en esas noches sin sueño y me han encorajado en esos días esquivos. A todos ellos les doy las gracias por la paciencia de sus palabras y la comprensión de mis silencios. No podría mencionar aquí a todas esas personas, a todas las que han sabido que cuando nadie me miraba, mientras estaba delante de mi ordenador, sola, escribiendo, de repente me invadía un sobresalto, como un relámpago que atravesaba mi cuerpo subiendo por mi garganta hasta salir en forma de lágrimas por mis ojos. Un instante donde todo se entremezclaba y, sin ser capaz de expresarlo, me calmaba saber que lo sabían y que estaban custodiando mis palabras.

Quiero agradecer, en primer lugar -y fuera de protocolos académicos- a Manuel Delgado. Sin su fuerza, su entusiasmo y su incesante pérdida de tiempo invertido en el mío, no sería antropóloga. Él fue el primero que me enseñó a hacer lo que amo porque amar no te deja elección. Gracias por no dejarme sola en ningún tramo de este camino. Quiero seguir agradeciendo a mis directores de tesis. A Roger Sansi, por encenderme una luz cada vez que me perdía en la oscuridad de mis preocupaciones y a Jordi Tomàs por abrirme el camino a Oussouye, lleno de luces. Sin ellos nunca hubiese podido escribir estas líneas, ni imaginarme siquiera poderlas escribir. Agradecer también a los profesores del Departamento de Antropología Social y al grupo de investigación GRECS, en especial a Alberto López Bargados, quien, junto a Manuel, me obligó a hacerme una maleta en 2015 para viajar a Senegal y a Gerard Horta por acompañarme en mis primeros pasos. Un camino que hubiese sido mucho más arduo sin la gente de GESA. Gracias a Albert Roca y Gustau Nerín por sus inagotables consejos.

Y a tantas personas de Ziguinchor y Oussouye que tuvieron la paciencia de enseñar a una neófita. Esas personas que me compartieron secretos y me escondieron otros, tal y como se hace con un amigo. En especial a Souleye, William, Bamba, Arnaud, Pierre, Kingki, Pierre, Mar, Damas, Fatu, Pedro, Sidjinghe, Diouf, Jordi, Lulu, Toti, Aida y Mickael. Yoo!

A mis compañeros de la universidad, de cafés, tupers, cervezas y de chupitos escondidos en la cabaña. Por todas esas conversaciones exasperantes y estimulantes. Por la perseverancia de su compañía que me enseñaba cosas que no se aprenden en la Academia. A Mau, Juan, Cel, Josep, Ricard, Alba, Pato, Rosa, Livia y con especial énfasis a Sarai por todas esas horas en que fue mi sostén, mi timón y mi auxilio. Gracias por hacer de mi causa la tuya.

A mis amigos, los de siempre, los que no sólo han aguantado esta tesis, sino todas las de mi vida. A los que se han cruzado y han decidido quedarse. Quiero hacer una especial mención, sin querer prescindir de nadie, a Berta, Sus y Raúl por contestar siempre al teléfono siendo conocedores del gasto de tiempo y energía que eso comportaría, y por sus abrazos.

Y a mi familia, la que cree en mí de una forma completamente irresponsable. A mis padres y mi hermano, gracias por acompañarme en este deambular que es mi vida.

A todos ellos les agradezco y les dedico las siguientes palabras.

Lo que vais a leer a continuación seguramente se parece mucho más a un cuento que a una tesis de antropología. Des del primer año que empecé la carrera no entendí nunca que la escritura antropológica se basase en la santísima trinidad etnógrafo-grupo-audiencia donde *audiencia* es un eufemismo de *Academia*. Sinceramente, me gustaría pensar que esta tesis la pueda leer otra gente. Quiero que estas líneas las entiendan, primero yo y, después, mi familia catalana y senegalesa. Si soy demasiado soberbia por pensar que alguien más me va a leer o parece que desprecie la Academia -cuando lo que hago es saber simplemente que no es mi saber-, lo siento por sentir esto.

Y aquí se acaba para la mayoría.

Para los pocos que seguís, bienvenidos a mi experiencia y gracias por acompañarme.



# ÍNDICE

RESUMEN	11
INTRODUCCIÓN	13
1. APUNTES DE UNA ETNOGRAFÍA MÓVIL	25
1.1. Los viajes del trabajo de campo	25
1.2. De la entrevista semiestructurada a la conversación informal	28
1.3. De la observación participante a la participación observante	35
1.4. Etnografía sobre dos ruedas	41
2. DERROTEROS CONCEPTUALES	49
2.1. Breve rodeo sobre la movilidad	50
2.2. Economía y trabajo informales en ciudades africanas	56
2.3. Los movimientos juveniles en Senegal	65
2.4. Cuerpos y máquinas en movimiento	81
3. LA LLEGADA A LA BAJA CASAMANCE	97
3.1. El aislamiento geográfico de la Casamance	97
3.2. El aislamiento histórico de la Casamance	106
3.3. Infraestructuras de movilidad en la Baja Casamance	118
3.4. Centralidad de una estación de autobuses. La <i>gare routière</i> de Ziguinchor	127
3.4.1. La entrada a la <i>gare routière</i>	127
3.4.2. Funcionamiento y organización	131
3.4.3. La administración de la <i>gare</i>	138
3.4.4. La <i>gare routière</i> : centro y centralidad	140

<b>4.</b>	<b>JAKARTAS EN MOVIMIENTO EN SENEGAL</b>	<b>143</b>
4.1.	La llegada de las mototaxis a África Occidental	143
4.2.	La invasión de las KTM en Senegal	149
4.3.	Modelo de negocio de las jakartas	156
4.4.	Las jakartas y los pequeños negocios	163
4.5.	Las jakartas en el marco legal senegalés	170
<b>5.</b>	<b>LOS JAKARTAMANS DE ZIGUINCHOR</b>	<b>179</b>
5.1.	La llegada de las jakartas al margen sur de la ciudad	180
5.1.1.	La construcción de la ciudad	183
5.1.2.	La producción de la ciudad en el margen sur	186
5.1.3.	La ausencia de transporte intraperiférico y el rol de las jakartas	191
5.2.	La Association pour le Développement des Jeunes Conducteurs de Ziguinchor	194
5.2.1.	Los inicios	194
5.2.2.	La relación con la autoridad	198
5.2.3.	Los jakartamans como movimiento juvenil	208
5.3.	<i>Keur gui, Tali bi, Morgue bi</i>	220
5.3.1.	Hôpital Régional de Ziguinchor	221
5.3.2.	Brigade Nationale des Sapeurs Pompiers. Groupement d'Incendie et de Secours N° 4	229
5.3.3.	Commissariat Urbain de Ziguinchor	234
5.3.4.	La respuesta de la asociación	239
<b>6.</b>	<b>LOS JAKARTAMANS DE OUSSOUYE</b>	<b>245</b>
6.1.	Oussouye, capital del reino Bubajum áai	245
6.1.1.	Oussouye tradicional y los seis kukin	258
6.2.	Los jakartamans joola húluf	264
6.2.1.	Viajar en jakarta por el reino Bubajum áai	270

<b>6.3. La asociación “Kadiokor Diakarta” de Oussouye</b>	<b>276</b>
6.3.1. Los inicios .....	278
6.3.2. La reunión del 3 de diciembre de 2017 .....	284
6.3.3. El devenir de la asociación .....	288
<b>6.4. El dilema con la autoridad</b>	<b>293</b>
6.4.1. La autoridad tradicional. El rey Sibilumbaye .....	293
6.4.2. La autoridad local. El Ayuntamiento .....	296
6.4.3. La autoridad mediadora. Mère Garage .....	303
<b>CONCLUSIONES</b>	<b>311</b>
<b>EPÍLOGO</b>	<b>317</b>
<b>BIBLIOGRAFÍA</b>	<b>321</b>
<b>ANEXO. MATERIAL DOCUMENTAL</b>	<b>359</b>
Anexo. Material Documental 1 .....	360
Anexo. Material Documental 2 .....	365
Anexo. Material Documental 3 .....	370
Anexo. Material Documental 4 .....	373
Anexo. Material Documental 5 .....	375
Anexo. Material Documental 6 .....	377
Anexo. Material Documental 7 .....	379
Anexo. Material Documental 8 .....	380
Anexo. Material Documental 9 .....	382
Anexo. Material Documental 10 .....	386



## RESUMEN

En la última década, la movilidad en los enclaves de Ziguinchor y Oussouye, en la Baja Casamance -Senegal-, se ha caracterizado por un considerable crecimiento del tráfico de mototaxis. En estos núcleos -uno, urbano; el segundo, rural- donde la población tiene dificultades de accesibilidad espacial y temporal por causas geográficas o de planificación urbana, las mototaxis -jakartas- han ofrecido una manera de desplazamiento rápida, flexible y de bajo coste. Este sistema ha aportado una mejora sustancial en las posibilidades de desplazamiento de sus habitantes, a la vez que ha reducido, aunque sea de manera informal, la enorme tasa de desempleo entre los jóvenes en el país. Pero la ausencia de regulación de la moto como transporte público y el aumento descontrolado de esta nueva profesión no legalizada crea nuevos problemas sociales, el más dramático el de intervenir en la mayoría de accidentes viales en la región. Más allá de esa problemática en tanto que infraestructura de transporte público, la vida social de los jakartamans advierte un nudo de asuntos que abarcan distintos ámbitos de la sociedad senegalesa en los que se integran a la vez que la reflejan: conflictos derivados de la construcción de los Estados postcoloniales; el papel de diferentes orientaciones religiosas en competencia; la construcción de identidades étnicas, generacionales, sindicales o de género; la frágil relación entre trabajo y economía formal e informal; las estrategias de gestión de los conflictos endógenos y con la Administración, entre otros.

El trabajo sobre el terreno no hace sino desvelar que detrás del oficio de jakartaman existe una juventud descontenta con un Estado y una jerarquía social tradicional que les niega el espacio e incluso el respeto que reclaman. Esto último reconoce las asociaciones de jakartamans como indesligables de movimientos sociales juveniles de espectro mucho más amplio, que llevan desarrollándose en Senegal desde hace décadas. Se muestra así la necesidad del asociacionismo jakartaman de constituirse como una organización que trascienda las afiliaciones étnicas, religiosas o de parentesco por otras basadas no solo en metas laborales y de derechos, sino en un sistema de acción y representación del que el elemento fundamental de identificación es la juventud. La realidad observada puede considerarse, por tanto, como una ilustración del paso modernizador que va de lo común -la comunidad- a lo colectivo -la asociación. Todo ello comparando los casos de Ziguinchor y Oussouye, estableciendo analogías y diferencias.

La investigación, en definitiva, intenta entender el sistema jakartaman no solo como un servicio público que suple las carencias en cuanto a materia de urbanismo y movilidad,

sino como eje de un auténtico ecosistema constituido a partir de la interacción entre individuos, colectivos, instituciones y ambientes, que mantienen entre sí una relación simbiótica hecha de ajustes, competencias, alianzas y conflictos. Para ello se presenta un trabajo de campo cuyas contingencias, insuficiencias y fracasos son acaso su aporte más relevante. En el relato etnográfico se muestra como los diferentes viajes de la etnógrafa como pasajera ponían de manifiesto la relación entre conductor-motocicleta-usuario como expresión de una determinada cultura material, acentuando, además, un aspecto soslayado en la mayoría de los testimonios etnográficos, la naturaleza sexuada de la comunicación entre quien investiga y sus interlocutores. Por ello, ella misma debe considerarse en cierto modo tan móvil como su objeto.

**Palabras clave:** mototaxis, jakartaman, Ziguinchor, Oussouye, juventud.

## INTRODUCCIÓN

Es complicado hacer una etnografía sin dejar parte de ti en ella; aún más complicado saber que no vas a poder evitarlo. Cuando te das cuenta de esto, estás perdida. Todo lo aprendido en esas clases magistrales de antropología que te hicieron entusiasmartelo, de repente, se desvanecen y lo único que resuena en tu pensamiento son las mismas preguntas que leíste un día a Lévi-Strauss en *Tristes trópicos*: “¿Qué he venido a hacer aquí?” (1988/1955: 430). Mi etnografía ha estado llena de buenos momentos, la mayoría compartidos. Pero también de malos, los íntimos, que guardas para ti, que no dejas que ensombrezcan la escritura porque has aprendido que mostrar lo que sientes es sinónimo de debilidad. Revisando mis notas me encontré con unas líneas que escribí en mi segundo viaje a Ziguinchor, a inicios del 2017 y que transcribo aquí:

Hace dos días acabé en el hospital. El calor, la comida picante, los nervios y mi hernia no han sido buena combinación. Mi cuerpo decidió que no podía más y me dejó plantada. Me pusieron suero y no tengo claro que medicamento más, pero llevo dos días en la cama. Ronchas e hinchazones brotan en mi piel y se van deshaciendo con el sudor del calor. No sé cuántas horas llevo dormida pero ya no entra luz por la ventana. Escribo desde la cama, con una pequeña linterna, dentro de la mosquitera, con el ventilador que me da a la cara. Mi piel, mi cabeza y mis órganos al completo me exigen a gritos que los saque de aquí. Creía que venía al paraíso y me he encontrado con un paraíso que ardía. Siento fiebre, no tengo fuerza para salir de la cama y mucho menos para seguir con este proyecto. Suena a excusa y, seguramente, lo es. Pero lejos de escribirlo para justificarme, lo escribo para recordar ¿Voy a ser capaz de seguir? ¿Cómo voy a saber yo cómo viven? ¿Qué voy a saber yo de sus vidas, si no sé ni qué hago yo aquí? Si solo quiero ir a mi casa, que no es esta ¿Cómo voy a saber yo cómo viven ellos en las suyas? ¿O tan siquiera si las sienten suyas?

Hacer un trabajo de campo no tiene límites personales. Lo que te pasa, lo que ves, lo que hablas, lo que sientes, lo que te gusta y lo que te disgusta marcaran tus pasos. Es evidente que toda etnografía depende, en gran medida, de las actividades dispuestas por las personas con las que hablas. En mi trabajo de campo, había veces que programábamos una reunión durante días y cuando llegaba el momento, por motivos que se me escapaban, se acababa anulando. O todo lo contrario, había días que no habíamos quedado y te llamaban porque había sucedido algo inesperado. Pero también es verdad que no solamente sus contratiempos influían en mi investigación. También los míos. Mi estado de ánimo, mis dolencias o algún imprevisto variaban mi calendario y, a veces, incluso los suyos.

Una noche de 2018 estaba durmiendo en casa de una amiga española en Ziguinchor. Al día siguiente, había quedado que acompañaría a la asociación de jakartamans<sup>1</sup> a una reunión que se celebraba en el Ayuntamiento. Pero a medianoche, me despertó un ruido, como de una puerta que se abría de golpe. Medio dormida, pensé: “No es nada, vuélvete a dormir”. Pero no pude. Tenía un mal presentimiento. Miré el móvil. Eran las cuatro de la mañana. Volví a recordar el ruido en mi cabeza y supe que no había sido el viento. Supe también, en ese mismo momento, que tenía que salir de allí e ir a ver a mi amiga. Me deslicé de la cama y cogí una madera que había por el suelo. Aún no sé muy bien lo que pretendía. Se me pasaron por la cabeza todas esas escenas de películas de miedo donde había gritado al protagonista: “¿Pero, dónde vas? Es una pésima idea”. Pero ya estaba en la puerta de la habitación. Encendí la luz y salí. Vi sombras y cerré los ojos, como si no quisiera ver lo que ya sabía. Los volví a abrir y las sombras se habían desvanecido. La puerta de la terraza estaba abierta. Fui a cerrarla. Revisé las estancias. Mi compañera de piso dormía plácidamente en su cama. No la quise despertar y volví a mi habitación, pero ya no pude dormir. Cuando oí a mi compañera despertarse fui a su habitación y no sé si notó el miedo en mis ojos o ya se había dado cuenta que faltaban cosas pero me dijo: “Nos han robado, ¿verdad?”.

Ese día no acompañé a la asociación a su cita, ni los dos días siguientes tampoco. Ni yo, ni el presidente, porque fue él quien nos llevó a la policía a denunciar, al herrero para colocar un cerrojo nuevo, a buscar botellas de cristal roto para ponerlas en lo alto del muro, etc. Sorprendentemente, esos días que, a priori me parecieron una pérdida de tiempo, aprendí mucho de la asociación. El presidente decidió no dejarme sola en ningún momento y matábamos el rato de la espera discutiendo sobre cosas de los jakartamans. Así, esa relación cordial, sin decidirlo ninguno de los dos, pasó a ser una amistad. Parece ser cierta la teoría según la cual si quieres gustarle a alguien, pídele un favor. En el trabajo de campo, como en la vida, por mucho que programes algo, hay veces que el plan era otro. La etnografía es una disciplina en constante reformulación y su método se basa, precisamente, en su autoanálisis incesante para encontrar fragilidades y rectificarlas en lo posible. Y esta premisa se convierte casi en una obsesión que te acompaña durante todo el trabajo de campo. Por este motivo, la mayoría de los planes iniciales acaban viéndose modificados a lo largo de la elaboración de la tesis por el descarte de presupuestos, la obtención de nuevos datos o nueva información bibliográfica, la aparición de aspectos no previstos de la realidad

---

<sup>1</sup> Así se llama a los conductores de mototaxis en Senegal, los “chicos de la jakarta”, como me he permitido titular la presente tesis. En ella se usarán los conceptos “jakartaman” y “conductores de mototaxi” como sinónimos, al igual que son intercambiables los términos jakarta y mototaxi.



social que se contempla, la emergencia de constantes dudas éticas o que te entren a robar.

Entiendo que quien se dedica a la investigación empírica en antropología asume dos compromisos principales: con la disciplina y con el grupo humano estudiado. El primero alude a la responsabilidad como antropóloga, como investigadora de una ciencia que busca entender hechos sociales; el segundo, apunta a la honestidad como persona, porque saber quién eres y de dónde vienes va a influir a la hora de analizar cualquier realidad y a quienes la habitan. Y ésta manera de analizar al *otro* afectará a la manera de escribirlo o describirlo, o acaso y sin querer, de prescribirlo. En esta línea, Agar (1991) nos señalaba que una de las principales características de la etnografía es la dificultad de comparar entre sí estudios de la “misma sociedad” realizados por diferentes autores o, incluso, por el mismo autor en diferentes momentos históricos. Pero esto que parecería, a priori, un problema, es, precisamente, lo que enriquece nuestra disciplina. Una etnografía está viva y el cambio es lo único que podemos asegurar constante.

Berremán (1963) manifestaba que la veracidad del relato etnográfico dependía, en su mayor parte, de la interacción entre el etnógrafo y la sociedad estudiada. 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. El antropólogo basa su saber en el establecimiento de relaciones personales o, al menos, en superar la desconfianza inicial que provoca su presencia. Las relaciones, por lo tanto, no solo son objetos de investigación, sino el medio de llevar esta a cabo (Goldman, 2006; Quirós, 2014). De esta manera es tan importante el *qué* se consigue, como el *cómo* se obtiene. No se trata de recopilar datos y listar resultados, sino de explicar el entramado de relaciones en las que, como etnógrafa, me he visto envuelta para producir conocimiento. Si escribir una tesis significa, entre otras cosas, transformar la experiencia etnográfica en texto, mi objetivo, a la hora de narrativizar el trabajo de campo, ha sido prescindir de cánones de escritura más encorsetados para poder poner el énfasis en la dinámica de construcción de dicho conocimiento. Narrar los pasos que he dado en mi trabajo de campo no solamente ofrece información sobre mi experiencia personal, sino que significa situar al lector, de la forma más encarnada posible, en algo así como el *making off* de la investigación de campo. Habilitar esta zona en la escritura es exponer formas de hacer y de relacionarse, pero también mostrar fragilidades que me interpelan como persona y, por supuesto, como investigadora. Describir el proceso de recogida de datos sin obviar el carácter siempre en última instancia personal de éste es, por lo tanto, la manera más fiel de relatar la construcción de la etnografía, sin

perder de vista que lo que se explica siempre ha estado observado, vivido o analizado por alguien (Sirimarco, 2019).

Mi intención es abogar por una narración que reubique la experiencia del etnógrafo en el centro de la escritura antropológica, con el objetivo de mostrar que etnografía y narración vivencial son tareas en continuidad, donde la segunda no puede existir sino nutriéndose de la primera. Intento así no sucumbir a la tentación academicista de ocultar o encubrir en mi texto la experiencia de lo vivido, antes al contrario, pretendo generar un texto antropológico en su sentido más profundo, donde mi cuerpo impregne las palabras. Evidenciar que el proceso de recogida de datos está hecho por una persona con sus propias limitaciones, no significa, pero, hacer un relato autorreferencial, sino mostrar que el texto etnográfico es resultado de un narrador situado. “Lo que se ilumina, en este camino narrativo, no es el investigador en sí mismo, sino el proceso del encuentro etnográfico” (Sirimarco, 2019: 39). Mi objetivo es, entonces, mostrar el carácter ubicado y al mismo tiempo dislocado de la experiencia etnográfica con el fin de pretensión científica de reflejar de la manera más fiable posible los resultados logrados.

El texto es así el reflejo de las condiciones de su producción. Tratar en la narración las relaciones que se crean entre el antropólogo y el grupo social estudiado como un ente neutro desprovisto de emociones es ir en contra del principio antropológico que sitúa la interacción social como partícula elemental y pragmática de la sociedad. En otras palabras, entender que el conocimiento relatado en una tesis nace de una relación social implica comprender, que como en todas las otras, dicho saber estará atravesado por una serie de propósitos intencionales, pero también de reacciones imprevistas e inesperadas por parte del interlocutor y del propio etnógrafo. Eso que no podemos evitar coexiste en el proceso de recopilación de datos, y obviarlo en la escritura -cuando no se ha podido sortear en la práctica- es una especie de ilusión ficcionada impuesta por el rigor científico que pretende *objetivizar* el trabajo de campo, desproveyéndolo de su carácter situado. Así, en mi escritura expongo un conocimiento relacional, es decir, la información que he extraído forma parte ineludible de mi propia experiencia con la sociedad estudiada sobre su terreno, sin evitar las contradicciones encontradas, las intuiciones erráticas o los juicios preestablecidos.

En nuestro trabajo de campo ponemos en constante cuestionamiento lo que *dicen* nuestros informadores. Buscamos desde donde se dice, porque se dice y, sobre todo, lo comparamos con los que se hace, para buscar rupturas y encuentros entre los discursos y los hechos. En cambio, parece ser que cuando redactamos nuestras propias vivencias

como etnógrafos tendemos a no contrastar palabras y acciones propias. Parece que nunca haya habido grietas, quiebras, ni reformulaciones, sino que el conocimiento sobre una sociedad se haya aparecido como a quien se le aparece la virgen. Lejos de esta representación perfecta, mi intención es plasmar en lo textual, de forma llana y natural, el carácter vivido de mi investigación, esos fragmentos del proceso social en su propio discurrir, básicos para entender desde donde hablo, hago y escribo. Siguiendo a Caratini (2013) estas anécdotas personales -en interacción con los informantes- poseen una capacidad heurística en cuanto revelan "la historia de las relaciones intersubjetivas del momento de la investigación" (: 142). Este estado fluido del etnógrafo en el trabajo de campo, en constante vaivén entre fuera y dentro, es precisamente el que permite reconocer la realidad vivida y transformarla en conocimiento.

La investigación que aquí se presenta es, así, un viaje, y como pasa también en las buenas novelas de viajes se nutre de dos acciones principales: la búsqueda y la espera. Sin querer obviar que cada atasco o cambio de sentido, buscado o no, puede ser una nueva oportunidad. El viaje es también elección, elección frente a un camino que se bifurca. La etnografía así es una enorme red con una multitud de carreteras cada una con un destino que nos obliga a elegir, a tomar decisiones que marcaran nuestro destino. "Dos caminos se bifurcaban en un bosque y yo, /yo tomé el menos transitado, / y eso hizo toda la diferencia" (Frost, 2017/1916).

Como metáfora de este viaje se presenta mi tesis. Mis elecciones, conscientes o inconscientes -incluso involuntarias-, han marcado el camino a seguir y, por lo tanto, el conocimiento que aquí se comparte. Mostrar estas elecciones equivale a explicar que el trabajo etnográfico no se nutre de posiciones predeterminadas, sino de las incomodidades y complejidades propias de una relación social. Teniendo en cuenta estas premisas, podría escribir aquí que lo que encontraréis a continuación es una tesis doctoral de antropología que se nutre de diferentes técnicas cualitativas para poder analizar el sistema de las jakartas desde los discursos y las prácticas. Pero prefiero decir que lo que explico a continuación es el progreso de una interacción social que, como cualquier otra, se basa en un continuo ensayo-error para intentar paliar ese primer intercambio de prejuicios recíprocos hasta llegar a un entendimiento mutuo. Siguiendo esta idea, en las próximas páginas os vais a encontrar el relato de lo vivido entre los jakartamans de Oussouye y Ziguinchor, intentando que el texto refleje los objetivos, las observaciones y análisis, pero también, los tropiezos, confusiones y atinos fortuitos de cada paso de esta investigación, hecho siempre al lado de los jakartamans, o mejor dicho y como se verá, muchas veces agarrada a sus espaldas encima de una moto.

A partir de estas premisas, en el primer capítulo explico los motivos por los que me centré en unos métodos y descarté otros. Las técnicas de investigación nunca pueden ser un listado a cumplir, aunque en un primer momento la necesidad de querer demostrar tu valía ante un tribunal académico –y no solo el que evalúa estas páginas– hace que pueda llegar a verse de tal forma. Pero la realidad es que los métodos que son válidos para un fin en concreto pueden ser ineficaces para otro. Por esto, me muevo de las entrevistas registradas a las conversaciones informales y de la observación participante a la participación observante. A medida que vas avanzando la investigación, te das cuenta de que la valía no se mide por usar determinadas técnicas, sino por hacerlo en el lugar y el momento adecuados. Lo que intento explicar es cómo llega un punto en toda etnografía en que tienes que parar de controlar la investigación, para que ella te controle a ti. Si en vez de centrarte en las técnicas canónicas, observas y escuchas a los informantes, ellos te revelarán, sin darte cuenta, los métodos de recogida de datos convenientes para entender lo que ves y te dicen. En mi caso, la información me llegaba muchas veces literalmente sobre ruedas, así que mi mejor aliado fue aprender a retenerla hasta poder volcarla en una libreta, un trozo de papel o un audio en el móvil. Mi mayor aprendizaje fue saber decirle a mi conductor que redujera la velocidad para poder apuntar, a veces sobre su espalda, una frase que me parecía clave de manera que no me olvidase de volver a ella cuando me bajara de la moto. En este apartado me detengo en una cuestión que creo que es importante, que lo es porque lo ha sido para mí. Me refiero no al papel del cuerpo en la investigación etnográfica –en este caso de mi propio cuerpo–, sino al de la carne, es decir a esa dimensión sexuada del trabajo de campo que suele soslayarse en los correspondientes informes académicos y que yo no he querido evitar.

Partiendo de este primer capítulo, en el siguiente hago un repaso de los conceptos teóricos utilizados en esta tesis, de los cuales acaso la mayoría no formaban parte de mi utillaje inicial y se fueron incorporando a medida que avanzaba el trabajo de campo. Me permito la licencia de situar el apartado teórico después del metodológico para explicitar que la mayoría de conceptos que empleo me encontraron a mí y no al contrario. Parece ser que, como bien define Caratini, “cuando el antropólogo se pone a escribir ha de restringir su discurso a la reconstrucción del ‘objeto’, es decir, a hacerlo presente en el texto a través de un conjunto de respuestas a preguntas predefinidas [...] Este nuevo distanciamiento solo puede efectuarse ocultando toda una serie de relaciones, y en primer lugar la del sujeto con el ‘objeto’” (2013: 131). Este intercambio de capítulos de la estructura clásica de una tesis, muestra mi intención no simplemente de no obviar la relación con mi ‘objeto’, sino la de reivindicar que es precisamente esa

relación la que produjo las preguntas de investigación y los conceptos antropológicos asociados.

De esta manera explico la evolución de observar las jakartas, en un primer momento, como medio de movilidad y transporte informal hasta llegar a verlas como verdaderas protagonistas indirectas de un movimiento juvenil, en cuanto que el cuerpo de esos jóvenes subidos a esas motos hace de ellos verdaderos centauros modernos, en el sentido de prótesis mutua. Lo que he querido reflejar en esta investigación es que las jakartas no solo son un engranaje de piezas de acero, plástico y cilindros que, recorriendo carreteras y caminos, contribuyen a satisfacer las necesidades de movilidad de personas, sino que son la representación material de un rango de edad que pretende, a través de su exposición física en público, hacerse presente en el campo político-social senegalés. Lo que se plantea aquí responde a la concepción de los jóvenes como agentes activos que contribuyen a la producción, reproducción y transformación de valores culturales, normas y significados de su propia sociedad, en una tarea de la que los vehículos que conducen forman parte. Como se procurará mostrar, para comprender las asociaciones de jakartamans hay que verlas como circunscritas a un contexto histórico marcado por la proliferación de movilizaciones sociales protagonizadas por la juventud a partir de los años 80 del siglo pasado- el *Set/setal*, el *Bul faale* o el *Y'en a marre* (Dimé, 2017; Touré, 2017; Ngom, 2016; Dieng, 2015)<sup>2</sup>. La asociación de jakartamans, por lo tanto, va más allá de constituirse en un sindicato laboral y pasa a ser un instrumento mediante el cual un número importante de jóvenes reivindica entrar en los marcos de interacción donde se construyen, revisan

---

<sup>2</sup> Soy consciente que no estoy tratando estos movimientos sociales protagonizados por la juventud desde una perspectiva de género, pero no he podido hallar referencias en los estudios consultados sobre la participación según género. Algun autor, por ejemplo Veilleux (2021) hace referencia a la participación de las mujeres en el movimiento *Y'en a marre*, pero sin explicitar el rol exacto que juegan. De hecho, esta misma autora distingue en su texto entre "mujeres" y "jóvenes" como si se tratase de categorías distintas. He encontrado literatura relacionada con la importancia histórica del asociacionismo femenino en las causas sociales y políticas en Senegal (Gueye, 2015; Ngom, S., 2021), el relieve de las mujeres en el sufismo senegalés, sobre todo en la Mouridiyya (Bop, 2005; Zingari, 2018) o el papel de las mujeres en la resolución de conflictos en la Casamance (uno de los más recientes Bakari, 2021), por no hablar del movimiento profético liderado por Aliin Sitoé Diatta -al que me referiré más adelante (Baum, 2015, 2016; Jordi, 2015). Sin embargo, aunque el asociacionismo de mujeres y los movimientos juveniles no tendrían que porqué ser excluyentes, parece ser que -al menos en la literatura consultada- llevan caminos paralelos. En mi experiencia sobre el terreno, la asociación de jakartamans tanto de Ziguinchor como de Oussouye es íntegramente masculina, por lo tanto, no cabe duda que en ella no participan socialmente mujeres. Pero también, he podido observar en alguna ocasión -por ejemplo programas de radio- que invitaban a mujeres jóvenes de otras profesiones, como trabajadoras del hogar, a participar en un coloquio donde se debatía sobre el futuro de la juventud senegalesa. Sería interesante profundizar sobre todo ello en futuras investigaciones.

y deconstruyen las dinámicas sociales y una vida política de la que han venido estando excluidos o arrinconados.<sup>3</sup>

Aprovecho este capítulo para introducir algunas de las discusiones teóricas mayores en la disciplina en relación con las cuales me gustaría pensar que este informe aporta datos o reflexiones útiles al trabajo comparativo. Por ejemplo, sobre la movilidad no solo como objeto de conocimiento, sino también como fuente. O sobre la discutida y discutible compartimentación entre trabajo y economía formales e informales. O sobre la relación jakarta-jakartaman como algo que ilustra el asunto mayor de las fusiones y confusiones entre cosa y cuerpo. También me detengo en este apartado en la consideración del asociacionismo jakartaman como uno de los escenarios de los movimientos sociales y sobre todo de las movilizaciones de la población juvenil senegalesa.

En el tercer capítulo, introduzco -y me introduzco- en la Baja Casamance y explico, brevemente, las particularidades de esta región -la de Ziguinchor- situada en el suroeste de Senegal. Ir de Dakar -la capital de Senegal- a Ziguinchor no se traduce únicamente en tener que escoger un tipo de transporte según las posibilidades económicas de cada uno, sino que pone de manifiesto la dificultad real que supone llegar al sur de un país atravesado por otro. La región de Ziguinchor se caracteriza por encontrarse parcialmente aislada del resto del país por la superficie de Gambia y como cualquier otra frontera geográfica, esta separación lleva implícita la reafirmación de una identidad, la del sur -en este caso, la de base joola-, construida, como todas, en condiciones de oposición conflictiva con algo, a este respecto con el centralismo político y económico ejercido desde su capital, Dakar y con los modelos de hegemonización senegalesas producidos desde otra etnia, la wólof, mayoritaria en el país.

La independencia de Senegal, con la aceptación de las fronteras arbitrarias de la colonización, creó una intensificación de la autoconsciencia casamancesa -como veremos, frecuentemente fundida o confundida con la joola- que se debate entre el reclamo y el reproche a un Estado senegalés al que le exige mayor conectividad con la capital a la vez que lo desprecia por ser una autoridad impuesta que nunca les ha representado. Una percepción que se confirma en la insuficiencia de infraestructuras de transporte que los comuniquen con el resto del país, así como una escasez de

---

<sup>3</sup> Hay trabajos que permiten explicitar la incrustación directa de los conductores de mototaxis en los movimientos de protesta juveniles africanos, en este caso en Kigali, la capital de Ruanda (Rollason, 2017).

transporte público en el interior de la región, provocando una postergación objetiva que justifica el sentimiento correspondiente de agravio de la Casamance, sobre todo de la Baja Casamance. En este tercer capítulo me he permitido intercalar una especie de excursión en el que describo el funcionamiento cotidiano de la estación central de autobuses de Ziguinchor, la *gare routière*. He querido que el relato sobre esta infraestructura de movilidad sirva como ilustración de la problemática del transporte en la Baja Casamance, pero no solo, también como escenario dramático en que esa problemática se realiza como hecho social total.

En el capítulo cuarto presento a las verdaderas coprotagonistas de esta investigación, junto con los hombres que las montan, las motos KTM, conocidas popularmente en Senegal como jakartas. Estas máquinas son consideradas en este capítulo no solamente como un medio de transporte, sino como un medio de expresión de una juventud casamancesa en permanente crisis laboral (Labrune-Badiane, 2016). Una juventud, conviene subrayar, que, considerada -desde la Administración- como la que conforma el tramo de edad entre 15 y 35 años<sup>4</sup>, constituían aproximadamente el 40% de la población total de la región Ziguinchor en 2019 - en el cual los hombres superan en número a las mujeres con una proporción de 106 hombres por cada 100 mujeres- (ANSD-SES, 2019: 20), y nutre el grueso del índice de desempleo del mismo territorio, con más del 56% de los jóvenes sin ningún contrato laboral (ANSD-Indicateurs du marché du travail, 2016)<sup>5</sup>. Y una juventud, además, marcada por un conflicto bélico en cuyo marco nació y creció buena parte de ella, como un factor más que determinó su especial vulnerabilidad (Gasser, 2001).

La falta de acciones públicas desde las administraciones locales para paliar el descontento juvenil ha provocado transformaciones en el sistema de transporte de la región de Ziguinchor, promoviendo nuevas formas de creatividad, organización y explotación en torno al transporte colectivo no reconocido legalmente y un ejemplo de ello es la aparición de las jakartas. Pero esta oportunidad de carácter informal, a pesar de sus beneficios, está creando nuevos conflictos sociales, alimentados, además, por un modelo de negocio que no hace otra cosa que despreciar a sus empleados, esto es a los conductores. En un contexto de crisis económica consecuencia de la sobrepoblación urbana, los propietarios de los vehículos se aprovechan de una juventud que depende de esta fuente de ingresos y que encuentra en esta un empleo generalmente transitorio por las dificultades económicas y el riesgo de accidentes que implica.

---

<sup>4</sup> La edad legal para trabajar en Senegal es a partir de los 15 años.

<sup>5</sup> No existen datos más actualizados.

En el quinto capítulo explico la evolución -en clave de historia y percepción- de la Association pour le Développement des Jeunes Conducteurs de la ciudad de Ziguinchor<sup>6</sup> -capital de la región. En su nacimiento, en octubre de 2014, esta asociación se configuró, básicamente, para obtener que los conductores de mototaxis fuesen reconocidos como trabajadores de pleno derecho ante la Administración pública<sup>7</sup>. Los jakartamans demostraron, a partir de su organización, su anhelo por legalizar esta profesión. Durante mi investigación fueron varios los intentos de la asociación por colaborar con las autoridades administrativas, judiciales, fiscales, etc., la mayoría fallidos. Para los jakartamans, gestionar la impotencia de esta asociación a la hora de conseguir derechos para los trabajadores -cuando éstos no están ni siquiera reconocidos como tales y, por consiguiente, no existen- no es fácil y la ha llevado a protagonizar manifestaciones y disturbios.

Es sobre el terreno que he podido observar enfrentamientos directos con la autoridad y la policía local, que incluso llevaron al presidente de la asociación y a cinco miembros más a pasarse una semana en la cárcel antes de su juicio el 3 de enero de 2018, en el que se les sancionó con multas de diferentes cuantías por desórdenes públicos. Pero en su evolución como asociación se evidencia también la necesidad de pertenecer a un grupo, más allá de su motivación laboral, incluso más allá de su identidad étnica, social o religiosa. De hecho, en la asociación cuentan con una mayoría mandinga, pero hay wólof, joola, peul, toucouleur y serer. Puede que, por eso, reclaman la necesidad de identificarse como un movimiento juvenil. Los jakartamans de Ziguinchor no son solamente conductores de jakartas, son la juventud de la ciudad, una juventud cansada de ser ignorada no solamente por el Estado, sino por la estructura jerárquica generacional propia de su sociedad. Este tema me ha parecido crucial, por cuanto concreta el paso de lo común a lo colectivo en la organización de las relaciones sociales. Me detengo en esa cuestión en su momento.

En este contexto, el oficio de jakartamans está condenado a largas jornadas laborales llevando a que la siniestralidad vial en la región de la Baja Casamance aumente en los últimos años, teniendo como principales protagonistas a los jakartamans. De hecho, en mi investigación pude comprobar, a través de un proceso de encuestas con el Hôpital Régional de Ziguinchor y la Brigade Nationale des Sapeurs Pompiers de la región de Ziguinchor, el Commissariat Urbain de la región de Ziguinchor, que el 60% de los

---

6 He optado por escribir el nombre de las instituciones u organizaciones en lengua francesa en estilo tipográfico regular.

7 Ser reconocidos, como en Kampala, "simplemente como honrados trabajadores" (Wamala-Larsson, 2021).



accidentes de tráfico o bien eran causados o bien en ellos estaban implicadas mototaxis. Cosa que ha propiciado que a las motos KTM (KingTown Tianma Motorcycle) se las conozca popularmente en wólof como *keur gui, tali bi, morgue bi*, que significa “de casa, por la carretera, a la morgue”<sup>8</sup>.

Pero este ambiente de lucha social con un objetivo de reconocimiento estatal cambió cuando llegué a Oussouye, capital del reino joola Bubajum áai. En el último capítulo, presento la Association Kadiokor Diakarta de Oussouye y, con ella, las diferencias y semejanzas que exhibe con la de Ziguinchor. La asociación de jakartamans de Oussouye la forman unos 80 miembros, un número de conductores suficientemente pequeño como para poder conocerse y reconocerse a la perfección no solamente entre ellos, sino con sus vecinos. Teniendo en cuenta esto y sumándole el respeto que procuran mantener en relación con las tradiciones de la etnia joola –hablaré de a que me estoy refiriendo cuando hablo de “tradiciones”–, se puede razonar que esta organización responde más ante el control social inmediato y al familiar que al estatal. Ese principio de recelo ante el Estado aparece acreditado desde hace tiempo entre las comunidades rurales en todo Senegal, que tienden a confiar más en las instituciones tradicionales que las administrativas (Girard, 1963), pero se puede especular con que esa dependencia de los jakartamans de Oussouye mucho más de un reconocimiento social que no estatal, no sea ajena a una histórica tradición de resistencia a la autoridad oficial por parte de los joola.

Así pues, lo que se plantea en este capítulo y se intenta analizar es que esta *no-lucha* de la asociación de jakartamans de Oussouye para tener un reconocimiento administrativo -a diferencia de los jakartas de Ziguinchor- podría estar relacionada, como factor de agudizamiento, con los movimientos históricos de los joola contra un centralismo administrativo y político que contemplan como impuesto. Eso no quiere decir que en Oussouye no se esté produciendo ese mismo tránsito a formas de filiación social cada vez menos dependientes de la lealtad a la comunidad familiar, étnica o religiosa, y más en la adscripción a colectivos basados en intereses compartidos, en este caso, de edad y laborales. Lo que quiere decir es que ese tránsito se está produciendo en otros términos. Aquí, en Oussouye, la *rebeldía* de los jakartamans no es solo *hacia fuera* de la propia comunidad y en relación con un orden político –el del Estado

---

<sup>8</sup> Véase un trabajo reciente sobre las claves socioculturales de la recurrencia de accidentes de tráfico asociados a las mototaxis en Costa de Marfil (Kouadio, 2021). Los factores desencadenantes son los mismos que las autoridades atribuyen al caso casamancés: ingesta de alcohol o estupefacientes, desdén por las medidas de seguridad, falta de formación, desconocimiento del código de circulación, deterioro de las rutas, etc. Otra investigación también cercana sobre este tipo de vehículos en Ghana compara los tipos de accidentalidad producidos en zonas rurales y urbanas del país (Agyemang et al., 2021).

senegalés- considerado como ajeno, sino también, por así decirlo, endógena. Es decir, la manera como se despliega la asociación de jakartamans en Oussouye comporta que los jóvenes no solo muestren un desacato a la autoridad del Estado. También, como en el caso de Ziguinchor, es una manera de resistencia a la dominación generacional por parte de los mayores y de las familias en la propia sociedad local. Analizar el comportamiento de los conductores de jakartas en el conjunto de los contextos sociales y culturales en que se articulan, me hizo entender, y ya lo he subrayado, que lo que estaba observando era también un movimiento juvenil, en el sentido de un conjunto distintivo de prácticas sociales relacionadas con el uso de la moto, y no solo como vehículo. Así la asociación de jakartamans de Oussouye no busca la aprobación del Estado, pero tampoco la de la autoridad tradicional joola, sino que se caracteriza, al igual que la juventud senegalesa, por reclamar su poder de decisión en una esfera social donde lo global y lo local se encabalgan constantemente.

# 1. APUNTES DE UNA ETNOGRAFÍA MÓVIL

Era diciembre de 2015, iba yo andando distraídamente por los pasillos de la facultad para ir a mi clase del Máster de Antropología y Etnografía, cuando me encontré con Manuel Delgado. Sin apenas un hola, me preguntó: “Tu sabes francés, ¿verdad?” Unos ojos avizores detrás de esta inocente consulta me hicieron entender que no se trataba de una pregunta de si o no y que ese “sí” llevaría consecuencias. La cuestión siguiente hizo saltar todas mis alarmas: ¿Qué tienes que hacer el mes que viene? Por entonces, yo estaba trabajando como camarera, pero mi respuesta ante la esperanza de una propuesta académica fue: “Nada”. Esta contestación trampa concadenó una serie de acontecimientos que me llevaron a formar parte del proyecto *I+D AFFRIC. Planificación urbana, movilidad y siniestralidad vial en África subsahariana*, dirigido por los profesores Manuel Delgado y Roger Sansi<sup>9</sup>. Y en menos de un mes me estaba preparando una maleta para ir a Senegal. En ese momento, mi conocimiento sobre este país a nivel antropológico era igual de ausente que a nivel personal. Así que no me quedó otra que empezar por el principio, buscar unas pocas referencias bibliográficas y emprender el viaje. Tengo que apuntar aquí que esta primera y rápida búsqueda fue apoyada por un vaciado hemerográfico, que, en verdad, me dio las claves para empezar a comprender la complejidad de mi objeto de estudio. Aunque no nos engañemos, la única manera de empezar a entender la función social y simbólica de las jakartas fue observándolas yendo de un lado a otro.

## 1.1. Los viajes del trabajo de campo

Mi trabajo de campo se ha realizado principalmente en dos enclaves de la Baja Casamance, oficialmente la región de Ziguinchor. El primero, Ziguinchor, la capital de la región en los últimos años, y a causa del éxodo rural, tiene el nivel de su concentración con más crecimiento. El otro escenario ha sido Oussouye, la capital del reino Bubajum áai -una de las cunas de la tradición joola. Se trata de dos poblaciones con problemas de accesibilidad: Oussouye por causas geográficas, ya que se encuentra rodeada de un paisaje de manglares, y Ziguinchor, por razones de planificación urbanística.

---

<sup>9</sup> Este proyecto tuvo su continuidad en aquel en el que su presentación pública como tesis doctoral se enmarca, *Mobility overflow: a comparative study of new urban mobilities*, dirigido por los mismos profesores.

Mi primer viaje con observación sistematizada sobre el terreno en Senegal fue entre enero y marzo de 2016, con el objetivo de analizar las relaciones e intereses que existían alrededor de la reconstrucción de la Route Nationale 6 que une Ziguinchor y Kolda, capital de la región del mismo nombre. En este primer viaje, establecí mi residencia en la ciudad de Ziguinchor por recomendación de compañeros de la academia. Y aunque las idas y venidas a Kolda fueron constantes, agradecí la sugerencia, porque esta ciudad me gustó desde un primer momento. Reconozco que soy una persona curiosa por naturaleza y Ziguinchor potenció mi carácter fisgón. Se trata de una ciudad con grandes contrastes: puedes pasearte por el barrio de l'Escale, donde encontrar la huella de un pasado colonial en todas sus edificaciones, y andar unos pasos más para llegar a Boudody, un barrio de pescadores que parece que viva de espaldas al barrio vecino. Esta primera aproximación sobre el terreno me propició los primeros contactos en la ciudad de Ziguinchor, que, a modo efecto bola de nieve, me llevaron, casi sin darme cuenta, a construir un mapa de interrelaciones donde cada persona acabó siendo un agente significativo en mi investigación. En ese primer contacto, se empezó a despertar en mí el interés hacía un fenómeno social relativamente reciente: la aparición de las jakartas -mototaxis- como nuevo transporte de personas y bienes, que acabó convirtiéndose en mi objeto de estudio.

Con este nuevo propósito, volví a Ziguinchor en enero de 2017. Mi investigación se centró entonces en intentar dilucidar el proceso de transformación de los medios de transporte en la ciudad, identificando los principales actores y las relaciones que se crean entre movilidad, transporte informal y políticas públicas. Todo ello entendiendo las estrategias de adaptación de las jakartas como transporte urbano e interurbano, a la vez que se atendía la capacidad de este nuevo modelo de negocio para generar ocupación juvenil. Al mismo tiempo, procuraba tener en cuenta la aparición de nuevos problemas sociales relacionados con su falta de regulación. Pero cuando había decidido limitar mi investigación a la problemática de la informalidad en las redes de movilidad en Ziguinchor, Jordi Tomàs me invitó a visitar a Oussouye<sup>10</sup>, una población a 43 km de la ciudad, rodeada de bosques, arrozales y manglares. Oussouye es conocido por una arraigada presencia de la etnia joola y porque allí, en una cabaña en el bosque, cerca del pueblo, vive un rey, el rey del Reino de Oussouye, máxima autoridad tradicional y religiosa.

---

<sup>10</sup> Anotar aquí la importancia de llegar a Oussouye de la mano de Jordi Tomàs. Entrar en el campo de trabajo "apadrinada" por una persona respetada y querida en Oussouye, ayudó a que la primera desconfianza provocada por la presencia de una desconocida se suavizase, creando con algunas personas ese tipo de familiaridad de quienes comparten un amigo en común.

A partir de ahí mi perspectiva cambió. Fue ese descubrimiento que implicó el principal cambio en lo que había sido la orientación del trabajo investigador. Así, los tres viajes siguientes –de octubre a diciembre de 2017, de enero a marzo de 2018 y de enero a febrero de 2020- los dediqué a completar el conocimiento del sistema jakarta, pero abordando la manera como su funcionamiento en la capital de la región, Ziguinchor, es distinto al que se registra en Oussouye, un contexto situado a escasa distancia geográfica, pero con unas características políticas, económicas y religiosas completamente distintas. Se abrió la posibilidad de ver cómo una misma infraestructura de movilidad -y un mismo servicio público informal- se articula socialmente y recibe valores culturales diferenciados en función de cuál es el marco sociológico en que aparece implantado.

Me gustaría hacer un pequeño inciso antes de continuar con la consideración de lo que fue mi labor de campo. El año 2020 tenía prevista una estancia de tres meses en la Université Cheikh Anta Diop de Dakar que representaría un avance importante en mi plan de doctorado. Pero la imposibilidad de viajar por la pandemia mundial provocó la anulación de esta visita y, con ella, la transformación de parte de los propósitos fijados por la investigación. Con el objetivo de aumentar mi conocimiento de la temática abordada, esta estancia contemplaba diversas actividades. La principal consistía en incorporarme a la dinámica investigadora y de discusión de la École Doctoral Études sur l'Homme et la Société, ETHOS, bajo la tutela de su director, el profesor Lamine Ndiaye, de quien ya había obtenido la correspondiente invitación formal. En este contexto, pretendía exponer y debatir los avances de mi actividad sobre el terreno con antropólogos senegaleses y ponerme al servicio de las tareas académicas que me propusieran. Al tiempo, podría realizar una búsqueda de archivo sobre materiales sólo disponibles en bibliotecas y hemerotecas científicas ubicadas en la capital senegalesa. Finalmente, quería realizar un último viaje a Oussouye para poder despejar diferentes cuestiones que se me habían planteado en el último viaje. No poder realizar esta estancia ha supuesto reestructurar la escritura de mi tesis para suplir las informaciones a las que no he tenido acceso debido a los inconvenientes ocasionados por la Covid-19.

Dejando a un lado este inconveniente, debo remarcar que en todas mis estancias fue de vital importancia la colaboración con la Association pour le Développement des Jeunes Conducteurs de Ziguinchor y con la Association Kadiokor<sup>11</sup> Diajarta de Oussouye. Observando sus reuniones, discusiones y prácticas, puede entender sus necesidades y deseos. Así, en el trabajo de campo pude lograr, a través de varias conversaciones

---

<sup>11</sup> El concepto *kadiokor* en joola podría ser traducido por “entre nosotros” o “ayuda mutua”.

informales y asistencias a ceremonias y fiestas, comprender cómo se ajusta este medio de transporte al conjunto de vida en la comunidad y, lo más importante, percatarme de que existe todo un entramado social relacionado con la juventud de sus conductores. Las horas a diario en casas, calles y bares con mis informantes principales son las que me mostraron las percepciones, contradicciones y sentimientos ligados al uso de la jakarta. Además, intenté obtener datos sobre siniestralidad vial, no siempre disponibles de manera oficial. Así que colaboré con el Hôpital Régional de Ziguinchor, la Brigade Nationale des Sapeurs Pompiers de la región de Ziguinchor, el Commissariat Urbain de la región de Ziguinchor y el Hôpital Departamental de Oussouye, encargados de auxiliar los accidentes de tráfico en la Baja Casamance, para poder intercambiar datos. También realicé encuestas sobre la percepción de los jakartamans en alumnos de instituto. Este ejercicio se realizó con la colaboración de la Association pour le Développement des Jeunes Conducteurs de Ziguinchor en tres escuelas de secundaria de la ciudad de Ziguinchor con una muestra de 130 alumnos de 12 a 16 años. Constó de tres partes: responder a un cuestionario de forma individual; un ejercicio -a partir de las preguntas del cuestionario- de focus group en cada escuela, con una clase de unos 40 alumnos, y, a posteriori, la realización de un fórum de sensibilización. Para finalizar y contrastar mis observaciones escritas, he intentado dejar constancia con la aportación de registros audiovisuales -fotografías y videos- de los diferentes trayectos en jakarta.

Volviendo al viaje de 2017, y con el primer cometido entre manos de descifrar el entramado de la movilidad en Ziguinchor, me propuse formalizar en un primer momento la recogida de datos basándome en dos pilares metodológicos: la entrevista semiestructurada y la observación participante. Grave error el pensar que las técnicas se deciden delante de un ordenador sin tener en cuenta el contexto, aunque, por suerte, ese error fue mitigándose con el tiempo y la propia práctica etnográfica.

## **1.2. De la entrevista semiestructurada a la conversación informal**

En el trabajo de campo realizado en 2016, con el fin de analizar la reconstrucción de una carretera, mis interlocutores habían sido sobretodo personas con un puesto relevante en la administración pública o en empresas privadas. La mayoría estuvieron no solamente dispuestos a hablar delante de un micrófono, sino que, en muchos casos, parecieron satisfechos de hacerlo, como si sus palabras merecieran tal artefacto. Pero mi nuevo objeto de estudio, las jakartas, tenía nuevos interlocutores, los propios

jakartamans, normalmente hombres jóvenes de 17 a 35 años conductores de mototaxi. En su caso, la grabadora se convirtió en un elemento disuasivo. No impedía el discurso, pero se extraviaban los matices, las insinuaciones y los equívocos. Eso que se dice bajito, se sugiere, se matiza con un gesto o se calla. La grabadora proveía de un contenido encapsulado. Formular además preguntas preestablecidas se asemejaba a hacer un examen. Es evidente que mi poca experiencia tampoco ayudaba. Este fue mi primer error, pensar que recoger datos era sinónimo de grabarlos, dar por sentado que como más registros auditivos tuviese, más completa sería mi etnografía. Supongo que me tenía que sacudir el polvo de los prejuicios de mi educación cuantificadora, donde para validar hay que registrar información acumulada.

Entendí la incomodidad de esta técnica cuando apagaba la grabadora, nos relajábamos, nos tomábamos una cerveza y empezaba, de verdad, la conversación. Y no solamente para mis interlocutores. Cuando escuchaba los registros, me daba cuenta de que mis preguntas se alejaban cada vez más de sus respuestas. Parecía que en vez de preguntar aludiendo a su relato, tuviese prisa por terminar. Desatendía información y, al hacerlo, también descuidaba a mi interlocutor. Apagar la máquina fue un alivio y decidí no encenderla más. A partir de ese momento, las entrevistas semiestructuradas pasaron a ser conversaciones informales y una libreta y un bolígrafo mis mejores aliados. Las conversaciones se volvieron más sencillas de forma y más complejas de contenido, porque ya no giraban alrededor de un objeto, sino de un cuerpo, de unos gestos y unas emociones. Cambiar la grabadora por un bolígrafo, transformó la relación con mis interlocutores, que pasaron de responder las preguntas de alguien parecido a un periodista a hablar con una persona que hacía lo posible por igualarse a ellos<sup>12</sup>.

Las conversaciones informales fueron la mayor fuente de información a la hora de conocer cómo se racionalizaba y pugnaba por resultar congruente la experiencia de los individuos con los que hablé. Ello vale tanto para las conversaciones que nacían de una manera esporádica o casual, como las que se inscribían dentro de un acuerdo preestablecido. En estas charlas no solo compartían opiniones, críticas, desacuerdos o incomprensiones en relación a jakartamans o a la administración pública, sino que se revelaban sus propias contradicciones. Argumentaciones y autorrefutaciones que eran, por otro lado, ambas verdad. Plantear esas contradicciones es, por incomprensible que parezca, lo que lleva a que las jakartas perduren en el tiempo, ya que son, al mismo

---

<sup>12</sup> Pese a esto, realicé varias entrevistas semiestructuradas a diferentes agentes de la autoridad tanto administrativa como religiosa o de seguridad nacional. Estas me ayudaron a revelar información sobre el acceso físico y económico al transporte, pero también, a entender el vínculo entre los jakartamans y las instituciones.

tiempo, positivas y negativas para la población. Sus discursos pasaban de ser reproches e instigaciones hacia los jakartamans a tonos paternales que llevaban implícita la comprensión de estos jóvenes. Todo, en una misma frase.

Lo interesante de estas conversaciones informales fue, entonces, analizar sus discursos dando por supuesta y asumida esa contradicción. Aunque esto no significa que esas charlas me brindasen información sobre la totalidad de su opinión. No puedo ni siquiera saber si lo que me decían era lo que pensaban realmente, pero estaba claro que era lo que ellos querían que pensase que pensaban. En cualquier caso, las limitaciones en el acceso a la verdad subjetiva de aquel con quien hablamos es común a cualquier situación comunicativa y a la voluntad de los interactuantes de resultar adecuados y aceptables (Goffman, 1997/1959). En mi contexto, el escenario, la representación de lo que se quiere mostrar y la trastienda, donde transcurre lo cotidiano, están condenados a no corresponder siempre a los hechos escenografiados, pero forman parte del mismo estudio. Por tanto, la 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.

En este sentido, las concretas situaciones de interacción gozan de una relativa autonomía respecto a otras situaciones o esferas de actividad, pero también de una cierta permeabilidad, en el sentido de que el encuentro debe tener en cuenta no sólo el contexto particular, sino la sociedad en el que se ubica. Dicho de otra manera, parto del presupuesto teórico de que el orden de la interacción está en la base del orden social. Soy deudora, por tanto, de la gran tradición de las perspectivas situadas que inaugura W.I. Thomas (2005/1923) desde la Escuela de Chicago y, como no podía ser de otro modo considerando mi campo de trabajo, la manera como los antropólogos urbanos africanistas de la Escuela de Rodhes-Livingston intuyeron el valor metodológico de los que llamaban “estudio de casos ampliado” o “análisis situacional” (Gluckman, 1958/1940; Mitchell y Aguilar, 1990/1966). Imitando ese estilo de trabajo basado en la consideración del momento social como unidad de análisis, muchas de las descripciones etnográficas que siguen son incidentes, anécdotas, sucesos que podrían parecer irrelevantes, pero, que se revelan como elocuentes de morfologías y procesos sociales clave.

Teniendo en cuenta lo apuntado hasta ahora, hay que advertir que soy consciente de que mi trabajo en la Baja Casamance ha estado determinado por mi condición de mujer joven y blanca, una circunstancia que ha sido crucial para entender que mi aspecto y lo que implicaba podía influenciar en las respuestas. Naturalmente, “[las] características



sociales de un entrevistador y un encuestado, como la edad, la raza y el sexo, son significativas durante su breve encuentro; diferentes parejas tienen diferentes significados y evocan diferentes normas culturales y estereotipos que influyen en las opiniones y sentimientos expresados por los encuestados” (Turner y Martin, 1984: 271). En mi caso, los jakartamans podrían tratar de exagerar su exhibición de características *masculinas* para demostrar su valía ante mí, por mi condición femenina, o bien, todo lo contrario, podrían haber modificado sus respuestas debido a mi condición de extranjera y presentar sus opiniones de manera que esperaban que se correspondieran con los míos (Devereux y Hoddinott, 1992).

Ciertamente, todos los participantes sabían que las prácticas culturales y religiosas, así como los roles y las relaciones de género, diferían mucho entre nosotros, e incluso a veces buscaban justificar sus opiniones anticipándose a un posible desacuerdo. Sin embargo, aunque mi condición de mujer blanca generó respuestas diferentes de las que podría haber obtenido un autóctono, también resultó útil ya que me explicaban sus prácticas sociales y religiosas con mayor profundidad para asegurarse de que las entendía. Cosa que me revelaba qué tipo de información era fundamental, desde su punto de vista, que yo comprendiese. Relacionado con ello estaba el hecho de que ni yo ni la mayoría de mis interlocutores estábamos hablando en nuestro primer idioma. Los jóvenes se sentían cómodos hablando en francés, pero la población más mayor, sobre todo las mujeres, tenían problemas para expresarse en ese idioma o traducían términos literalmente de su lengua materna –joola, peul, wólof, etc.-, lo que luego requería una explicación más detallada. De hecho, aunque me esforzaba por hacer que las conversaciones fueran lo más distendidas posible, los participantes podían interpretar las preguntas como una especie de prueba sobre sus conocimientos y comportamientos, llevando al engaño o al silencio.

Aunque en estos casos, los silencios también me podían dar información. El silencio como respuesta, entendido como representación discursiva del secreto, tiene un papel fundamental en la interacción social, allí y en la sociedad de la que yo procedo. El secreto actúa como un balance equilibrado entre ocultación y revelación deliberada de una verdad que ha debido ser previamente codificada para su comunicación. Eso seguramente ocurre en todas las sociedades, incluso la nuestra, por supuesto, pero lo noté más que nunca en mi estancia en la Baja Casamance. Se me desveló hasta qué punto nos descubrimos permanentemente custodiando secretos inconfesables, propios o ajenos, que nos harían merecer el desprecio del otro, ya sea por la propia confesión o por la tradición de su revelación. He aquí su elemento de atracción principal: la experiencia del secreto se encuentra constantemente amenazada por la posibilidad

natural e irremediable de traicionarlo. Aunque la fascinación por el secreto sea más por el mero hecho de saber que existe una ocultación que del contenido de la propia. Simmel (1986) ya nos advertía que el secreto adquiere “un valor característico, el contenido de lo callado cede en importancia al mero hecho de permanecer oculto para los demás” (: 380). Así, en mis conversaciones informales era igual de importante el hecho de hablar como el de callar, porque el silencio se manifestaba como respuesta a mi intención descubrir aquello que se procuraba preservar. De esta manera, el secreto se hacía visible a través del silencio, cuando me mostraba interesada por información de la cual se me tenía que mantener al margen.

Como Simmel nos enseñó, el secreto actúa como un mecanismo de segregación entre aquellos individuos que están dentro -los que saben- y los que permanecen fuera -los que no saben. Y esto, precisamente, es lo que me encontré sobre todo en la sociedad joola. No entraré aquí a relatar los diferentes rituales de iniciación que conllevan este elemento dentro de su religión tradicional<sup>13</sup>, pero quiero apuntar la importancia del *secreto* en mi etnografía. La sociedad joola tiene un alto grado de complejidad organizativa en relación a los *ñeeyñeey*. Esta palabra, en joola, significa a la vez sagrado y prohibido, a modo de la definición clásica durkheimiana. En esta misma línea, el neófito, a través del rito de iniciación, recibe una información exclusiva -y, por tanto, excluyente- que hace de él no sólo un miembro de un determinado grupo, sino el confidente de un secreto que debe guardar y no revelar. Este secreto compartido por la sociedad joola fortalece al grupo, lo une garantizando la eficacia y continuidad de la comunidad. Pero al mismo tiempo, implica un silencio, un ocultar lo que se sabe al exterior. Se trata, pues, de relaciones basadas no únicamente en el saber compartido, sino en el presupuesto, de la exclusión de otros respecto a este saber.

En mi investigación, por lo tanto, me encontraba con la prohibición al acceso de algunos conocimientos. Pero, además, los más jóvenes, en ocasiones, desconocían si me podían dar o no una información porque estaba asociada a los *uciin* -altares-ministerios de su religión tradicional- y por tanto, al amparo de los *ñeeyñeey*. Así que no siempre era fácil tener respuestas precisas de los hombres conductores de jakarta que no habían realizado ninguna iniciación<sup>14</sup>, porque su desconocimiento en respecto al secreto, lejos de hacerles sentir más libres para hablar, les producía una incesante

---

<sup>13</sup> Se amplía esta información, aunque de forma sintetizada, en el capítulo pertinente.

<sup>14</sup> Las iniciaciones masculinas no son anuales, sino que su periodicidad se determina por otros factores. Así por ejemplo, las iniciaciones al Kahat unen normalmente una generación y se hacen cada siete o ocho años. En cambio, las indicaciones al altar real y al altar Jañaañaande se efectúan cada 30 años aproximadamente. De esta manera, la mayoría de edad no determina que hayas hecho una iniciación. Hay chicos con 18 años que puede que hayan hecho la primera, mientras otros con 25 años aún no han podido iniciarse.

duda sobre qué me podían comunicar como mujer. En varias ocasiones, me encontré con la situación de tenerle que pedir a un hombre joola más mayor si una de mis preguntas estaba relacionada con un *ñeeñeey*, para poder transmitirles, a posteriori, a los más jóvenes que me encontraba en posición de conocer esa cuestión. Esta circunstancia me pasaba, por ejemplo, cuando le preguntaba a un jakartaman si durante el viaje en moto había pasado frente algún altar-ministerio o si había bebido *bunuk* -vino de palma que, en ceremonias, es sacralizada- cuando la habían ido a buscar al bosque. Así, el secreto, lo prohibido, lo sagrado, planeó durante toda mi etnografía en la sociedad joola, marcando no solo sus límites, sino los míos. Y es que el objetivo de respetar la sociedad estudiada llevaba intrínseco el coste del no intrusismo. Y daré un paso más, en un momento dado, una familia me dio el privilegio de integrarme en la comunidad y presentarme en sociedad a través de la ceremonia *kasabo*, donde se me dio a conocer con el nombre de AtomBáciin, “la chica del altar-ministerio”. A partir de ese momento, lejos de sentirme más libre para preguntar, experimenté la misma autocensura que los jakartamans no iniciados. Precisamente por el hecho de *entrar* en la sociedad, el miedo a infringir un *ñeeñeey* aumentó, porque no solamente me representaba a mí, sino a la familia que me había acogido.

Un día, a finales de enero de 2020, estábamos compartiendo un anochecer con unos amigos en casa de un “hermano”. Entre cervezas, risas y mis preguntas, uno de ellos me dijo que si seguían bebiendo alguno acabaría confesando un *ñeeñeey*. De hecho, tenían una expresión bastante significativa para cuando alguien hablaba de más o decía algo que el resto no aprobaba -aunque no fuese un *ñeeñeey*-. En tales circunstancias, siempre había alguien que saltaba: “Es el vino el que habla”<sup>15</sup>, para inculpar al alcohol de unas palabras indebidas. Normalmente, la situación se volvía cómica y nos reíamos. Pero esa noche, les dije: “Espero que sepáis que si algún día, por error, me contáis un *ñeeñeey*, nunca lo revelaré”. Uno de ellos me miro con una sonrisa y me contestó: “Nosotros guardaremos los tuyos también”. Es evidente que los *ñeeñeey* me impedían acceso a la información, pero en una sociedad llena de secretos que solo son revelados con el paso del tiempo, el mero hecho de decirme “esto es *ñeeñeey*” era un privilegio. Evidenciar una prohibición al conocimiento se convertía, de alguno modo, en acceso a dicho conocimiento.

Antes de continuar, me gustaría hacer un nuevo paréntesis para explicar otro intento fallido en mi trabajo de campo: los relatos y las historias de vida. Pretendí entrevistar a dos de mis informantes principales conductores de jakarta para que me relatasen sus

---

<sup>15</sup> Haciendo referencia al vino de palma o *bunuk*.

vidas. Tenía claro que cada uno de los jakartaman procedía de un contexto diferente y por tanto, no quería utilizar esta técnica a modo de ejemplo, ni mucho menos de muestra. Pero pensé que sería una buena manera de conocer los motivos, más allá de los económicos, por los que eran conductores de mototaxi. En este proceso, no acabé de configurar formalmente biografías, pero, aprendí algunas cosas sobre ellos y más sobre mí. Las experiencias anteriores con este método habían tenido siempre la dificultad de encontrar grietas en un relato que se me presentaba como con un todo lógico y sospechosamente coherente. Tal y como explica Bourdieu (1997), narrar nuestra vida, nos obliga a ordenarla y dotar a esa construcción de un sentido lógico donde todo es causa y consecuencia directas. Esa puesta en orden de la historia vital o “creación artificial de sentido” hace que invisibilicemos y distorsionemos fisuras o contradicciones y rellenemos huecos para que a que el conjunto lo acompañe una razón lógica, para que lo racionalicemos, tal y como Max Weber proponía para referirse a la dotación de congruencia de la experiencia social.

La tarea como antropóloga es, se supone, descomponer este discurso metódico con el fin de descubrir las incoherencias que caracterizan la vida real de las personas. Pero, en el caso de mis interlocutores senegaleses, me encontré haciendo lo contrario, intentando construir un relato lineal de las piezas sueltas que me iban ofreciendo. No se trataba de que teníamos concepciones diferentes del tiempo, sino de que su narrativa del pasado era distinta. Mientras nosotros seguimos un vector temporal en donde el *cuándo* es fundamental para ordenar nuestro relato en inicio, nudo y desenlace, su historia no era lineal, sino ramificada. Conectaban acontecimientos del pasado con el presente sin seguir una secuencia cronológica. Para ellos no era importante qué había sucedido antes o después, sino explicarme un cúmulo de vivencias, anécdotas o relaciones que los habían llevado a ser quienes eran.

Durante las entrevistas, les interrumpía constantemente para preguntarles: “¿Pero esto cuando sucedió?”. Mientras me explicaban los diferentes relatos de su vida, yo intentaba, incesantemente, ubicarlos en la línea temporal que intentaba dibujar en mi cabeza. No fui consciente de esta obstinación por mi parte hasta que escuché las entrevistas. El problema no era su manera de explicarme las cosas, sino mi necesidad de ordenarlas según mi lógica en un continuum coherente de sucesos, siguiendo el modelo de explicación de la acción humana de Koertge, donde “el principio de racionalidad consiste en dos cláusulas. La primera [PR-1] dice: cada acción (para una persona) es una respuesta racional a alguna situación problema [...] la segunda cláusula [PR-2]: cada persona en una situación problema responde racionalmente a ella” (1975: 442).

La narración de los hechos de las personas con las que hablaba seguía el principio de racionalidad, pero no seguía el de linealidad. Así, mi predisposición a entender la vida como una sucesión de eventos en el tiempo me impedía entender su percepción del transcurrir. Parecía que solo era capaz de asimilar sus recuerdos si estos eran colocados dentro de un flujo continuo temporal, donde hay un principio y un fin determinados y determinantes, esto es una historia. Esa revelación me ayudó a entender que su forma de narrar el pasado y la mía estaban lejos de entenderse. A partir de ese momento, aprendí a preguntar -en conversaciones informales o en relación con algún hecho esporádico- por detalles que me permitieran rellenar y anudar los saltos cronológicos en los relatos. De esta manera, podía biografar, por ejemplo, su infancia a partir de que mi interlocutor me explicase que iba a visitar a su padre a Dakar o que paraba un momento a comprar cacahuets para su madre.

### **1.3. De la observación participante a la participación observante**

Como en el caso de las entrevistas, la percepción que se desprendía de mi mera presencia física imposibilitó la observación no intrusiva -la técnica de la “mosca en la pared”- e implicó, en la participante, inconvenientes y beneficios<sup>16</sup>. Lo que en situaciones podría describirse como una incomodidad por mi aparición era en otras ocasiones una ventaja a la hora de acceder a diferentes informaciones. Una muestra la tuve cómo, al principio de mi investigación di erróneamente por sentado que los jakartamans me darían el trato que, según sus códigos sobre la división simbólica de los sexos, me correspondía en tanto que mujer. No fue así. Mi condición de mujer no se disponía dentro de sus categorías de género, sino y, sobre todo, de las de alteridad, que me clasificaban esencialmente como extranjera (Journet-Diallo, 1999). Mis características anatómicas se veían enmascaradas por mi color de piel, de modo que noté que mis relaciones con la gente se establecían a través de mi origen, inevitablemente asociado a la dominación colonial, para la que el cuerpo está directamente inmerso en el campo político. Me vi inmediatamente reflejada e interpelada por esas palabras de Caritini (2013) que advierten que:

---

<sup>16</sup> Un factor cuyas consecuencias han sido también apuntadas por Alicia Graziano (2014) en su trabajo sobre los *car rapides* en Dakar.

Al igual que el antropólogo americano que va a estudiar a los indios, el europeo que llega a un país de África es el heredero de una larga tradición de relaciones entre el mundo del que viene y el que trata de descubrir. Pues él no es el primero, ya no es el primero: es un 'blanco', un cristiano, sobre el que recae el peso de la historia. Si quiere desprenderse de él ha de comprometerse más todavía, encontrar cómo apañárselas consigo mismo y con los demás para no verse reflejado en la imagen aborrecida del colonizador de antaño. (69)

El cuerpo actúa, así, como un marcador sexual, pero también fenotípico, esencial para comprender la diversidad de dominios entre género y "raza" (Riot-Sarcey, 2005; Dorlin, 2006; Richardson y Robinson, 2008). Era ello lo que invitaba a que mi conductor de Jakarta habitual, por ejemplo, me presentase ante los demás como una especie de trofeo, un objeto de deseo obtenido, en donde la aparente posibilidad de una relación sexual no era sólo un fin en sí mismo, sino un medio de obtener prestigio y ventajas. O que el presidente de la Association pour le Développement des Jeunes Conducteurs de Ziguinchor me invitase a asistir como observadora a todas las reuniones con la administración pública. Él y yo sabíamos que el mero hecho de mi presentación provocaba que el interlocutor escuchase más atentamente las demandas de la asociación. Así, la posición que ocupaba en esa sociedad y del modo diferenciado de percepción de que era objeto por mi procedencia, me hizo tomar conciencia de las limitaciones y las ventajas que suponía entender los códigos que estructuran una forma de sociabilidad concreta como la vinculada a este sistema de transporte informal.

La observación participante no es una recopilación de datos; es un introducirse en la vida social del grupo que deviene objeto de estudio para llegar a comprender los comportamientos en su vida cotidiana. Pero al poco de llegar me di cuenta de que este propósito sería un poco más complicado en mi caso porque no había lugar donde las miradas de los extraños no se pusiesen en mí. Es evidente que no se puede realizar observación sin perturbar la escena observada. En teoría, "de la observación, el antropólogo pretendía adquirir y controlar el conocimiento de la cultura observada. Sin alterarla. Como si su mera presencia no fuera en sí misma causa de alteración (Nieto, 2003: 22). Pero, en mi caso, esa presencia era protagonista.

Al llegar a Ziguinchor me propuse hacer observación participante en las *arrêts*<sup>17</sup>, las paradas informales de jakartamans donde esperan, pasando el rato, la llegada o el paso de los clientes. Al tratarse del estudio de una organización descentralizada, en sentido espacial, me propuse ir a visitar las *arrêts* más cercanas de mi residencia para poder

---

<sup>17</sup> Una *arrêt* -o parada en francés- es el nombre que reciben los puntos de estacionamiento informales de los jakartamans.

establecer un primer contacto. Sin embargo, cuando llegaba a una *arrêt* de jakartas, los conductores paraban inmediatamente lo que estaban haciendo para reconducir sus acciones hacia mí, y mi cuerpo se volvía, inevitablemente, el centro de sus miradas. Probé varias maneras de entrar en el terreno, explicándoles mi propósito, presentándome como antropóloga, diciendo que estaba haciendo un proyecto para la universidad, etc. Pero todos estos métodos de acercamiento logocéntricos fueron fallidos, porque al final acabábamos hablando de mí y nada de ellos. Por momentos, era frustrante no poder redirigir la conversación hacia mi tema de investigación. Y me encontré con el dilema ético de presentarme como antropóloga o como posible cliente para poder preguntar por precios, recorridos o maneras de hacer. Pero conseguí hacer del inconveniente, virtud, lo que descubrí a partir de un proceso autoreflexivo de perplejidades que interpelaban directamente mi manera de estar en el terreno.

Así que decidí darme a conocer como antropóloga que estudiaba el transporte y, a la vez, necesitaba uno para desplazarse, cosa que además era verdad. De esta manera, dejé de intentar cambiar como iniciaba la comunicación para poder crear relaciones a largo término. Por consiguiente, los primeros días siempre hablaba de mí antes de preguntar, pero no solo como antropóloga, sino como persona en un país desconocido. Poco a poco, su mirada fue acostumbrándose a mi presencia y pudimos empezar hablar de otras cosas que no interpelaban a mi cuerpo. No obstante, no sentía que hacía observación participante -en el sentido clásico- en esos sitios, las *arrêts*. No participaba en lo que hacían, sino en su teatro social, que solo tenía una persona de público: yo. Aunque las relaciones empezaban a ser más fluidas, cuando llegaba a un *arrêt* notaba que era como si se cuadrasen. Cuando irrumpía allí y les encontraba sentados despreocupados o tumbados encima de la moto, automáticamente se erguían. Pude observar que este tipo de reacción era habitual también cuando pasaba un posible cliente, pero en mi caso era casi insensata la rigidez de sus cuerpos y, con ella, la de sus comportamientos.

La estrategia fue entonces buscar otros eventos donde sabía que estarían y presentarme -al principio- sin ser invitada. Entre estos encuentros, los más productivos fueron los que se crearon alrededor de un partido de fútbol. Nunca pensé que acabaría sabiendo tanto de futbol europeo en Senegal. Pero así fue. En Ziguinchor pude disfrutar del conocimiento de los jakartamans de mi barrio sobre este deporte, sentada en el suelo, junto a ellos, viendo la televisión que sacaba a la calle el tendero de la esquina. Entraba en las discusiones e incluso me iba enfadada con ellos si en sus comentarios ofendían a mi equipo, el FC Barcelona. De hecho, la enemistad entre el Barça y el Real Madrid era bien conocida allí y solo hacía falta decir que era de Barcelona para que empezasen las

comparaciones entre Messi y Cristiano Ronaldo. Hasta tal punto que, cuando llegaba a mi casa con un jakartaman desconocido, los conductores de mi barrio me hacían comentarios como: “¿No me has llamado para venir a buscarte? Seguro que ese era de Cristiano. Recuerda: los del Barça, buenos jakartas, los del Madrid, malos jakartas” (jakartaman del barrio de Biagui II, 16 de febrero de 2017). A partir de esta relación *fuera* del trabajo de campo, pudo nacer la de *dentro*. A veces, necesitaba ir a algún sitio y me los encontraba a todos frente el televisor. Cuando les anunciaba que necesitaba un jakartaman, me contestaban “quédate un poco y te llevo” o “espera un momento, que llega la media parte”. Así que, me sentaba a esperarlos y ese gesto era correspondido, a posteriori, respondiendo mis preguntas con un: “A ver. ¿Qué quieres saber?”.

Poco a poco, de sentarme con ellos delante de la televisión pasé a hacerlo delante de la nada. Estaban ahí, sentados en algún bordillo de acerca –en las pocas calles que éstas existían-- o encima de un cubo de plástico al lado de un camino, junto a cuatro o cinco chicos mirando la gente pasar durante horas. Esto es lo que hacías en una *arrêt* de Ziguinchor. De vez en cuando, un cliente reclamaba un jakartaman o a otro, lo llamaban. Iban y venían. En ocasiones, salían a recorrer la ciudad en busca de clientes, sobre todo, en las horas punta, al final de las jornadas laborales o escolares. Aunque la *arrêt* nunca permanecía vacía. En esos ratos semimuertos, hablábamos de nuestras cosas, de las preocupaciones de cada uno, por el dinero, la familia, etc. Hay que tener en cuenta, además, que una observación que ponga énfasis en la complejidad de un sistema de transporte informal en Senegal, significa realizar un análisis en un mundo, básicamente, masculino; así que hablábamos, sustancialmente, de las chicas que les gustaban, de alguna vecina guapa o de aquellas que, des de su punto de vista, les provocaban cuando iban de pasajeras, un tema que abordaré más adelante.

Recuerdo que en uno de esos primeros días que pasé en un *arrêt* de jakartamans les pregunté en febrero de 2017: “Bueno, y ¿qué planes tenéis hoy?” Volvieron su mirada hacía mí con una expresión de evidente incompreensión. Uno me dijo: “¿Esta noche?”. Me reí al entender que dentro de su horario laboral no había más plan que el de “estar allí”. Otro día me encontré limpiando junto a un jakartaman su moto. Al ver mi frenético ritmo, el jakartaman se rio y me dijo: “¿Te esperan en algún lado?”. Era su manera de señalar que no había ninguna prisa en acabar. En otro momento, supongo que por la ansiedad que me producía el no escribir nada en mi diario de campo, me dediqué a anotar cada cuanto tiempo un jakartaman era reclamado. Ese día marcó a los jóvenes que estaban conmigo, que me apodaron, a partir de ese momento, cariñosamente, la “Pointeuse” –haciendo referencia a los apuntadores de mercancías del puerto.



Mi obsesión por recoger información incesantemente y anotarlo todo in situ en mi cuaderno de campo, llenando páginas y páginas, fue perdiendo el sentido, hasta que un día, al llegar a la *arrêt*, no abrí la libreta. Practiqué lo que Piñeiro Aguiar y Diz (2018) llaman “el trabajo de campo como abandono de lo aprendido” (: 69). En ese momento, mi cuerpo se inclinó hacia el suelo al lado de los suyos y mi posición erguida desapareció para dar paso a la desidia. Entendí entonces que la actitud de los jakartamans tumbados relajadamente encima de la moto no era de indiferencia, desinterés o dejadez –defectos que se utilizaban a menudo para calificar a los jakartamans y estigmatizar, de algún modo, su juventud-, sino que se trataba de aburrimiento y desesperanza. En ese momento, comprendí también a lo que se refieren varios autores –como Becker y Geer, 1982; Tonkin, 1984; Tedlock, 1991; Bourdieu et al., 1995, entre otros- cuando proponen la transformación de la *observación participante* a la *participación observante*. Lo que significa realizar una observación y análisis del *otro* desde una aproximación experimental, o como diría el refranero popular de forma acaso mucho más clara: "Donde fueres, haz lo que vieres".

Es evidente que es imposible observar sin participar, aunque los dos conceptos sean, por definición, antagónicos. Como nos indica Silvia Citro (2009), la *observación participante* encierra un dualismo cartesiano entre observación, que induce a la distancia y participación, que lleva implícita la necesidad de cercanía. El trabajo de campo se tendría que hacer, entonces, desde una *cercanía distante* o desde una *distancia cercana* o, lo que es peor, podría llevarnos al equívoco de pensar la etnografía en términos de *distancia prudente*. Eso por no decir que en un escenario óptico como son los lugares públicos, en que todo se da a mirar, es porque observas que participas. Este par, observación/participación, ha estado, además, alimentado por otro juego de opuestos mente/cuerpo. Donde la mente hace referencia a lo analítico, lo observable, mientras el cuerpo es lo experimental, lo vivido como acción.

El problema se encuentra en que en ese tipo de binomios los integrantes no eran tratados por igual. La técnica de la observación participante, animada por el pensamiento racionalista, ha dado valor a la capacidad de análisis basado en métodos científicos, en detrimento de las interferencias subjetivas del investigador, provocando que en los textos etnográficos se invisibilizase la experiencia vivida para potenciar un discurso academicista de pretensiones universales (Citro, 2009: 85). Sin embargo, desde la década de los 80 del siglo pasado han salido varias voces –Clifford, 1991; Gupta y Ferguson, 1997; Hermitte, 2002; entre otros- denunciando la necesidad de situar la persona del investigador dentro de la etnografía en pro de entender los análisis científicos según la experiencia del propio antropólogo. Entre ellos, cabe destacar el

trabajo de Rosaldo (1989) que pone la experiencia personal como punto de partida para acercarse al conocimiento del otro, algo que ya había sido notado y practicado en la tradición etnográfica francesa desde Marcel Griaule, Maurice Leenhardt o Michel Leiris, incluyendo al propio Claude Lévi-Strauss y su énfasis en la dimensión confesional de todo trabajo etnográfico. La emoción, coincidirán todos esos autores, es imprescindible para poder comprender el fenómeno estudiado en profundidad, reivindicando que tanto en la etnografía como en el posterior trabajo textual no se puede abandonar ni silenciar la posición del etnógrafo, en tanto que sujeto ubicado. La dimensión subjetiva del etnógrafo es un elemento objetivo que interviene en sus registros y debe, por tanto, ser explicitada en el correspondiente informe. Ese posicionamiento relacional en la investigación es lo que le permite comprender ciertos fenómenos y desatender otros.

Luego está el cuerpo, la etnografía como disciplina somática. Uno de los primeros antropólogos que hizo referencia clara a la corporalidad en su trabajo de campo fue Blacking (1977), quien advirtió que “el cuerpo del antropólogo podía servir como una ‘herramienta de diagnóstico’ y un ‘modo de conocimiento’ del cuerpo de los otros” (:7). Se nos presenta, así, el cuerpo del investigador como herramienta de conocimiento. En esta misma línea, Jackson (1983) y Csordas (1993) criticaron la representación del cuerpo en los textos etnográficos como un elemento inerte y reivindicaron la necesidad de destacar su papel activo tanto en los enfoques metodológicos como en la construcción textual. Dando un paso más, Crossley (1995) planteó la necesidad de una ‘sociología carnal’: no solo del cuerpo, sino desde el cuerpo. Esta proposición de un estudio carnal del cuerpo se alimenta de varias teorías anteriores: el cuerpo como instrumento de trabajo en el pensamiento de Mauss (1979/1934); el cuerpo como capital simbólico de Bourdieu (1997); el cuerpo político de Foucault (2000); el cuerpo pensante de Nancy Scheper-Hughes y Margaret Lock (1987); el cuerpo como fuente simbólica de Mary Douglas (1978), o el cuerpo social de Goffman (1979). Unos años después, Wacquant (2006) llevará el concepto de “sociología carnal” a su máxima expresión con sus estudios etnográficos sobre el boxeo donde habla de que el etnógrafo está hecho de “carne, nervio y sentidos” (:15). En esta línea, el trabajo de Esteban (2004a, 2004b) dará un paso más acuñando el concepto de “antropología encarnada”, planteando un ejercicio antropológico donde visibiliza la interconexión entre la experiencia corporal del investigador y el proceso de recogida de datos sobre el terreno.

En los últimos años, se han proliferado los trabajos donde se plantea el papel del propio cuerpo en el trabajo de campo (D’hers, 2014; Scribano, 2014; Citro et al., 2015; Waldstein, 2016; Puglisi, 2019). Lo interesante de estas nuevas perspectivas teóricas es

entender que, además, tanto el cuerpo del etnógrafo -como el del *otro* - solo es cuerpo en tanto es pensado, observado o analizado, pero, en realidad, está formado, sencillamente, de carne, en el sentido -rescatando las revisiones de Merleau-Ponty (1975/1945)- de cuerpo visceral donde confluye lo físico y lo emocional (Leder, 1990; Crossley, 1996; Citro, 2009). Wacquant en su artículo *Por una Sociología de carne y sangre* nos habla de la urgencia de situar el cuerpo en el centro de las ciencias sociales, como continente y contenido de conocimiento.

Si es verdad que el cuerpo no es un producto socialmente construido, sino también un vector socialmente constructivo de conocimiento, práctica y poder, entonces esto se aplica al cuerpo del sociólogo como investigador. El desafío es superar dos milenios de 'desprecio por el cuerpo', para citar a Nietzsche, que nos han llevado a interpretar el organismo sensible como un obstáculo para el conocimiento (Wacquant, 2019: 122).

La etnografía es una inmersión carnal en el terreno y su conocer se produce mediante el cuerpo y sus representaciones, y la carne y sus percepciones. Así, la transformación de *observación participante* a *participación observante* adquiere relevancia porque, en este caso, el orden de los factores sí altera el producto. Si la primera palabra de la ecuación es *participación* ponemos el énfasis en el cuerpo del antropólogo, como herramienta etnográfica, y en su carne, como lienzo donde se produce y se inscribe el trabajo de campo. Con este objetivo, el de profundizar en la dimensión corporal y carnal de la etnografía, decidí adoptar otra técnica etnográfica que me ayudaría, desde esta perspectiva, a mitigar errores producidos por malentendidos discursivos u observaciones incompletas. Se trataba, entonces, de hacer etnografía en movimiento como usuaria de jakartas.

#### **1.4. Etnografía sobre dos ruedas<sup>18</sup>**

La etnografía ha consistido casi siempre en un trabajo llevado a cabo a partir del establecimiento en un determinado enclave topográfico fácil de perimetrar, un epicentro del que podían surgir radios en forma de desplazamientos circunstanciales en los que el investigador podía eventualmente participar. Pero esos cambios de lugar

---

<sup>18</sup> Parte de este relato está publicado en: Martínez, R., Muñoz, C. y Martín, S. (2021). Habitando terrenos sexuales. Reflexiones sobre la sexualización de la etnografía desde una perspectiva multisituada. En Á. Pazos (coord.) *Éticas y políticas de la Antropologías*, (pp. 383-404). Última línea, S.L. <https://asaee-antropologia.org/wp-content/uploads/2021/07/Actas-Congreso-Antropologia-ASAE-2021.pdf>

raramente se presentan como centrales en el informe final. No es hasta la década del 2000 que se empieza a hablar de la “etnografía en movimiento” o “métodos etnográficos móviles” (Sheller y Urry, 2006; Büscher y Urry, 2009; Hein et al., 2008). A partir de lo que se consideró en llamar “paradigma de la movilidad” (Sheller y Urry, 2006) varios autores empezaron a reivindicar que, para realizar una etnografía sobre la movilidad, los métodos de investigación también requerían de movimiento. Así, se necesitaba de técnicas que permitan al investigador observar, analizar y convivir con lo móvil (Urry, 2007; Delgado, 2007; Evans y Jones, 2011; Fincham, et al., 2009; Büscher et al., 2010). En los últimos años, a medida que el estudio del movimiento adquiría importancia en las ciencias sociales, las técnicas de investigación han tenido que reajustarse a las nuevas realidades producidas por este fenómeno.

Una de las líneas de investigación relacionada con los estudios de movilidad nos habla de métodos de seguimiento o *shadowing* (McDonald y Simpson, 2014; Jirón, 2011), o de acompañamiento (Kusenbach, 2003) en donde el investigador acompaña a los informantes en sus rutinas de movilidad. Pero esta técnica en particular no era posible aplicarla en mi trabajo de campo porque, como ya he dicho, era imposible hacer una observación no intrusiva en lugares públicos donde difícilmente pasaba *desapercibida*. De hecho, la naturaleza de la etnografía como interacción social se hacía más evidente cuando se ponía de manifiesto de manera visible la marcada asimetría social entre mi estatus y el de mis interlocutores. Las mismas distinciones por razón de género, edad, clase o color de piel, que operan en el resto de ámbitos de lo social, se hacen indudables en la vida en público y por tanto, determinan las técnicas etnográficas a utilizar. Es por este motivo que en mi etnografía hubiese sido absurdo plantarme “seguir” a los jakartamans, o “ser su sombra”. Lo que me llevó a plantearme que la única manera de observar la movilidad era siendo usuaria de ellos.

Pretendía que los recorridos me ayudasen a conocer las carreteras, las vías, los accidentes, los altos y las desviaciones en el camino, pero también aprender sobre la conducta de los conductores de mototaxis. El viaje que realizaba como cliente, en este caso, era la excusa para poder obtener información a través de las conversaciones informales que se establecían sobre dos ruedas. No era una cuestión de ser camarógrafa, sino y, si se me permite seguir con los símiles cinematográficos, de realizar un *walk and talk*, o sea, caminar y hablar (Jones et al., 2008), en mi caso, ir en moto y hablar. Esta investigación *desde el interior* del movimiento, observando el momento en que se produce, significa aparcar viejas técnicas de observación arraigadas en un lugar concreto e incorporar el cambio de lugar como herramienta principal en el método etnográfico. “No es apropiado usar métodos que, por su propia naturaleza, se

empeñan en acomodar el reto contextual que supone un mundo compuesto de prácticas móviles” (Fincham, et al., 2009: 7). Así pues, necesitamos de técnicas móviles que nos permitan no solo analizar la movilidad, sino experimentar el viaje. No se trata pues de observar las escenas de movilidad, sino de formar parte de ellas, para poder vivirlas como un ser móvil dentro de la aceleración propia de la ciudad.

En relación con ello, vale la pena subrayar que buena parte de mi investigación sobre el terreno se llevó a cabo, literalmente, sobre la marcha, es decir, desplazándonos entre puntos y prestando especial atención no sólo a lo que sucede en los espacios donde se concentran vehículos, trabajadores y clientes, sino también aquello que ocurre durante los propios trayectos, o sea, una etnografía sobre dos ruedas, itinerante y dislocada, en el sentido de que pretendía analizar la relación que se crea entre dos personas que se desplazan y viven una experiencia compartida en una ausencia de lugar. Dicho de otra forma, una sociedad que se construye a partir y colocando en su base el movimiento, lo que titulando un libro suyo Manuel Delgado (2007) llamaría una “sociedad movediza”.

Sin embargo, con esto tampoco quiero decir que usaba técnicas como los *bimbles* o caminatas sin rumbo (Anderson, 2004), en cuanto en mi investigación también era importante por *dónde* pasaba el jakartaman. Muchos autores han tratado el caminar como método revelador en el análisis de la vida social en los últimos 50 años (Augoyard, 1979; De Certeau, 1984; Sansot, 1971; Joseph, 1984; Petiteau y Pasquier, 2001; Thibaud, 2001; Berenstein, 2006; entre otros), aunque lo han hecho desde la perspectiva de que el etnógrafo peripatético se deje guiar por los pasos del interlocutor en la cotidianidad de sus deambulares. En mi caso, yo les indicaba el destino, aunque fuese una decisión aleatoria, me fijaba por donde pasaban y aprovechaba ese trayecto para hablar con ellos, no solamente de sus vidas, sino del recorrido en sí. Hay que tener en cuenta que el precio del viaje en Jakarta en Senegal -a diferencia de los taxis en ciudades europeas, como, por ejemplo, Barcelona-, no se establece a partir de los kilómetros recorridos o el tiempo en llegar al destino, sino que hay una tarifa fija. Por lo tanto, el recorrido que escogían siempre será el más rápido -menos en algunos casos en Oussouye relacionado con los *uciiin* que desarrollaremos en el capítulo pertinente.

Por este motivo, cuando subía en una moto le decía al conductor “*ndanke-ndanke*” o “*djatita-djatita*” -“poco a poco” en wólof y joola respectivamente. Ellos sonreían mientras miraban de reojo como subía a la moto. Con esta simple expresión conseguía dos propósitos. Por un lado, daba pie a una conversación mientras arrancaba la moto. Los más extrovertidos empezaban a preguntarme cosas, como si conocía la lengua o cuánto tiempo hacía que estaba allí. Los más tímidos, sonreían y entonces, les

respondía directamente las preguntas que no se atrevían a formular, y así, comenzaba la conversación que los llevaba a hablar sobre sus vidas y los caminos escogidos. Por el otro, pretendía que nuestro viaje se pareciera lo máximo posible al andar, en el sentido de “dar un paseo”. Un acto donde el caminar no es solo caminar, sino que es fijarse en cada movimiento, en cada gestualidad. De Certeau (1996) consideraba que “el acto de caminar es al sistema urbano lo que la enunciación (el speech act) es a la lengua” (: 109). Así, esta técnica etnográfica “en moto”, gracias al traslado, pretendía recoger la multiplicidad de los “actos de habla” (Searle, 1980) de una ciudad o territorio y de sus conductores de mototaxi. A modo de *flâneur* -pero transformando el paseante en cliente de mototaxi-, pretendía “hacer botánica al asfalto” (Frisby, 2007: 51). Aunque a diferencia de la idea recogida en la Internacional Situacioncita (Debord, 1958), en este caso, yo no *andaba* a la deriva, sino que, normalmente, aprovechaba la necesidad de viajar con un objetivo en concreto para aplicar esta técnica etnográfica literalmente *de paso*.

Hay que destacar que estas conversaciones ambulatorias (Anderson, 2004; Carpiano, 2009; Clark y Emmel, 2010; Jones et al., 2008) implican una diferencia notable con el andar. Cuando caminas con alguien lo haces a su lado, lo acompañas a una distancia prudencial. Cuando la experiencia es en moto, lo haces detrás de él, adherida a su cuerpo, sin distancia. En el caso de realizar una etnografía sobre jóvenes conductores de mototaxis, existen diferentes factores a tener en cuenta, pero en este caso el que los atraviesan todos es, sin duda, el cuerpo. Llevar a alguien en moto tiene una característica que rompe con la concepción estandarizada del transporte compartido; lo íntimo y lo público se unen sobre dos ruedas. Aquí entran en juego los todos los micromovimientos corporales que se producen en un viaje en moto.

Recordemos como Edward Hall (2005/1987) distinguía tres zonas dentro de lo que se denomina la proxémica -el estudio del uso del espacio y la distancia corporal como un indicador que regula las interacciones sociales: la distancia “íntima”, reservada al contacto corporal; la distancia “social”, la que se mantiene en situaciones de interacción social informal; y la distancia “pública”, circunspecta a aquellos que actúan ante una audiencia. En el caso de las jakartas, la interacción sobre una moto agrupa las tres zonas en una, convirtiendo el viaje en una experiencia que puede saltar de una a otra distancia según el recorrido o incluso exhibir las tres condiciones en un mismo momento. Con esta premisa, me empecé a interesar por la conducta de sus cuerpos, más que de sus palabras, y realicé varias observaciones en movimiento siendo usuaria de las jakartas en recorridos urbanos e interurbanos, fijándome en la dimensión por así decirlo carnal del contacto entre conductor y pasajero sobre una moto. El cuerpo se

presentó ante mí como una estructura que “habla” y revela las informaciones más íntimas, aunque la persona guarde silencio. Como escribió Abercrombie, “hablamos con nuestros órganos fonadores, pero conversamos con todo nuestro cuerpo” (1968: 55)<sup>19</sup>.

Al margen de mi propósito como etnógrafa, lo que sentía sentada en una moto detrás de un conductor de mototaxis no eran sino mis propias manos agarrando la espalda de un joven desconocido, la osadía de su cuerpo y sus músculos en tensión. Esos dos cuerpos, tozudamente obligados a rozarse encima de una máquina en movimiento, pasaban de ser los del motorista y su pasajera para a entremezclarse en un alud de atracciones atolondradas e inoportunas, súbitas y bruscas, como las que provocaban los baches que desplazaban mi cuerpo unos milímetros hacía atrás y los frenazos que me exigían volver a unirme en un abrazo inevitable. Una pelea entre cuerpos, deseo, libertad y la paradoja de asumir voluntariamente un riesgo físico compartido. En ese momento, mientras el aire golpeaba mi cabello suelto sin casco y mis ojos se cerraban por el polvo levantado, sólo podía agachar la cabeza hacía los hombros del motorista y sentir su olor y su juventud, que se percibía irresponsable, irreflexiva, firme y valiente.

En nuestra disciplina, tendría que ser impensable explicar el fenómeno de los embarazos adolescentes que ha provocado la llegada de esta forma de movilidad<sup>20</sup>, sin dar cuenta de lo que notan esos cuerpos sudados, con poca ropa o semidesnudos, soldados sobre una moto y bajo un sol asfixiante, que escapan por unos minutos del de dónde vienen y hacía dónde van, solo para experimentar la elocuencia elemental de sus corporalidades. Igual de imposible obviar que la investigadora, como cuerpo sexualizado y sexualizante, no haya podido dejar de sentirlo. Ese tipo de situaciones vividas, de entrada, como embarazosas, serían las que se irían desencadenando constantemente interrogantes sobre mi posición -mi estatus racial y de género- y las relaciones establecidas con el entorno escenográfico y social. Plantear una etnografía desde el cuerpo y del cuerpo, sus sensaciones y emociones, abre un campo bien interesante para pensar una variedad de elementos que componen todas y cada una de las fases de la práctica etnográfica. Esta investigación, por lo tanto, tiene la pretensión

---

<sup>19</sup> Aquí la investigación adopta las nuevas perspectivas sobre la dimensión encarnada de las relaciones sociales, entre ellas las que implica la misma tarea etnográfica (Esteban, 2004a, 2004b; Augusto y Lucena, 2011).

<sup>20</sup> Con esto no quiero decir que no existieran embarazos adolescentes antes de la llegada de las jakartas. Aunque varios de mis interlocutores afirmaban que el incremento de jakartamans había provocado proporcionalmente un aumento de embarazos adolescentes y como consecuencia, un abandono escolar por parte de las mujeres jóvenes, no pude verificar con cifras estas opiniones. De hecho, en Senegal el abandono escolar de las jóvenes se puede deber a múltiples causas (Kébé, 2019).

de no eludir este asunto; antes al contrario, opta por concederle protagonismo, al menos en una parte de su desarrollo. Lo hace con la voluntad de contribuir a hallar formas de transmisión de tales conocimientos prácticos en un contexto formativo-académico acostumbrado a las representaciones simplificadas y pseudoobjetivas de la etnografía más canónica.

Así, la nueva variable a considerar –cuerpo– introduce inevitablemente una segunda, que está presente en toda etnografía –también en esta– pero que no suele ser recogida en los informes finales de investigación. Y es que el cuerpo nunca puede ser percibido en una individualidad, más bien al contrario, siempre está embrollado en densas redes sociales de las que es en buena medida producto, y estas interconexiones son las que nos proporcionan pistas sobre los roles, las funciones y los desafíos del cuerpo dentro de las sociedades. Me refiero, en este caso, a las relaciones con la sexualidad de cada quien, es decir a que al hablar de *cuerpos* lo estamos haciendo de *cuerpos sexuados*. Así, a lo largo de la vida cotidiana en el campo, mi posición respecto de esa variable se revelará clave en la relación con los poseedores y administradores de esa información de la que la investigación va a depender en última instancia.

El ámbito de la sexualidad ha sido un terreno disputado dentro de los debates antropológicos, siendo objeto de no pocas tensiones relativas a lo que ha de ser y lo que no ha de ser manifestado en nuestras investigaciones, a fin de cumplir con unos supuestos requisitos consensuados de legitimidad etnográfica. Los “tabúes intelectuales erotofóbicos”, que llamó Carol Vance (1991), probablemente colaboraron en la invisibilización a la que fueron confinados cierto tipo de abordajes, dejando inexploradas realidades sumamente complejas en el seno de nuestras propias sociedades. Esta invisibilización no hacía más que producir etnografías asexuadas, donde elementos como el sexo y la sexualidad de los agentes participantes quedaban escabullidos bajo un barniz de continencia irreal e improbable. No es hasta los años ochenta y noventa del siglo pasado que ciertos sectores del estudio antropológico (Kulick y Willson, 1995; Markowitz y Ashkenazi, 1999; Whitehead y Conaway, 1986; Newton, 1993; para el caso español, Nieto, 2003) contribuyen a dignificar y devolver el foco de interés –de manera claramente renovada– al campo de la sexualidad. Es precisamente esta última dimensión la que motiva la reflexión acerca de la metodología en este apartado.

El silencio que rodea a la sexualidad dentro de nuestra disciplina y, por tanto, al sentido moral que impide la implicación sexual del investigador, podemos encontrarla en la herencia victoriana de la antropología. Y más tarde, motivado por el sentimiento



de culpabilidad redentora poscolonial, imponiendo un código ético de actuación para evitar las relaciones de dominación y explotación. La abstinencia sexual durante la práctica de campo ha sido, en este sentido, un requisito fundamental en la antropología a la que los autores se han referido en sus etnografías únicamente para demostrar su fortaleza ante los cortejos y su compromiso ético con las personas a las que estudiaban. En definitiva, una especie de elogio a la ascesis del antropólogo capaz, por encima de todo, de conservar su castidad. Este adiestramiento no únicamente se expresa en el trabajo de campo, sino en las relaciones e inercias que perviven en la propia academia como institución androcéntrica. Probablemente uno de los ejemplos más escandalosos en la historia de la antropología sería, de hecho, la publicación póstuma del diario de campo de Malinowski (1989/1967), donde se confiesan, entre otras cosas, las relaciones extramatrimoniales o los sueños homoeróticos que tenía durante su trabajo de campo. Como recuerda Cardín (1989), este hecho encendió un debate en la escena académica con dos posicionamientos claros: por un lado, el de aquellos que directamente desautorizaban la obra de Malinowski por dejarse llevar por las “bajas pasiones”, y por otro, aquellos que entendían que los “desahogos privados” del autor de *Los argonautas del Pacífico Occidental* formaban parte velada del propio ejercicio etnográfico<sup>21</sup>.

Me gustaría, en este informe, compartir algunas reflexiones privadas sobre qué significa, en general, ser mujer en el cuerpo a cuerpo del trabajo de campo. En primer lugar, el planteamiento de no poder mantener un estatus asexual en el trabajo de campo: pasando de una entrada en el campo asexualizada, al reconocimiento de la sexualidad y por último a la inclusión de los efectos de esa erotización en la producción del conocimiento. Aceptar que la sexualidad es una construcción sociocultural susceptible de variaciones en el tiempo y en el espacio, supone generar un conocimiento situado. Oímos hablar de los consabidos “límites (éticos) de la etnografía”, vagas demarcaciones trazadas a partir de una serie de preceptos morales y precauciones epistemológicas. Sin embargo, la enseñanza de las llamadas técnicas de investigación en el aula y el aprendizaje vivido en el campo son caminos que parecen correr paralelos y no tocarse. Lo primero que sorprende al entrar en el campo es la falta de información de la que se dispone a la hora de establecer relaciones con nuestros interlocutores. Hecho que nos invita a una permanente reflexión sobre las fronteras que imponemos a nuestra propia investigación o, lo que es lo mismo, al encuentro con la alteridad, con una alteridad que tenemos al lado, de frente o de espaldas, pero que

---

<sup>21</sup> En ese asunto también se aprecia la diferencia entre la tradición etnográfica francesa y la anglosajona. Recuérdese el papel que hacía jugar Michel Leiris (2007/1934) a la sexualidad y a las aflicciones en su diario del viaje Dakar-Djibuti.

también nos habita. Si admitimos que nuestra sexualidad es un elemento intrínseco en la interacción con los informantes, aprendamos a negociar cuáles son los términos de esos vínculos, para poder no solo abrirnos paso a un conocimiento sobre las lógicas sexogénicas en una sociedad dada, sino para saber cuál es nuestro papel en ellas.

En segundo lugar, tales vivencias permiten tensionar la idea sobreentendida dentro de la antropología que asume que el trabajo de campo se fundamenta en una relación jerárquica investigador-investigado, donde la posición de poder estaría detentada por el etnógrafo. En mi caso, encontramos un conjunto de posiciones estructurales entrecruzadas, por ejemplo, entre la subordinación de género y la superposición de mi color de piel, a tener en cuenta no solo en el trabajo de campo, sino también en la información obtenida y su posterior análisis, que se verá condicionado por estas posiciones de poder. Por último, me gustaría decir que, desde mi punto de vista, la invisibilización de la sexualidad en la etnografía no es neutralidad, sino, en sí misma, posicionamiento. El silencio al que se han visto -y se ven- sometidos elementos contingentes como el cuerpo, las emociones y la sexualidad de los agentes participantes, lejos de ser imparcial, se convierte en reproductor de órdenes sociales hegemónicas que se perpetúan en y desde la academia y que afectan, inevitablemente, la manera de experimentar o de pensar nuestros sentimientos en la investigación etnográfica, hasta el punto de avergonzarnos por tenerlas.

## 2. DERROTOS CONCEPTUALES

Es evidente, aunque la evidencia no excluye la explicación, que al inicio de plantearme cómo abordar el estudio de los jakartamans, hubo dos conceptos que me parecieron inherentes -en primera instancia- a esta profesión en Senegal: la movilidad y la informalidad. Así, mis primeras preguntas de investigación se congregaron alrededor de esta idea: ¿Cuál es su papel al servicio de las conductas sociales de movilidad? ¿Cómo están organizados quienes ejercen ese oficio y cuáles son las implicaciones de su desempeño en diferentes planos de la vida social? ¿Cómo se conectaba el sistema de las jakartas los universos sociales, políticos, culturales, económicos o religiosos en los que se desplegaba? Y, ¿tenían esas preguntas distintas respuestas en los dos escenarios previstos para mi investigación, Ziguinchor y Oussouye? Para poder contestar a todo ello, la primera cuestión a reconocer era que todas las que fueran las funciones y conexiones asociables a las jakartas como transporte de movilidad en Senegal, todas, estaban determinadas -como causa o como consecuencia- de su irregularidad. ¿Si hay tantas y funcionan, por qué no es un transporte legal? En este sentido, fue clave la indagación bibliográfica a propósito de la problemática general de la informalidad en África Occidental. Mi objetivo en esta tesis ha sido mostrar etnográficamente las complejas relaciones legales, administrativas y sociales de este transporte llamado *informal* en las poblaciones de Ziguinchor y Oussouye, sin que, siendo importante, la cuestión de la informalidad de las mototaxis agotara todos los aspectos de lo que enseguida se me reveló como un fenómeno de alta complejidad.

Asimismo, como ya he explicado brevemente en la introducción, este capítulo se sitúa después del metodológico porque estas primeras preguntas se fueron quedando atrás -que no substituidas, pero sí relativizadas y empequeñecidas-, a medida que iba avanzando mi investigación. Así, las cuestiones que percibían las mototaxis como un transporte informal fueron evolucionando y me encontré con que no era simplemente una profesión que ayudaba a la movilidad social, sino que se trataba de una asociación de jóvenes que funcionaba como un verdadero movimiento juvenil. Esta aparición en medio de la investigación me hizo replantearme conceptos relacionados con los movimientos juveniles y, por ende, con la representación de sus cuerpos en el espacio público. Mis cuestiones entonces empezaron a ser: ¿Cómo se organizan internamente, sí, pero también cómo se exhiben externamente? ¿Cuál es su representación pública? ¿Cuáles son sus objetivos y sus motivaciones, más allá de la reclamación de unos derechos oficiales como trabajadores? Estas cuestiones abrían un nuevo marco teórico donde esta profesión se relacionaba con términos de juventud, cuerpo y cultura

material, no siempre coincidente en Ziguinchor y Oussouye. Haciendo que todo se interrelacionase abriendo caminos -ignorados hasta el momento- que honestamente, he sido, en muchos casos, incapaz de recorrer en profundidad. Presento así un breve derrotero de conceptos tal y como se me fueron apareciendo en el trabajo de campo y me iba perdiendo y encontrando en las diferentes observaciones y conversaciones.

## **2.1. Breve rodeo sobre la movilidad**

Lo primero que me planteé después de una primera búsqueda hemerográfica fue que las mototaxis habían provocado un cambio en la movilidad de la población, facilitando viajes que no podían efectuarse hasta su aparición debido a una oferta inadecuada de transporte, un coste excesivo o la incapacidad para poder acceder a un punto en concreto en otro tipo de vehículo por causas geográficas o climatológicas. Además, las jakartas ofrecen una experiencia de trato personal que anteriormente no estaba al alcance de la mayoría de la población. Por estos motivos, mi primera irrupción bibliográfica fue adentrarme en los estudios del transporte y la movilidad. Lamentaba Peace (1988) que el análisis del transporte hasta los años 80 del siglo pasado, había quedado excluido del dominio antropológico y relegado a las ciencias sociales más cuantitativas, como la geografía y la economía. Parece ser que el transporte motorizado no era digno de una disciplina que estudiaba modos de vida alejados, donde las carreteras y los automóviles se enmarcaban como indeseables intrusiones occidentales en mundos exóticos.

Fue Lévi-Strauss (1988/1955) quien señaló esta relación entre la construcción de las carreteras y el fin de un "aislamiento" cuando nos habla de la creación de las ciudades de Rolandia o Arapongas en Brasil, con calles paralelas o perpendiculares al ferrocarril o la carretera principal, de tal manera que "el comercio y los negocios elegirán los primeros [...]; y, por la razón inversa, las moradas privadas y ciertos servicios públicos preferirán los segundos, hacia donde, en efecto, serán empujados. Por su combinación, esas dos oposiciones [...] conformarán a los futuros habitantes, favoreciendo a los unos, descorazonando a los otros, generando éxitos o fracasos" (: 123). Evans-Pritchard (1960), a su vez, introdujo en su etnografía que, puesto que los azande no usaban automóviles, las carreteras perdían su sentido práctico y se usaban como los senderos, donde los caminantes andaban uno detrás de otro, en una sola fila. Parecía entonces que las alusiones a los vehículos motorizados eran solo para denunciar un elemento que entorpecía el estudio antropológico. Como si el mero hecho de que hubiese un

transporte motorizado hiciese perder el interés de ese antropólogo que pretendía *aislarse* también él con la sociedad estudiada. Como si su presencia fuese una especie de anomalía que tuviese que ser censurada. Aunque son, precisamente, estos reproches los que sacaban a relucir la importancia del coche como factor de cambio.

En un primer momento, los estudios asociados a la movilidad se basaban en encuestas cuantitativas, donde se calculaba la experiencia del viaje desde la perspectiva de la distancia y el tiempo, según origen y destino. Esta primera aproximación llamada “vertical” analizaba la movilidad a partir de una serie de variables socioeconómicas y territoriales clásicas que definían patrones de movilidad según el trabajo, la vivienda, los ingresos monetarios, la edad o el sexo (Ohnmacht et al, 2009; Miralles-Guasch y Cebollada, 2009). Puede que este tipo de análisis fuese ligado al hecho que, en un principio, quien emprendía un viaje, era por fuerzas mayores. No se entendía viajar como experiencia en sí misma, sino para un fin. Partiendo de esta premisa, el transporte era un medidor del poder adquisitivo, convirtiéndose en muchos casos en un potenciador de exclusiones sociales cotidianas, reduciendo o ampliando aspiraciones y anhelos intrínsecos en la posibilidad que los medios de transporte fuesen una viabilidad o un impedimento. Pero pronto, surgieron las críticas a este modelo que estudiaba la movilidad basándose en un supuesto de la racionalidad estereotipada atribuida a la condición humana (Pflieger et al., 2009).

Las primeras voces críticas con este estudio cuantitativo, más propio de la ingeniería del transporte que de las ciencias sociales, los encontramos en la Escuela de Chicago en la década de los 30 del siglo pasado, sobre todo, de la mano del clásico de Nels Anderson (2014/1923) sobre los trabajadores vagabundos en Estados Unidos –los *hobo*– y las consecuencias que Robert Park (1999/1923) sonsacó de este para teorizar sobre la movilidad como un fenómeno social en sí mismo del que se derivaban efectos en la competencia humana para pensar. Desde esta perspectiva se empezó a analizar la movilidad desde lo vivencial, basándose no solamente en variables socioeconómicas, sino también en criterios de conducta y consumo, valores, experiencias, deseos, necesidades, motivaciones y percepciones. El campo de la sociología urbana se convirtió en un mecanismo inagotable de producción de estudios de movilidad urbana y cotidiana

Otra disciplina que aportó nuevas perspectivas, actualizando conceptos y revalorizando el estudio de la movilidad fue la geografía humana. Autores como Miralles-Guasch y Cebollada (2009) o Lombard y Ninot (2012) han realizado extensos estudios abordando la interacción entre espacio social y geográfico en un mismo

individuo para entender la potencialidad de su movimiento. Con estos estudios aparecen nuevas perspectivas que transforman radicalmente la comprensión de la movilidad, intentando entender los diferentes objetivos -o derivas- de la conducta humana. Así, empezó a entenderse movilidad como la capacidad del ser humano para moverse, enfatizando sus motivaciones y posibilidades. Partiendo de esta definición básica, diferentes autores de las ciencias sociales aportaron sus acotaciones. Estevan y Sanz (1996) distinguieron entre el concepto de *movilidad*, como un parámetro cuantitativo que mide la cantidad de desplazamientos dentro de un sistema socioeconómico, y *accesibilidad*, como una noción, por el contrario, cualitativa, que mide la facilidad con que un individuo puede alcanzar su objetivo o deseo de desplazamiento. Miralles-Guash y Cebollada (2009) coinciden con la forma de entender la accesibilidad como la facilidad con que las personas superan la distancia que separa dos lugares, pero añaden que este concepto lleva intrínseco otro, el de la exclusión.

Por otro lado, Lévy (2001) distingue tres dimensiones de la movilidad: como posibilidad, observando la accesibilidad al transporte; como competencia, que se define como la interacción entre la potencialidad y la movilidad efectiva; y como capital, midiendo el capital social del individuo que le permite desplazarse. En esta misma dirección, Orfeuill (2004) distingue entre una movilidad potencial y otra efectiva. Kaufmann (2002), por su lado, enfatiza en la movilidad como capital social e introduce el concepto de “motilidad” para explicar la potencialidad de las personas para desplazarse, tanto si el desplazamiento se produce o no.

En otras palabras, la movilidad sería el hecho observable, mientras la motilidad sería la capacidad de llevarla a cabo. Según el autor, esta potencialidad depende de tres factores: el acceso geográfico al transporte, las competencias individuales y la voluntad o motivación. En su teoría pone en evidencia que la movilidad en tanto capital, es como cualquier otro capital, no se distribuye de forma igualitaria entre la población. Weig (2017) añade a esta definición que “el interés conceptual de la motilidad surge exactamente de la combinación de la capacidad física de moverse y de todo el espectro fisiológico, espacial, tecnológico y social del potencial de movilidad de un actor” (: 158). A su vez, Gutiérrez (2012) diferencia entre accesibilidad y acceso. Según la autora, “la accesibilidad, como enfoque ontológico, pondera la facilidad de ‘llegar a’ lugares; y el acceso, como enfoque teleológico, pondera la facilidad de ‘realizar servicios’ o actividades” (: 68). A diferencia de los primeros análisis macro, vinculados al flujo de movilidad y la red de infraestructuras, las ciencias sociales, en la actualidad, han requerido un cambio de enfoque, dando lugar a una visión cada vez más micro y

subjetiva, enfatizando en las potencialidades y motivaciones que remiten a la movilidad (Urry, 2005).

Pese a no ser hasta los años 80 del siglo pasado que surgió un interés por la movilidad y el transporte como un foco central de la crítica antropológica (Clifford y Marcus, 1986; Marcus y Fischer 1986), en los últimos años, las investigaciones antropológicas que ponen énfasis en el transporte se han multiplicado y se ha empezado a hablar de una antropología viaria que hace énfasis en la siniestralidad vial (Buxó i Rey, 1999); de una cultura del automóvil, que nos muestra la interpretación de este objeto desde diferentes perspectivas situacionales (Miller, 2020); una antropología de las infraestructuras, analizando su función social (Dalakoglou y Harvey, 2012) o una etnografía de las carreteras, donde éstas se convierten en el principal objeto de estudio, analizando como el medio de transporte y las redes viarias configuran una sociedad en sí misma (Horta y Malet, 2014; Horta, 2019, por citar ejemplos provistos por el equipo de investigación del que formo parte). Se podría argumentar que este énfasis reciente se debe al hecho de que el transporte ha llegado a definir la condición humana contemporánea como nunca antes, combinando la conexión a nivel global y la movilidad cotidiana a nivel local (Dalakoglou y Harvey, 2012). Thévenot (2002) nos hablaba de esta alianza, analizando el transporte, a nivel micro, como un potenciador del cambio en la movilidad cotidiana y en la concepción espacio-temporal, y a nivel macro, como un elemento de discordancia o conciliación entre intereses políticos y expectativas sociales.

Este breve rodeo teórico sobre medios de desplazamiento y accesibilidad, me llevó a comprender que mi objeto de estudio -las jakartas-, se inscribían de alguna manera en los estudios sociales sobre movilidad, pero que no se podía acotar solamente a este paradigma. Los transportes, más allá de la función por la que fueron creados -ayudar a la población a desplazarse-, nos rebelan características de la gente que los utiliza. Y no me refiero al grado de accesibilidad de este transporte teniendo en cuenta rangos socioeconómicos, sino que nos habla de cómo se producen, generan o desarrollan relaciones sociales en un contexto determinado. La moto ayuda a enlazar puntos, pero también a conectar personas. Mi trabajo se inscribe en este nuevo paradigma, donde el transporte ha dejado de ser solamente un medio para la movilidad y el acceso geográfico y se ha convertido en un fenómeno social en sí mismo. Las mototaxis se presentan conectadas a todas las dimensiones sociales a nivel local y global, donde confluye la simbología del vehículo, la representación de la modernidad, la solución del aislamiento y la creación de nuevas formas de exclusión social. El vehículo, en mi estudio, se concibe como causa y efecto de la sociedad estudiada. Así, sin dejar de lado

la perspectiva socioeconómica a propósito de los transportes informales, mi investigación fue evolucionando a una etnografía sobre cómo un artefacto destinado a la movilidad puede servir para tejer, tomándolo como centro, un complejo sistema de representaciones y acción desde el que se constituyen identidades individuales y colectivas.

Esta idea nos conecta a su vez con el marco de ese nuevo campo de investigación en antropología que es el que atiende las infraestructuras (Graham y Marvin, 2002; Graham, 2010; Harvey y Knox, 2015; Harvey, et al., 2016; Kanoi et al., 2021).<sup>22</sup> Dejando de lado la visión de aquellas instalaciones que hacen posible el funcionamiento de actividades estratégicas para una sociedad como algo inerte y meramente funcional, simples soluciones técnicas aparentemente al margen de la experiencia social (Di Nunzio, 2018; Graham y Thift, 2007), buena parte de las aproximaciones formuladas desde la antropología de las infraestructuras da a pensar acerca de la vida social de estas implementaciones, su impacto en la imaginación social y lo que implica para quienes están en contacto con ellas, con acentos que van desde su concepción en tanto que experiencia de y en este tipo de entornos construidos (Larkin, 2013), como en calidad de factor configurador de identidades y modelos de desarrollo (Gandy, 2014).

Antes de seguir, establezcamos que una infraestructura de transporte es una instalación de la que depende el buen funcionamiento de una actividad tan estratégica para cualquier sociedad como la movilidad, es decir, el del traslado entre puntos de un territorio de personas y mercaderías. En tanto que lugares concurridos a veces masivamente, están sometidos a diferentes lógicas de apropiación y comportamiento: privado, institucional, afectivo, económico, de confluencia y conflicto, como corresponde a un escenario en el que la vida social se despliega en toda su complejidad y en que todo lo que la conforma se mezcla y tiende a confundirse. Así pues, una terminal de autobuses, una estación de trenes o un puerto son no solo nudos de comunicaciones, sino también contenedores de intercambios y encuentros en que pueden reconocerse las dinámicas de una ciudad, de los que puede ser expresión de centralidad.

Y este valor social de las infraestructuras de movilidad fue el que me llevó a indagar sobre el transporte en etnografías de antropólogos –ya clásicos– en África. A pesar de la deuda que la antropología tiene contraída con la literatura de viajes en general, los

---

<sup>22</sup> Se le consagraron varios paneles en el 23th encuentro de la EASA, celebrado en Tallin en 2014. [https://www.easaonline.org/downloads/conferences/easa2014/easa2014\\_programme.pdf](https://www.easaonline.org/downloads/conferences/easa2014/easa2014_programme.pdf)



estudios sobre el transporte desde nuestra disciplina han tardado, pero han acabado prodigándose. Me interesaba, así, saber si el vehículo, pese a no jugar un papel protagonista en los textos clásicos, sí había tenido importancia a la hora de realizar el trabajo de campo. En esa indagación descubrí que puede que los antropólogos no diesen la importancia pertinente al transporte, pero fueron los investigadores más aplicados en el estudio del nomadismo (Lewis, 2012/1964; Watson, 1977) y podemos encontrar diferentes referentes en el siglo pasado sobre etnografías relacionadas con el transporte en África. Ya me he referido a Michel Leiris (2007/1934), uno de esos primeros antropólogos que, al hablar de sus casi dos años en la misión Dakar-Djibuti, nos narra episodios complejos de su viaje relacionados directamente con la carretera, como cuando para franquear un tramo de camino en el paso de Pendjarí, tuvieron que reconstruir un puente arrasado por el agua. También en él, encontramos los primeros referentes al automóvil en una etnografía de África, implicando ventajas e inconvenientes, como protagonista de relaciones esporádicas o vínculos sociales o como factor de siniestralidad vial. En esta misma época, un reconocido trabajo situado de Gluckman (1958/1940) nos explica cómo la construcción del puente viario que cruza el río Umfolosi Negro es significativo no sólo porque une al magistrado con parte de su distrito -que está al otro lado del río- o porque permite a parte de la población el acceso al hospital, sino que simboliza también la relación, en términos de Gluckman, entre blancos y africanos.

En estos autores se evidencia, pese a las pocas referencias explícitas, la relación entre el proceso de colonización y la expansión de las infraestructuras de movilidad vial. Unos años después, Knutsson (1976) analizaría este fenómeno y sentenciaría que la llegada del colonialismo generó un cambio en el intercambio comercial y los hábitos de consumo, lo que llevaría, a su vez, a un incremento proporcional de las necesidades de movilidad. En esta misma línea, en el trabajo de campo de Rabinow (1992/1977) encontramos el análisis del vehículo vinculado a su representación social en la sociedad estudiada. Así, el vehículo del antropólogo no es solamente un medio de transporte particular, sino que se convierte en un elemento básico para entender el funcionamiento de una sociedad.

Por mencionar solamente algunos de los autores que, sin ser el medio de transporte su objeto de estudio, éste aparece de distintas formas y perspectivas en su trabajo de campo, forjando la relación intrínseca que existe entre etnografía y transporte. A finales del siglo pasado, James Clifford (1999) ya señala que la ausencia del medio de traslado en el viaje antropológico se compensa notablemente en las investigaciones contemporáneas, “elementos de la narrativa *literaria* del viaje que estaban excluidos de

las etnografías (o marginados en los prefacios) ocupan ahora un lugar más prominente” (: 89). Pese a esto, también hay que aclarar que antes de este siglo existen algunos estudios donde el transporte sí ha sido objeto de estudio antropológico en África, como es el caso de Lewis (1970) que realizó una investigación sobre la asociación de transportistas en Costa de Marfil; Stoller (1989) que se centró en la importancia de la regulación del transporte en carreteras africanas; Cordonier (1983) que nos habla sobre las mujeres comerciantes de África del oeste; Hugon (1988) que hace un investigación sobre la industria agroalimentaria, analizando el transporte como medio comercial o Tarvella (1984) que nos muestra los caminos de las mujeres migrantes de África.

En los últimos años, como ya he apuntado, han prodigado los estudios antropológicos sobre el uso de vehículos motorizados en África<sup>23</sup>. Gewald, et al. (2009) ya nos avisaban de la importancia de considerar el transporte vial como uno de los aspectos centrales de la vida cotidiana africana, intrínsecamente ligado a la expansión de las ciudades. La literatura contemporánea pone de manifiesto que la correlación entre urbanización acelerada y un sistema de transporte oficial escaso, acentúa la oferta de transporte llamado informal, aunque esa informalidad, como veremos enseguida, no lo es tanto como se pretende a veces.

## 2.2. Economía y trabajo informales en ciudades africanas

Abordar el universo social y cultural de las jakartas en Senegal impone hacerlo como parte del ámbito temático de las *informalidades* en materia de sistemas de movilidad en África y otros países presentados como “en vías de desarrollo”<sup>24</sup>. Toda la bibliografía consultada sobre las mototaxis y otros medios de transporte público no regularizados en aquel continente apela esa especie de denominación de origen que es *lo informal* en

---

<sup>23</sup> A lo largo de la investigación, iré referenciando parte de esta bibliografía a medida que voy introduciendo los temas. Me gustaría mencionar aquí que la mayoría de autores senegaleses que referencio en estas páginas se enmarcan dentro de los estudios de geografía humana, disciplina muy próxima, en la escuela francesa, a la antropología social. También apuntar que todas las traducciones de estos autores - del francés al español- son propias.

<sup>24</sup> Por supuesto que ese es un lugar común que la realidad desmiente. Precisamente el ya mencionado proyecto I+D+i en que el que aquí se informa -*Mobility overflow: a comparative study of new urban mobilities*- versa sobre cómo los cambios en los sistemas y ofertas de movilidad en países europeos están implicando su desregulación sistemática, incluyendo los factores de precariedad laboral y accidentalidad, que alcanzan ya niveles cada vez más equiparables a los de los países en vías de incorporación a la modernidad capitalista.

la economía, aunque no siempre se aproveche la oportunidad para definir de qué se está hablando cuando se penetra en ese dominio. La polémica alrededor del valor “economía informal” arranca en la década de los 70 del siglo pasado con el trabajo pionero de Keith Hart (1973)- versando precisamente sobre un país de África Occidental -Ghana- y dura hasta la fecha, siendo -50 años después- uno de los conceptos más debatidos en las ciencias sociales contemporáneas. Esta polémica radica en la complejidad de acepciones que pretenden dar cuenta unitaria de la heterogeneidad de actividades que intenta describir. El concepto acaba mostrando así su carácter polisémico y vago, pero lejos de ser una crítica, es precisamente esa cualidad lo que lo hace adaptable a diferentes contextos. El problema, entonces, desde mi punto de vista, es el de intentar buscar una definición universal, en vez de explicarlo según la acepción proporcionada por su propio marco geográfico, sociológico y político. La pluralidad de enfoques y perspectivas no debe impugnar el concepto, sino entender que requiere siempre de una contextualización. Me di cuenta de la absurdidad de buscar un sentido que limitase el concepto en lugar de escoger una de sus acepciones, al leer sobre las diferentes metáforas zoológicas a las que han recurrido algunos autores para referirse a la imposibilidad de un significado único a lo informal.

En los años 70 del siglo pasado, Singer (1972) comparó la informalidad en un determinado sistema económico con una jirafa “difícil de definir según los estándares habituales, pero fácil de reconocer cuando te la encuentras” (citado por Gomis et al., 2019: 32). En los 90, Lautier (1992) le replicaba: “No es una jirafa, sino un unicornio porque la literatura abunda en definiciones, pero nunca tendrás la oportunidad de conocer uno porque no existe” (: 17). Unos años después, Mead y Morisson (1996) matizarían esa afirmación manteniendo que la jirafa es más bien un elefante, puesto que las actividades informales se han vuelto demasiado grandes para pasar invisibles o para que el Estado pueda superarlas con medidas sencillas. Estas descripciones con vestigios de fábula ejemplifican la dificultad de un consenso para conceptualizar el término informalidad de forma clara y clarificadora. Dicho esto, no pretendo hacer una revisión histórica de los diferentes enfoques sobre la noción de informalidad económica en abstracto<sup>25</sup>, sino comprender la aplicación de este concepto en las diferentes realidades de las ciudades de África Occidental y hacerlo de la mano de los autores que con relación a ellas lo han empleado.

---

<sup>25</sup> Una tarea ya ejecutada en términos que comparto en Espinosa y Contijoch, 2021.

En los años 1950, las ciudades de aquella región recibían los primeros migrantes procedentes del éxodo rural y con ellos aparecían los precedentes de lo que a posteriori se calificaría como trabajo informal. En este primer momento, autores como Lewis (1954) proponen un análisis dualista del sistema económico urbano donde distinguen un sector tradicional, basado en el subempleo de la mano de obra excedente y un sector moderno propio del sistema capitalista urbano. De esta manera, se entendía que estos trabajos informales no estaban relacionados directamente con la economía formal, es decir la economía regularizada por leyes o normas institucionalmente sancionadas. Para los discípulos de esta perspectiva dualista el sector moderno acabaría absorbiendo tarde o temprano a los nuevos migrantes rurales (Lautier, 1992). Encontramos también partidarios de esta lógica de modernización en seguidores de la escuela marxista que se referían a esta masa de sobrepoblación como expresión de lo que su tradición teórica había denominado “ejército industrial de reserva”, que acabará siendo adherido al sistema capitalista (Ikonikoff y Sigal, 1980).

Durante la década de 1960, empiezan a aparecer las primeras voces que atestiguan que la predicción anterior era errónea. Evidencian que la mayoría de la población migrante no se está integrando en el modelo salarial moderno y que el concepto de sector tradicional esconde un “desempleo disfrazado” (Muhembe, 1995). Es ante esta evidencia que, en su trabajo ya mencionado de 1973, Hart define el ingreso informal como una opción –a veces la única– de sostén para las economías familiares africanas pobres ante el acceso limitado al mercado del trabajo asalariado. Cabe subrayar la naturaleza crucial del trabajo de Hart en orden a desmentir el falso dualismo formal-informal, poniendo de relieve cómo lo tildado como informal no es un ámbito exento e independiente, sino que no puede segregarse de una estructura económica general. Esta no es ajena sino en muchos sentidos derivada de las cadenas formales de producción y trabajo, de las que puede constituir un segmento estratégico en condiciones de contribuir al crecimiento económico global, aunque sea como recurso para los sectores empobrecidos de las poblaciones urbanas.

En paralelo, de ese concepto se apropiarán agentes del desarrollo internacional para definir las economías africanas y estigmatizarlas. En 1993, la Organización Internacional del Trabajo, la OIT, define el sector informal como “un conjunto de unidades productoras de bienes y servicios con el objetivo principal de crear puestos de trabajo e ingresos para las personas afectadas” (BIT, 1993:5). Por supuesto no considera la relación plástica que el área informal mantiene con la formal tanto pública como privada y la relaciona con otros polos negativos como pobreza, marginación o corrupción. En este sentido, Bennafla (2015) denuncia que en la noción de informalidad

en las ciudades africanas permanece confundida con los conceptos de ilegalidad y criminalidad. Sin embargo, originalmente, la informalidad laboral hacía referencia a toda una serie de actividades a pequeña escala que proporcionaban ingresos -a veces como un simple complemento presupuestario- a las economías del hogar de esa población llegada del campo y asentada en las periferias urbanas.

No fue hasta los años 80 que este concepto dejó de estar ligado a simples estrategias de supervivencia para entenderlo como un verdadero medio de vida para afrontar el desempleo endémico que surgió a partir de la implantación de los Programas de Ajuste Estructural, que encuadraron los cambios de políticas económicas implementados por el Fondo Monetario Internacional (FMI) y el Banco Mundial (las instituciones Bretton Woods) en países en desarrollo, a partir de una serie de desastres económicos globales a finales de la década de 1970 (Gomis et al, 2019). Así, diferentes autores (Turnham, 1990; Lautier, 1992) afirman que la llegada de los PAE -iniciada en el continente durante las décadas de 1980 y 1990- fue determinante para la expansión de las actividades informales en el continente africano. El comportamiento de los agentes informales cambió y sus actividades pasaron de entenderse como de transitorias a crónicas, no solo porque permitía obtener ingresos de subsistencia a muchas familias, sino que hacía posible a otras -incluso las que disfrutaban del trabajo asalariado- proveerse de servicios y productos a precios más asequibles que los que imponía el mercado formal.

Es en esta misma década que aparece la escuela estructuralista, que acaba del todo con la idea dicotómica de formal/informal y con ella la percepción histórica ligada a una población periurbana, empobrecida y marginal que actúa fuera de un mercado laboral formal. De esta manera, se empieza a compartir la percepción de la interdependencia entre los sectores formal e informal (Moser, 1978; Portes et al., 1989). El límite entre formal y formal es ya una zona gris, porosa y en vaivén, aunque en un mundo de opuestos la única manera de hablar de lo informal sea desde lo formal. A partir de este momento no se analiza lo informal como fuera del sistema, sino los vínculos que se establecen entre ambos. Aparece también la visión legalista que considera que el sector informal está compuesto por microempresarios o emprendedores que prefieren operar directamente al margen del Estado (De Soto, 1987). Desde esta posición, la informalidad no es sinónimo de supervivencia o pobreza -asociada a las economías en desarrollo- sino que se convierte repentinamente en el signo de un emprendimiento social, una especie de neoliberalismo popular obstaculizado por un sistema burocrático que se ha quedado anticuado ante las nuevas necesidades sociales.

Desde la década de los 1990, el concepto de informalidad se asimiló en todos los campos, no solo el económico, dando lugar a un conjunto de trabajos científicos en los estudios urbanos africanos. En la actualidad, varios autores que escriben desde esa misma región coinciden en que la informalidad en las ciudades de África Occidental no se puede entender como una prerrogativa de la pobreza; no son actividades que funcionan al margen de la sociedad ni del Estado, ni mucho menos son propias de sectores o espacios determinados, sino que corresponde observarlas como un continuo formalidad-informalidad (Bennafla, 2015), en que el énfasis se debe poner en las prácticas en particular de cada actividad.

En las ciudades de África Occidental encontramos varios sectores laborales que funcionan de esta manera, traspasando los frágiles confines entre lo legal y lo ilegal o, es más y como señala Lautier (1994: 42), mezclándolos. Por ejemplo, de nuevo Bennafla (2015) nos habla del éxito empresarial de Mama Benz que comercializan con tejidos a nivel transnacional, mientras Gomis, et al. (2019) explican como el cultivo del cáñamo indio, clasificado como actividad informal, contribuyó en Kaffountine (Senegal) a la construcción de una escuela y un centro de salud. Esto no significa que la informalidad solo pueda ser entendida como sinónimo de “emprendimiento” o ingenio empresarial; está claro que siguen existiendo actividades informales de supervivencia. En mi caso, pude contemplar como la profesión de jakartaman mezcla estas perspectivas: mientras existen conductores de jakarta que se han visto abocados a practicar esta actividad por necesidad económica al no poder acceder a ningún otro nicho laboral -ya sea por falta de formación o de ofertas de mercado-, en el otro lado están los propietarios de las motos que se mueven en la ilegalidad como un ardid a partir del cual lucrarse económicamente.

Hart (2009) nos habla de que las prácticas informales se relacionan con el orden formal de cuatro formas distintas: como división, contenido, negación y residuo. Centrándonos en el caso de las jakartas, esta relación es, sobre todo, de contenido ya que llegan a los agujeros del mercado que lo formal -público o privado- no puede o no tiene interés en abastecer. Las mototaxis complementan una oferta de transporte público ineficaz, por no decir casi inexistente en ciertas zonas de Senegal, por lo que, aunque no estén debidamente registradas, el Estado senegalés las permite porque en no pocos sentidos, y como iremos viendo, las necesita para suplir tanto sus insuficiencias como sus renunciadas. Estas últimas, conviene añadir, como parte de dinámicas de externalización -en ese país y en otros- muchas veces paradójicamente controladas indirectamente -o no tan indirectamente- por la propia

Administración (Hibou, 1999; Bredeloup, 2008; Diouf, 1999; Gomis, 2020), que disfraza su intervención señalando lo informal como desviación o anomalía.

Usaré, entonces, el término *informal* en este sentido ya apuntado antes en otro lugar (Contijoch, Martínez y Delgado, 2021) y que ahora hago central en mi investigación. Los actores informales que ejecutan el oficio de jakartaman son, desde esta perspectiva que asumo, un verdadero amortiguador social encargado de satisfacer una demanda pública de movilidad que la economía regulada no alcanza -no por fuerza involuntariamente- a atender. Lo hacen como fuente de recursos dentro de un orden económico total que les recluta sin contratarlos precisamente para cubrir sus propios servicios vacantes, haciendo funcional su situación de marginación legal.

En otro plano, es en la década de los 1980, en el momento en que nuestra esfera de investigación -el transporte- toma importancia como objeto de estudio, que la investigación urbana en África Occidental también comenzó a prestar más atención a las ciudades medianas y a los conflictos subyacentes de los gobiernos locales a la hora de gestionar su planificación urbana (Le Bris et al., 1982; Crousse et al., 1986; Hesseling, 1990). Pero no fue hasta hace un par de décadas que el fuerte crecimiento urbano en el Oeste africano hizo de las periferias un terreno fértil de investigación donde considerar la producción de la ciudad en sus márgenes (Diaz Olvera et al., 2007; Sierra y Tadié, 2008; Diallo, 2015; Djiby, 2021). Esta idea nos conecta con otro concepto, el de informalidad política, que empezó a gestionarse en las ciudades de África Occidental a partir de la década del 2000. La informalidad política puede definirse como ese conjunto de prácticas o situaciones no reconocidas explícitamente como políticas pero que tienen una incidencia real sobre el gobierno de las ciudades (Morelle y Jacquot, 2018). Este tipo de acuerdos no sancionados oficialmente entre la población y funcionarios públicos dan fe de cómo concebir la informalidad como un conjunto de prácticas centrales en las decisiones políticas -más que como una delimitación territorial periférica- contribuye a reconocer a la ciudad como realidad hipercompleja.

Esta relación entre Estado y ciudadanía al margen de la ley -entendida en su dimensión jurídica- muestra hasta qué punto lo informal tiene una dimensión política, tanto como oposición, como en las tolerancias de las que puede beneficiarse (Roy, 2005; Maccaglia, 2014). Es necesario ir más allá de la imagen de las periferias como un espacio fuera de la ley y entender que los márgenes urbanos se han convertido en lugares de convivencia y de conflicto, poniendo en valor los usos de la tierra entre actores públicos y privados que dependen, en gran medida, de la capacidad de creación de estructuras de movilidad y de la accesibilidad a estas áreas. Un margen entendido, así,

en el sentido de una construcción espacial y social, a la vez que fronteriza, central en las relaciones de poder y donde el transporte tiene un papel protagonista (Sakho et al., 2016; Sane, 2017; Ndiaye et al., 2020; Gomis et al., 2020).

En cualquier caso, la última encuesta regional integrada sobre empleo y sector informal atestigua que el 96,4% de los puestos de trabajo son generados por el sector informal frente al 3,6% del sector formal (ANSD-ERI-ESI, 2017: 57). Por su parte, la Organización Internacional del Trabajo recoge en su diagnóstico de la economía informal en Senegal, que "a pesar de los muchos esfuerzos realizados por Senegal, 9 de cada 10 trabajadores tienen empleo informal y el 97 por ciento de las empresas son en el sector informal" (BIT, 2020: 5). Esos datos no reconocen ni contabilizan en qué forma lo *informal* no niega, sino que complementa, la economía regularizada y los propios intereses institucionales<sup>26</sup>. En realidad, a partir de lo descrito y de mi propio trabajo en la Baja Casamance no puedo hablar de la informalidad como totalidad de aquellas actividades excluidas del marco regulatorio estatal (Coquery-Vidrovitch y Nedelec, 1991).

Si se observan como yo lo hice los pequeños oficios relacionados con la movilidad urbana, por ejemplo, más que tomar la informalidad como una anomalía al margen de la ley, parece ser que lo formal es lo que constituye excepción. Lo acreditado sobre el terreno informa que la informalidad entre otras cosas define más bien un tipo de actividades relacionales, en que los nexos personales tienen prioridad ante las regulaciones estatales. Lejos de ser esporádica o desorganizada, se basa en una sólida estratificación social basada en vínculos de confianza familiares, étnicos o religiosos (Gomis et al, 2019). En esta misma línea, Bennafla (2015) hace referencia a que un tercio de los empleados del sector informal en la ciudad de Ziguinchor son familiares de su empleador. En mi caso, puedo decir que, después de lo observado, la gran mayoría de conductores de jakartaman trabajan para un miembro de la red de parentesco. Es en este sentido que Meagher (1995) insiste en que existe una forma de gobernanza interna y bien definida -una formalidad, en definitiva- dentro de las actividades reconocidas como informales.

Las actividades formales e informales son difíciles de separar porque, como nos indican Fontaine y Weber (2011), "la informalidad se desarrolla en un continuo que va de irregularidades más o menos grandes a ilegalidad radical, pero los dos registros están íntimamente vinculados y la economía formal siempre contiene focos de

---

<sup>26</sup> No lo hace, por ejemplo, Ngom, A. (2021) al referirse recientemente al caso de la propia Casamance, entendiendo el trabajo informal en la región como patología e ignorando su papel funcional respecto del conjunto de la economía.



informalidad, aunque solo sea en las múltiples formas de corrupción" (: 16). Pero no solo las actividades se encuentran en este continuo vaivén, sino los propios trabajadores. En Senegal, como en otros países de África Occidental, se pueden encontrar personas que trabajan en ambos sectores al mismo tiempo (Marchand, 2007; Gomis, et al. 2019). Así, por ejemplo y en el caso del oficio de jakartaman que aquí se aborda, el propietario de la motocicleta suele ser un funcionario del Estado, principalmente profesor, militar o policía. Al papel de las relaciones de parentesco ligadas al trabajo de jakartaman y al perfil de los propietarios de los vehículos que montan se volverá más adelante.

Lo descrito hasta ahora, esa oscilación entre lo formal y lo informal, podríamos decir que es una característica del transporte público senegalés (Lombard et al., 2013), compartido en buena parte con otros países de África Occidental (Godard, 2002; Diaz Olvera et al., 2008b y 2010) en las formas de lo que Xavier Godard (2002) llamará "transporte artesanal". De hecho, la noción de servicio público –como lo entendemos en Occidente- no se adecua al contexto estudiado. La gran mayoría de transporte que podríamos llamar público –en el sentido que da un servicio a la población- está gestionada por operadores bien privados, bien mixtos público-privado (Lammoglia, 2013). Esta privatización o diversificación del servicio público está directamente vinculada con una política colonial del transporte discriminatoria a favor de los colonos europeos y libaneses-sirios y en detrimento de la población autóctona. Seck (2006) nos habla de que "la marginación de los actores 'autóctonos e indígenas' ha sido tanto legal como fáctica" (: 8). Según dicho autor, en 1936 se creó el Comité de Coordination des Transports, que solo agrupaba a "transportistas europeos designados por cámaras de comercio" (: 9). Este organismo era el encargado de emitir la autorización para cualquier servicio de transporte, autorización reservada –exclusivamente- a transportistas europeos. Por tanto, los autóctonos fueron condenados a crear organizaciones de transporte informales para poder suministrar su propia movilidad, normalmente restringida a las afueras de la ciudad. En este momento, desde un punto de vista legal, se distinguía así entre "empresas regulares" –autorizadas- y "empresas ocasionales" –ignoradas- cuyos agentes trabajaban al margen de las leyes establecidas por los colonos (Seck, 2006).

A partir del éxodo rural de los años 50, la expansión de la ciudad en sus márgenes dio lugar un mayor desarrollo de los actores de transporte autóctonos que no cumplían con los estándares legales y administrativos. Después de la independencia de Senegal, las empresas de transporte público siguieron el mismo modelo colonial, formalizando las infraestructuras de movilidad céntricas -a nivel de ciudad y de país- y excluyendo de

sus políticas públicas a la periferia, entregando los márgenes de la ciudad a actores privados. Para atender esta desfavorable situación, nacieron varios operadores privados dentro que prescindiendo del Estado ofrecían una solución al problema de movilidad de una población recientemente desarraigada del mundo rural y con unas condiciones socioeconómicas precarias (Lombard et al, 2006). A medida que estos operadores crecían, las empresas administradas por el Estado se derrumbaban – la última la Société de Transport en Commun (SOTRAC) a principios de la década de 1990 (Seck, 2006; Lammoglia, 2013)-. Esta mala gestión pública abrió el camino al sector informal quien convertía sus operadores privados en verdaderos monopolios que actualmente son los encargados, en su mayoría, de gestionar el servicio de transporte.

Podemos hablar de un verdadero proceso de privatización-informalización, una dinámica de desregulación propiciada por el propio Estado senegalés, que, a partir de los años 80, va cediendo a la informalidad buena parte de prerrogativas que llegó a tener sobre la gestión del transporte público. Esa paradoja de una lógica interventora de lo público consistente en traspasar en Senegal la gestión de sus servicios al ámbito privado-informal ha sido más relativa en regiones como Casamance, en que la contribución del Estado al mantenimiento de las infraestructuras de movilidad siempre fue de por sí débil. En cualquier caso, cabe insistir en la preeminencia en la región de ese funcionamiento de la atención a la movilidad basada en una constante hibridación-cooperación entre lo regulado y lo irregular, entre formas de asociación homologadas por el aparato burocrático y organizaciones basadas en la edad, la etnia, la religión o directamente los intereses comerciales o profesionales que mantienen una relación permanentemente ambigua con las instituciones públicas.

Así, aunque muchos de estos agentes privado-informales que asumen el servicio público de movilidad se han normalizado bajo la tutela del Ministère de Transports – que emite las licencias a los vehículos- y el Ministère de Finances –quien determina los precios oficiales de los viajes-, que sean formales –entendiendo que su servicio opera legalmente según los acuerdos fijados con las autoridades- no significa que todas sus prácticas lo sean. Un ejemplo de ello lo encontramos en la figura, por ejemplo, del *apprentis*, casi siempre un menor de edad que trabaja sin contrato y casi sin sueldo a cambio de aprender la profesión de *coxeur* acompañando en los viajes a los vehículos y haciendo a la vez de gestor de los pasajeros. Otro ejemplo de esta articulación formal-informal lo encontramos en la flota de vehículos, normalmente automóviles de segunda mano obsoletos según los criterios de la Unión Europea o bien aceptando un número de pasajeros muy superiores al establecido por la ley.

Este modelo de negocio de agrupamiento de transportistas, tanto de pequeños propietarios informales como en monopolios privados bendecidos por el Estado, es el que gestiona el transporte de Senegal, también en la Casamance. Por este motivo, no es de extrañar que los jakartamans que conocí, antes incluso de poder ser identificados por la Administración, se organizaran en pequeñas asociaciones urbanas con el fin de hacer presión a una ausencia de legislación ante este nuevo transporte público. Con el añadido, que esta asociación no era sólo un sindicato laboral, sino que integraba sobre todo hombres jóvenes de 18 a 35 años, estrechamente vinculados a corrientes sociales juveniles.

### **2.3. Los movimientos juveniles en Senegal**

Desde que la escuela de Manchester empezó a finales de los años 1950 a analizar el despliegue de las dinámicas asociativas en el génesis de la constitución de las ciudades de África Central, ha habido una proliferación de investigaciones enfatizando el vínculo entre la construcción de redes asociativas y las estrategias de integración urbana (Chole y Ibrahim, 1995; Daloz y Quantin, 1997). En África Occidental, podríamos decir, que el fenómeno del asociacionismo urbano es casi intrínseco al nacimiento de la ciudad moderna. Los nuevos llegados amoldaron sus vínculos rurales a las nuevas necesidades urbanas, creando un complejo tejido asociativo multiforme según las circunstancias, objetivos y organización. La fraternidad que impregna las relaciones sociales del entorno rural se actualiza para funcionar como una forma de solidaridad vecinal. Donde personas de un mismo origen geográfico o con lazos de parentesco -aunque sean lejanos-, conciben nuevas estrategias para adaptarse al nuevo medio. En los distintos ámbitos urbanos de Senegal, se han confeccionado así asociaciones a partir principalmente de vínculos religiosos, étnicos y de origen, pero también, y cada vez más, ligados a actividades profesionales, deportivas, generacionales, etc. Y aunque los objetivos sean diferentes, todas tienen una premisa en común, contribuir a forjar un tejido social a partir del intercambio de intereses, voluntades y métodos de ayuda mutua (Piga, 2003; Favreau, 2012).

En Senegal, ya en los años 1960, Abdoulaye Diop (1965) publicó un estudio destacando la importancia de las dinámicas asociativas del pueblo toucouleur en su proyecto migratorio a la ciudad de Dakar. A partir de aquí, varios autores han señalado este fenómeno como clave para entender las diferentes estrategias de integración urbana, sobre todo, en la ciudad de Dakar. En los años 1990, podemos mencionar el trabajo

Abdou Salam Fall (1991), que hace una reflexión sobre el rol que juegan las redes vecinales, las asociaciones femeninas, las *tontines* y otras formas de cooperativismo en la creación del tejido urbano. En efecto, no se puede entender el principio de asociacionismo urbano en África Occidental sin comprender el sistema de *tontines*<sup>27</sup>.

*Tontines* es una expresión que define una forma específica, particular de las ciudades, de asociarse. Consiste en que sus miembros paguen periódicamente una cuantía fija a un fondo económico, el cual se redistribuye a posteriori, por medio de un sorteo o de una lista, entre los mismos miembros. De tal manera, se convierte en un modo de ahorro y/o crédito popular, ampliamente extendido especialmente entre el asociacionismo femenino. Estos sistemas de financiación social se han observado también en otras regiones del mundo y Shirley Ardener (1964) ya examinaba su funcionamiento y su repercusión en la economía local en varios países asiáticos, europeos y africanos, señalando que una de las principales ventajas era la flexibilidad de recursos económicos que permitía a sus miembros, adecuando el sistema a sus posibilidades y no al contrario.

En la década de los 1990, la literatura científica sobre la *tontine* se expandió y surgieron las primeras críticas a los estudios realizados hasta el momento, que reducían el análisis de este sistema a una estructura financiera con el único objetivo de reforzar la economía local. Sin advertir que se trataba de un fenómeno que traspasaba lo económico para insertarse en lo social, de tal manera que era consustancial a los hábitos de la vida cotidiana (Essombe-Edimo, 1993). De hecho, muchos autores han reflexionado a partir de la preeminencia de la *tontine* sobre las lógicas de reciprocidad intrínsecas a las sociedades rurales africanas, que enmarcan particularidades económicas, simbólicas y sociales (Lelart, 1995; Ndione, 1994; Latouche, 1998). Así, la *tontine* representa el eje central de la capacidad de integración moderna y capitalista de una población tradicionalmente rural, transformando las relaciones características del parentesco en las propias de un asociacionismo urbano (Fall, 1994).

Este funcionamiento de lógicas económicas basadas en la reciprocidad, de las que las *tontines* son su principal expresión, implican un mecanismo de circulación continúa de efectivo en un contexto donde no es posible la acumulación individual de dinero. Esta imposibilidad de tener ahorros personales, ya sea por la precariedad en los mercados globales o por la organización tradicional de dichas sociedades, la podemos relacionar con el concepto senegalés de la *dépense quotidienne* (DQ) (Diop, 2002). Esta expresión se

---

<sup>27</sup> Sistema llamado ROSCA, *Roating Savings and Credit Associations*, en la literatura anglosajona.

usa para designar la suma de dinero necesaria para garantizar las tres comidas básicas diarias de un núcleo familiar senegalés. La reflexión que sigue, por tanto, es que, en la vida cotidiana senegalesa hay unos códigos de conducta relacionados con el consumo que permiten asegurar el sustento diario, pero no contempla contingencias futuras.

En el contexto en que se sitúa este estudio las cosas son así. “Lo que ganamos, nos lo gastamos, claro. La gente dice que los jakartamans nos gastamos todo nuestro dinero en fiestas y chicas, pero no somos nosotros, es nuestra educación. Yo soy responsable, llego a casa y doy lo acordado, y si sobra, es para mí. [...] Es verdad que hay jóvenes que no dan nada a la familia, no tienen respeto” (jakartaman, 13 de febrero de 2018). Esta perspectiva económica, la del *no ahorro* -no como sinónimo del derroche, sino más bien de austeridad- hace necesario la existencia de asociaciones que aseguren una red de circulación de líquido para poder garantizar el pago de situaciones imprevistas personales y el desarrollo de festividades y/o celebraciones religiosas. Por ello, este sistema económico se expande como base de las asociaciones senegalesas. No solamente en las que están consagradas para tal objetivo, como las *tontines*, sino que se puede observar este sistema de recogida de dinero en todas las formas de asociacionismo. Entre las cuales, como veremos más adelante, se encuentran la asociación de mototaxis de Ziguinchor y de Oussouye.

Centrándonos en Ziguinchor, lo que está en la base de la asociación de mototaxis de dicha ciudad -en mayor medida que en la de Oussouye<sup>28</sup>-, tiene relación con la historia reciente de los movimientos sociales de los jóvenes urbanos que aparecen periódicamente en las ciudades senegalesas desde finales de los años 80 del siglo pasado, caracterizadas por reclamar una ruptura en relación a sistemas políticos clientelistas y a crisis económicas galopantes de las que son las víctimas principales. Pero también por protestar ante un sistema de valores familiares heredados con los que no se sienten identificados. Me gustaría aclarar aquí que la juventud, desde la perspectiva administrativa de Senegal, hace referencia a la franja de edad entre 15 y 35 años. Esta idea me la transmitieron varias veces los jakartamans de Ziguinchor cuando se referían a ellos como una “asociación de la juventud”. De hecho, en los estatutos de dicha asociación se autodefinen como *jeunes conducteurs*, jóvenes conductores. Esta franja administrativa fue confirmada a posteriori por el Inspector de la región del

---

<sup>28</sup> En los próximos capítulos desarrollaremos más esta idea que, sin querer ser una comparación excluyente, identifica a la juventud de Oussouye más con la tradición de la etnia joola que con la historia de los movimientos juveniles urbanos. La particularidad de la historia de este grupo étnico lleva a que su juventud no tenga tal necesidad de debatir con un Estado que se hace como si no existiera. Por lo que, si fuera procedente hablar de rebeldía juvenil, sería en términos generacionales y de parentesco más que con posturas políticas formales.

Ministère de la Jeunesse de Senegal. Así que la parcela de edad que define la *juventud* en Senegal no abarca solamente hasta los 25 o 26 años, como en las sociedades occidentales, sino que engloba por el propio contexto sociocultural del país hasta los 35 años (Dimé, 2017). Otra cosa, según miembros de la asociación de jakartamans, es cuando hablan entre ellos de los “jóvenes jakartamans”. En una conversación informal con los conductores de mototaxi de la parada del barrio de Boudody, de una media de 30 años de edad, llegaron a la conclusión de que todos los jakartamans son jóvenes desde una perspectiva legal, pero que cuando ellos hablan de los “jóvenes jakartamans” -normalmente de forma despectiva- definen a los adolescentes, desde menores de edad hasta 22 o 23 años como máximo.

Permítaseme detenerme un momento en este escenario, la *arrêt* de Boudody. Esta era la parada de jakartamans donde trabajaba el presidente de la asociación de Ziguinchor y poseía unas características especiales que las distinguía de las otras. Los jakartamans establecidos allí no permitían la entrada a los más jóvenes porque su principal actividad era llevar y traer a las mujeres que trabajaban en el puerto pesquero del mismo barrio. Por ello tenían que empezar a trabajar antes de la salida del sol. Normalmente iban a buscarlas a las cuatro de la madrugada a algún barrio periférico del sur o incluso a alguna población cercana, teniendo que cruzar toda la ciudad. Y a esa hora “los jóvenes duermen o van borrachos; no nos fiamos”, me decía un jakartaman de la *arrêt* (jakartaman de Boudody, 24 de febrero de 2017). Su principal preocupación era la seguridad de sus usuarias. No querían perder el buen nombre que tenían entre este sector de la población, porque perderlo se traduciría en perder el trabajo.

Volviendo al tema que nos concierne, para entender la asociación de jakartamans de Ziguinchor hay que entender que está circunscrita a un contexto histórico marcado por la proliferación de movilizaciones sociales lideradas por la juventud. Jóvenes que participan activamente en cuestiones sociales y se inmiscuyen en el exclusivo y excluyente campo político para debatir sobre decisiones públicas que les atañen y que, haciéndolo, se han convertido en contrapeso de los partidos políticos. Y es que en una África donde las urbes empiezan a tejer su importancia social y política, quizás más que en cualquier otro lugar, los movimientos juveniles se constituyen como culturas callejeras (Biaya, 2000), en el sentido de formas de ser y estar que escogen la vida pública como proscenio preferente. Como en el caso del asociacionismo, el tema de los movimientos juveniles ha sido analizado desde enfoques producidos en una primera etapa en la antropología anglosajona, para ser aplicados a posteriori a contextos

africanos en general, y a Senegal en particular (Gauthier y de Singly, 2000; Mbodj, 1993; Leblanc y Gomez-Perez, 2007).

Antes de seguir profundizando en la historia de los movimientos juveniles en Senegal y en qué forma estos incluyen el mundo de los jakartaman, me gustaría aclarar que uso este concepto en esta tesis tal y como lo hace la literatura senegalesa consultada sobre la juventud del país. Lo hace para definir un grupo generacional que se permite buscar nuevos elementos conductuales, vestimentarios, protocolarios, estilísticos, lingüísticos que exhiben en público para demostrar una pertinencia a un grupo al margen de los preestablecidos. Pero estos elementos no se quedan solamente en el campo de la exhibición pública, sino que se ponen al servicio de mecanismos de denuncia de una autoridad tradicional y un campo político que los ignora, los infravalora y los margina. Por lo tanto, no son tan solo una modalidad de lo que en las sociedades industrializadas o en Latinoamérica ciertas corrientes en ciencias sociales reconocen como *subculturas juveniles*. Estas se imaginan y son imaginadas como formas de distinción estética que fundan su identidad en paralenguajes compartidos y puestas en escena basadas en tendencias estilísticas, pero no como corrientes implicadas por fuerza en el cambio social y con intención de incidencia política.

En Senegal, y también en la Casamance, los movimientos juveniles a los que me voy a referir son verdaderos movimientos sociales, en el sentido de que implican formas de movilización con vocación transformadora. La dirigen en el sentido de incorporarse a los ámbitos del orden social y político, aunque sea de forma experimental, ensayando nuevos códigos de significación y presionando las jerarquías tradicionales para el cambio social. El concepto de subcultura juvenil evoca el supuesto de lo juvenil como manteniendo una relación de subordinación respecto de la cultura hegemónica, a la que muchas veces interpela más como resonancia que como disidencia. No será nuestro caso. Pero tampoco me sirve -y los analistas africanos la usan menos todavía- la noción de *microcultura* en el sentido de "flujo de significados y valores manejados por pequeños grupos de jóvenes en la vida cotidiana, atendiendo a situaciones locales concretas" (Feixa, 1999: 270), ya que elude un aspecto aquí fundamental: la del carácter político-social de los movimientos sociales que los movimientos juveniles senegaleses comparten, precisamente en tanto que movimientos.

Entiendo que movimientos y culturas juveniles comparten un mismo desmentido de la idea de la globalización como un proceso de homogenización cultural sin matices, pliegues ni estrías. Desde esta lógica del consumismo universal la globalización correspondería a la homogeneización de las costumbres universales -la misma comida,

la misma ropa, el mismo consumo lúdico, la misma renuncia a una ideología consistente compartida. Más allá de esa simplificación, las corrientes juveniles son expresión a nivel planetario de ese transnacionalismo al que se refiere Vertovec (2003), especialmente en contextos como el africano, es decir, a la simultaneidad entre el descentramiento y la reterritorialización, ciertas tradiciones y la modernización, el estar aquí y estar allá. Un planteamiento que implica reafirmación de identidades locales y a la vez, emergencia de identidades nuevas. Es como si nos encontrásemos en un mundo bipolarizado, por una parte, postmoderno y multifacético, y, por la otra, uniforme e idéntico. Pero no es esquizofrenia de lo que se habla, sino de coexistencia paradójica entre lo *singular*, lo *original* y una interdependencia marcada por la tecnología a gran escala, internet y los nuevos mass media, que configuran un nuevo mapa de relaciones sociales.

Así –y siguiendo la sociología clásica, desde Max Weber a George Simmel-, estoy sosteniendo como consideración previa que los actores sociales tienen acceso a sus identificadores y diferenciadores a través de su pertenencia a un grupo, ya sea colectivos microsociales o grandes conjuntos como las “comunidades imaginadas” de Benedict Anderson (2021/1983). Por lo tanto, los individuos establecen su identidad a través del otro, ya sea el núcleo familiar o de quien puede vivir a miles de kilómetros de él. Así pues, siguiendo esta comparativa, se tiene que observar la globalización como un gran espacio público, donde conviven diferentes lenguas y culturas e interactúan entre sí dando paso al diálogo, la sobreposición y a nuevas formas de manifestación de identidades individuales y de afinidades colectivas selectivas. Es seguramente cierto, en este sentido, que la globalización ha agravado el debilitamiento de los grandes referentes morales, políticos, religiosos y familiares, cada vez más incapaces de otorgar significado a una vivencia moderna hecha de complejidades y contradicciones. Es frente a esa agudización de la disolución de las certezas que acompaña la modernidad –el famoso “todo lo sólido se desvanece en el aire” que anunciaran Marx y Engels–, tanto movimientos como subculturas y microculturas juveniles, funcionan como ese paraguas protector que satisface la necesidad de pertenencia colectiva, a la vez que otorga valía a la figura del yo individual.

Los movimientos juveniles comparten, eso sí, con las conocidas como subculturas y microculturas juveniles la vocación de ser distinguidos en público que veremos en nuestro caso hacen propio por medio de un uso intensivo y vehemente de su propia espectacularización. Expulsados o aún no admitidos en las instituciones primarias, insatisfechos por su no-papel, flotando en zonas estructurales de nadie, encuentran en su presencia pública el propio paradigma de su situación de incertidumbre y de



indefinición -y ello no solo en las de Senegal sino en muchas otras. Puesto que “no han podido encontrar aún su lugar en el sistema de parentesco, ni en el campo profesional; en la medida en que no se han podido proveer de una estructura de plausibilidad de la mano de grandes ideales políticos o religiosos cada vez más desprestigiados; en tanto que esperan ser admitidos en ese mismo futuro que paradójicamente ellos vienen a representar, [...] procuran ser en los espacios abiertos de la vida urbana lo que la vida social todavía no les deja ser: alguien” (Delgado, 2011: 30). Estos movimientos juveniles adquieren su mayor importancia en los países africanos a partir de la serie de crisis sociopolíticas, económicas y de valores que se desatan con las independencias (Ly, 1997; Diop, 2013; Daffé y Diagne, 2008), y generan nuevos espacios para expresarse cultural y políticamente, siguiendo procesos simultáneos de individualización y de acción activa colectiva.

Esta irrupción de la juventud como sujeto social y político con vida e intereses propios se ha expresado, en todo el mundo y a partir de las últimas décadas del siglo XX, en forma de motines. También en África y también en Senegal. Senegal ya recogía una larga tradición de protestas juveniles, algunas tan determinantes como la que en mayo de 1968 estuvo a punto de derrocar al gobierno (Bianchini, 2019). Esa línea de revueltas juveniles tuvo su continuidad hasta 1988, cuando las paredes de las ciudades, especialmente en la periferia de Dakar, se despiertan con una pintura -que se convirtió en emblema de un movimiento juvenil- que proclamaba *Set/setal*. Esta expresión significa literalmente limpio/limpiar. Y tiene un doble sentido. Por un lado, designa textualmente higienizar las calles infectadas por las basuras acumuladas y mejorar el entorno vecinal urbano descuidado por las políticas públicas. Por el otro, un sentido moral, reclamando un “lavado de cara” político y criticando el comportamiento de las élites senegalesas hacia una juventud urbana poco representada. El contexto histórico que marca estos hechos es principalmente la reelección de Abdou Diouf, candidato del Partido Socialista, como presidente en febrero de 1988. Sectores juveniles en desacuerdo con este resultado deciden apropiarse de las calles después de haberse producido varias manifestaciones y huelgas universitarias (Diop y Diouf, 1990). A esto, se le suma una campaña electoral donde Abdou Diouf fue especialmente crítico con la juventud senegalesa, declaraciones que marcaron el fin de la relación entre la juventud y el proyecto socialista para Senegal (Havard, 2001).

El marco es también el de un Estado en constante recuperación económica y financiera, que se desvincula de los servicios públicos, creando lo que se conoce como servicios parapúblicos, es decir, el Estado reduce su intervención en inversiones públicas (Diop y Diouf, 1990). Además, es el momento elegido para acelerar la implementación de la

reforma de la Administración territorial iniciada en 1972, descentralizando el Estado y responsabilizando a las instituciones locales de la gestión del espacio urbano en construcción. La renuncia del servicio público estatal y la falta de capacidad técnica y de recursos de las autoridades municipales, en este caso de Dakar, llevaron a que nadie asumiera sus responsabilidades en cuanto a la recogida de residuos domésticos, sobre todo en los barrios periféricos, convirtiéndolos en un laberinto de basuras (Diouf, 1992a).

Es este, precisamente, el marco desde donde se dibuja el *Set/setal*. Un movimiento creado por una juventud que ve reflejada en la suciedad de las calles su propia sentencia. Las condiciones higiénicas, cada vez más difíciles, acentúan la marginación de los jóvenes urbanos, que se revelan no solamente limpiando las calles, sino creando una nueva estética de la ciudad y, con ella, una verdadera cultura urbana (Diagne, 1992). De esta manera, los jóvenes senegaleses irrumpen en la ciudad redefiniendo el espacio por medio del arte callejero. Pintadas, murales, piedras, chatarra y escobas se convierten en materias para el arte y símbolos que configuran la nueva memoria colectiva de una generación -nacida en el país ya independiente- ávida por romper con una ideología socialista reconocida como heredera del colonialismo (Bugnicourt y Diallo, 1991). Aunque no se trataba de romper abruptamente con el pasado nacionalista senegalés, sino de reformularlo, cuestionarlo y principalmente, reconstruirlo a partir de nuevos referentes identitarios. El discurso estatal, que sentaba las bases sobre la que se estaba desarrollando el concepto de nación, estaba compuesto por tres historias: la perspectiva de la negritud de Senghor, alimentada por otros símbolos como Cheick Anta Diop; un discurso histórico tradicionalista con el *griot*<sup>29</sup> en el centro, y una genealogía musulmana que legitimaba la memoria histórica de un estado nacional (Diouf, 1992a). Pero esta construcción de la identidad senegalesa, a partir principalmente de una identidad wólof y una religiosidad musulmana, se asociaba demasiado fácilmente a referencias coloniales que seguían vigentes en las narrativas de la neófito clase dominante.

El *Set/setal* marcó el inicio de una nueva era de rechazo a las ideologías impuestas por las instituciones para dar paso a una gran ambición de la juventud urbana: deconstruir la memoria nacionalista para construir una nueva identidad por medio de la producción de referencias excluidas, hasta el momento, de las esferas políticas. Este movimiento representaba una nueva lectura de la ciudad y más precisamente, un nuevo tratamiento del espacio. El carácter revolucionario del *Set/Setal* se encuentra en

---

<sup>29</sup> Narrador de historias tradicionales de África Occidental.

la reorientación de la memoria histórica, que busca más allá de referentes coloniales o nacionales, para inscribirse en una memoria local-global. Los espacios limpiados se transforman en lugares de encuentro y debate donde los jóvenes aprovechan esta disyuntiva para reclamar su sitio en la historia.

Así, las corrientes juveniles se apropian del espacio urbano revistiéndolo de nuevos sistemas simbólicos que reivindican una memoria local y seleccionan sus propios héroes grabándolos en las paredes y tallándolos en las piedras. La ciudad se convierte en un lienzo de creación y, al tiempo, de exposición de identidad. El ornamento de que hacen objeto a las calles va acompañado de un discurso que revela una mezcla y heterogeneidad de historias que iban desde los *griots* hasta Martin Luther King y Nelson Mandela. Se abre el campo de referentes que se materializan visualmente en sus muros, pero también, en sus canciones. Se empieza a desarrollar una nueva cultura urbana basándose en artes experimentales y en el desarrollo del rap como expresión de angustia y desazón de los jóvenes urbanos (Diouf, 1999; Ba, 2016). Y aunque, como pasa en otras ocasiones, el movimiento acabó perdiendo fuerza entre los jóvenes porque se fue acomodando en las esferas políticas, se convirtió en el presagio de varias corrientes juveniles que empezaron a surgir en diferentes escenarios urbanos.

Otro movimiento juvenil urbano que se configuró en este mismo ambiente y tuvo una repercusión aún mayor fue el *bul faale*. Expresión en wólof -lengua cooficial de Senegal y representativa especialmente de la urbanidad- que se puede traducir como "déjalo estar", "no te preocupes" o "no te obsesiones". Nacido en la década de 1990, este movimiento originalmente cultural, se convirtió en la base de un nuevo espíritu juvenil que, como en el caso anterior, reformulaba espacios urbanos y exploraba nuevos márgenes identitarios a través de figuras de éxito locales influenciadas por referentes globales. En la base de la reflexión de este movimiento generacional se encuentra lo que Jean-François Havard reconoce como "figuras individualizadas de éxito" (2001: párr. 4). Dicho de otro modo, las lógicas de identidad de este tipo de asociacionismo juvenil se articulan en torno a procesos de identificación de modelos concretos de éxito individual que sintetizan en una misma persona referencias culturales, morales, políticas y estéticas. En este caso, las figuras emblemáticas que marcaran el desarrollo del movimiento *bul faale*, se encuentran en la expresión artística del rap y en el marco deportivo de la lucha tradicional senegalesa a través de la personalidad de Mohammed Ndao (Havard, 2001; Assogba, 2011).

Fue en el contexto de la crisis de valores de los noventa cuando aparecieron los primeros grupos de rap, y en particular Positive Black Soul (PBS), que en 1994 lanzaría

su éxito *Boule Faale*. Convirtiéndose en el himno de una generación que encuentra en los textos del rap el espacio idóneo para criticar a las élites senegalesas. Las letras de rap de esta década son altavoces para denunciar la corrupción y el clientelismo que marcan las relaciones de poder senegalesas después de la independencia del país y al mismo tiempo, exaltan una africanidad radicalmente anticolonialista. Este discurso, lejos de ser contradictorio, es complementario desde una lógica que define un sistema político postcolonial como continuación y continuador del imperialista. De tal manera, aúnen una modernidad de la negritud importada de Estados Unidos, con representantes como Martin Luther King y Malcolm X, con una exaltación de la negritud local, remarcando los lazos entre una y otra y multiplicando referencias. Esta perspectiva, podríamos decir, afrocéntrica, de hibridación de imaginarios que ponen la negritud en el centro, es decisiva para entender los procesos de identificación del movimiento *bul faale*.

De la misma manera pasa con el luchador senegalés Mohammed Ndao, apodado Tyson no en vano como símbolo y encarnación de una juventud que se distingue por buscar referencias emparentadas con la sociedad negra estadounidense en una especie de transferencia del boxeo a la lucha tradicional. Mohammed Ndao fue un luchador serer nacido en Kaolack y consagrado en 1995, después de derrotar a todos los campeones históricos de la lucha senegalesa. Su verdadero triunfo entre la juventud se relaciona con la idea tan made in USA del éxito individual, de la persona “hecha a sí misma”. Nacido en una familia humilde, se encontró sin los recursos económicos necesarios para seguir estudiando y sin trabajo, como la mayoría de los jóvenes de la época y de ahora. Se forjó un futuro en este deporte teniendo a priori toda la sociedad en contra. El mundo de la lucha senegalesa era bastante cerrado y para formar parte de esta casta, primero necesitabas pertenecer o bien a una saga de luchadores o bien a un *écuries*<sup>30</sup>. Desde un inicio, Tyson, se esforzó por proyectar una imagen de un joven que triunfa por sus propios méritos. Sin el apadrinamiento de nadie, rompió con las tradiciones vinculadas a la lucha senegalesa (Havard, 2018). Este mensaje se convirtió en un hito entre los jóvenes del movimiento *bul faale*, ávidos por reclamar su necesidad de emanciparse de las reglas de parentesco, que les obligan a seguir un camino predefinido por herencia o imposición de su familia.

Tanto Tyson como los cantantes de rap proporcionan nuevos modelos de identificación que fraguan una identidad colectiva *bul faale*. A los jóvenes les es relativamente fácil

---

<sup>30</sup> Clubs de lucha senegalesa a menudo vinculados con un marabout o bien con una figura o partido político.

reconocerse en estas figuras y en sus deseos de romper con lo impuesto para reafirmar precisamente su diferencia, expresada en todo tipo de prácticas culturales, estéticas, y espirituales, creando un baile *bul faale* e incluso un “corte de pelo Tyson” (Biaya, 1999; Dieng y Riot, 2020). No puedo abandonar la referencia de esta asociación juvenil - aunque no desarrolle el proceso- sin mencionar que fue un fenómeno social tan significativo que creó nuevas formas de permanencia a la cofradía Mouride: los baye fall. Los seguidores de este nuevo movimiento religioso -una rama de la orden sufí islámica Muridiyya- crearon una familia simbólica entorno a Cheikh Ibra Fall<sup>31</sup>, discípulo de Cheikh Ahmadou Bamba. Se caracterizan estéticamente por usar vestimentas coloridas y llevar rastas, pero también, porque reducen algunas prohibiciones espirituales y prácticas religiosas siguiendo un sendero propio más esotérico, más profundamente sufí, convirtiéndose en la máxima expresión de los jóvenes urbanos marginales (Pezeril, 2008). En este sentido, es interesante observar los vínculos que se crean entre la idea del esfuerzo individual en el movimiento *bul faale* y el sitio que ocupa el trabajo en el misticismo mourí para llegar al éxito personal y profesional<sup>32</sup>.

En el transcurso de los años 1990, el lema de *bul faale* decayó como consigna. Pero los deseos, prácticas y estética de esta nueva identidad colectiva que define una actitud juvenil y urbana no solamente sobrevivieron, sino que se expandieron y ramificaron, encontrando nuevos espacios donde colarse por las grietas de los muros institucionales. De hecho, el 19 de marzo del 2000, esta demanda de cambio se hizo efectiva con la elección del presidente Aboulaye Wade, candidato del Partido Democrático Senegalés, cuya campaña, ya desde el 1988, enaltecía el papel decisivo de los jóvenes en la política senegalesa, culminándola con el eslogan *Sopi*, “cambio” en lengua wólof. Fue la primera vez que la juventud se situaba en el centro del ámbito político-institucional, siendo reconocida como la verdadera fuerza transformadora. Se empezaba a entender, de esta manera, el peso de la juventud en la cuestión electoral. En una sociedad con una pirámide de población en crecimiento, esta franja de edad se presenta como una de las más significativas.

Es importante remarcar aquí que el porcentaje de población con derecho a voto - mayores de 18 años- y enmarcada dentro de la categoría de juventud -menores de 35 años- es aproximadamente del 29% (ANSD-ERI-ESI, 2017). En una población donde el

---

<sup>31</sup> De quien tomaron su nombre: “baye fall” significa literalmente “padre Fall”.

<sup>32</sup> Para conocer más sobre los inicios del movimiento baye fall y su vinculación con el *bul faale* consultar a Havard, 2001, 2005, 2007.

50% es menor de 18 años, en términos absolutos, la juventud representa el 58% del voto en Senegal y, por lo tanto, su opción electoral puede marcar la alternancia política (Dieng, 2015). Por primera vez, además, durante la campaña presidencial del 2000, varios cantantes de rap alentaron a los jóvenes para que se inscribiesen en los padrones electorales y decidieran por sí mismos. Los jóvenes empiezan a reivindicar la necesidad de entrar en los marcos de interacción donde se construyen y deconstruyen las dinámicas sociales y la vida política, excluidos perpetuamente de la juventud y reservados al territorio adulto (Diop, 1992). A principios de siglo brotan las movilizaciones sociales y políticas, teniendo a los jóvenes urbanos como principales actores, apoderándose del espacio público y de la escena mediática de una manera completamente nueva. Los jóvenes en Senegal, cansados de ser considerados por la esfera política como simples “cadetes sociales” (Awenengo-Dalberto, 2011 :38), empiezan a protagonizar las protestas sociales llevándolos a reafirmarse no solo como entes pasivos, sino como actores activos en el ámbito político local y nacional. Así, se iniciaba uno de los cambios también más revolucionarios propiciados por la juventud, el cuestionamiento del “*ndiguël* político”<sup>33</sup> y con él, el contrato social senegalés entre marabouts y partidos políticos (Havard, 2001; Diop et al., 2000).

Pero como se demuestra una vez más, la historia es cíclica y, el mandato de Wade acabó por decepcionar a la misma juventud que lo había llevado a la presidencia. Los fracasos económicos en cuestión de agricultura e industria, el desengaño de no ver reducido el desempleo juvenil -más bien al contrario, en este periodo el desempleo aumentó-, sumado a la mala gestión del gobierno, que acabó finalmente por sucumbir a las lógicas de clientelismo de su antecesor, explican en gran medida los múltiples movimientos de protesta protagonizados por los jóvenes en la década del 2010 (Diop, 2013; Daffé y Diagne, 2008; Awenengo-Dalberto, 2011). A esto cabe añadirle la transferencia política que marcó el mandato de Wade. Varios políticos y personalidades socialistas habían emigrado al Partido Democrático Senegalés en los últimos años a cambio de un buen trato. Ello provocó que Wade tuviese cada vez menos opositores y construyendo una hegemonía política que generaba el sentimiento popular de cierta impunidad legal. De tal manera, Wade pasó de ser reconocido como un “héroe” en su primera investidura a estar en el punto de mira de las manifestaciones que se llevaron a cabo en su segunda investidura. Es en este contexto, en el año 2011, cuando nace otro movimiento de protesta básicamente juvenil, *Y'en a*

---

<sup>33</sup> Expresión que define las instrucciones o recomendaciones de voto dadas por los marabouts. El partido político proporciona apoyo financiero a las cofradías religiosas y éstas a su vez, los avalan ante sus discípulos.

*marre*<sup>34</sup>, portador, como el anterior, de nuevos valores sociales. En este caso, con un nuevo concepto: *Nouveau Type de Sénégalais* (NTS)<sup>35</sup> (Dimé, 2017; Touré, 2017; Ba, 2016; Ngom, 2016; Dieng, 2015).

Al igual que los movimientos anteriores, el *Y'en a marre* está marcado por el ritmo del rap. El grupo Keur Gui, originario también de Kaolack, junto a otros líderes de opinión juveniles como estudiantes y periodistas, fundaron este movimiento la noche del 15 al 16 de enero de 2011 en el barrio de Parcelles Assainies, en Dakar. Cansados de las condiciones de vida que les rodeaban y sufrían, de los continuos cortes de luz y el inalcanzable acceso a los derechos y los recursos básicos, decidieron crear una asociación donde organizarse para poner los problemas y preocupaciones de la juventud senegalesa en el centro del debate político<sup>36</sup>. El discurso se repite. Los jóvenes vuelven a querer ser partícipes de la esfera pública, no solamente como movimiento de protesta, sino como parte de la solución del país. Aunque en este caso, se añade una herramienta nueva, la tecnología digital. Un elemento decisivo a partir de este momento en todas las asociaciones juveniles. Las redes sociales se convierten en el altavoz para involucrar toda la juventud, nacional y en diáspora, haciendo que este movimiento tenga, por primera vez, cobertura mediática nacional e internacional. Los medios de comunicación tradicionales, sobre todo los oficiales, excluían de sus sumarios las voces de estos movimientos. Pero, con el desarrollo de internet, perdieron el poder y la presión que ejercieron las redes sociales llevaron a que los medios de comunicación se hicieran eco de las intervenciones de la juventud. Este aspecto fue esencial para que los jóvenes se convirtiesen en protagonistas de un espacio ocupado tradicionalmente por otros actores de la esfera política. Hecho, pero, que fue objeto de crítica por sus oponentes a la hora de vincular esta mediatización con las fuentes de financiación internacionales. Estos movimientos juveniles no siempre son económicamente independientes y muchas veces dependen del apoyo externo, por lo que han sido acusados de estar manipulados o subordinados al programa y objetivos de la cooperación internacional.

*Y'en a marre* se organizó en contra del proyecto presidencial de Wade, candidato a las elecciones realizadas el 2 de abril de 2012. El *Nouveau Type de Sénégalais* tenía como

---

<sup>34</sup> El lema de este movimiento se podría traducir como "estoy harto".

<sup>35</sup> El concepto *Nouveau Type de Sénégalais* parece derivar del concepto de *nouvel homme* y *nouvelle femme* del activista caboverdiano Amílcar Cabral. Para Cabral, un nuevo hombre y una nueva mujer emergerán unidos en una misma identidad nacional. Así, el *Y'en a marre* parece haber escogido el concepto de *type* para evitar y a la vez englobar los dos géneros (Veilleux, 2021).

<sup>36</sup> Entrevista realizada a Fadel Barro, fundador del movimiento *Y'n a marre*, en la revista online belga *Politique* el 11 de diciembre de 2012. <https://www.revuepolitique.be/senegal-sindigner-ne-suffit-pas/>

objetivo concienciar a la juventud de sus derechos y deberes y, hacerlo de manera activa; creando un diálogo entre el Estado y la juventud para poder combatir conjuntamente las desigualdades sociales y económicas. Como en los anteriores casos, que este movimiento no se postulase con una candidatura electiva no excluía que se le considerase como un grupo de interés institucional y social. No buscaba evadir sus responsabilidades, sino más bien lo contrario; formaban parte de una acción colectiva que reclamaba su sitio en el sistema político nacional. Se posicionaban claramente en oposición al líder presidencial para reivindicar su derecho a transformar las reglas de un juego del que, de manera constante, se les excluye. A través de expresiones culturales y sociales crearon, aunque fuera del ring, nuevas identidades políticas y sociales que servirían de referencia para futuras generaciones. De esta manera, el *Y'en a marre* buscaba construir coaliciones y alianzas con partidos políticos y otras organizaciones sociales para conseguir hacer un frente común y evitar que el presidente Abdoulaye Wade fuese reelegido para una tercera investidura. Fue el *Y'en a marre* quien organizó, para dichas elecciones, campañas de proximidad en los barrios para registrar a los jóvenes en las listas electorales y asegurar su voto (Touré, 2017). Su éxito se dio cuando el propio presidente Abdoulaye Wade fue derrotado, en segunda vuelta de las elecciones presidenciales del 2012, por Macky Sall, candidato de la Alianza por la República.

Como hemos venido observando en los últimos 40 años los movimientos juveniles emergen en el segundo mandato de los respectivos presidentes, irrumpiendo en el espacio público para denunciar su decepción ante un programa sociopolítico-económico que no ha cumplido con lo anunciado. Los jóvenes de *Y'en a marre* han vuelto a aparecer en el 2019 como si se tratase del estribillo de sus canciones de rap. Como en el caso anterior, los mismos que habían subido al poder al presidente son los que ahora lo quieren suplantar. Se esperaba que, llevando a la presidencia a un joven Macky Sall nacido y formado en un país ya independiente, sería más consciente de los nuevos problemas sociales que acechan a la juventud. Veían en él la oportunidad para romper con una gobernabilidad que no funcionaba y avanzar hacia reformas institucionales. Pero una vez más, llegado al poder, se acabó olvidando de sus promesas y, poco a poco, esa misma juventud volvió a temer por su futuro. Las constantes denuncias a sus opositores -apuntando a la creación de un frente democrático único- y las ascendientes prohibiciones a todo tipo de manifestaciones y



expresiones de protesta en las calles, acabaron por hacer resurgir el movimiento en busca de una nueva esperanza<sup>37</sup>.

La gran promesa de la juventud en las elecciones de 2019 era el candidato Ousmane Sonko del partido PASTEF (Patriotes du Sénégal pour le Travail, l'Éthique et la Fraternité). Se convirtió en la opción del futuro, también para los senegaleses en la diáspora. Con una campaña revolucionaria que denunció las prácticas corruptas por parte de la élite senegalesa, los paraísos fiscales en el extranjero y cuestionó el porcentaje de las reservas divisas de franco CFA en manos francesas -el 50%-, subrayando los problemas de un sistema económico neocolonial. A lo que hay que añadir que es el primer candidato a la presidencia nacional de origen casamancés. Quedó tercero en las elecciones, pero no fue este hecho el que desató la rabia de la juventud en Senegal, sino que el 2 de febrero de 2021 fue objeto de una denuncia por violación, lo que se entendió como una estrategia más de Macky Sall por acabar con él. Las movilizaciones en favor de Sonko se generalizaron en el país a partir de ese día y Y'en a marre creó el Mouvement pour la défense de la démocratie (M2D). Este, junto al PASTEF, varios partidos políticos de la oposición y miembros de la sociedad civil, convocaron manifestaciones el 3 de marzo de 2021 a lo largo y ancho de Senegal como protesta por la detención ese mismo día del líder, acusado de alteración del orden público.

Importante que este relato no sea tomado como ajeno a los escenarios inmediatos de mi trabajo. Toda esa irrupción de la juventud se reproduce en Ziguinchor, la capital más importante de Casamance, tanto por lo que hace a las expresiones públicas de distinción como a la línea de revueltas. Las conoce desde las de mayo del 68 hasta esta reciente en respuesta a la detención de Sonko en marzo de 2021. Allí, ese movimiento fue más intenso por ser este uno de los pocos personajes públicos de origen casamancés con una carrera exitosa hasta el momento. En Ziguinchor, la Association pour le Développement des Jeunes Conducteurs de Ziguinchor, a la que este trabajo está dedicado en buena parte, participó de estas protestas, reclamando a Sonko como su presidente y el futuro presidente de todos los jakartamans. El proceso de toma de conciencia y paso a la acción de los jóvenes -lo que hoy se llama empoderamiento-, movilizados en defensa de sus intereses específicos, nos permite reconocer el sentido amplio de las dinámicas de la asociación de jakartamans como concreción de lógicas sociales e históricas de hibridación que construyen nuevas identidades individuales y

---

<sup>37</sup> Entrevista realizada a Fadel Barro, fundador del movimiento *Y'en a marre* desde 2019, en la revista online *Jeune Afrique* el 17 de marzo de 2021. <https://www.jeuneafrique.com/1138490/politique/senegal-cette-jeunesse-qui-se-souleve-cest-la-meme-qui-a-porte-macky-sall-au-pouvoir-en-2012/>

colectivas. La globalización ha tenido la consecuencia lógica de fomentar el éxito individual en estos movimientos más jóvenes, pero dicha individualización no disuelve los puntos de referencia compartidos, sino que los desplaza. Los códigos sociales de referencia comunitaria siguen vigentes en Senegal y la edad sigue siendo un punto de referencia significativo, ya que las personas mayores son valoradas por la mayoría de la población por ser los “garantes de las tradiciones” (Macia y Duboz, 2018: párr. 5).

Ahora bien, estos nuevos movimientos juveniles han desafiado la vieja jerarquía social senegalesa, rompiendo los anclajes y produciendo un “reciclaje” en materia de adhesiones. Podríamos decir que en la Baja Casamance conviven tres grandes ejes organizativos: el tradicional –linaje, etnia, religión–, el Estatal –el aparato administrativo, el funcionariado– y el de rango de edad, en especial el de los jóvenes. Teniendo en cuenta esta premisa, el caso de jakartamans me ha servido para establecer como esa clase de edad se ve determinada por dos vectores: por una parte, las imposiciones del contexto socioeconómico asociadas a la obtención de trabajo casi siempre en el campo informal; por la otra, la adhesión a modelos culturales de conducta y de presentación mixtos como los descritos para los movimientos juveniles en Senegal, en que se articulan referentes tradicionales con otros procedentes de los sistemas de representación globales, la mayoría procurados desde los medios de comunicación, el cine y la música. Esa mixtura se traduce en formas de asociacionismo al mismo tiempo vinculados al trabajo y a modelos culturales.

El nexo que asocia clase de edad y trabajo no es nuevo en las sociedades casamancesas y así aparece remarcado en estas páginas y se remonta, como mínimo a principios de los años 60 del siglo pasado. Aparecen en aquel momento precedentes de formas de asociación juvenil que no pueden separarse de la aparición de formas privadas e individuales de producción y comercialización del cacahuete basadas en la propiedad privada de pequeñas parcelas y en el esfuerzo personal, ese modelo de lo que hoy llamaríamos de emprendeduría, daría pie a formas de cohesión cooperativa entre individuos desafiliados identitariamente. De esta manera, el modelo del rango de edad inspiró una nueva institución de espíritu individualista: el asociacionismo laboral (Girard, 1963)<sup>38</sup>. Esta nueva forma de asociación nacida en relación con el trabajo

---

<sup>38</sup> Es todo el continente africano el que conoce este auge del asociacionismo (Carbonnel et al., 2021), del que contamos con estudios localizados en *communes* rurales del departamento de Ziguinchor (Fall, 2021) e incluso centrados en organizaciones de conductores de moto-taxis como las que conocen las ciudades nigerianas (Ezeibe et al., 2017).

agrícola de las sociedades tradicionales casamancesas se ve reflejada, de modo significativo, en el mundo asociativo de los conductores de jakartas.

Así, estos procesos son los que llevan de una sociedad basada en el modelo comunitario premoderno, asentado en las redes de parentesco, a un tipo de vínculo voluntario fundamentado en el individuo y su autonomía, reclutado a partir de afinidades compartidas que no son de tipo étnico, familiar o confesional, sino de intereses asociados sobre todo al trabajo. Lo que Tönnies (1984/1887) explicó cómo el paso de la *Gemeinschaft* o “comunidad”, esa sociedad fundada en relaciones de solidaridad, lazos familiares y de confianza, a otra, basada en relaciones impersonales, vínculos independientes y relaciones contractuales: la *Gesellschaft*, que no en vano, suele traducirse en castellano como “asociación”. En mi trabajo de campo he sido testimonio de la irrupción precisamente de la asociación de jakartamans como una forma de acción y gestión colectiva organizada burocráticamente y reconocida más o menos oficialmente por una Administración, con la que tiene establecidos canales de interpelación de doble dirección, casi nunca exenta de desconfianza mutua. En definitiva, en el asociacionismo de las jakartas en Oussouye y Ziguinchor podemos observar, bajo dos formas paralelas, este camino que va de lo común –lo propio de un grupo humano vinculado por lazos reconocidos como esenciales– a lo colectivo, entendiendo este último como relativo a la unión de individuos que toman consciencia de lo conveniente de su cooperación y la asumen como medio contingente para obtener un fin.

## **2.4. Cuerpos y máquinas en movimiento**

La idea de los movimientos juveniles en Senegal nos conecta, a su vez, con la entrada de los jóvenes al espacio público como actores de pleno derecho. Una apropiación del espacio que se hace, principalmente, a partir de la exhibición de sus cuerpos en la escena pública (Diagne, 2018). Sus cuerpos en el espacio público -hasta hace poco reservados a los adultos- encarnan la ruptura del silencio que mantuvieron durante décadas en el terreno político-social senegalés. A través de sus símbolos –su música, la renovación de la lucha senegalesa, sus vestimentas- podemos percibir que se encuentran en la encrucijada de dos sistemas de referencias: lo local y lo global se descubren en constante diálogo. Estas lógicas sincréticas son evidentes en sus prácticas en público, influenciadas por ciertos comportamientos tradicionales mezclados con una estética occidental. Estos cuerpos exhibidos en el espacio público como cuerpos

heroicos encarnan, además, nuevos valores juveniles y funcionan como modelos de identificación que responden a procesos de hibridación entre el éxito individual y la representación de una colectividad (Chevé et al., 2012). La dinámica de identidad opera, a través y con el cuerpo, como un proceso dialectico entre la individualización del ser y la necesidad de pertenecer a un grupo que se le asemeja. La puesta en escena del cuerpo se revela así como expresión de identidad (Wane y Kane, 2014). De ahí, el interés de las ciencias sociales africanas en los últimos años de estudiar como el uso del cuerpo en el espacio público puede representar el orgullo de unas tradiciones y a la vez, la reivindicación del cambio (Cohen et al., 2012; Chevé et al., 2012; Wane y Kane, 2014; Wane y Chevé, 2017; Havard, 2017; Diagne, 2018).

La representación corporal (Gatens, 1996) y el cuerpo sentido (Blackman, 2008) llegan a acuerdos para crear, representar o reproducir identidad individual, pero también colectiva. Así, el cuerpo, a través de sus prácticas experimentadas y experimentales, dota de significado social al yo, presentándolo ante los demás como integrante de un grupo humano identificado e identificable. Eso nos enseñó Marcel Mauss (1979/1934) cuando definió las “técnicas corporales”, como “el modo en que de sociedad en sociedad los seres humanos saben cómo usar sus cuerpos” (: 70) y en eso consiste la materialización somática del habitus de cada persona y el del grupo social con el que quiere ser identificado (Bourdieu, 1997). En público todos los actores, activos y pasivos, perciben y son percibidos a través de su aspecto y su actitud. Se trata de lo que Goffman llama “externalizaciones” o “glosas corporales” (Goffman, 1979), pequeñas demostraciones de intencionalidad, conductas que se convierten en pruebas de su carácter obediente, nervioso, distraído, preocupado, o, en el caso de los jóvenes, rebelde. En la sociedad senegalesa, pese a que la apariencia de un individuo en público, no solo le representa a sí mismo, sino a toda la familia (Macia y Duboz, 2018), la evolución sociocultural tiende a la autoafirmación del individuo narcisista con todas las neurosis del ego y los procesos de individualización que eso conlleva, entre ellas, la obsesión corporal como medio de autoexpresión (Balandier, 2004). En esta sobreinversión narcisista, “el individuo se convierte en un ser de derecho, de goce y de necesidad, defendiendo una intimidad inseparable del estatus de la persona” (Saliba, 1999: párr. 17) y su cuerpo, en la visualización pública de dicha necesidad de ser diferente, particular y exclusivo.

En este contexto, nos encontramos que entre los jóvenes jakartamans, hay lo que se antoja un sincero deseo de continuar con las relaciones familiares, étnicas, religiosas, vecinales o de proximidad, pero también, de reconsiderar su relación con el poder y su posición en la sociedad, reivindicando, así, su papel en el espacio público, tan

importante para la vida política en Senegal. Este complejo proceso, se caracteriza por la diversidad de referentes: lo tradicional y lo moderno, lo local y lo global, lo urbano y lo rural, lo religioso y lo secular que se imbrican en sus cuerpos reinventando nuevas dinámicas sociales. El cuerpo y sus complementos -la vestimenta y la moto- se convierten así para estos jóvenes en una estructura experimental que les permite mostrar a su sociedad nuevos valores, excluidos, hasta ahora, del sistema vigente. De esta manera, los jakartamans han propiciado un nuevo movimiento juvenil con la elaboración de lenguajes en los que predominan los aspectos meta comunicativos -gestos, posturas, ademanes, vestimenta, aditamentos, etc. El cuerpo, su lenguaje no verbal, es su transmisor de información, entre las que destacan la propia identidad y la adscripción y pertenencia a un grupo. Su cuerpo se vincula no solo a una profesión, sino a una manera de entender la sociedad moderna influenciada por los medios de comunicación globales e internet, a la vez que se distancia, sin perderla de vista, de la imagen tradicional senegalesa. Una figura social híbrida que a través de sus códigos y adornos en la moto -como pegatinas que muestran juntas símbolos tan aparentemente contradictorios como líderes religiosos y expresiones del rap- inventan nuevas expresividades desde un lenguaje específico que los diferencia a la vez que los vehicula.

Hay que tener en cuenta, además, que el jakartaman tiene una particularidad en su autoescenificación en el espacio público, que en verdad se proyecta la imagen de que la máquina que conduce forma parte de él, hasta convertir al conductor en algo parecido a una especie de centauro, ese personaje mitológico mitad hombre, mitad caballo. Viéndoles en acción por calles, carreteras y caminos no podía dejar de pensar en esas películas de vaqueros que veía de pequeña con mi abuelo en televisión, en las que el protagonista mantenía una relación simbiótica con su montura, hasta el punto que ambos formaban un continuo del que resultaba un único ser<sup>39</sup>. Esa apreciación inmediata es importante, porque el movimiento del jakartaman se fundamenta en una cohesión y una puesta en escena que están íntimamente relacionadas con un objeto, en este caso un artefacto: la moto. Un objeto, añadido, que en todo momento es exhibido como una prótesis o calidad del ser humano que la monta. O acaso al revés, como si la máquina hubiera adoptado una mitad humana. Pero es solo cuando ambos elementos se conforman en continuidad uno del otro, cuando se ponen al servicio de la ostentación del dinamismo de la juventud, moviéndose entre los vehículos -tan pesados en comparación- y haciéndolo en libertad -literalmente, es decir sin permiso-,

---

<sup>39</sup> Recuérdese el título español de *The Searchers*, el western más inmortal de John Ford: *Centauros del desierto*.

que aparece el jakartaman. En efecto, el concepto de jakartaman no solo define una profesión, no solo se aplica a un conductor de mototaxis, sino a más y otras cosas.

Como en cualquier otra sociedad –incluyendo la nuestra–, comprender los significados que se le dan a los objetos en tanto que expresiones de cultura material, y la manera en la que los asociamos a actitudes y emociones, puede ser de gran utilidad a la hora de comprender las lógicas que la hacen funcionar y las jerarquías que la mantienen ordenada. Las jakartas son más útiles para otros propósitos que van más allá de los señalados por su definición como medio de transporte público. Las observaciones sobre el terreno no hacían sino desvelar que detrás del oficio de jakartaman hay un componente simbólico importante, construido a partir de la interacción entre usuarios y conductores, y de ambos con la motocicleta, que presenta un fuerte componente expresivo, en algunos sentidos más socialmente estratégico que el meramente instrumental.

Lo que planteo aquí no es que la moto por si sola sea un agente con autonomía propia, habitada por un alma o algo así. Más bien todo lo contrario. En esta región de África, vista erróneamente por Occidente en muchas ocasiones como la cuna del animismo, encontramos la paradoja de que las motos son simplemente cosas y sólo tienen valor si están en movimiento y montadas por una persona. En este contexto, la moto tiene valor de uso en su radicalidad y una vez se pierde su apropiación práctica por parte del cuerpo del conductor, su valor se desvanece haciendo de ella una mera cosa. Este diferencial lo he podido apreciar en mi trabajo de campo, viendo que los tópicos sobre la vida propia que merecerían los objetos materiales según nuestro imaginario “animista” no se correspondían en absoluto con lo observado. De esta manera, no podemos hablar, como sugiere Latour (2007), de simetría entre humanos y no humanos, donde ninguno de los dos tiene agencia preestablecida, sino más bien de agencia distribuida, en que el objeto puede aparecer como un potencial “agente” con respecto a los humanos como pacientes, pero nunca con respecto a si mismo (Gell, 1998/2016). De esta manera, la moto, como agente secundario, depende no solo del humano en cuanto al diseño y la construcción, sino también para obtener su sentido.

Así, una moto aparcada es simplemente una moto, pero una moto conducida por un jakartaman, es una jakarta, con todas las connotaciones que el conductor le presta al artefacto: riesgo, juventud, masculinidad, etc. Cualquier atribución de agencia a una jakarta debe ser comprendida metafóricamente, en el sentido de una traslación de actitudes humanas a una máquina. Aunque damos un paso más al decir que de igual manera, podríamos exponer que un jakartaman sin su jakarta es simplemente un

hombre joven. Al jakartaman, en tanto que tal, solo se le puede concebir y percibir como consecuencia de esa hibridación hombre-artefacto y entendiendo la agencia como extendida. No se trata de una agencia humana completamente desmaterializada que se le añade una agencia material antropomorfizada, sino que es precisamente la relación entre artefactos y conductores lo que conforma una especie de ecosistema de entramados interrelacionales que se alimentan mutuamente (Kirsh, 2010). A su vez, esto confirma la idea de Miller (1987/2005) de que no puede existir una separación fundamental entre humanidad y materialidad, sino procesos de objetivación y reproducción convergentes entre objetos y sujetos relacionados. Si, al analizar los jakartamans, damos el protagonismo únicamente al conductor de la moto, estamos cayendo en un ejercicio de supremacía antropocentrista, invisibilizando la importancia de la moto, lo que el propio Miller llamaría la “humildad de las cosas”. Aunque en este caso no estamos hablando de la vida social de las cosas al margen de la humanidad que las piensa y las usa, de una biografía preexistente de objetos en soledad, sino que – repito- esta correlación solo se da cuando moto y cuerpo se encuentran –en el doble sentido de que se hayan y coinciden- en movimiento.

Inevitable aquí evocar la figura del cyborg como hombre-máquina para reconocer en el jakartaman una de sus versiones. La comparación es posible precisamente porque se parecen pero no son lo mismo. Un cyborg es una mezcla de elementos orgánicos y elementos técnicos inorgánicos a disposición de una mejora en las cualidades del individuo que los integra. En ese sentido, el cyborg es un ser compuesto en forma de síntesis, pero un jakartaman no es un precipitado de elementos distintos, sino una adición. No es, como mucho, un ser medio hombre y medio máquina; es un ser la mitad hombre y la otra mitad máquina, que es algo diferente. De ahí que la imagen clásica del centauro para referirme a la hibridación que experimenta el jakartaman me resulte mucho más pertinente como analogía<sup>40</sup>.

Podríamos ir un poco más lejos y considerar que esa especie de ser mixto o sincrético que acaba constituyendo el jakartaman hace de él un personaje con una doble función. Por un lado, una función empírica, que hace de él proveedor de un sistema público de movilidad necesario que el Estado renuncia a satisfacer, al tiempo que deviene recurso económico para las víctimas de un paro juvenil endémico. Pero este sistema de trabajo

---

<sup>40</sup> Los equivalentes a un cyborg en términos de mixtura humano-animal serían el vampiro o el licántropo, es decir seres humanos con elementos y cualidades propios de una especie animal. El universo del cómic y del cine nos brinda ejemplos de este tipo de híbridos: Spiderman, Tarzán... En cambio, el híbrido como conjunción que representa el centauro -y nuestro equivalente el jakartaman- encontraría su párelo femenino en la sirena, mitad mujer, mitad pez.

no es sólo un sistema económico asociado a infraestructuras de movilidad y necesidades de transporte, sino que traspasa las normas económicas para incrustarse en el conjunto de relaciones sociales en su totalidad, sirve también, pues, para hacer inteligibles realidades complejas. Lo hace como personaje conceptual que resume las inquietudes sociales y políticas de un sector importante de la juventud senegalesa y proyecta el espectáculo que esa juventud quiere brindar de sí misma y de las cualidades que espera ver reconocidas. Todo esto, además, subidos en una moto. Lo que se plantea aquí es entonces, que más allá de esa tarea inmediata de transporte, más allá incluso de, como veremos, esa performance de movimiento juvenil, la figura del conductor de jakartas hace posible concebir como continuas cualidades inicialmente discretas e incompatibles, como son las que separan –y él une– al ser humano de la máquina, lo vivo de lo inerte, el sujeto y el objeto. Todo ello es posible porque le corresponde el mérito que Dan Sperber (1975) vislumbraba, siguiendo a Lévi-Strauss, como propio de los seres híbridos, en orden a hacer posible el pensamiento simbólico. En ese sentido es cierto que el jakartaman no es solo bueno para llevar gente de un lado a otro, sino, acaso y, sobre todo, bueno para pensar y dar a pensar.

De todos modos, si la literatura sociológica sobre cyborización fuera aplicable a la realidad con que me encontré en la Baja Casamance, lo sería de manera limitada. Si, pongamos por caso, tomáramos el cyborg del que habla Haraway (1995) para reconocer en él nuestro jakartaman, podríamos aceptar que se parece a “un organismo cibernético, un híbrido entre humano y máquina, una criatura de la realidad, así como una criatura de la ficción” (:149). Es de esta manera que Haraway (1995) plantea el fin de los binarismos natura-cultura o mente-cuerpo para entrar en una realidad nueva y ambigua. Aunque en su manifiesto, la disolución de esta frontera entre lo natural y lo artificial lleva a pensar en nuevas categorías sociales, también de género. En este planteamiento se desdibujan las diferencias de sexo para presentar un cuerpo flexible que se mueva en otros parámetros. Sin embargo, en nuestro caso, el jakartaman presentado como cyborg cuerpo-moto, no rompe con las categorías de género, más bien al contrario, la moto se convierte en una reafirmación de una masculinidad estereotipada, algo así como una hipervirilidad que se concreta en un varón joven exhibiendo algo potente entre las piernas. Lejos de ser, si lo fuera, un cyborg en el sentido de romper con esta dualidad de género, el jakartaman sería la radicalización de la división simbólica entre sexos y en nuestra sociedad pasaría –como el motero de nuestro imaginario– en la apoteosis simbólica del macho y, por extensión, de lo heteronormativo.



En definitiva, jakartas no sólo son *cosas*, sino que están cargadas de creencias y valores que las vinculan a las personas que las montan, generando a la vez vínculos entre esas cosas y ellas, así como con otras instancias sociales -algunas ubicadas en el plano de lo invisible-, asociadas a un determinado imaginario cultural del que el eje lo constituyen los propios instrumentos de trabajo: las motocicletas. Es por este motivo, que las jakartas gozan de un pluralismo de accesorios con motivos estéticos, religiosos y reivindicativos, personalizando su imagen a semejanza de su conductor y sus posibilidades económicas. De entre todas las personalizaciones que se le aplican a una motocicleta, algunas explicitan la vinculación con los prototipos de masculinidad y juventud. Por ejemplo, la velocidad. Modificar la moto para que tenga mayor potencia y corra más -que va desde la adición de complementos para mejorar su aerodinámica hasta el trucaje del motor para sobrepasar los límites de velocidad permitidos- es una de las constantes entre los jakartamans más jóvenes.

En este sentido, la velocidad tiene un doble significado. Por un lado, la que la hacer fundamental como posibilidad de la revolución técnica de la vida moderna en general (Sennett, 1997; Flonneau y Guigueno, 2009), pero también como modalidad local y modesta de ese principio casi bélico que hace posible el dominio tecnológico sobre el territorio, a la manera como ha planteado Paul Virilio (2006/1977) como fundamento de su dromología. En otro plano, la velocidad implica también una intensificación sensorial (Sennett, 1997; Jeolás y Kordes, 2013; Le Breton, 2018). Si a esta se le suma que el medio veloz es una motocicleta, se convierte en toda una experiencia de acentuación de sensaciones: corporales -ya me he referido a ellas: las vibraciones, el traqueteo por los baches, el aire en la cara, el contacto con otro cuerpo pegado al propio<sup>41</sup>-, auditivas -el rugir del motor<sup>42</sup>, entremezclado con la música a todo volumen en altavoces improvisados-, visuales -ver el paisaje que se atraviesa rápidamente y sin un cristal por medio- y olfativas, no solo procedentes de la propia moto -los neumáticos quemados, el olor a gasolina- sino de todos los hedores o aromas que están a tu alrededor y en torno a la moto en marcha, por no mencionar el intercambio de las fragancias entre el piloto y su acompañante.

---

<sup>41</sup> Por cierto, interesante la problemática que ha planteado la pandemia de Covid-19 en relación con el transporte en mototaxis en todo el mundo, sobre todo en países como Senegal en que, siendo difícil imponer el casco, más lo está siendo la mascarilla. De hecho, en la zona donde realicé trabajo de campo en ningún momento la mascarilla fue obligatoria en el transporte público. Hay estudios sobre el riesgo de transmisión del virus entre conductores de mototaxis y pasajeros como consecuencia de la transmisión hacia atrás por el viento que genera el desplazamiento (Hetherington et al., 2021).

<sup>42</sup> Chrétiennot (2008) subraya que basta con observar a un niño jugando con automóviles de juguete y escucharlo imitar los ruidos de motores y choques para comprender lo intrínseco que está este sonido a la modernidad urbana.

En cuanto al olfato, es significativo un episodio ocurrido durante mi trabajo de campo que me gustaría mencionar aquí. La motocicleta no puede asociarse sistemáticamente a la velocidad, también pasea, tiene su andante y fue en una de estas ocasiones, que “paseando” en una jakarta, mi conductor giro la cabeza hacía mi para decirme: “*Tu sens bon*” (jakartaman, 23 de enero de 2017). Comentando esta frase a posteriori con otros jakartamans me encontré que se solía utilizar para ligar. Podía ser simplemente la excusa para iniciar una conversación o, ir un paso más allá, y demostrarle a la usuaria<sup>43</sup> su interés por ella.<sup>44</sup> Es habitual que los jakartamans más jóvenes, a su vez, usen colonias y desodorantes –de marcas de moda entre los jóvenes– en exceso. Por lo que, en algunos casos, acercarse a ellos encima de una moto es sumergirse en un cuerpo hiperperfumado. Cuando expuse esta percepción a los jakartamans con los que hablé, me dijeron, entre risas –que no eran de broma–, que seguramente esperaban la misma observación de sus usuarias para que diese pie a la anhelada frase: “*tu sens bon*”. Partiendo de esta anécdota, puedo decir que los jakartamans con los que conversé, hablaban con frecuencia sobre el placer experimentado a través de la relación cuerpo-moto, tanto por las sensaciones corporales que buscan romper la resistencia del viento, como por las que buscan romper la distancia con el cuerpo del usuario, en este caso, mujer. Las expresiones utilizadas para describir todas estas significaciones iban mucho más allá de la analogía entre cuerpo-moto y cuerpo-cuerpo. La motocicleta, su mitad mecánica, lejos de ser un objeto, se convertía en un potenciador del deseo carnal.

Uno de los elementos más importantes para crear este imaginario sexual es el cuerpo del jakartaman representado casi exclusivamente a través de criterios estéticos: chicos jóvenes de entre 17 y 25 años, vestidos con tejanos y camisetas ajustadas –en contraposición a las vestimentas tradicionales de sus etnias–, conduciendo grandes ornamentos –luces led, estampas de marcas de lujo, pinturas brillantes– adheridos a una moto de plástico de 125 cl, con música nigeriana a todo volumen. Aunque, como

---

<sup>43</sup> Hablo de “usuaria” en femenino, porque todas las referencias que me hicieron mis interlocutores sobre el uso de esta frase fue para hablar de una relación heterosexual, o sea, entre conductor hombre y usuaria mujer. Sin embargo, en una ocasión, un amigo europeo homosexual me dijo que también la usaba para “ligar” con jakartamans. Era como un código tácito, si al decirle el jakartaman se apartaba sabía que no estaba interesado, si por el contrario, desplazaba su cuerpo unos centímetros hacía atrás para apretar su cuerpo contra el suyo, sabía que podían “negociar” un encuentro sexual. Negociación que iba desde invitarles a unas cervezas hasta una contribución económica.

<sup>44</sup> Estamos abordando esos elementos de la actividad jakarta desde una perspectiva de género, seguramente comunes a otros contextos del sur global, tal y como lo señalan Castro Cristancho y Buchely Ibarra (2016) para el caso de los *motorratones* en Cali, donde define dos características básicas de este tipo de trabajos informales: “a) la persistencia de hombres prestadores del servicio y mujeres usuarias, ambos de bajos ingresos económicos, solidarios entre sí para resistir ante a un sistema oficial que los excluye; b) uso significativo de esta clase de transportes de mujeres de estratos bajos que necesitan movilizarse, de manera flexible y económica, de zonas alejadas de los centros productivos, excluidos de los diseños de rutas de transporte” (: 229).

ya hemos dicho, esta forma de ponerse en escena en el espacio público no es exclusiva de los jakartamans, sino que caracteriza la juventud senegalesa, confinada a una esfera privada que les exige, en público, perpetuar roles de insubordinación (Diagne, 2018). El poder de representación de la juventud se basa así en la exhibición de sus cuerpos agitados y en movimiento; cuerpos y objetos –las maquinas que montan– retroalimentan la ficción, atribuyendo lo que se ve a lo que no se ve, pero se intuye o imagina. Si la identidad se constituye a través de gestos corporales y acciones en público repetidos y ensayados (Butler, 1993), podemos afirmar que el movimiento de este colectivo, la motricidad de sus cuerpos aferrados a esa moto, está orientada a suministrar estímulos visuales que confirman una determinada significación sexual estereotipada masculina.

La modernidad abre la puerta así a la erotización del cuerpo, donde los valores occidentales del placer se contraponen –o anteponen– a la idea clásica de reproducción en la vida sexual de los jóvenes senegaleses (Amouzou, 2009). Este Senegal, modernizado e islamizado, sigue una evolución ambivalente entre los placeres de la carne y la virtud del pudor (Biaya, 2002). Puede que por esta misma razón, la mujer esté más estigmatizada que el hombre al mostrarse en público con ropa que deje entrever regiones del cuerpo con género. Mientras la apariencia física del hombre joven jakartaman puede mostrar, incluso, potenciar la idea del placer sexual, enseñando, por ejemplo, el torso desnudo, las mujeres son impugnadas por su manera de vestir o comportarse encima de una moto. Comentarios que relacionaban el exhibicionismo estético de la mujer con que estaban “buscando algo” o “provocando a los hombres” fueron constantes en mi investigación, tanto de los jakartamans como de otros hombres usuarios o no de mototaxi. Sin querer entrar en detalles de conversaciones privadas, uno de los temas más controvertidos fue no tanto la vestimenta de las mujeres como su posición encima de las motos. Varios jakartamans con los que hablé me explicaron que las chicas jóvenes que van al instituto, normalmente, van con uniforme de falda, por lo que para sentarse en la moto se suben la falda y se abren de piernas detrás de ellos, dejando entrever sus braguitas, llegando, en ocasiones, a rozar su ropa interior con la espalda del motorista. Al contrario de lo que hacían las usuarias de más edad –sobre todo las trabajadoras del mercado– que se sentaban con su torso y sus piernas en perpendicular al conductor para evitar, precisamente, que se les abriese la falda, las chicas más jóvenes, preferían subirse a la moto poniendo un pie sobre el estribo y aupándose al conductor, alzar una pierna por encima del asiento para llegar al lado opuesto –por otro lado, la forma más natural de ser pasajero de moto.

Con todo, las opiniones de los jakartamans al respecto se contradecían. Por un lado, rechazaban este comportamiento indecente de las chicas, pero cuando les cuestionaba que si les molestaba tanto no entendía porque no se lo hacían saber a las chicas, sus respuestas solían girar en torno al “si se lo decimos, dejaran de hacerlo”. Nos volvemos a encontrar así en la contradicción de los cuerpos jóvenes intentando crear un acuerdo entre el hedonismo moderno y los valores religiosos de la reproducción (Cohen et al., 2012). En este sentido, pude escuchar una emisión de radio realizada por el marabout Serin Dame Djang en marzo de 2018<sup>45</sup>, donde se refería a estos comportamientos impúdicos: “Cuando un jakarta lleva a una chica, la chica le aprieta los pechos contra el jakarta. Esto es la provocación. Esto está prohibido por la religión. El hombre no puede gustarle esto, tiene que evitarlo también”.

En esta misma emisión, sin embargo, tengo que admitir que lejos de los prejuicios que podían llevarme a pensar que habría un escarnio en contra de las mujeres condenándolas de ser las culpables de actitudes indecorosas, el marabout atacó también el comportamiento de los hombres jóvenes jakartamans:

Un hombre que eyacula solo porque una mujer está detrás de él, es una enfermedad. Cuando un hombre siente a una mujer detrás, este le dice que le gusta y que quiere ser su compañero. Después ella se da a él y no tiene que pagar. Esto es lo normal. En general, todos los jakartamans son prostitutas porque cambian viajes por sexo. Cuando una mujer les dice que no tienen dinero para pagar, no tiene que llevarla y punto. [...] Un jakartaman tiene que ser limpio y vestirse de manera correcta. Cuando cambias sexo por trayectos, al final no acabas teniendo nada de dinero porque no “hacer economía” porque además de llevarlas gratis, además les acabas comprando regalos. [...] Los jakartas tienen sexo como animales, así que tienen hijos como animales y pueden acabar siendo animales.

De esta manera los jakartamans no son solo cuerpos que se entregan al placer sexual, sino que son cuerpos reproductivos. De esta manera el intercambio sexual por viajes<sup>46</sup> y los embarazos juveniles fueron también temas que se abordaron en diferentes conversaciones. Pese a que no puedo afirmar que la llegada de las jakartas a la Baja Casamance haya causado un aumento directo en las cifras de embarazos adolescentes,

---

<sup>45</sup> Contextualizo esta emisión de radio en un capítulo posterior. Lo anotado a continuación es una traducción de Souley –presidente de la asociación de jakartamans de Ziguinchor- del wólof al francés, a partir de una grabación de una emisión de radio.

<sup>46</sup> Aunque en un primer momento tengo que confesar que la idea del intercambio sexual por viajes me sorprendió, varias personas me dijeron que no era exclusivo de los jakartamans intercambiar un servicio por un favor sexual. Pese a dichas alusiones, no puedo afirmar haber sido testigo de dichos truques y por lo tanto, este punto queda abierto para una posible investigación futura.

sí que puedo decir que esta es la percepción de, al menos, una parte de la población - sobre todo entre los más mayores. Intenté destapar si esta percepción era fiel a las cifras, pero como en la mayoría de casos que busqué estadísticas en la región, no existían. Así que fui a preguntar a diversos institutos de Ziguinchor y Oussouye encontrándome que aunque los profesores me aseguraban que se había producido un aumento de embarazos por culpa de los jakartamans, no podían saberlo a ciencia cierta porque me manifestaron que las chicas que se quedaban embarazadas sin estar casadas, normalmente, no confesaban el nombre del padre.

Este hecho no les privaba de dar su opinión. “Las chicas creen que es mejor estar con un jakartaman que con un estudiante porque tienen un salario. Pero después descubren que ese salario no les da para comer y menos para alimentar a un hijo” (profesor de Ziguinchor, 4 de diciembre de 2017). “Piensan que los jakartamans tienen dinero y se quedan embarazadas porque piensan que así ya tienen un futuro asegurado. Pero la mayoría no se hacen responsables. Hay que dejan embarazadas a más de una a la vez” (profesor de Oussouye, 2 de marzo de 2017). “Las chicas los usan para ir a la escuela. El problema es que se quedan embarazadas y dejan de ir” (profesor de Oussouye, 27 de enero de 2020). “Cuando en un *arrêt* ves a jakartas celebrando algo, es que ha habido un nacimiento” (jakartaman, 20 de enero de 2018).

Después de varias conversaciones informales con jakartamans, pude acabar descifrando que la mayoría de ellos “no podían” hacerse cargo económicamente de los hijos y a partir de este hecho, entraban en juego dos opciones -cuando no había matrimonio por medio, que era la mayoría de los casos. La primera, se trataba, simplemente, de que el padre no quería asumir su responsabilidad, alegando incluso no saber si era el verdadero padre. La segunda, si la familia del joven jakartaman sabía de la existencia del embarazo, le obligaba a hacerse cargo económicamente del bienestar del hijo y la madre, ya fuese dejando la jakarta para trabajar en una profesión que le diese más salario y estabilidad o haciendo que retomará sus estudios para asegurar el futuro de su hijo. “Un jakarta joven dejó embarazada a una chica. Me enteré y fui a hablar con él. No quería decírselo a la familia porque tenía miedo de lo que dirían. Pero le obligué a ir. Si dejas embarazada a una chica, después tienes que ser un hombre” (jakartaman de Ziguinchor, 8 de enero de 2018). “He tenido un hijo aunque no me he casado con la madre. Ella vive en Kabrousse con su familia y de momento, mi hijo está allí. Ahora con mi madre estamos ahorrando dinero para poderlo traer a la escuela de Oussouye y que ya se quede con nosotros” (jakartaman de Oussouye, 5 de febrero de 2020).

Siguiendo este desarrollo de acontecimientos, he podido observar que ser al mismo tiempo hombre joven y jakartaman en la Baja Casamance se vincula a un estereotipo social de *bandit*, que identifica a la vez que estigmatiza a quienes componen ese colectivo. Este concepto, sin embargo –y pese a mi confusión inicial- no hace referencia a la acepción de delincuente, sino a la de picarón, coqueto, embaucador, ligón, mujeriego, o yendo un paso más, donjuán, casanova o playboy. Entendí esta acepción cuando me tradujeron el término a su propia lengua –*sai-sai* en wólof y *ajamelit* en joola-, y lo contextualizaron. Por ejemplo, estando en Oussouye un día se me acercó un niño de unos dos o tres años a hablarme. Como aún no iba al colegio, solo se expresaba en joola. De repente, los chicos que tenía al lado soltaron una carcajada y le dijeron “*utjamelit*”. El niño me había dicho que era muy guapa. Así, en joola, el término *ajamelit* no hace referencia exclusiva a los jakartamans, sino a un comportamiento propio de niños o adolescentes entre la inocencia y la picardía. En otra ocasión, en Ziguinchor, estábamos bailando en una fiesta y un amigo, viendo cómo se me acercaba un chico, me dijo en tono burlesco que me fuera corriendo que venía un “*sai-sai* profesional”, haciendo referencia a que era un “ligón profesional”. De esta manera pude entender que el término *bandit* usado en francés para referirse a los jakartamans no aludía a un comportamiento delincuente, sino a un carácter coqueto. De hecho, quedó claro este argumento cuando varios de mis interlocutores me expresaron que desde la llegada de las jakartas, por ejemplo, había descendido la violencia y los robos por la noche. “En mi barrio empezaron a construir casas los blancos y con eso, empezaron los robos. Pero como los jakartamans conducen toda la noche y la carretera de Goumel está muy transitada porque llega a la discoteca Zig Arena, parece que han ahuyentado a los ladrones” (vecina de Goumel, 7 de noviembre de 2017)<sup>47</sup>.

Así, las motivaciones que llevan a los jakartamans más jóvenes a identificarse con un estilo de vida que podríamos etiquetar como rebelde no tiene que ver con la delincuencia, sino con un estilo de vida que no está lejos de la concepción en occidente del motero. Su aceptación, incluso búsqueda del riesgo no proviene de intentos autodestructivos; más bien tendría que ver con la necesidad de perpetuar un determinado modelo hegemónico de virilidad, al tiempo que se actualiza adaptándose a cánones aportados por los procesos de mundialización a que están sometidos. Así, las conductas de riesgo se convierten en parte intrínsecas de los estandartes de lo

---

<sup>47</sup> Sin embargo, tengo que advertir que pese a no haber investigado sobre las actividades ilegales relacionadas con los jakartamans –más allá de licencias-, en un par de ocasiones se me hizo partícipe en conversaciones sobre el tráfico ilegal de marihuana transportada por jakartamans desde Gambia a Ziguinchor. Especificando que el recorrido se hacía entre varios jakartamans y el último intercambio se realizaba en un punto en concreto del puente Émile Badiane –de la carretera transgambiana.

masculino, no solo en el terreno de las motos, sino por ejemplo, en los deportes. Brohm (1986) ya consideraba que “los accidentes deportivos [...] no son, obviamente, el resultado de una misteriosa fatalidad o de la gloriosa incertidumbre del deporte. [...] más bien son la consecuencia inevitable, a largo plazo, del juego perverso con la urgencia mortal, la compulsión mortífera, la presión para triunfar a toda costa” (: 50). Ligados a estos riesgos corporales en la región de Ziguinchor nos encontramos con las carreras callejeras ilegales improvisadas de motos. Aunque ninguno de los jakartamans con los que hablé me confirmó haber participado o ser conocedor de alguna persona involucrada, sí que abalaban que estas prácticas existían. En reuniones, tanto en Oussouye como en Ziguinchor, de la asociación de jakartamans se hablaba abiertamente del tema, anunciando que eran conocedores de esta actividad practicada en barrios periféricos y advirtiendo que si identificaban a los conductores, los denunciarían a la policía. En Ziguinchor, de hecho, la mayoría de las personas a las que pregunté sabían perfectamente donde se realizaban estas carreras ilegales. “El problema es la carretera que va a Zig Arena. La mayoría de jakartamans no dan problemas, pero hay algunos que por la noche conducen mal y borrachos y no tienen suficiente con causar accidentes, sino que los ves corriendo como locos, como haciendo una carrera entre ellos. Eso es muy peligroso” (vecina de Goumel, 7 de noviembre de 2017).

A pesar de ello, llevar a cabo comportamientos aparentemente temerarios probablemente responde, aunque sea de manera infraconsciente, a la necesidad de demostrar una determinada idea de lo que es -o debería ser- la condición masculina (Gutmann, 1999; Montesinos, 2002). Es así que el vínculo que los jóvenes han establecido con el prototipo de rebeldía y el ápice de inconformismo con el que han cargado su profesión está íntimamente ligado al objeto que los define: la moto (Schouten y McAlexander, 1995), de la que hacen su prolongación, como si la máquina fuera una prótesis natural de su propio cuerpo. Y es que en las prácticas de riesgo existe una relación entretejida entre una posible pérdida de control y un dominio que evidencia la pericia técnica del conductor -lo que Jeolás y Kordes (2013) han acuñado “vértigo del control”- propia de la masculinidad hegemónica. La competencia y el desafío mostrados en público cumplen un papel fundamental en el modelo de virilidad construido y consensuado a lo largo de la historia, con valores centrales que oscilan entre la dominación y la independencia, y la racionalidad y el riesgo (Le Breton, 2002; Le Breton et al., 2012; Connell, 2003; Calpe, 2010). De tal manera que la confirmación pública de estos valores funcionan como contrapunto de un sentimiento de impotencia y menosprecio que experimentan los jóvenes en su vida cotidiana en relación a la sociedad en la que viven (Peretti-Watel, 2002).

Pese a este intento de identificarse con valores hegemónicos de la masculinidad, me gustaría advertir aquí que los jakartamans se consideran, por una parte de la población masculina con más edad, vagos y “poco hombres” por desplazarse subidos en una moto. Varios de mis interlocutores hombres cuando les preguntaba por qué no utilizaban las jakartas para recorrer los trayectos que les separaban de su trabajo, alegaban que ellos tenían suficiente con el “motor de sus piernas” y criticaban a los jakartamans por no poseer esos cuerpos fuertes y robustos necesarios para trabajar en el campo. Los hombres mayores senegaleses rechazaban así que la moto estuviese relacionada con la masculinidad, por el contrario, hacían referencias a otros objetos que sí podían dar fe de su virilidad, como el *kayeendu*<sup>48</sup>. En contraposición a esta idea, los jakartamans argumentaban la necesidad de la fuerza física de un varón a la hora de conducir una moto para explicar dos fenómenos sociales relacionados: la juventud de los jakartamans y la ausencia de mujeres conductoras de jakarta<sup>49</sup>. En relación a esto, manifestaban que uno de los motivos por los que la profesión de jakartaman era transitoria es porque para conducir por esas tierras sin asfaltar arenosas y enfangadas, era imprescindible gozar de la fuerza que posee un hombre joven. Este mismo razonamiento es el que utilizaban para explicar la ausencia de mujeres mototaxi. “Las mujeres no pueden conducir por aquí con una persona detrás, no tienen suficiente fuerza” (jakartaman de Oussouye, 11 de febrero de 2017). Y aunque les apuntaba que las mujeres demostraban poseer una fuerza igual o superior a ellos, cuando llevaban encima de sus cuerpos sacos de arroz o quilos de naranjas a pie durante kilómetros, no conseguí que se replantearan esta reflexión.

Así, más allá de la división sexual del trabajo, había dos motivos, principalmente, a los que los jakartamans hacían alusión a la hora de explicar porque las mujeres no podían

---

<sup>48</sup> Pude observar este instrumento en mis visitas a Oussouye. El *kayeendu* es el instrumento que usan los hombres joola para labran y cultivan las tierras en los campos de arroz. Está compuesto por un mango largo de madera atado con cordones -en el extremo inferior- a una paleta de madera protegida con una punta de hierro semicircular. Esta paleta tiene la función a la vez de pala, azada, hilada y punzón y es lo que le da nombre al instrumento. La manera de coger el kajendu es muy importante: Hay que coger el mango con las dos manos, a una distancia de metro-metro y medio entre los dos brazos para que la mano derecha esté más al extremo posible del fin del mango y la mano izquierda en el extremo de la pala. Siempre con las manos agarrando el palo por la parte lateral inferior. De este modo caban la tierra y hacen el agujero donde después las mujeres plantarán las semillas. Esta labor se lleva a cabo en comunidad, todos los hombres avanzan por el campo de arroz en fila horizontal, al mismo tiempo, siguiendo el ritmo de una canción. Labrar la tierra en la tradición joola no es simplemente una actividad agrícola, sino que tiene un componente ritual vinculado a la relación de géneros, hasta el punto que, cuando el hombre cede su *kayeendu* a otro, pierde su calidad de reproducción (Tomàs, 2005a).

<sup>49</sup> Pese a que en mi trabajo de campo en la región de Ziguinchor no me encontré con ninguna mujer conductora de mototaxis, en otros países africanos las mujeres han empezado, muy tímidamente, a entrar en esta profesión. Es el caso, por ejemplo, de Bah Hadja Aïssatou, la primera mujer mototaxi en la región de Labé, Guinea. Se puede consultar aquí la entrevista: <https://kalenews.org/labe-seule-femme-conductrice-de-moto-taxi-elle-donne-les-raisons-de-son-choix/>



conducir una moto: la fuerza y el peligro. En relación con los discursos de género que priorizan la superioridad física “natural” de los hombres, había otro motivo, según su percepción por lo que la mujer no podía conducir una jakarta, una profesión peligrosa porque se realiza, también, en nocturnidad. Merodear por la ciudad de noche, lo que Fouquet (2013) llama “aventureros de la noche”, se ha relacionado en el imaginario colectivo con la delincuencia, la prostitución y la ilegalidad, de tal manera que la profesión de jakartaman se suma, en algunas de sus acepciones, a esta lista de agravios, en las que las mujeres es mejor que no formen parte. Tanto en Ziguinchor como en Oussouye, puntualizaron que cuando empezó la actividad sabían de una mujer conductora de jakartas, pero ninguna de las dos mujeres -la de Ziguinchor y Oussouye- vivía ya en dichas poblaciones, por lo que no pude conversar directamente con ellas. Aunque en las dos ocasiones, especificaron que no se trataba exactamente de la misma actividad que hacía un jakartaman, sino que era más bien un chofer personal, pero con moto. Creían que trabajaban con clientes fijos y solo transportaban a mujeres. Ninguno de los jakartamans con los que hablé me supo explicar nada más, por lo que se evidenció la poca o nula relación que los hombres mantuvieron con esa “jakartawoman” y pese a no hacerse explícita, pude percibir a través de sus comentarios, que una mujer condujese una jakarta, una profesión propiamente masculina, la convertía a ella en masculina. “Era una chica, pero como si fuese un chico. Casi ni se distinguía” (jakartaman de Ziguinchor, 2 de febrero de 2017). La entrada de las mujeres en la profesión amenaza las jerarquías de género ortodoxas porque proporciona a las mujeres características encarnadas históricamente por los hombres<sup>50</sup>.

Es evidente que no se puede hablar de *género*, sin tener en cuenta el contexto. La definición de masculinidad no puede ser una compilación de rasgos estereotipados universales como la agresividad y el desapego emocional, la perspectiva es intentar analizar las identidades masculinas como 'fluidas en el tiempo' y 'socialmente construidas', en lugar de permanentes e inalterables (Barker y Ricardo, 2005: 5). Hay que tener en cuenta que cualquier reflexión sobre el género en Senegal, como en cualquier otro lugar, tiene que estar incluida dentro de marcos de interacción donde la sociabilidad se construye permanentemente. El cuerpo nunca puede ser percibido en una individualidad, aislado de los procesos étnicos, religiosos o modernos de socialización, más bien al contrario, siempre está embrollado en densas redes sociales.

---

<sup>50</sup> En relación con esto, es interesante consultar el artículo de Channon et al., (2018), donde se habla de la aparición de las mujeres en deportes históricamente masculinos, como las artes marciales. En general, sobre las relaciones de género en una eventual identidad casamancesa, consultar Foucher, 2005b.

Esta interacción nos proporciona pistas sobre los roles, las funciones y los desafíos del cuerpo dentro de las sociedades. Los cuerpos de los jakartamans siempre están en relación con otros cuerpos, pero también con todo tipo de objetos animados o inanimados. Es más, no es que *estén en relación* entre sí, sino que *son y resultan* de esa misma relación. Podemos concluir, así, que mantener las mototaxis en el terreno del transporte como si sólo se tratase de un elemento de progreso es negar su propia complejidad. Vale la pena analizar las jakartas como parte de una sociedad, adaptable y al mismo tiempo resistente, particular y universal. Así, una mototaxi es un elemento elocuente que representa la sociedad en la que vive a la vez que la refleja a tiempo real y, literalmente, en movimiento.

### 3. LA LLEGADA A LA BAJA CASAMANCE

La bochornosa humedad del ambiente se pegó en mi cuerpo sólo salir del avión, por suerte a esa hora ya no había sol. Era la 1 de la madrugada del 26 de enero de 2016, después de un largo vuelo desde Barcelona, con parada en Lisboa, pisaba por primera vez suelo senegalés. Con una maleta de 20 kilos con evidente ropa de más, un francés oxidado y una dirección en el bolsillo me disponía a pasar siete horas en el aeropuerto de Dakar a la espera de mi siguiente vuelo a Ziguinchor. Una vez pasado el control de seguridad sin entender muy bien las peticiones de la policía, entraba en el viejo aeropuerto internacional Léopold Sédar Senghor, observando pasivamente como los viajeros de mi avión emprendían su camino dejándome atrás. El aeropuerto, una pequeña nave semidesnuda de mobiliario, se presentaba así completamente vacío ante mis ojos inexpertos, miré a mí alrededor y conté tres viajeros sentados en los arrinconados bancos de sillas que se encontraban en ambos extremos y cuatro personas de seguridad. El pequeño bar y las dos oficinas de compañías de vuelo estaban cerrados. Me senté, ni muy cerca ni muy lejos de mis compañeros de circunstancias, dispuesta a alejarme de mis miedos y dormir, pero las horas pasaron lentas, atenta a cada movimiento, a cada palabra que me dirigían los del cuerpo de seguridad, a cada pregunta y cada respuesta.

#### 3.1. El aislamiento geográfico de la Casamance

El aeropuerto Léopold Sédar Senghor -que lleva el nombre del primer presidente de la República de Senegal (1960-1980)-, fue el principal aeropuerto internacional civil<sup>51</sup> de Senegal desde que se inauguró en 1947 hasta el pasado 2017. Se encontraba en Yoff, un distrito de Dakar, situado al noroeste de la capital -a nos 15 km del centro urbano-, por lo que era fácil y relativamente barato desplazarse hasta la ciudad en taxi o bus, pero la idea de coger un taxi a la una de la madrugada sin saber dónde iba para volver a las seis para mi siguiente vuelo a Ziguinchor se me presentó complicada, así que decidí

---

<sup>51</sup> En Senegal existen tres aeropuertos internacionales civiles: Blaise Diagne (Diass), Ziguinchor y Cap Skirring. Aunque desde el aeropuerto de Ziguinchor solo se puede volar a Diass, Banjul (Gambia) y Bisáu (Guinea-Bisáu) -las relaciones comerciales y los fuertes vínculos étnicos con estos países son tan importantes como para que haya vuelos diarios entre estos tres aeropuertos-, y desde el de Cap Skirring solo salen vuelos a Diass y otros vuelos chárteres a Europa fletados por el Club Med. Los otros dos aeropuertos civiles se encuentran en Kaolack y Kolda, se trata de aeródromos con vuelos domésticos. En 2018 se contabilizaron entre todos los transportes aéreos un movimiento de 2.477.013 pasajeros (ANSD-SES, 2017-2018).

esperar en el aeropuerto, experiencia que evité en mis siguientes viajes dejando un intervalo de días entre un viaje y otro, no sólo por la incomodidad de la espera en el aeropuerto, sino porqué además, las circunstancias cambiaron mientras llevaba a cabo mi etnografía. El 7 de diciembre de 2017 el presidente Macky Sall inauguraba el nuevo aeropuerto internacional Blaise Diagne, proyecto impulsado por el ex presidente Abdoulaye Wade que ha visto la luz después de 10 años y 500 millones de euros a causa de los constantes retrasos provocados por la dificultad en la construcción de la infraestructura y la negativa inicial de las 342 familias que vivían en el terreno a desplazarse a una nueva zona. Por lo que el viejo Léopold Sédar Senghor, donde pasé mis primeras horas en Senegal, fue cerrado al tráfico comercial y transformado por el decreto 2017-2022 en un aeropuerto militar, cuya gestión dirige el ejército nacional desde el 8 de diciembre de 2017.

El aeropuerto internacional Blaise Diagne -en honor al primer negro africano elegido a la Cámara de Diputados de Francia en 1914- se encuentra cerca del municipio de Diass, a unos 50 kilómetros al sudeste de Dakar, circunstancia que dificulta no solamente ir a la capital para visitarla, sino que en los intervalos de horas entre vuelos nacionales e internacionales<sup>52</sup> -que suelen ser toda una noche- sea casi imposible poder ir a dormir a la ciudad. En este contexto, 50 kilómetros significan casi dos horas de trayecto debido a los atascos para entrar y salir de la capital, por no hablar del precio que se ve incrementado por cinco, no solamente por las tasas del taxi, sino porque solo se puede llegar al destino a través de una nueva autopista de peaje. Aunque se han habilitado 80 autobuses nuevos que conectan con Dakar, Thies y Mbour, y hasta 100 taxis más para que cubran las necesidades de los pasajeros en las instalaciones, la verdad es que con este nuevo aeropuerto lo que se consigue más que la accesibilidad a Dakar, es que queden claro las intenciones del Presidente Macky Sall, previstas en el Plan Senegal Emergente, de cambiar el centro neurálgico y turístico del país, de Dakar, que se encuentra en el extremo noroeste en una estrecha península que estrangula su crecimiento, a la zona de Diamniadio-Diass, que pretende convertirse en el nuevo centro administrativo y económico del país, donde, además del aeropuerto, ya se ha construido el nuevo Palacio de Congresos rodeado por un proyecto infraestructural que comprende un centro de exposiciones, un complejo deportivo, una ciudad ministerial, un polo industrial y miles de viviendas. Además, la escasa distancia del

---

<sup>52</sup> En 2017, en una conversación informal, empleados de la aerolínea nacional Air Senegal -fundada en 2016- me transmitían su preocupación porque no se conseguía llegar a acuerdos internacionales para que la conexión entre estos dos vuelos -nacionales e internacionales- fuese más eficiente.

nuevo aeropuerto a Mbour, Sally y la Petit Côte, predispone a que los turistas puedan adentrarse en el interior de Senegal evitando pasar por la capital.

Y aunque a priori esta noticia podría suponerse positiva para el desarrollo económico del resto de Senegal, sigue perjudicando a su sur, la Casamance, que se ve una vez más aislada de la capital por las dificultades de acceso que supone. La Casamance sufre desde siempre un aislamiento del resto de Senegal debido a su posición geográfica. De hecho, lo primero que sorprende al ver el mapa de Senegal es que contiene otro Estado en sus entrañas: Gambia, un enclave territorial de 320 km de largo y de 20 a 50 km de ancho, que separa físicamente la Casamance del noroeste de Senegal. Dicha intrusión convierte la conexión norte-sud en una cuestión no sólo de infraestructuras, sino de administración política, por el obstáculo que supone el paso terrestre por Gambia. Así Ziguinchor, capital de la Casamance, se encuentra encajada entre países, limita al norte con la República de Gambia y al sur con la República de Guinea Bissau, encontrándose a 454 km por tierra de Dakar, a 15 Km de la frontera de Guinea-Bissau y a 96 Km de la de Gambia. Ese dato comparativo merece ser destacado ya que las apreciaciones etnográficas que se van a exponer no pueden ser entendidas al margen de las particularidades de la región que nos ocupa.

En la actualidad hay tres modos para ir de Dakar a la Casamance: por transporte aéreo con los vuelos Blaise Diagne-Ziguinchor, Blaise Diagne-Cap Skirring o Blaise Diagne-Kolda; por transporte marítimo con los ferry Aline Sitoé Diatta, Aguène y Jambonne que proporcionan el enlace entre Dakar-Carabanne-Ziguinchor; o por transporte terrestres con autobús por la carretera transgambiana o bien, rodeando Gambia, por la carretera RN1 y RN6 que une Dakar-Tambacounda-Ziguinchor. Pero a pesar de las diferentes infraestructuras de movilidad que el gobierno senegalés está implantado para conectar la Casamance con su capital y promover tanto la movilidad de la población como de los turistas, cada transporte en verdad implica algún tipo de inconveniente al viajero.

Ya hemos hablado del nuevo aeropuerto que pretende expandir el turismo hacia el interior sin tener que pasar por la capital, pero eso significa que la población de Dakar para ir hasta el sur tendrá que añadir unos 16.000 CFAs del taxi al propio billete de avión, aproximadamente 30.000 CFAs. Por otro lado, si llegas al aeropuerto Blaise Diagne desde otro país, uno de los viajes más recomendables es ir en el ferry Aline

Sitoé Diatta<sup>53</sup> que recorre la costa senegalesa por el Océano Atlántico desde el año 2008. Este viaje tiene una duración de unas 15 horas, embarcas a las 13h por la tarde al puerto de Dakar y llegas al mediodía del día siguiente, por lo que puedes ver la salida del sol desde el océano, y creedme el viaje merece la pena solo por ese amanecer. El ferry tiene capacidad para un total de 504 pasajeros en cuatro clases diferentes<sup>54</sup>, además de transportar 200 toneladas de carga. A partir de 2015 la flota que realiza esta ruta aumentó con dos barcos más: el Aguène y el Jambonne<sup>55</sup>. Así que con 15.000 CFAs puedes viajar de Dakar a Ziguinchor los martes y viernes con el Aline Sitoé Diatta y el jueves y domingo con el Augène y Jambonne -aunque ahora se añade el viaje en taxi si vienes desde el aeropuerto.

Cabe recordar aquí que estos ferris substituyen al emblemático Le Joola que se hundió en el trayecto Ziguinchor-Dakar, en las costas de Gambia, en la noche del 26 al 27 septiembre de 2002. Esta tragedia se cobró 1863 víctimas; sólo 63 personas sobrevivieron al naufragio provocado por el exceso de pasajeros -de forma regular este ferry transportaba el cuádruple de pasajeros permitidos. La conmoción por dicha catástrofe se vio aumentada además por el perfil de los pasajeros, estudiantes de diferentes poblaciones de la Casamance que se disponían a empezar el año universitario en Dakar y por la tardanza de 19 horas en el rescate por parte de la Marina senegalesa. Aunque todas las infracciones cometidas y la mala gestión del rescate provocaron la “dimisión” de los Ministros de Transportes y de las Fuerzas Armadas de Senegal y el cese de la primera ministra Mame Madior Boye junto con gran parte de su gabinete, en verdad el naufragio no fue juzgado por ningún tribunal senegalés y el informe oficial se cerró un año después. Hecho que no hizo más que incrementar la sensación de los casamanceses de que no son importantes para el gobierno, ya que la mayoría de pasajeros murieron ahogados por no tener asistencia a tiempo. Esa huella sigue en el recuerdo de la mayoría de la población pese a todos los intentos del gobierno de Macky Sall y el Ministerio de Infraestructuras, Transporte Terrestre y Apertura para mejorar la conectividad entre norte-sud. Lombard (2005) lo describió a la perfección cuando escribió: “Esta región meridional, granero de Senegal, permanece aislada del Senegal central y septentrional, mientras desborda de riqueza

---

<sup>53</sup> Recordemos que Aline Sitoé Diatta -Alinsitowe o Aliin Situé Diatta- fue una sacerdotisa de uno de los altares de la religión tradicional joola, el *kassila* -altar de la lluvia- que lideró una de las primeras rebeliones contra los colonizadores franceses, oponiéndose con una serie de acciones pacíficas al pago de impuestos o al reclutamiento de jóvenes por parte del ejército francés durante la Segunda Guerra Mundial (Toliver-Diallo, 2005; Baum, 2016; Tomàs, 2015).

<sup>54</sup> Precio de no residentes: 1ª Cabina de 2 plazas: 30.500 CFAs, 2ª Cabina de 4 plazas 28.500 CFAs, 3ª Cabina de 8 plazas 18.500 CFAs, 4ª Butacas 15.500 CFAs.

<sup>55</sup> Ambos ferrys solo tienen clase butaca por un precio de 15.900 CFAs.

intelectual, económica y social. Este escándalo geográfico se intensificó con la catástrofe del Joola, dando la impresión de haberse convertido en algo común y negligente en la solución de los problemas de esta región” (párr. 16).

Des de 2012 el Presidente Macky Sall prioriza en la hoja de ruta del gobierno los programas relacionados con el desarrollo del transporte y la red vial para unir de forma más eficaz las diferentes regiones del país e intentar reequilibrar las desigualdades existentes. Mejorar la conectividad es una de los objetivos prioritarios de los últimos proyectos financiados por el gobierno senegalés con la ayuda de inversores internacionales, de los cuales cabe destacar el programa norteamericano Millenium Challenge-Senegal (MCA-S) convenido en 2009 -antes del actual presidente, y el proyecto del puente Senegambia iniciado en 2015 y financiado casi en su totalidad por el Banco Africano de Desarrollo. Antes de la inauguración de este puente en 2019, quitando el transporte marítimo y aéreo, inalcanzable económicamente para la mayoría de la población senegalesa, solo había dos maneras de llegar a Ziguinchor por carretera, una era pasar por la carretera transgambiana, lo que significaba tener que travesar Gambia y el río del mismo nombre. Estamos hablando de atravesar un país con una legislación diferente, un régimen político también completamente diferente, otra policía, otro idioma y otra moneda. Hecho que significaba muchas veces tener que esperar eternas colas para cruzar una frontera estatal, frontera que además cierra al atardecer, muchas veces a las ocho de la tarde, por lo que te arriesgas a pasar la noche en la frontera. Así me lo explicaba Diouf, el Inspector de Turismo de la Casamance en 2016:

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. [...] 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. (Diouf, 16 de febrero de 2016).

Pero por si aún no hubiese bastante con esta insólita circunstancia, se le añadía además tener que atravesar el río Gambia con un pequeño transbordador que cargaba los vehículos de orilla a orilla, de Farafeni a Senoba. Una embarcación siempre colapsada y en donde el tiempo de espera dependía muchas veces del poder adquisitivo que tenías para poder pagar a los guardias<sup>56</sup>. Así, los conductores podían realizar pagos

---

<sup>56</sup> Varios interlocutores me explicaron anécdotas que sólo hacían que mostrar que el tiempo del viaje dependía de lo que se les pagaban a los agentes gambianos para evitar las largas colas: “En la frontera de

informales de 10.000 hasta 50.000 CFAs para acelerar el cruce de Gambia, pagos que se habían vuelto tan habituales que se perciben ya como “oficiales”. Así los 445 kilómetros que distancian Dakar de Ziguinchor se convertían en una demostración de habilidades y estrategias políticas y económicas, donde nunca sabías cuanto tiempo y dinero te supondría el viaje -suponía de 9 a 15 horas según la espera. Si querías evitar esta pericia, la otra opción era dar un rodeo de casi 400 kilómetros pasando por Tambacounda y la RN6, carretera que hasta su rehabilitación -acabada en 2018- estaba casi en ruinas. Esta opción significaba viajar durante unas 14 horas seguidas, pasando de noche por tramos de carretera sin luz y prácticamente sin pavimento.

Así, uno de los proyectos más esperado para los casamanceses era la rehabilitación de la Route Nationale 6 que une Tambacounda y Ziguinchor. 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) con el objetivo de mejorar la red viaria de Senegal, clave para impulsar el crecimiento económico del país<sup>57</sup>. 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<sup>58</sup>. El convenio consistía en integrar diferentes programas de desarrollo en los centros regionales de las zonas norte y sur del país. En el norte, el presupuesto se destinó 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 destinó 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.

Cabe mencionar, pero, que el proyecto 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. El MCA se declaró orientado únicamente a objetivos de desarrollo y no a otros de política exterior. Pero en verdad este proyecto fue previsto

---

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” (trabajador de Ageroute MD, 25 de febrero de 2016).

<sup>57</sup> Millennium Challenge Corporation <https://www.mcc.gov/where-we-work/country/senegal>

<sup>58</sup> Los trabajos relativos a la rehabilitación de esta carretera no se acabaron hasta 2018.



dentro de la Estrategia de Seguridad Nacional de 2002, donde 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" (The National Security Strategy of the United States of America, 2002: vi). Así, su discurso entrelaza ideas neoliberales con ayuda internacional. Pero 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 la estrategia geopolítica de diferentes países africanos.

La nueva importancia geoestratégica de África para combatir el terrorismo islámico supuso un reto para Estados Unidos que se había centrado hasta el momento en la vigilancia de Eurasia. Pero 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 constituirá todo el continente africano y aguas circundantes, con la excepción de Egipto, que queda bajo el CENTCOM" (Alaminos, 2008: 177). La creación de AFRICOM - anunciado el 6 de febrero de 2007 por el Presidente Bush y el Secretario de Defensa Robert Gates, 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)- 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 ser invasivos se tenía que hacer también un plan de ayuda humanitaria. Así pues, no es casualidad que sea justamente esta organización la que destina dinero para la rehabilitación de infraestructuras viarias en Senegal.

Esta decisión pone de relieve la importancia del continente africano para la estrategia militar de lucha contra el terrorismo -dada su posición geoestratégica-, 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 americanos de lucha antiterrorista y establecen una base militar en un país estratégico por su geografía y discurso de la paz, consiguen ensalzar su imagen con la incrementación de su ayuda humanitaria. Y esto es lo que se observa en Senegal, el pueblo americano, lejos de ser su dominador, es su salvador. La señal de “Route Nationale n° 6. Financée par le peuple américain” con sus logos de Millenium Change Account y Millenium Change Account-Senegal, se podían ver por todo el recorrido de la carretera RN6 cuando se estaba rehabilitando. Pero esta señal, lejos de quedarse en una señal convencional de tráfico que indica algo -como que el proyecto de la rehabilitación vial de la RN6 está financiado por la MCA-, era una señal simbólica, representaba una idea: la gran ayuda que ofrece el pueblo americano al pueblo senegalés. Los términos de “pueblo americano” usados en el panel no significan solamente EEUU, sino que hace referencia a sus gentes, más concretamente, a la bondad de sus gentes que financian un proyecto aceptado con gratitud por el pueblo senegalés. “El pueblo americano a través la MCC ha financiado el proyecto [...]. En cualquier caso, es asombroso lo que el pueblo americano ha hecho por el pueblo senegalés” (encargado de Ageroute, 9 de febrero de 2016).

Dejando de lado los intereses norteamericanos por la financiación de infraestructuras en Senegal, hay que decir que la rehabilitación de la RN6 fue beneficiosa para la conectividad entre Dakar y Ziguinchor, y así me lo expresaron mis interlocutores casamanceses, que enaltecían la importancia del ahorro del tiempo que supone viajar por una carretera bien asfaltada.

Mejorará mucho, porqué 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. (Inspector de Turismo de la Casamance, 16 de febrero de 2016).

De este modo, la mejora de las infraestructuras terrestres para unir las diferentes regiones de Senegal es parte indisoluble de este proceso de desarrollo económico, en un país donde los intercambios comerciales dependen casi exclusivamente del transporte por carretera.

Si bien la rehabilitación de la RN6 ha ayudado al desarrollo económico de la Casamance, la infraestructura que de verdad ha supuesto un cambio en las relaciones norte-sur ha sido el puente Senegambia, inaugurado el reciente 21 de enero de 2019, coincidiendo con mi estancia sobre el terreno. El proyecto se remonta a la década de

1970, pero las complejas relaciones diplomáticas entre Senegal y Gambia interrumpieron constantemente la construcción del puente. El año 1977 cuando parecía que se iba a llevar a cabo el proyecto, el gobierno de Gambia añadió una solicitud: quería que se agregara una barrera. Esta nueva condición implicó reiniciar todo el proceso de viabilidad y buscar nueva financiación internacional, hecho que fue interpretado por las autoridades senegalesas como una muestra de poder por parte de los gambianos que querían mantener la frontera para tener el control sobre la circulación en Senegal (Roussy, 2015). Para poner fin a su dependencia con Gambia, Senegal inició ese mismo año una importante inversión para crear la circunvalación que une Dakar con la Casamance sin pasar por Gambia, pero la larga duración de este viaje también disuade a la población que acababa, en la mayoría de los casos, pasando por la frontera, pese a los costes de aduanas. A esto se le sumó las tensiones geopolíticas que se iniciaron con el conflicto independentista de Casamance (1982-?)<sup>59</sup> y el régimen político del dictador gambiano Yahya Jammeh (1994-2017), acusado de apoyar de forma encubierta al movimiento proindependencia con el fin desestabilizar políticamente a su vecino (Marut, 2010).

Los intentos fallidos han sido varios desde los años 1980 donde ambos países trataron de unirse en una federación que no prosperó por la desconfianza de los gambianos de ser absorbidos por Senegal<sup>60</sup>. No fue hasta febrero de 2015 que se puso la primera piedra simbolizando la unión de estas dos naciones enfrentadas históricamente. El proyecto finalmente fue financiado por el Banco Africano de Desarrollo (BAD) y el Banco Mundial y ha costado 75 millones de euros, de los cuales Senegal ha aportado 522.732 euros y Gambia, 176.784 euros. La infraestructura que permite por fin cruzar el río Gambia con transporte terrestre mide casi un kilómetro de largo, 20 metros de alto y 12 de ancho y fue construida por el consorcio de empresas hispano libanes Corsan-Arezki<sup>61</sup>. Ahora el mismo viaje transgambiano que antes se alargaba en el tiempo por la espera del ferry, será de unas ocho horas, eso sí, cuenta con dos carriles de peaje, tarifas de los cuales están fijadas por ambos países, pero gestionadas únicamente por Gambia.

Aunque el proyecto se alargó durante cuatro años por los diferentes desacuerdos entre los países, cabe señalar que se aceleró a partir del 2017 con el derrocamiento de Yahya Jammeh. Desde que ganó las elecciones Adama Barrow, el presidente senegalés Macky

---

<sup>59</sup> El conflicto casamancés protagonizado por el Mouvement de les Forces Démocratiques de la Casamance (MFDC) se desarrolla en el siguiente apartado.

<sup>60</sup> Para más información sobre las relaciones geopolíticas senegambianas y la demora en la construcción del puente, consultar Roussy, 2015; Sène, 2019; Gomes, 2019; Bâ y Foucher, 2021.

<sup>61</sup> Isolux Corsán fue también la empresa encargada de rehabilitar tres de los cuatro tramos de la RN6.

Sall se convirtió en su mejor aliado y fue Senegal quien más tropas aportó a la coalición militar de la CEDEAO (Comunidad Económica de Estados de África Occidental) para obligar a Jammeh a abandonar el poder. Mientras se producía esta abdicación forzada, Barrow se refugió en Dakar y llegó a tomar posesión de su cargo como nuevo presidente de Gambia en esta ciudad. Este puente se convierte así en símbolo de unidad de ambos presidentes. El viaducto no solo facilita la comunicación entre ambos países, sino que supone un paso más para el programa de la CEDEAO de construir un corredor terrestre entre Dakar y Lagos que una a las principales ciudades de África occidental entre Dakar y Lagos a través de 11 países, proyecto que a su vez forma parte de la Autopista Transafricana que desarrolla Naciones Unidas y la Unión Africana<sup>62</sup>. Así, según las agencias de desarrollo internacionales y regionales, el pronóstico es positivo para el crecimiento económico de ambos países, incluyendo la región natural de la Casamance, pero aun así tendremos que esperar para saber cómo afecta realmente la implantación de estas infraestructuras a la movilidad de las personas y los intercambios de mercancías entre los diferentes mercados regionales. Y es que no se puede culpar a la población casamancesa de tener un cierto recelo sobre las nuevas políticas senegalesas teniendo en cuenta el aislamiento histórico de esta región versus el resto del país, incomunicación que no depende solamente de la propia distribución geográfica, sino que el bajo peso político que ha tenido el sur en el gobierno de Senegal se ha visto reflejado a lo largo de su historia en un continuo discriminaciones que han afectado no solo su movilidad dentro del país, sino todos los aspectos de la vida de los habitantes de la Casamance.

### **3.2. El aislamiento histórico de la Casamance**

La Casamance, en la actualidad, está formada por la Baja Casamance (la región de Ziguinchor), la Media Casamance (la región de Sédhiou) y la Alta Casamance (la región de Kolda) y ya he mencionado que se encuentra casi del todo separada del resto del país por la superficie de Gambia. Pero, además, esta zona ha sido objeto de reordenaciones administrativas en varias ocasiones por motivos políticos (De Jong y

---

<sup>62</sup> Para más información consultar el documento “Corridor transgambien” del Fonds Africain de Développement: <https://www.afdb.org/fileadmin/uploads/afdb/Documents/Project-and-Operations/Multinational%20%28Gambie%20%20S%C3%A9n%C3%A9gal%29%20-%20RE%20-%20Corridor%20transgambien%20-%20Construction%20du%20pont%20transgambien.pdf> y el documento “Projet de corridor transgambien (Phase I)” del Groupe de la Banque Africaine de Développement: <https://projectsportal.afdb.org/dataportal/VProject/show/P-Z1-DB0-046?lang=fr>

Gasser, 2005). En todo el mundo, los límites territoriales del Estado-nación se autolegitiman por un conjunto de especificidades culturales o históricas, inevitablemente inventadas o (re)inventadas. En África, la tendencia poscolonial por la difusión de una especie de consciencia estado-nacional sigue siendo vacilante y las periferias –en el sentido de no reconocerse en esta personalidad nacional promovida por el Estado central- siguen resistiéndose a este modelo al que acusan de devaluar, rechazar o abandonar las identidades singulares (N’Gäidé, 2009). Al repasar la historia de la Casamance nos damos cuenta de que estas divergencias políticas son, también ellas, herencia de la empresa colonial.

Antes de la llegada de los europeos, la disposición del territorio -y hablamos no solo de Senegal, sino de lo que ahora se administra como Senegal, Gambia y Guinea Bissau- era un conjunto de reinos y sociedades más o menos relacionadas a través del comercio, alianzas matrimoniales, relaciones de parentesco, pactos políticos, etc. Así, entre los siglos XII y XIV tenemos, con formas y vínculos variables, al norte, los reinos del Joloff -dominio wólof -, el Sine y el Salum -serer-, el Tekrur - toucouleur-, Gaabu - mandinga-. Y en el sur, en la Casamance, los pueblos bainunk, joola, balanta, manjak, mancagne, etc. (Bernier, 1976). Aunque la disposición de las etnias no ha variado tanto<sup>63</sup>, lo que sí cambió fueron unas fronteras impuestas, que no siguen en absoluto la realidad histórica y cultural de esta parte del continente africano. De esta manera grupos étnicos se fragmentaron entre los dominadores portugueses, franceses e ingleses.

En 1645 la presencia portuguesa en la Casamance era la hegemónica. De hecho, este territorio se conocía como el “Nuevo El Dorado”, una tierra rica en recursos y esclavos<sup>64</sup> (Trincas, 1984). Pero, a mediados del siglo XIX, la organización y gestión del espacio por parte de los países colonizadores –Francia, Portugal, Inglaterra- dependía principalmente de intereses mercantiles y formaba parte de la carrera para controlar el

---

<sup>63</sup> Cabe recordar aquí que la categorización de las etnias en África ha creado un gran debate entre historiadores y antropólogos dispuestos a reflexionar sobre el papel de la administración colonial en la clasificación étnica. En cuanto a Senegal, diversos autores han abordado este tema y si bien no presentan el mismo postulado en cuanto a la importancia de los colonos en esta disyuntiva, sí que están de acuerdo en que la etnicidad debe ubicarse en un contexto histórico. Ejemplo de ello es que mientras Amselle y M’Bokolo (2017/1985) define las etnias precoloniales como grupos móviles y permeables que fueron clasificadas en categorías fijas por los colonos y perpetuadas por los antropólogos poscoloniales, Diouf (1994) advierte que atribuir a los colonos la responsabilidad de la “invención” de las etnias es reduccionista y presenta a los africanos como observadores pasivos en la cuestión étnica de su propio país. Se puede consultar más sobre este debate en Senegal en Glasman (2004).

<sup>64</sup> Durante los siglos XVII y XVIII la trata de esclavos prolifera por toda la región y la costa de Senegal, la isla de Gorée y la isla de Carabane, se convierten en las receptoras de los esclavos provenientes de los países interiores africanos con destino a América. Hoy en día se puede visitar en la isla de Gorée -ante las costas de Dakar-, el Museo Histórico y la llamada Casa de los Esclavos (Rediker, 2021).

comercio atlántico. En ese momento, el río Gambia –por su fácil navegación- era el eje principal del tráfico naval de maní, pero permanecía monopolizado por el tráfico inglés desde el 1843 (Saint-Martin, 1989). Ante esta situación, el objetivo de los franceses fue sofocar el comercio británico, anexando a la colonia senegalesa los territorios del margen sur del río Gambia, es decir, la Casamance. Para conseguir este propósito, los franceses se extendieron por los territorios ubicados entorno a Gambia –la actual región de Tambacounda- hasta poder llegar a la Casamance. En 1866 Francia hace un último intento de conseguir e inicia negociaciones con Inglaterra con la idea de conseguir un trueque territorial, pero ante la negativa de los comerciantes británicos a ceder ese territorio, en 1889 se firma un acuerdo para demarcar la frontera definitiva entre Gambia –reconocida como colonia inglesa autónoma el año anterior- y Senegal (N'Gaïdé, 1998). No es hasta este acuerdo junto al Tratado de Berlín (1885) que negocia las fronteras entre los ingleses –que dominaban el actual territorio de Gambia- y los portugueses –que controlaban lo que sería luego Guinea Bissau, conocida entonces como Guinea Portuguesa-, que los franceses no empezaron a establecerse políticamente en el territorio de la Casamance. Fue durante este período que la Casamance se modela según los intereses de los colonos, produciendo las regiones que se pueden identificar en la actualidad como la Alta Casamance, dominada por los peuls, la Media Casamance, por los mandingas y la Baja Casamance, por los joola.

La incorporación relativamente tardía de Casamance a la colonia de Senegal provoca que la administración colonial francesa tenga problemas para gestionar este nuevo territorio anexado, hasta el punto que, en 1895, Senegal se subdivide en siete círculos electorales al norte de Gambia y un “distrito” en el sur, la Casamance (Charpy, 1994). Este cambio de nomenclatura ilustra a la perfección las dificultades de la administración colonial para llegar a acuerdos con los “reinos” autóctonos. N'Gaïdé (2009) acentúa que “el círculo supone de hecho un punto central, desde el cual el poder irradia y se difunde” (: 52). En cambio, en la Casamance, por su heterogeneidad étnica e incluso política, es imposible realizar esta organización territorial centralizada, lo que supone también un problema a la hora de establecer una capital. En época colonial Sédhiou fue la primera capital de la Casamance, pero en 1908 la capital se transfiere a Ziguinchor por su mejor situación geográfica al encontrarse a la orilla del río Casamance y poder establecerse allí un puerto comercial marítimo<sup>65</sup>. Esta ordenación territorial se mantiene hasta después de la independencia de Senegal, hasta 1984, cuando el gobierno de Abdou Diouf impulsa una nueva división administrativa,

---

<sup>65</sup> Hasta la construcción de la carretera transgambiana en 1957 cualquier intercambio comercial con el norte se hacía a través del puerto de Ziguinchor (Fanchette, 2011).

eliminando el topónimo de Casamance de la organización territorial y dividiéndola oficialmente en dos regiones: Ziguinchor y Kolda, reagrupando en esta última los antiguos departamentos de Sédhiou, Kolda y Velingara.

Esta partición político-simbólica se puede entender como un intento de romper la cohesión de la Casamance como respuesta al conflicto casamancés que estaba empezando. Una tentativa para aislar a los independentistas joola de la Baja Casamance de los peul de la Alta Casamance (N'Gaidé, 2009). En este mismo año, la capital se traslada a Kolda, posiblemente por su mayor alejamiento de Ziguinchor, el foco de un movimiento independentista (Fanchette, 2011) que en sus representaciones se asocia a menudo con los joola. No es hasta el año 2008 que se reorganizan en tres regiones: Ziguinchor, que tradicionalmente se tiene la impresión que hay una mayor población de esa etnia; Sédhiou, dominada por los mandinga y Kolda, por los peul. Explicito que “se tiene” la percepción de que es así porque en las lecturas consultadas (por ej. Dramé, 1998 o N'Gaidé, 2009) se hace explícita que esta división territorial coincide con una diferenciación étnica. Sin embargo, no existen datos oficiales ni estadísticas recientes que corroboren este dominio territorial por un grupo étnico. Por inferencias observadas en la Baja Casamance, por ejemplo, podríamos decir que existe una mayoría joola en las zonas rurales, pero nos resultaría imposible realizar tal afirmación en su capital, Ziguinchor, a causa de la mezcla que han generado los múltiples movimientos migratorios de los últimos 50 años.

Estas reorganizaciones no hacen más que evidenciar la dificultad de gestionar un territorio, la Casamance, cuyas fronteras fueron creadas de forma totalmente arbitraria en el reparto colonial europeo. La vaguedad administrativa que rodea a la noción de “Casamance” en la época colonial provoca que los gobernadores franceses se esfuercen por integrar este territorio dentro del conjunto colonial buscando entre los líderes autóctonos interlocutores dispuestos a firmar tratados. Pero el problema de la Casamance es que no existe una unidad étnica ni religiosa y, por lo tanto, ningún dirigente local o confesional es capaz de garantizar un acuerdo. A esto se le suma que dentro de la situación general de la Casamance, los campesinos joola de la Baja Casamance no entraron en contacto directo con los europeos hasta finales del s.XIX y, a partir de ese momento, los joola constituyeron una verdadera resistencia para la colonización francesa.

Cuando los franceses empezaron a internarse en la Casamance, en el último tercio del siglo XIX, varias poblaciones del norte de Senegal, las llamadas *Quatre Communes* - Gorée, Dakar, Rufisque y Saint-Louis- tenían una convivencia “privilegiada” con los

colonos, de tal manera que incluso sus habitantes, de la etnia wólof principalmente, fueron considerados "ciudadanos" de pleno derecho de la República Francesa. Como consecuencia de este favoritismo colonial y ante el fracaso de la posibilidad de acuerdos en el sur, los wólof llegaron a la Casamance con los franceses, como ayudantes de campo, guías, traductores e incluso soldados del ejército. Así pasaron a formar parte de la Administración colonial en la Casamance y participaron en todas las acciones-reordenaciones administrativas, territoriales y políticas que ignoran la arquitectura territorial, sobretodo de los joola- forzadas por los franceses (Tomàs, 2005a; Moreau, 1994). "A partir de la década de 1920, la historia administrativa de Casamance girará, por tanto, en torno al proyecto de hacer que los joola se parezcan a los 'evolucionados' asimilados a los wólof" (N'Gaïdé, 2009: 54).

Eso no fue sin resistencias, incluso en forma de insurrecciones. La etnia joola nunca ha funcionado bajo la dirección de una autoridad homogénea reconocida, sino organizada en base a comunidades relacionadas entre sí a partir de alianzas y contraalianzas endógamas. Ante esta ausencia de centralidad política, las comunidades forjaban acuerdos provisionales para vencer a lo que era su enemigo común, en este caso, los colonos franceses. Es con esa función unificadora que vemos aparecer fenómenos de profetismo parecidos a los que surgen en todo el continente africano a lo largo de los siglos XIX y XX, sobre todo en sociedades segmentarias y de linaje<sup>66</sup>. En el caso de Oussouye vemos surgir un movimiento profético asociado a la religión tradicional encabezado por una mujer: Alinsitowe o Aliin Situé Diatta. Fue ella, a principios de la década de 1940, la que recibió una revelación de Atèmit, el dios joola, que le ordenaba defender el cultivo del arroz y llamar a la desobediencia de los jóvenes ante su reclutamiento obligatorio como *tirailleurs* para el ejército francés, dando pie a una revuelta que tuvo que ser sofocada por las autoridades coloniales (Baum, 2016; Tomàs, 2015). Y no fue esta la única movilización profética que conocieron los joola bajo la dominación francesa, ni la única en estar liderada por una mujer (Baum, 2015)<sup>67</sup>.

Al llegar la independencia en 1960, la Administración colonial fue sustituida por una nueva administración, pero el personal que la gestionaba, al fin y al cabo, fueron los mismos, los wólof, conocidos peyorativamente como "nordistas" por la población casamancesa, acusados de ser cooperadores de la colonización. Son wólof en

---

<sup>66</sup> Como los nuer (Evans-Pritchard, 1980/1940), los dinka (Lienhardt (1985/1961) o los lugbara, Middleton, (1984/1960), por citar algunos ejemplos clásicos en la literatura africanista.

<sup>67</sup> Esta supuesta tradición rebelde joola y su énfasis en cuestiones como la dimensión mística en el papel cultural del vino de palma y el cultivo de arroz, así como el protagonismo que en ella jugaron mujeres profeta, ha servido para una interpretación de la identidad joola en términos de una hibridación antihegemónica entre ecologismo, espiritualidad y feminismo (Manzini, 2021).



Casamance buena parte de sus funcionarios, policías, gendarmes y militares. Como son wólof quienes obtienen la mejor parte de los beneficios que la Casamance recauda de sectores comerciales y productivos clave, como el comercio, la pesca, el transporte regular o el turismo. Ese proceso de wolofización de la economía y la gestión pública se ha trasladado a la vida cotidiana de Ziguinchor y pude ser testigo de cómo, a diferencia de otras partes de la Baja Casamance, el wólof es ya la lengua vehicular de la mayoría de la población. A partir de la independencia de Senegal, en la Casamance convivirán y chocarán dos modelos políticos. Por un lado, el del norte, el islamo-wólof<sup>68</sup>. Por el otro, el de los grupos minoritarios, que pertenecientes a una periferia geográfica, la del sur, se convierten también en la periferia de la construcción nacional. De esta manera, las relaciones centro-periferia marcarán la configuración del nuevo Estado-nación.

En el momento de la independencia, los líderes senegaleses se preocupan por construir una nación política y culturalmente homogénea. La nación en construcción se esfuerza por crear mecanismos e instituciones que permitan legitimar la idea de unidad identitaria. El primer elemento legitimador de este nuevo proyecto es la aprobación de la Constitución senegalesa (Diouf, 1992b). Pero la asimetría favorable a los wólof durante el periodo colonial se traslada también al campo religioso. A pesar de su independencia en 1960, el sistema político senegalés reproduce el modelo francés. El presidente se elige por sufragio universal directo, en un sistema de votaciones de dos vueltas y para un mandato de siete años renovable una vez. El presidente nombra al primer ministro, que escoge los ministros<sup>69</sup>. La primera redacción de la Constitución senegalesa elaborada el 1959 estaba claramente influenciada por la Constitución francesa de *liberté, égalité, fraternité* de 1958. Pero el número de constituciones y proyectos desde este año hace evidente la difícil adaptación del derecho democrático occidental a la población senegalesa. La última constitución de la República de Senegal se instaura el 22 de enero de 2001 y cuenta con 103 artículos, todos susceptibles de revisión a excepción de uno: El primer artículo de la Constitución proclama que la República de Senegal es "laica, democrática y social". Está estrictamente prohibido a los partidos políticos identificarse con una religión -aunque toda la población sea conocedora de la religión a la que pertenece el candidato. Así, la República del Senegal se fundamenta

---

<sup>68</sup> La premisa de que el modelo islamo-wólof es el asumido por Estado debe ser matizada por el papel que tuvo la minoría católica en su fundación y primera organización. Recordemos que Senghor, el padre de la República, era católico.

<sup>69</sup> Desde su independencia, los presidentes de la República de Senegal por orden de mandato han sido: Léopold Sédar Senghor (1960-1981), Abdou Diouf (1981-2000), Abdoulaye Wade (2000-2012) y Macky Sall (2012-actualidad).

en tres principios básicos: la neutralidad del Estado, la libertad de la práctica religiosa y el principio de respeto al pluralismo del culto (Diop, 2002; Fall, 2009).

Aunque puede que la manifestación de laicidad expresada sorprenda cuando se sabe que, aproximadamente, el 95% de la población en Senegal es musulmana, una gran mayoría ante el 4% cristiano y un 1% que practica religiones tradicionales derivadas de su origen étnico<sup>70</sup>. Así, aunque el Estado se declare aconfesional, hay una clara mayoría de musulmanes y, en consecuencia, las etnias que practican el cristianismo y lo que suele designarse como religión tradicional se ven en clara desventaja respecto de un modelo dominante en todos los ámbitos que debemos llamar islamo-wólof. Esta última consideración suscita otro matiz relativo a la propia pluralidad étnico-religiosa de la Casamance, que debe distinguir una Alta y Media Casamance, con una fuerte presencia de etnias procedentes del norte, como los manding y peul, de una Baja Casamance en la que se concentran grupos considerados originarios, como los joola, que reúnen la mayoría de católicos y practicantes de cultos tradicionales. Con todo, la Baja Casamance tiene una población mayoritariamente católica en relación a las cofradías sufís –sobre todo Muridiyya y Tijaniyya– que su influencia es mucho menor que en el norte del país<sup>71</sup>.

Esta situación de agravio crónico que ha sufrido la Casamance desde el colonialismo francés y su heredero el Estado senegalés en todos los campos, acabó desembocando en el surgimiento en los años 80 de un movimiento “independentista”<sup>72</sup>, el Mouvement des Forces Démocratiques de la Casamance (MFDC)<sup>73</sup>, que propició uno de los conflictos más largos en África Occidental. Aunque oficialmente el conflicto casamancés estalla el 26 de diciembre de 1982 en una manifestación en Ziguinchor

---

<sup>70</sup> No existen estadísticas en referencia a la religión de la Agence Nationale de la Statistique et de la Démographie du Sénégal. Las únicas que se pueden consultar son las del Report on International Religious Freedom: Senegal, 2020. <https://www.state.gov/reports/2020-report-on-international-religious-freedom/senegal/>

<sup>71</sup> La compleja relación entre islam, poder y Estado debe entenderse a partir del papel estratégico de las turuq o hermandades sufís en la estabilidad del sistema político y económico senegalés (Samson, 2005; Guèye y Seck, 2011). Es el hecho de que la Casamance no haya dado grandes marabouts lo que explica en buena parte la escasa presencia de casamanceses de relieve en el conjunto de la vida política senegalesa. Solo es necesario ver la controversia que se creó alrededor del candidato a las pasadas elecciones senegalesas del 2019 Ousmane Sonko -del partido PASTEF- por el origen casamancés de su padre.

<sup>72</sup> Aunque diversos autores hablan de él como un movimiento independentista, y desde una perspectiva jurista-administrativa sería considerado como tal, lo entrecomillo porque la mayoría de mis interlocutores no hablan de independencia sino de un movimiento de descolonización y deswólofización. No querían pertenecer a Senegal porque simplemente nunca habían pertenecido, era una imposición venida de fuera.

<sup>73</sup> Toma el nombre de un partido político autonomista fundado por casamanceses de diferentes etnias en la época de los 50 (Foucher, 2003a). Aunque este primer partido no tenía como objetivo la independencia, sino más bien formar parte del nuevo gobierno, llegándose a fusionar con el propio partido del presidente Léopold Sédar Senghor, el Bloque Democrático de Senegal (BDS).

convocada por el MFDC, ciertos casamanceses, sitúan los primeros avisos en el año 1980 cuando se produjeron tres sucesos que marcarían el desarrollo del conflicto: los disturbios después de un partido de fútbol, las manifestaciones estudiantiles del mismo año en Ziguinchor y las palabras que el sacerdote católico Augustin Diamacoune Senghor pronunció en la Cámara de Comercio de Dakar (Tomàs, 2005a)<sup>74</sup>:

¿Qué derecho tiene Francia, en la independencia de Senegal, a asignar la Casamance a este país sin que se consulte a las partes interesadas? La Casamance no tiene nada que ver con Senegal en el plano histórico, económico ni étnico. Es solo por razones de comodidad que se administrara con Senegal, pero fue un protectorado. (Diamacoune Senghor, 1980 en Tomàs, 2005a)<sup>75</sup>

Así, en su discurso Diamacoune Senghor afirma que incluso durante la colonización, no existía ningún vínculo entre esta región y el resto de Senegal, y cuando éste se independizó no se realizó ninguna consulta oficial. Los casamanceses habían luchado por la independencia del país a cambio de ciertas promesas que se vieron incumplidas. Apoyaron en las primeras elecciones (1960) la candidatura de Léopold Sédar Senghor al comprometerse a llegar a nuevos acuerdos que los implicasen en las nuevas políticas senegalesas, cosa que no acabó pasando (Marut, 1996). Así pues, con la llegada del nuevo presidente tampoco se llegaron a los acuerdos entre norte y sur pactados para un proyecto político compartido, y los casamanceses, una vez más, acabaron inferiorizados administrativa, cultural y económicamente por el nuevo Estado. Este discurso ofrece la clave de las reclamaciones postuladas por el MFDC en sus primeras declaraciones, entre las cuales se encontraba la acusación al gobierno senegalés de la ausencia de inversión en el desarrollo económico de la Casamance (De Jong y Gasser, 2005).

El MFDC, como tal, nace poco después del cambio de gobierno, de Senghor a Diouf (1980) y fue ideado en el exilio por Mamadou Sané y Mamadou Sadio, comprometidos con organizaciones de inmigrantes joola en París. Desde su creación, su discurso se basa en el pilar establecido por Augustin Diamacoune Senghor, que acabaría

---

<sup>74</sup> Algunos autores aseguran que el movimiento nació entre practicantes de la religión tradicional, pero según la hipótesis de Tomàs (2007a) en el departamento de Oussouye- donde pasó la mayoría de acontecimientos- el MFDC se forjó entre los pueblos donde había una carencia de estructuras tradicionales y mayor presencia católica.

<sup>75</sup> La figura de Diamacoune Senghor es clave para valorar el papel que tuvo la Iglesia católica en la formación del movimiento separatista casamancés, a partir precisamente de su importante presencia entre los joola y su contribución a la construcción de su identidad étnica como plataforma argumental para la revuelta (Foucher, 2005a). A lo largo de estas páginas aparecen varios ejemplos de la permeabilidad entre religión tradicional y catolicismo en Oussuye.

ejerciendo de guía “líder espiritual” (N’Gaidé, 2009) del movimiento: La Casamance no tiene por qué reclamar su independencia ya que los lazos que unen Senegal y la Casamance son ilegítimos. El 19 de diciembre de 1982 el MFDC se reúne y convoca una manifestación pacífica en Ziguinchor para el 25 de diciembre con el fin de reivindicar la separación de la Casamance y el derecho a la autodeterminación. Una oleada de detenciones de los principales líderes del movimiento, entre los cuales se encuentra el sacerdote Diamacoune, precederá el acto pero no lo impedirá (Awenengo-Dalberto, 2008). Finalmente, el 26 de diciembre de 1982 se procede a realizar una marcha pacífica que culmina con el cambio de la bandera senegalesa por una blanca en el edificio del Gobierno, acto que suscita la intervención violenta de la policía que dispara a la multitud, provocando varios muertos, heridos y cientos de detenidos -no hay un acuerdo entre los diferentes autores en cuanto a la cifra final de víctimas- (Marut, 2002a). La brutalidad policial de esta intervención junto a las continuas redadas, sobretudo en la frontera entre la Baja Casamance y Guinea-Bissau, radicalizaron aún más este movimiento separatista, consiguiendo a su vez, unir más gente a la causa (N’Gaidé, 2009). A partir de este momento, fueron varios los enfrentamientos entre policías y casamanceses, uno de los más sangrientos fue el conocido como Domingo Rojo, cuando al amanecer del 18 de diciembre de 1983 varios hombres del MFDC entraron en Ziguinchor armados con machetes y fusiles de caza enfrentándose con el Ejército senegalés, provocando una veintena de muertos y un centenar de heridos.

Finalmente, en 1985 se crea la rama armada del MFDC, Atika -el Combatiente. En ese momento, el movimiento, viéndose en inferioridad de condiciones ante un Estado que acusa a un grupo étnico en particular, los joola y a una región en concreto, la Baja Casamance, de ser los artífices y los únicos culpables de la violencia -y por ende, reconvierte a los joola en una etnia infranacional-, intenta extender su reclutamiento fuera de los marcos de la región de Ziguinchor para unir los grupos étnicos de la Casamance. Para este propósito, su discurso antiestatal y antisenegalés urge que asuma carácter, por así decirlo, casamancés. Como todos los movimientos nacionalistas -siempre y por doquier-, el MFDC inventa un relato basado en una recuperación selectiva de la historia de la región de la Casamance que la presenta como unos rasgos culturales y un pasado comunes (Faye, 1994; N’Gaidé, 2009). El discurso del MFDC intenta combatir la imposición del proyecto para la uniformidad y homogenización de la nación senegalesa, a la vez que crea una nueva identidad tan artificial como la que combate, la casamancesa. Pero esta identidad también choca con las realidades históricas y culturales de los grupos étnicos de la región que intenta agrupar, puesto que ni la colonización ni la entrada del islam fueron sufridas o aceptadas de la misma manera por los habitantes de la zona (Foucher, 2005a; Tomàs, 2007a).

Cabe mencionar que a esto se le sumó el hecho de que el discurso nacionalista del MFDC, especialmente al inicio, creó unos marcadores diferenciales oponiendo la idea de una sociedad islamo-wólof del norte frente una identidad casamancesa basada en la religión tradicional joola y la católica. Así pues, durante mucho tiempo, el conflicto fue presentado como una lucha entre musulmanes nordistas y practicantes de las religiones católica y tradicional casamancesas (Tomàs, 2007a). Cosa que no es exactamente así, autores como Iniesta (1995) o Marut (1999) reivindican la participación de mandingas y musulmanes en el movimiento. El anhelo del Estado senegalés por menospreciar el movimiento atribuyéndolo a una especie de “radicales joola”, sumado al empeño de los líderes del movimiento por conseguir una identidad y singularidad de la Casamance que pueda “competir” con la senegalesa, lleva a la confusión de percibir a sus miembros como jóvenes agricultores practicantes de la religión tradicional, cuando los rebeldes están en verdad protegidos de igual manera por gris-gris, rezos o libaciones tradicionales.

En relación con todo ello, y por traer estas cuestiones relativas al movimiento separatista de los 80 a la actualidad, después de lo observado en mi trabajo de campo en la Baja Casamance podríamos inferir que mientras la idea de nacionalismo casamancés está en declive, parece que el discurso reivindicativo de la cultura joola del MFDC ha hecho ganar adeptos entre los joola húluf que viven, en cierta forma, una revitalización de la religión tradicional (Tomàs, 2005a). Aunque esta hipótesis no excluye que las causas de la revitalización se encuentren también en otras motivaciones. Se hace preciso aquí abrir un paréntesis en el uso que he hecho, estoy y continuaré haciendo del concepto *tradición* y *tradicional*, que me permitirán evitar un entrecorillado que debería ser permanente. En primer lugar, esos conceptos aparecen recurrentemente tanto en el lenguaje administrativo como en el habla ordinaria en el escenario etnográfico, en el que se da por supuesto que *tradicional* quiere decir antiguo y propio y se opone a lo que se considera moderno e incorporado desde fuera. Al margen de ese sentido emic que empleo de tradición y tradicional, no olvido que todas las tradiciones, también en África, son inventadas (Hobsbawm y Ranger, 1983). Albert Farré (2010: 1) hace referencia a cómo los primeros investigadores al servicio del sistema colonial en África ya se ocuparon de definir las “tradiciones africanas” en función de sus propias experiencias y percepciones, algo también aplicable a la propia génesis de la identidad joola (Tomàs, 2015).

Por otro lado, no podemos saber ahora desde cuando son “tradicionales” las “tradiciones” actuales de Oussouye, aunque es muy probable que muchas de ellas sean una expresión más de la tendencia, abundantemente presente en el continente africano,

de creación y recreación –reconstrucción diría Jean Pouillon (1975)- de costumbres, como parte de una dinámica de afirmación identitaria relativamente reciente. En este caso, no podemos descartar que, en buena medida, esa reafirmación de la personalidad tradicional joola haya podido ser consecuencia, más que causa, del conflicto casamancés. Ciertamente, el neotradicionalismo joola nace probablemente con la crisis del Estado senegalés en los años 70 y, en su momento, coloca el orden mítico-ritual joola en proveedor de una de las bases identitarias del movimiento separatista, tanto en su desencadenamiento y organización (Foucher, 2005a) como en su resolución provisional (Diedhiou, 2016).

Volviendo a los inicios del conflicto casamancés, el 20 de abril de 1990 se produjo el primer atentado a un control de la aduana senegambiana, que daba origen a una ola de violencia armada y al repliegue a los bosques de la Baja Casamance de los miembros del movimiento, iniciando una clásica guerra de guerrillas<sup>76</sup>. Esta deriva se ve favorecida por la aparición de tensiones internas del MFDC entre diferentes fracciones del movimiento y un “frente norte” y un “frente sud” del río Casamance cada vez más tirantes. Lo que lleva a que diferentes figuras del movimiento separatista se posicionen de manera completamente opuesta ante las posibles negociaciones con el Estado senegalés, mientras unos llegan a acuerdos, los otros radicalizan su postura de confrontamiento. Aunque no es mi propósito repasar la evolución histórica del conflicto, lo que sí es remarcable es que después de casi 40 años, varias treguas y varios altos al fuego, miles de víctimas mortales y miles de desplazados (Robin, 2006), el enfrentamiento sigue sin resolverse. Aunque en la actualidad se trata de un conflicto de baja intensidad con un alto el fuego prolongado desde 2014, no se ha conseguido hoy en día llegar a un acuerdo que satisfaga a ambas partes. En la década de los 1990 fracasaron tres altos al fuego, en 1991, 1992 y 1999 y el conflicto parecía enquistado. Sin embargo, una serie de expectativas de acuerdos de paz empezaron en el 2000 con el cambio de gobierno senegalés, tras 40 años de gobierno socialista, la oposición subió al poder de la mano de Abdoulaye Wade (2000-2012), que encabezó una coalición llamada *Sopi*, en wólof "cambio". El 30 de diciembre de 2004, se consiguió firmar un acuerdo de paz entre el presidente senegalés, Abdoulaye Wade, y el líder espiritual del MFDC, el padre Diamacoune Senghor, lo que fue una señal alentadora para el futuro (Awenengo-Dalberto, 2006; Marut, 2002a, Marut, 2010). Finalmente, en 2014 y con el

---

<sup>76</sup> Para más información sobre este conflicto armado y el MFDC, consultar Tomàs, 2004, 2005c, 2006, 2008b, 2008c, 2020b; Mark y Tomàs, 2011; Marut, 1995; De Jong, 1999; Foucher, 2003a, 2003b, 2005a, 2011; Evans, 2004; Robin y Ndione, 2006; Marut, 2010, 2011; Tombe, 2016; Diedhiou, 2016; Leyendecker y Miscoiu, 2019; entre otros.

presidente Macky Sall, Salif Sadio, uno de los principales jefes rebeldes<sup>77</sup> anunció un “alto el fuego unilateral”. Una proclama que surge de la voluntad negociadora de ambos lados, permitiendo que intervenga la mediación internacional a través de actores clave, como la comunidad católica de San Egidio (Robin y Ndione, 2006; Marut, 2010, 2011). Tras casi cuatro décadas de enfrentamiento y con una población cansada de ver cómo la región natural de Casamance seguía quedando al margen de las inversiones y los planes de desarrollo del Estado senegalés, parece ser que el objetivo de ambas partes es encontrar un consenso internacional para devolver la paz a la región, aunque aún no se haya llegado a ningún acuerdo formal y continúen habiendo actuaciones aisladas que les son atribuidas a la guerrilla o a sus rescoldos<sup>78</sup>.

En resumen, podríamos decir que, aunque el fin del aislamiento de la región fue uno de los reclamos del MFDC, el conflicto no hizo más que agravar la situación. Como Jordi Tomàs (2005a) explica, la carretera entre Oussouye y Ziguinchor -el único medio de comunicación terrestre con el interior- estaba periódicamente afectada por los conflictos entre el ejército senegalés y el MFDC hasta hace relativamente pocos años. Y en la actualidad, aunque con el gobierno de Macky Sall está llevando a cabo varios proyectos millonarios para mejorar las infraestructuras de la región, varios interlocutores -al igual que la literatura sobre las consecuencias turísticas del conflicto (Sène y Diémé, 2018; Diaw, 2019)- hacían hincapié en las nefastas consecuencias que había traído el conflicto para el desarrollo económico y turístico de la zona: “De golpe, cuando se habla de la Casamance, automáticamente, te viene a la cabeza el conflicto. 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” (Diouf, 2 de febrero de 2016).

El conflicto de la Casamance va más allá de los límites geográficos de Senegal, aunque el Estado senegalés nunca lo haya querido admitir. Los habitantes del territorio entre el norte de Guinea-Bissau y el sur de Gambia se encuentran en un espacio fluido sin fronteras, donde no se reconocen los límites estatales porque se ven como un continuum a través de lazos de parentesco o linaje (N'Gaïdé, 2009). El nuevo Estado senegalés, inspirado en el modelo centralizador colonial, pretende extender las virtudes de un modelo islamo-wólof que unifique la población bajo mandatos que

---

<sup>77</sup> Su grupo operaba en el llamado frente norte, en la zona situada entre Bignona y Gambia con base principal en Kanilai. Los otros dos grupos que proclamaban representantes del histórico MFDC aún activos eran el frente sudoeste, liderado por César Attoute Badiatte, operativo entre Oussouye y Guinea Bissau, y el de Ousmane Niantang Diatta, que se refugia en el sueste, en el bosque próximo a Goudomp.

<sup>78</sup> Una actualización de la situación del conflicto bélico y el proceso para su superación en Madurga López (2021).

promueven la estabilidad sociopolítica. Sin embargo, el MFDC da ejemplo de que esta nación, como todas, no es inmune ante los problemas de diversidad étnica (Diop y Diouf, 1990). El MFDC, al impugnar la pretensión del gobierno senegalés a la hora de crear una nueva nación unificadora, muestra las múltiples debilidades de un Estado incapaz de garantizar la igualdad entre los diferentes grupos étnicos, prolongando su supremacía y condenando a los otros a un estado de marginalidad.

### 3.3. Infraestructuras de movilidad en la Baja Casamance

Como Baja Casamance se conoce la denominación histórica y natural que corresponde a la región político-administrativa de Ziguinchor -que junto con la Media Casamance (la región de Sédhiou) y la Alta Casamance (la región de Kolda) forman parte de la región de la Casamance. En la actualidad la Baja Casamance, con una población total de 683.952 habitantes, se compone de tres departamentos, Oussouye, Bignona y Ziguinchor -los departamentos reciben el nombre del municipio elegido como capital-, ocho *arrondissements*<sup>79</sup>, 30 *communes*<sup>80</sup> y unos 502 pueblos (ANSD-SES, 2019: 17). Limita al norte con la República de Gambia, al sur con la República de Guinea Bissau, al este con la región de Sédhiou y al oeste con el Océano Atlántico. Así su capital, Ziguinchor se encuentra a 15 Km de la frontera de Guinea-Bissau y a 96 Km de la de Gambia, dato que contrasta con los 454 km que lo separan de Dakar. La separación de la Casamance respecto del resto de Senegal, con la interposición del territorio de Gambia, como ya hemos hecho notar, tiene importantes consecuencias en la relación de la zona con el centro económico del país. Pero a la dificultad que supone el paso por Gambia y la débil comunicación con la capital, se debe sumar la falta de infraestructuras que faciliten el acceso a los pueblos interiores dentro de este departamento dominado por manglares.

A la región de Ziguinchor la atraviesa el río Casamance -con 300km de longitud- con sus múltiples afluentes y marismas. Si a esto le sumamos que posee un relieve generalmente plano con mesetas que no superan los 50 metros, nos encontramos con unos suelos hidromórficos, salados y acidificados con sistemas de drenaje insuficiente.

---

<sup>79</sup> Los *arrondissements* de Senegal son subdivisiones administrativas de los departamentos de Senegal. Puede ser traducido por "distrito".

<sup>80</sup> Una *commune* es una colectividad local, un agente administrativo y jurídico que ejerce en su territorio determinadas competencias que le son transferidas por el Estado en un proceso de descentralización. Puede ser traducido por "municipio".



Todo ello conlleva a que a menudo la comunicación entre las áreas rurales y los principales centros urbanos, como Ziguinchor, sea casi nula por la dificultad que supone construir y mantener infraestructuras de movilidad terrestres adaptadas a estas peculiaridades geográficas. Cualquier carretera que se escoja para circular por el interior de la región necesariamente tendrá que cruzar vías fluviales. Así, nos podemos encontrar hasta 18 puentes y en efecto, varias entradas a la ciudad de Ziguinchor requieren pasar por ellos, como es el caso de la carretera transgambiana por el Puente Émile Badiane o la Route 20 por el Niambalang. A este hecho cabe añadirle que la región de Ziguinchor registra la precipitación más alta del país durante la temporada de lluvias que se alarga un promedio de cinco meses, de mayo a octubre. El mal estado de las carreteras, teniendo en cuenta estas premisas, no significa solamente que sean difíciles de recorrer durante el año, sino que, en la estación de lluvias algunas de ellas devienen impracticables o llegan incluso a desaparecer, aislando algunos enclaves de la región. Me lo contaba Diouf, inspector de la Oficina de Turismo de Ziguinchor:

La carretera puede estar seis meses y después desaparecer, hay carreteras que están sólo allí durante seis 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. (Diouf, 2 de febrero de 2016)

Y pese a que la ciudad de Ziguinchor se encuentra en la orilla del río Casamance y posee un puerto para el transporte fluvial-marítimo, la movilidad de su población depende, casi exclusivamente, del transporte terrestre. En el pasado, durante la colonización, el transporte fluvial y marítimo era predominante, pero con la independencia en 1960, comenzaron a producirse cambios notables en los servicios de transporte que daban una nueva apertura a su población. Sin transporte ferroviario<sup>81</sup> y con una red de carreteras que se limitaba a pistas de tierra compactas, hasta los años 60 el transporte marítimo fue imprescindible para el comercio colonial. Ya bajo la ocupación portuguesa, Ziguinchor se convirtió en un punto estratégico clave debido a su posición como cruce de caminos en las vías fluviales entre Gambia y Guinea-Bissau (Trincas, 1984), situación que explica el poco interés por la red viaria desarrollado en este periodo. Las infraestructuras portuarias de Ziguinchor, tal como existen en la actualidad, fueron construidas en 1937 y modernizadas el año 1955 (Sène y Kane, 2018), colocando este puerto en segundo lugar nacional, después del puerto de Dakar,

---

<sup>81</sup> La región de la Casamance es la única de Senegal que se encuentra en esta situación.

en tráfico comercial y de pasajeros. Sin embargo, el tamaño modesto de la infraestructura impide acoger buques de largo calado para el comercio internacional y el costo para el traslado marítimo de viajeros, demasiado alto para la mayoría de la población casamancesa, conlleva que el transporte marítimo no pueda desempeñar plenamente su función como medio de movilidad, de hecho, en 2016 solo se contabilizaron 100 embarcaciones<sup>82</sup> en el puerto de Ziguinchor (ANSD-SES, 2016)<sup>83</sup>.

No obstante, el gobierno de Senegal es consciente de la importancia del mar como vía de comunicación con el desarrollo económico del territorio, siendo, a nivel mundial, el principal medio de transporte en el tráfico de mercancías. Así, uno de los proyectos desarrollados por el gobierno de Macky Sall fue adoptar nuevas estrategias, tanto en el norte como en el sur del país, para promover el transporte marítimo y la eficiencia portuaria con el fin de mejorar su rendimiento económico. En este contexto, el Gobierno de la República de Senegal, a través de la Agencia Nacional de Asuntos Marítimos (ANAM), obtuvo, en el marco del Programa ORIO en el 2017, inversión por parte del Reino de los Países Bajos para financiar el Proyecto de Desarrollo Portuario de Ziguinchor que consiste en el dragado del río Casamance con el fin de eliminar las limitaciones físicas de acceso al puerto de Ziguinchor; la rehabilitación y ampliación de las infraestructuras del puerto, y la construcción de una infraestructura de atraque en el puerto pesquero del barrio de Boudody, así como una serie de equipos para procesar pescado, en las condiciones higiénicas y de seguridad exigidas por las normas de la Unión Europea. En el momento actual no he recibido ninguna información sobre la finalización de esa obra.

Es evidente que las infraestructuras de transporte ocupan hoy un lugar central en las cuestiones de desarrollo de los países, en particular los del África Subsahariana. Varios autores coinciden en explicar que la apertura de diferentes países a mercados internacionales y el consecuente crecimiento económico derivado de las exportaciones, depende casi exclusivamente de mejorar el sistema de infraestructuras de transporte (Offner, 1993; Plat et al., 2004; Harding et al., 2007). Esta cuestión nos invita a cuestionar el dinamismo real del transporte en la región de Ziguinchor, donde los problemas de los servicios de transporte tanto en términos de infraestructura como de políticas regulatorias están en el centro del debate nacional y regional.

---

<sup>82</sup> Principalmente se trata de cruceros para el transporte de personas y mercancías, buques portacontenedores para el transporte de mercancías con fines comerciales y buques RORO para el transporte de vehículos.

<sup>83</sup> La Agencia Nacional de Estadística y Demografía de Senegal (ANSD) no expone ninguna cifra relativa al transporte de la región de Ziguinchor en su último reporte del 2017/2018, y los datos proporcionados en la publicación de 2016 son el resultado de un análisis realizado en 2014.

El transporte por carretera debido a sus innumerables limitaciones es incapaz de brindar un servicio adecuado a las necesidades de movilidad de la región. El transporte colectivo por carretera en la Baja Casamance reproduce la problemática que registra el conjunto de Senegal y, por extensión, del África Occidental. Como sucedió en Francia en los años 1980, el sector del transporte en este país sufrió diversas transformaciones derivadas de su nueva tendencia hacia un sistema esencialmente liberal, abriendo el camino a varias desregulaciones. La eliminación de las licencias de transporte por itinerarios en 1985 y 1986 y la liberalización de la importación de vehículos en 1986, conllevó a la autorización descontrolada de licencias de transporte profesional, cosa que significa un incremento en las posibilidades de empleo, pero también un aumento en la precariedad de sus transportistas. La política sectorial liberal sin duda mejoró la oferta de traslado en vehículos, pero también contribuyó a través de la competencia desregularizada a la degradación del servicio<sup>84</sup>. Así, en buena medida como consecuencia de las deficiencias organizacionales e infraestructurales de opciones de transporte provistas desde el Gobierno, asistiríamos al desarrollo de un sector parcialmente desregulado que, aunque no novedoso, sería cada vez más estructural en la provisión de servicios de desplazamiento. El reto que supone una mejora en las infraestructuras terrestres requiere de una reforma de la política del Estado, una mayor inversión y participación gubernamental, con el objetivo no solamente de garantizar la financiación, sino de revisar los vínculos entre los diversos actores involucrados en el sector (Sène y Codija, 2016).

La red viaria proporciona más del 90% del tráfico local en la región de Ziguinchor, con una longitud de 1.101 kms, de los cuales sólo están asfaltados el 56% (ASND, 2016)<sup>85</sup>. Las principales vías son las dos carreteras nacionales que unen Ziguinchor con Kolda -conectando longitudinalmente toda la Casamance. En el norte, paralela al río Casamance encontramos la Route Nationale 6 que agrupa Ziguinchor-Kolda-Velingara y en el sur, la Route Nationale 4, que conecta las dos ciudades pasando por Mpak, la frontera con Guinea Bissau, de tal manera que esta carretera, une la capital de la Baja Casamance y de la Alta Casamance cruzando el país de Guinea Bissau. La RN4 es de hecho una carretera internacional de la CEDEAO (Comunidad Económica de los Estados de África Occidental) que cubre el recorrido Gambia-Senegal-Guinea Bissau (Choplin y Lombard, 2010). Por último, en la región encontramos la carretera regional

---

<sup>84</sup> Véase Godard, 2002 o Lombard, 2015 para una perspectiva general de las transformaciones del sector del transporte en Senegal

<sup>85</sup> La red se compone de: 185 km de carreteras nacionales totalmente asfaltadas; 95 km de carreteras regionales con 83 km asfaltados; 489 km de carreteras departamentales con 98 km asfaltados; 65 km de vías urbanas con 49 km asfaltados; 270 km de carreteras sin clasificar con 69 km asfaltados. (ASND, 2016)

20 (RR20), que une Cap-Skiring, uno de los focos turísticos más importantes de la región, con Ziguinchor a través de Oussouye. Pese a esta red central, la falta de vías secundarias y el mal estado de las existentes impiden en muchos casos el flujo tanto de personas como de mercancías agrícolas en el interior de la región.

En mi primera estancia en la Casamance -de enero a marzo de 2016- realicé varias observaciones en movimiento entre Ziguinchor y Kolda con *7 places* y mini-bus. Pero en ese momento, ningún *7 places* hacía el recorrido Kolda-Ziguinchor por la RN6; todos circulaban por la RN4. Para mi trabajo necesitaba hacer este recorrido, lo que significó tomar un *7 places* en la estación de autobuses de Kolda que me llevase hasta Tanaf, y allí tomar otro mini-bus hasta Ziguinchor -con las horas de espera que implicaba, como explicaré en el próximo apartado. En este trayecto, aunque ya habían empezado los trabajos de rehabilitación pude observar el mal estado de la carretera, que en tramos se convertía en impracticable, lo que suponía que los vehículos tenían que bordear la carretera e invadir una vegetación con frecuencia densa. Pude comprobar hasta qué punto la RN6 había estado impracticable durante muchos años por las propias condiciones naturales de la región -que exigen un mantenimiento de la infraestructura continuo-, a la que hay que añadir que atravesaba un área dominada por el MFDC, por lo que fue escenario de varios sucesos violentos. Todo ello provocó que durante más de dos décadas esta carretera fuese infrautilizada en los trayectos de Ziguinchor a Kolda, prefiriéndose dar un rodeo de más de una hora por la RN4. Evidentemente, pero, los habitantes de los pueblos situados a lo largo de la RN6 estaban obligados a tomar esta vía, la única existente fuese cual fuese su estado.

El proyecto de rehabilitación de la RN6, por lo tanto, había sido muy esperado por toda la región, porque conectaba las dos capitales más importantes, pero también porque ofrecía toda una red de comunicación a un conjunto de poblaciones del lado del río Casamance que se habían quedado en un segundo plano en la comercialización de sus productos agrícolas. Este proyecto, como ya he descrito, fue financiado por el Millenium Change Corporation (MCC) que, a su vez, creó, junto al gobierno de Senegal, el grupo Millenium Change Account-Senegal para el control del proyecto conjuntamente entre americanos y senegaleses. La financiación se destinó a la rehabilitación de 256 kilómetros de la Route Nationale 6 que discurre prácticamente en paralelo al río Casamance entre Ziguinchor y Vélingara, y a la reconstrucción del puente de Kolda. Así, los trabajos estaban divididos en cuatro lotes: El primero, de Ziguinchor a Tanaf (116 kms); el segundo, de Tanaf a Kolda (72 kms); el tercero de Kolda a Vélingara (93 kms), y el cuarto era la construcción del nuevo Puente de Kolda. A partir de un concurso internacional, se adjudicaron tres de los cuatro lotes -de

Ziguinchor a Kolda y el puente de Kolda- a la empresa española Isolux Corsán, ganando la fracción de Kolda a Vélingara una empresa senegalesa.

En varias ocasiones puede acompañar a Michel en su labor de supervisión de la RN6 desde Ziguinchor a Niaguis -base técnico-manufacturera de Isolux Corsán-, en estos viajes hacíamos paradas en que me comentaba los puntos más complejos de la construcción. Michel era uno de los responsables del proyecto MCA-Senegal y me indicó que el tramo Ziguinchor-Tanaf, prioritario en la rehabilitación de la RN6, planteaba dos grandes problemas, uno a nivel técnico y otro, social. El primero, relacionado con las propias características de la dificultad de las obras, las condiciones biofísicas del suelo exigen de estructuras de ingeniería complejas para asegurar el mantenimiento de estas, además en la zona no existe ninguna industria que fabrique material de construcción, por lo que tanto la materia prima como la maquinaria tiene que ser transportada o bien desde España o bien desde Dakar o Thies. El otro, alude al carácter social de las carreteras en Senegal. La obra preveía ampliar el ensanche de la carretera en la mayoría de los tramos por una calzada de dos carriles de 3,60 metros de ancho cada uno y dos arcenes de 1,50 metros -pasando de los 6 metros aproximadamente que había antes a 10,20 metros.

En un país donde la vida social transcurre en buena parte a los bordes de la carretera, donde esta vía atraviesa arrozales, mercados, campos y viviendas, está claro que esta ampliación conlleva negociaciones, estrategias, pero también irregularidades y abusos que se ven acentuados además por la incomprensión que envolvía el dialogo entre la población senegalesa, el MCA-Senegal y los constructores españoles. Y es que la imagen de “salvador” que desprendía el “pueblo americano”, estaba muy lejos de la percepción que los senegaleses tenían de los españoles, acusándolos de ir de vacaciones, envés de a trabajar, una especie de “turismo laboral”. “El problema de los españoles es que para ellos esto es el paraíso, vienen a beber, a divertirse, a pasárselo bien” (transportista de Ziguinchor, 28 de Febrero de 2016). “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, 11 de Marzo de 2016).

En el proyecto de MCA-Senegal se fijaron unos costos para recompensar económicamente a los propietarios que se veían afectados por expropiaciones de terreno a causa de la ampliación. El problema fue cuando la población en general se vio perjudicada por accidentes que se producían en el transcurso de las obras. Entonces era la empresa Isolux Corsán quien se tenía que hacer cargo de las reformas pertinentes.

Como se puede suponer estos sucesos conllevaban negociaciones en la mayoría de las ocasiones terminaban sin solución. Por este motivo, el MCA-Senegal nombró a un agente neutro para que gestionara estos casos extraordinarios para llegar a una conciliación, creando el programa *Cahier de Tolerance*. El plan consistía en dejar una libreta en cada Ayuntamiento de los municipios afectados por la rehabilitación de la RN6, de tal manera que la población pudiese anotar todos los deterioros y averías resultado de las tareas de cimentación. Este agente se encargaba de recoger el *cahier* semanalmente y, junto a miembros de Isolux Corsán, analizaban qué medidas tomar en cada caso. Aunque la idea fue bien recibida por la población casamancesa en un principio, por lo que pude ir encontrándome a lo largo del camino, la ejecución de esa forma de participación quedó muy lejos de las expectativas levantadas.

Antes de seguir analizando el conflicto latente entre los actores que entraban en juego en la rehabilitación de la RN6 -los inversores americanos, los ejecutores españoles y los beneficiados o perjudicados senegaleses-, cabe señalar que una carretera en Senegal es una infraestructura de movilidad en el sentido más amplio de este concepto, es decir, su función no se limita a conectar dos puntos geográficos, sino que en ella se observan todo tipo de encuentros y desencuentros que articulan buena parte de la vida social, que se desarrolla, literalmente, a pie de carretera. En la Casamance, la población reside a ambos lados de las carreteras, lo que no significa solamente que sus casas y mercados estén situados al límite de la calzada, sino que se apropian de ella, “viven” en ella y hasta cierto punto de ella. Una de las cosas que sorprenden al llegar a la Casamance, acostumbrados como estamos a nuestras infraestructuras viarias huérfanas de personas -sino es dentro vehículos-, es la agitación de viandantes que irrumpen en el asfalto. Los vehículos recorren así el camino, interrumpidos constantemente por peatones que lo cruzan o permanecen en él y les obligan a ralentizar la velocidad. Muchos son niños y niñas que van al colegio, habitualmente situado también en el borde del camino.

Pero no solo los transeúntes obstruyen la vía. Hay toda una gama de transportes no motorizados que reclaman ese espacio y lo usan para moverse: bicicletas, tricicletas y animales de carga, como los burros. A esto cabe añadirle que normalmente están rodeadas de una densa vegetación que favorece que diferentes animales, bueyes, vacas y cabras, pasturen cerca y acaben desbordando sus límites para invadir la vía. Por último, dejando de lado los seres vivos, tenemos todo tipo de elementos que obstaculizan el camino, algunos precipitados, como troncos o piedras, otros estacionarios, como mercados o secadores de cereales. Muchas veces es la propia gente la que coloca obstáculos para forzar a los conductores a reducir su velocidad, porque se

trata de una zona donde existe una notable movilidad peatonal, como es el caso de la proximidad de las escuelas, o bien, con un fin comercial, haciendo que los pasajeros de los vehículos se vean obligados a atender las mercancías que se exhiben en los mercados (Alonso y Solé, 2017).

Por todas estas circunstancias, el proyecto de rehabilitación de la RN6 contemplaba en su presupuesto un proyecto de sensibilización social para paliar los posibles efectos negativos medioambientales y sociales que conllevara la rehabilitación de la infraestructura. El propósito 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 -documentos que atestigüé en varias de las visitas al despacho de Moustafa, coordinador del proyecto de sensibilización y seguridad social-.

Además, se tuvieron 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 un estudio previo que aunaba métodos cuantitativos como operaciones de censo y estadísticas, y otros cualitativos a través de consultas directas con las personas potencialmente afectadas. Según Moustafa, a partir de este estudio se estimó que los impactos potenciales del proyecto afectaban a ciertos grupos vulnerables de población, estableciendo así medidas de prevención e indemnización agrupadas en tres programas. Un programa de renovación de medios de producción agrícola para el desarrollo, que preveía la 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; un programa para el impacto medioambiental y social, que incluía indemnización a los habitantes por expropiación o alteración de la propiedad privada, restablecer las plantaciones de cultivo, árboles frutales o plantas afectados, y un plan de sensibilización vial en las escuelas. Por último, un programa de integración social y de género, con retos tan complejos como la sensibilización ante el VIH y otras enfermedades de transmisión sexual en grupos de riesgo y vulnerables.

Pero la demora en la rehabilitación, que tenía una duración prevista de cuatro años (2010-2014) que acabaron siendo casi ocho, provocó que muchos de los proyectos previstos por el MCA-Senegal no llegasen a realizarse. Y es que cada metro de construcción de esta carretera era un metro de lucha, de discrepancia, de hostilidad y,

sobre todo, de poder entre los actores implicados. No entraremos aquí a analizar todo el alcance de este conflicto, pero durante mi investigación fui testigo de varios desencuentros basados en discursos donde la culpa nunca se conjugaba en primera persona. Según Luis, jefe de obra de Isolux Corsán varios elementos demoraron el trabajo de rehabilitación: “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” (13 de febrero de 2016). En cambio, para los coordinadores del MCA, el problema recaía en la mala comprensión, tanto geográfica como social, de aquella empresa a la hora de ejecutar un proyecto en la Casamance.

El ejemplo más claro de estas discrepancias lo encontramos en el caso del asentamiento de la base de operaciones de Isolux Corsán. Por diferentes motivos, entre los cuales cabe destacar la seguridad en la zona -tenían que estar cerca de una base militar-, la accesibilidad y la extensión necesaria para guardar toda la maquinaria y materiales, decidieron instalarse en Niaguis, una población de unos 1.500 habitantes a unos 11kms de Ziguinchor. En esta población encontraron una superficie ocupada por un campo de fútbol ideal para ubicar su base y llegaron a un acuerdo con la población: se instalaban allí a cambio de construirles un nuevo terreno de fútbol. En principio, un intercambio fácil y razonable, pero que acabó siendo otra razón para el enfrentamiento. Por un lado, los españoles atribuían a los senegaleses un carácter pedigüeño que les imposibilitaba llegar a un acuerdo, comentarios como “pedían oro a cambio de tierra” o “querían que les hiciéramos el Bernabéu”, eran de los menos ofensivos que escuché entre los empleados de Isolux Corsán. Por el otro, los senegaleses culpaban a los españoles de alargar el plazo de construcción y dejarles sin campo durante años. Otra vez, tuvo que mediar Moustafa, coordinador del proyecto de sensibilización y seguridad social del MCA-Senegal, para solucionar la disyuntiva.

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 dos 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. [...] Nosotros estamos aquí para sensibilizar a la población senegalesa, puede que Isolux debería tener también un proyecto de sensibilización para sus trabajadores, esto ayudaría mucho. (Moustafa, 25 de febrero de 2016).



Pese a todos estos conflictos, la rehabilitación de la RN6 ha supuesto una mejora significativa en la movilidad en el territorio casamancés, tanto por lo que significa para la conexión con Dakar, rodeando Gambia, como por lo que supone la mejora en el tráfico de productos agrícolas en el interior de la región. Sigue siendo una zona aislada geográfica, física y políticamente, donde las limitaciones en el transporte terrestre se reflejan en el flujo aún bajo de vehículos que llegan a Ziguinchor desde el norte del país, algo que pude observar detenidamente en mis múltiples incursiones en la estación de autobuses de Ziguinchor.

### **3.4. Centralidad de una estación de autobuses. La *gare routière* de Ziguinchor<sup>86</sup>**

#### **3.4.1. La entrada a la *gare routière***

Eran las nueve de la mañana del 9 de febrero de 2016 y le Général Keta<sup>87</sup> llamaba a la puerta de mi casa para acompañarme a la *gare routière*, la terminal de autobuses de Ziguinchor, situada al noroeste de la ciudad, en el barrio de Goumel, relativamente cerca del centro administrativo de la ciudad. En ese momento tenía alquilada una pequeña habitación en casa de Youssouf<sup>88</sup>, en ese mismo barrio, a unos 10 minutos andando de la estación. La tarde del sábado anterior tomando un té en la terraza y hablando distendidamente de mi investigación, Youssouf expuso que no podía hacer una investigación sobre el transporte en la Casamance sin conocer a le Général Keta. Dicho esto, se dispuso a llamarlo y concretó un encuentro entre los dos para el martes a las 9h. Habitada a que quedar a una hora exacta en Senegal era más bien un ejercicio de aproximación que de puntualidad, me disponía a servirme la taza de café, cuando me sorprendió el timbre de la puerta. Youssouf pasó por mi lado y me anunció: “Le Général Keta”, y fue a abrir. Llegué por detrás y vi como entraba y se daban la mano. Era un hombre de unos 60 años, de baja estatura y delgado; con aire nervioso se quitó la gorrilla que llevaba para sujetarla entre las dos manos y sonreírme. Después de las

---

<sup>86</sup> Este apartado se basa en un artículo recientemente publicado: Martínez\_Algueró, R. (2019) Infraestructuras y centralidad urbana en África. Una terminal de autobuses en Ziguinchor (Baja Casamance, Senegal). *Revista Nodo*, 13(26), 107-118.

<http://revistas.uan.edu.co/index.php/nodo/article/view/838>

<sup>87</sup> Apodo que utilizaban todos los que lo conocían en referencia a su pasado militar.

<sup>88</sup> Pese a tener el permiso de mis informantes para poner sus nombres, he optado por ser prudente y escribir sólo el nombre de pila, o en algunos casos, un pseudónimo.

presentaciones, tomamos un café rápido, el primero de muchos luego, y se esperó en la puerta con su rostro amable mientras yo recogía mis cosas para dirigirnos a la *gare*.

Había estado en la *gare routière* varias veces antes, pero no fue hasta ese día que entendí su verdadero funcionamiento. Mis primeras aproximaciones a la *gare* fueron más bien “sin rumbo fijo”, tanto etnográficamente como en la ubicación espacial. La sensación de ser observada más que observante no me dejaba acabar de satisfacer mi curiosidad, y terminaba, la mayoría de las veces, sentándome en algún sitio apartado para poder descansar de la intensidad social de aquel espacio. Y es que la entrada en el terreno de una mujer blanca en la estación de autobuses de Ziguinchor significa que un buen número de hombres<sup>89</sup> tratan de interactuar contigo, con tu cuerpo y con tus objetos. Y en ese preciso instante te das cuenta de tu rol no como investigadora sino como mujer investigadora -y, especialmente, europea, y entiendes que te será imposible pasar desapercibida. Las miradas y lo mirado no existen al margen de todo tipo de evaluaciones a propósito de quién es o parece ser cada cual. Conviene entonces no sólo remarcar que, por supuesto, quien ejecuta la etnografía es también observado por sus etnografiados, sino que estos le asignan a menudo un lugar preciso en el entorno social que convierte en relativas, si no todas, algunas de las decisiones aparentemente tomadas por éste. El grado y los términos de participación y el tipo de observación llevada a cabo es, en cualquier caso, fruto de una negociación continuada en la que los que intervienen tienen un papel no sólo activo sino preponderante, al que el etnógrafo no tiene, muchas veces, más que adaptarse.

Pero ese día, junto a le Général Keta, me despreocupé de las miradas, los murmullos y las preguntas directas, porqué, incluso antes de que el otro pudiese hablar, le Général Keta me presentaba a todo aquel que mostraba curiosidad. Era “una amiga de España” y “me tenían que tratar bien”. Solo repetía esto, mientras andábamos charlando por toda la *gare*. Me explicó que hacía más de 30 años que trabajaba allí; empezó como *apprentis*, y ahora es *coxeur* del *tableau* de Dakar -enseguida explicaré qué es-, era “el jefe de la *gare*”. Me mostró cada rincón y cada persona que lo ocupaba, enseñándome que lo importante de ese sitio no era el espacio en sí, arquitectónicamente hablando, sino el sistema de relaciones espaciales que los diferentes actores mantenían, cada hombre y mujer que ocupaba un puesto tenía un propósito y su situación estaba estratégicamente estudiada. Ellos *eran* el funcionamiento de la *gare*, por eso me decía riéndose “no necesitaban la tecnología de Europa, aquí cada uno sabe lo que tiene que

---

<sup>89</sup> En la *gare routière* de Ziguinchor la mayoría de trabajadores son hombres, las únicas mujeres que hay, a parte de las pasajeras, son las que se dedican a la venta ambulante y las que regentan los pequeños restaurantes alrededor del estacionamiento de los vehículos.

hacer y no necesita carteles indicándoles las cosas". Para él que la *gare* funcionase solo dependía de una cosa: de las personas que trabajaban en ella y, en concreto, de su esfuerzo y amabilidad, "este trabajo es tan sencillo y difícil como estar atento a todas las necesidades de los pasajeros".

Pude contemplar cómo se concretaba esa autoorganización de la *gare*. El estudio de la organización socioespacial de un determinado lugar público con una densidad de actividades como la que registra una estación de autobuses plantea problemas metodológicos que solo se pueden resolver parcialmente, pero que merece la pena encarar, y así intenté hacerlo en el caso de la terminal de autobuses de Ziguinchor. En principio, los criterios que me orientaban en su observación no diferían de cualquier otro escenario de libre competencia. Observar la vida social entre desconocidos en contextos así permite obtener información a propósito de la manera como se conforman y disuelven formas sociales simples aparentemente banales que, al combinarse, dan lugar a otras de una gran complejidad. Por este motivo, sólo puede ser descrita y analizada teniendo en consideración no tanto su forma como las operaciones sociales y las capturas momentáneas en vivo de sus practicantes, una entidad dinámica e inestable, elaborada y reelaborada constantemente por las prácticas y discursos de sus usuarios.

Es porque una estación de autobuses está cargada de centralidad, que se constituye en ella un apogeo espacial de la acción social urbana y puede ser reconocida porque en ella se registran actividades que, casi siempre, se desentienden de la voluntad de quienes la diseñaron y dispusieron.<sup>90</sup> Así, esta infraestructura se convierte en un lugar de recepción y despedida de una ciudad, pero también reflejo y síntesis de las formas que adopta su vitalidad.

Ese abigarramiento de actividades y personas es lo que recibe y despide al viajero que usa la carretera para entrar o salir de una ciudad. Pero hay algo más en esa impresión, algo que comparte con otras infraestructuras, de tal forma que en lo que desemboca o lo que deja atrás el viajero es la totalidad de la ciudad o, si se prefiere, la ciudad como totalidad. Esa es la cualidad que Pierre Sansot (1971: 78) encontraba en las estaciones de tren<sup>91</sup>, como la había encontrado antes Merleau-Ponty (1975/1945), cuando

---

<sup>90</sup> Algo que ya aprecia José Luis Anta Félez (2021) en su sensitivo trabajo sobre la estación central de autobuses de Jaén.

<sup>91</sup> La solemnidad de una gran estación de trenes en el mundo industrializado parece encontrarse en las antípodas de una humilde y tumultuosa terminal de autobuses en una ciudad media del África negra. En cambio, tanto una como otra representan ese mismo papel de introducción o epílogo de una ciudad que empieza o acaba allí.

confesaba que, solo descender en la *Gare du Nord*, la primera sensación le brindaba, de golpe, una imagen sintética y poderosa de París<sup>92</sup>. La plasticidad de las terminales terrestres tanto con la morfología como con la actividad ordinaria de una ciudad es lo que las convierten en reflejo de la forma como en cada una de ellas se produce material e imaginariamente lo urbano, un proceso interminable "consistente en integrar crecientemente la movilidad espacial en la vida cotidiana, hasta un punto en que esta queda vertebrada por aquella" (Remy y Voyé, 1992: 14). Es en ese sentido que corresponde hablar de las terminales terrestres como lugares-movimiento, pero no solo en el sentido que le dan los teóricos de la movilidad para referirse a puntos de articulación entre redes y territorios (Sander, 1996: 44), sino en su virtud de metáfora de una sociedad en constante movilidad.

Se trata, en definitiva y como procuro hacer aquí, de entender toda infraestructura como indesligable de las condiciones socioculturales en las que es producida y utilizada, asumiendo, más allá de su consideración tradicional como "bien público", que ni su producción, ni su regulación, ni su uso se encuentran al margen de toda una amalgama de intereses y competencias que expresan y materializan también dinámicas de exclusión y marginalización, así como formas concretas de convergencia entre las intervenciones del Estado, el capital internacional y los procesos de "desarrollo" que tienen lugar en cada contexto particular (Dalakoglou y Harvey, 2012; Rodgers y O'Neil, 2012).

En África Occidental esa cualidad al tiempo de calidoscopio y de palimpsesto móviles –en el sentido de yuxtaposición de formas y colores– de las terminales de autobuses se agudiza, en nodos con el exterior de una ciudad en una parte del mundo en que el transporte vial es en la mayoría de los casos el único y siempre hegemónico (Sahabana, 2002). Allí, las *gares routières* son sitios en los que lo diverso, lo múltiple y lo incompatible se acomodan lo uno en relación con lo otro, a veces de manera polémica, en todo momento compleja, dando como resultado un precipitado aparentemente desordenado pero que constituye sistema, es decir, agregado de elementos organizados entre sí de manera interdependiente y en este caso en buena medida endógena. Se supone que su gestión debería ser un asunto importante para los poderes públicos, no obstante, el papel de la Administración es muchas veces discreto y las *gares routières* subsaharianas son un ejemplo de la articulación en estos países de lo institucional y lo autogestionado, aquello a lo que suele atribuírsele la denominación de *informal*. Así, se

---

<sup>92</sup> "Y cuando llegué por primera vez, las primeras calles que vi a la salida de la estación, no fueron más que, como las primeras palabras de un desconocido, las manifestaciones de una esencia todavía ambigua, pero ya incomparable" (: 296).

entremezclan profesiones legalizadas, como chóferes o vendedores de billetes, con todo tipo de quehaceres que acompañan al viajero y que no están reguladas por la administración, sino más bien, por el propio funcionamiento de la *gare*, como es el caso de la figura del *apprentis* o los vendedores ambulantes.

En Senegal, el papel que juegan las terminales de autobuses es del todo estratégico para el sistema de desplazamientos de un país en el donde el 99 % de desplazamientos interurbanos se lleva a cabo en transporte colectivo por carretera (Cissokho, 2014: 180). Contamos con investigaciones relativas al papel y el funcionamiento de estaciones centrales en ciudades de África del Oeste, como la de Abjamé en Abidjan (Kamagaté, 2012) o de la Bouaké (Kra, 2015) o Yamoussoukro (Steck, 2004), en Costa de Marfil, trabajos formulados desde la geografía o el urbanismo. Pocos trabajos como el de Gerard Horta y Daniel Malet (2014) sobre la circulación de *hiaces* en Cabo Verde abordan la vida social en la terminal de este servicio en Praia desde un punto de vista antropológico. En el caso de Senegal, contamos con varios estudios que han abordado las lógicas socioespaciales de las principales estaciones de Dakar, la de Petersen y la Pompiers (Chenal et al., 2009; Ndiaye et al. 2009; Lombard, 2008; Cissokho, 2014; Wade et al., 2010). Aquí presento otra *gare routière* senegalesa, en este caso la de Ziguinchor, la capital de la región homónima, limitada al norte por el río Casamance, al este por las marismas de Boutoute y Djibélor y al sur por la *commune* de Niaguis.

### 3.4.2. Funcionamiento y organización

En otro tiempo dependiente sobre todo del transporte fluvial en sus comunicaciones, sin red ferroviaria, Ziguinchor no ha hecho sino aumentar la dependencia de la movilidad por carretera, que hoy es ya, como en el resto de Senegal, casi absoluta. A Ziguinchor se accede por el norte por la autovía transgambiana, por el este por la Route Nationale 6, la única que la une con Dakar sin pasar por Gambia, y por el sur, por la Route Nationale 4, que conecta con Guinea Bissau. La *gare routière* de Ziguinchor es la más grande de toda la Casamance. Está ubicada en el norte de la ciudad, en el barrio de Goumel, justo en uno de los márgenes de la rotonda Aline Sitoé Diatta, en la que van a desembocar todas las entradas a la capital.

Cuando se piensa en una estación de autobuses, la imagen que me viene es de una gran infraestructura gris llena de desechos humanos en la definición más amplia y

cruda de la expresión, acompañados de ese gran sentimiento de tristeza. Pero la *gare routière* de Ziguinchor poco tiene que ver con esta idea, se trata de una gran explanada que se me presentaba al principio como un gran espectáculo de caos, ruido, color, y sobre todo, polvo y calor, resultado del amontonamiento de vehículos y personas que allí trabajan o que llegan o parten de viaje. Acostumbrados a la organización europea, lo primero que me sorprendió al entrar en este solar es la falta de información sobre los horarios y destinos de los diferentes transportes. Allí no hay pantallas indicando las entradas y salidas, porque simplemente no hay horarios. Cuando un transporte está lleno, se va. Así de insensato se me presentó la lógica del viaje en Senegal, hasta que descubrí hasta qué punto le Général Keta tenía razón y ese aparente desorden escondía una verdadera forma metódica y racional de autoorganización donde cada agente tiene una misión concreta y conocida por todos.

En la *gare routière* de Ziguinchor trabajan en torno a 1.200 personas directamente vinculadas al transporte, más unas 300 dedicadas al pequeño comercio, a la restauración o a la venta ambulante. De allí salen entre 300 a 400 vehículos con diferentes destinos y que trasladan a unos 4.500 viajeros (PACTE, 2006). Este flujo lo protagonizan sobre todo taxis *7 places* y minibuses –también conocidos como *minicars* o *ghelle-ghelle*–, que copan en torno al 85% de los movimientos, todos ellos desplazamientos interurbanos (Sène y Kane, 2018: 234). A ellos se le añaden taxis clandestinos apodados *klandos* o *taxi brousse* –que cubren trayectos a un máximo de 30km de Ziguinchor- y autobuses de mayor tamaño que llevan a cabo viajes diarios a Dakar. En las inmediaciones del perímetro de la *gare* el viajero siempre tiene a su disposición una pequeña flota de jakartas que ofrecen sus servicios en una *arrêt* anexa para desplazamientos en la propia capital o pueblos cercanos.

La *gare routière* es un espacio totalmente abierto<sup>93</sup>. Su perímetro lo marcan divisiones no dibujadas que se crean a partir de la zona de estacionamiento y las áreas que ocupan los diferentes servicios: la pequeña construcción que ocupan las oficinas, que se levanta en la entrada misma de la *gare*; los *tableaux*, cada uno con sus vehículos asignados; una gasolinera; una zona de tiendas y otra de restaurantes, y una caseta con los baños. Pero en el fondo, lo que organiza espacialmente la estación central de autobuses de Ziguinchor son lo que Gaston Bachelard (2000/1957) llamó “líneas de deseo”, itinerarios generados no a partir de un diseño formal deliberado, sino por la actividad

---

<sup>93</sup> El hecho de que el terreno de la *gare* no esté cerrado, ni tenga actividad nocturna como tal, lo deja a merced de actividades ilegales o consideradas como reprobables. No hice observaciones de la estación fuera de horas de servicio, pero la información que me llegó hablaba de consumo de alcohol y cannabis, así como de prostitución.

deambulante de los practicantes de ese espacio que producen al tiempo que usan<sup>94</sup>. Es esa actividad real de los usuarios la que distribuye áreas y funciones en la *gare routière*, lo que determina a su vez un conjunto de usos y representaciones singulares de un espacio nunca plenamente territorializado, es decir sin marcas ni límites definitivos.

Así, la zona de los vehículos -autobuses, minicars o *7 places*- está dividida en subzonas y en cada de éstas hay un *tableau* -un panel hecho de cartón- que indica el nombre de la ciudad de destino. Así pues, en cada *tableau* encontramos un grupo autónomo de personas y transportes encargados de preparar una ruta concreta. En total hay nueve *tableau*, cada uno representando un destino diferente, integrando otros destinos intermedios ubicados a lo largo de la misma ruta. De esta manera, el aparente laberinto es en realidad una verdadera red interconectada de *tableaux*. Como me decía le Général Keta siempre “Vosotros estáis obsesionados con los horarios. Aquí no hay horarios ni en los aviones. [...] Aquí lo importante no es a qué hora sale, ni cuánto tarda, ni el horario ni el tiempo, sino el destino. Aquí si sabes a dónde vas, llegarás” (819 de febrero de 2016).

Pese al control político del Ayuntamiento sobre el terreno alquilado y al de su dirección oficial, el funcionamiento de la terminal depende de los propios trabajadores, que distribuyen labores y responsabilidades según su antigüedad en el puesto. La mayoría empezaron de niños y han ido subiendo de escalafón a medida que aprendían el oficio o que ganaban la confianza de sus superiores. Y aquí es donde entra en juego el verdadero ingenio de los protagonistas del drama no escrito que se desarrolla día tras día en la estación, en la repartición de papeles y jerarquías a la hora de “facilitar” el viaje. Así, dentro de un tipo de organización que podría ser calificada de informal, existe en verdad un sistema perfectamente estructurado, pero autogestionado, que incorpora su propia burocracia, aunque sea fuera de las normas legales establecidas y que es representación en miniatura del que en buena medida organiza el conjunto de la sociedad. Es más, la aparente informalidad que rige los quehaceres y el deambular de trabajadores, vecinos y viajeros hace que la *gare routière* de Ziguinchor sea el modelo por excelencia de una forma de centralidad urbana en la que podemos observar no solamente la cotidianidad de una infraestructura del transporte, sino las características y atributos de una determinada forma de vida urbana que caracteriza ciudades como la capital de la Baja Casamance

---

<sup>94</sup> Este concepto también se conoce con los nombres: *cow paths* (senderos de vacas), *social trails* (caminos sociales) o *pirate paths* (paseos de piratas), *chemins de l'âne* (caminos de burros) o el *olifantenpaadjes* (caminos de elefantes o pisadas de elefantes.) Para más información sobre este concepto aplicado a la arquitectura, consultar Colville-Andersen (2018) o Van der Burg (2011).

La actividad en la *gare* arranca a las seis de la madrugada. El bus con destino a Dakar tiene salida sobre las siete. Los billetes para esta línea se pueden comprar en la misma estación. Como ya se ha mencionado, durante el resto del día la mayoría de movimiento corresponde a *7 places* y *minicars*. En estos casos, se llega a la estación, se busca el *tableau* de destino, se compra el billete, se asigna un vehículo y hay que esperar a que se llene para poder emprender el viaje. Las idas y venidas de estos transportes son constantes en una estación como la de Ziguinchor, que centraliza buena parte de los desplazamientos de la región<sup>95</sup>. De hecho, los vehículos nunca dejan de estar en servicio si hay pasaje. Todo conductor tiene siempre disponibles dos o tres suplentes que garantizan que, cuando descansa o se ausente, el vehículo continuará trabajando. Durante la época de lluvias –de junio a octubre–, el ritmo de la estación se ralentiza, pero se intensifica, en cambio, los fines de semana y festivos, cuando la gente va a visitar a sus familiares o a participar en todo tipo de acontecimientos religiosos, deportivos o festivos, en los pequeños pueblos de los alrededores, de los que tal vez sean originarios o tengan familia más o menos cercana. A medida que avanza la tarde, el frenesí que había conocido la *gare* entre ocho y doce de la mañana va decayendo hasta que, hacia las ocho de la tarde, con la llegada o salida de los últimos vehículos con retraso, la estación queda abandonada y casi desierta.

Los taxis *7 places* son los más populares y cómodos para los viajes cortos. Se trata de monovolúmenes familiares que, como su nombre indica, tienen una capacidad para siete personas, además del conductor, aunque en muchos viajes acaban siendo nueve si hay niños. En muchos servicios las gallinas forman también parte del pasaje. Los billetes para viajar con este transporte van numerados. El copiloto es el número 1, en la segunda fila encontramos del 2 al 4 y, en la tercera fila, los números 5, 6 y 7. Normalmente suben en el mismo *7 places* todos los clientes que comparten destino, por lo que no suele haber altos en el camino. Cuando se vende el último número, el *7 places* puede partir. Los precios varían de 800 CFA (1,2€) para ir a Bignona, un recorrido de una hora, la destinación más cercana, hasta 9500 CFAs (15€) si el objetivo es Tambacounda, el máximo recorrido de este tipo de vehículos.

Un día, ya en 2017, que hacía un calor asfixiante y el polvo que sacudían las ruedas de los vehículos al pasar se convertía en una densa neblina que me dificultaba la visión, andaba yo distraída con mis pensamientos por la estación mientras me dirigía al *tableau*

---

<sup>95</sup> Por el contrario, en otras estaciones más pequeñas puede haber esperas de varias horas hasta que se llene el vehículo. En una ocasión tuvimos que esperar en la *gare routière* de Tanaff seis horas a que se llenase un *minicar* hacia la capital.



de Cap Skirring<sup>96</sup> cuando vi a lo lejos alguien que gritando mi nombre levantaba la mano. Con un paso ágil y decidido le Général Keta vino hacia mi para preguntarme si todo iba bien. Le expliqué que me iba unos días a Oussouye - destino intermedio entre Ziguinchor y Cap Skirring- y, tan pronto le contesté, me cogió de la mano y me obligó a sentarme en un banco a la sombra. Le intenté decir que gracias a sus explicaciones sobre los *tableaux* podía gestionar yo el viaje, pero él ya no me escuchaba, ya estaba hablando con todos los del *tableau*: el que vende los billetes, el chofer, el portador de maletas..., todo mientras revisaba el vehículo donde iba a subir, las ruedas, el motor.... Yo me lo miraba entre atónita y divertida, mientras se iban sumando mujeres de la venta ambulante a ver la escena conmigo y comentar las exigencias del Général Keta. Entonces se me acercó sonriente y me dijo: “Que los pasajeros lleguen bien a su destino solo depende de tres cosas: el vehículo, el chofer y la carretera. La carretera es lo único que no puedo controlar” y me invitó a sentarme en mi sitio del coche satisfecho con su comprobación. Le di 500 CFAs, creo que más que por la ayuda por lo divertido de la escena, los cogió y se fue corriendo mientras yo subía al vehículo, a los pocos segundos volvió con un café y unos chicles que me ofreció a través de la ventana, mientras me decía “para el viaje”. Así era le Général Keta.

Los minibuses o *minicars*<sup>97</sup> han sido adaptados para maximizar el beneficio de su explotación. En su interior, el pasillo desaparece para convertirse en un asiento extra alzando una pequeña tabla que une los dos asientos estándar a cada lado, de tal manera que la capacidad de viajeros pasa de 15 a 20. Las maletas y bultos se alojan en la baca. Los billetes de *minicar* no van numerados; sólo se entrega un papel con la matrícula de la furgoneta, el precio y la fecha del viaje. El *minicar*, al igual que el 7 *places*, sale cuando está lleno. Sus precios son más económicos pero el camino se hace mucho más lento a causa de las constantes paradas.

Al igual que los *minicars*, los buses que cubren largos recorridos suelen estar modificados en su interior para poder maximizar su capacidad. Suele haber unos 50 asientos, pero el interior se habilita para que puedan acomodarse de 60 a 70 personas. Como he apuntado, este es el único medio que permite adquirir el billete anticipadamente en la estación. Cubre trayectos normalmente hasta Dakar y son pocas las paradas que efectúa. Sólo se detiene si un pasajero baja antes de destino o si ha de atravesar Gambia, lo que obliga a hacer trámites aduaneros que pueden prolongarse horas (Lombard, 2005). Así pues, los pasajeros suelen permanecer sentados durante un

---

<sup>96</sup> Localidad turística al suroeste de Senegal.

<sup>97</sup> Véase fotografías de los diferentes vehículos de la *gare routière* en Anexo. Material Gráfico, pág. 7-8.

largo periodo en un espacio reducido e incómodo a causa de la modificación de la estructura interior. Como en el resto de transportes mencionados, las maletas, bultos o animales grandes –cabras, por ejemplo– que les acompañan, viajan en la baca.

Enseguida percibí que, a la manera de un cuadro dramático, la vida cotidiana en la *gare routière* de Ziguinchor se desarrolla como una suerte de representación con su correspondiente repertorio de actores. Entre la muchedumbre de figurantes que son los viajeros que constantemente llegan y parten, se destacan enseguida un elenco de actores principales y secundarios. Por supuesto, están los chóferes. Normalmente –y sucede así en la mayoría de sistemas de transporte intra e interurbano– el propietario del vehículo y el conductor no son la misma persona. El sistema legal, que no tiene por qué ser el que más se aplica, hace que el dueño de un vehículo pague un salario fijo mensual a otra persona para que lo conduzca. El propietario se queda con todos los beneficios extraídos de los viajes a cambio de asumir el sueldo del conductor, los costes de estacionamiento en la *gare routière*, el seguro del vehículo y las reparaciones mecánicas. No obstante, el sistema que opera en buena parte de las formas de transporte consiste en que el chófer paga un montante diario al propietario por el uso del vehículo y se queda con los beneficios restantes de los viajes realizados durante el día, restándole también el carburante gastado. Cuando el propietario no puede estar físicamente en la *gare*, tiene una persona de confianza que se asegura que se cumplen todos sus viajes. El conductor debe tener el permiso de conducir adecuado para el vehículo y la licencia de transporte en común. Suele haber un chofer principal y un suplente, que trabaja durante las horas de reposo del conductor principal.

En los minibuses, también encontramos la figura del *apprentis*, normalmente se trata de un joven sin cualificación que ayuda a colocar los equipajes en la baca y hace el recorrido encaramado de pie en la puerta trasera medio abierta y asiéndose de su manilla. Se comunica con el conductor dando dos golpes en la carrocería para hacerle saber que debe detenerse para recoger a un pasajero o una mercancía. Suele ser un muchacho de en torno a unos veinte años –aunque no es extraño encontrar a menores de edad–, que todavía no ha obtenido su carné de conducir y que, a cambio de un pequeño sueldo, ayuda a un chófer que le enseña el oficio. No es tampoco extraño que algún vínculo de parentesco –no necesariamente sanguíneo– una al *apprentis* con el chófer que lo contrata.

El *porteur* es el encargado no solo de transportar las maletas o bultos de los viajeros, sino también de negociar su precio si el pasajero no lo puede llevar consigo en el asiento. Suele ser un joven que recoge el equipaje del viajero que llega para acomodarlo

en el vehículo asignado a cambio de la voluntad. Aunque no sea obligatorio, dan poca opción a rechazar su servicio. Si se quiere mandar un paquete aprovechando la ruta del microbús o el 7 *places*, hay que negociar el precio con el conductor, pero también con el cobrador de equipajes.

En cada *tableau* encontramos otros personajes. Así, el *chef de tableau* es el encargado del buen funcionamiento de cada sección y al final de día tiene que pasar cuentas con la Administración y hacer un balance del día. El *billeteur* o vendedor billetes está sentado en una pequeña mesa en el *tableau* al lado de los vehículos y es el que cobra y anota en el billete los datos necesarios para poder viajar. Durante la observación de campo no advertí la presencia de ningún vigilante, ni tampoco de ninguna situación que requiriese su eventual intervención. Al contrario, en los momentos en que parecía producirse una situación de tensión más explícita, eran los mismos presentes quienes solucionaban la situación, si es que era necesario.

Por su parte, el *coxeur*, es una de las figuras más importantes dentro de toda *gare routière*, acaso su clave maestra (Cissokho, 2014). Figura omnipresente en la organización de distintos sistemas de transporte tanto informales como regulares en ciudades senegalesas y que asume distintas funciones dependiendo del contexto: información y orientación de los usuarios, venta de billetes, acompañamiento o indicación del vehículo que deben tomar, ubicación de la carga con ayuda del *apprentis*.

Un día tomando un café con le Général Keta mientras nos intentábamos resguardar del asfixiante sol del mediodía en una tiendecita en la *gare routière*, me explicaba cuál era la tarea fundamental del *coxeur*:

Hace treinta años que trabajo en la *gare*, no vendo billetes ni llevo el equipaje, pero conozco todo lo que pasa aquí y a todo el mundo. Desde que llega un cliente, le doy mi contacto para que me llame si pasa cualquier cosa por el camino. Su problema es mi problema. El objetivo de las personas que trabajan en la estación de autobuses, como yo, es que el cliente llegue en un buen estado a su destino. Protegemos la vida, la seguridad del cliente. (Général Keta, 16 de febrero de 2016).

Pero, además, los *coxeurs* también tienen como propia la tarea de coordinar el conjunto de lo que pasa en la terminal de autobuses: organización del *tableau*, registro y ordenamiento de los vehículos que llegan y parten a destino, instrumento de mediación con determinadas autoridades administrativas o policiales... Vigila la buena marcha de su *tableau*, asegurando la prelación de las salidas de los vehículos según su orden de llegada. Va anotando las matrículas en un papel para que el primer coche en

llegar sea el primero en salir luego. Su función es esencial sobre todo en los 7 *places*, que registran un mayor ritmo de circulación. Aunque su papel no es oficial –no aparece reconocido como personal por la Administración–, los conductores no pueden trabajar sin ellos, por lo que aceptan darles un porcentaje de los beneficios del viaje.

Otros personajes de esta coreografía urbana. Los comerciantes cuyas pequeñas tiendas comparten un almacén en el que se pueden adquirir todo tipo de mercancías: teléfonos móviles, relojes, snacks, etc.; los restauradores, que atienden desde sitios de comida rápida, bocadillos o café, hasta pequeños restaurantes que elaboran comida tradicional; los vendedores ambulantes, la figura más asidua entre las que pululan por la *gare routière*, que ofrecen servicios y mercancías de lo más variopinto: productos de belleza, dulces para el viaje, bebidas frías, gafas y relojes, pero también pócimas mágicas o móviles robados. Luego están el mecánico, un profesional con taller en la propia *gare*; el chapista, también instalado en la terminal, encargado no solo de reparar carrocerías, sino también de decorarlas con los temas predilectos de cada propietario, por lo general referencias a sus marabús o logos de marcas de coche; el dispensador de combustible, que es quien atiende la estación de servicio que hay en *gare* y que se encarga de rellenar los depósitos.

### 3.4.3. La administración de la gare

La *gare routière* de Ziguinchor es una propiedad municipal y se corresponde con el modelo de gestión pública, que, con la concesión a una empresa privada, es una de las dos que se aplican en las terminales de autobuses senegalesas (Wade et al., 2010). En este caso, el Ayuntamiento alquila la *gare routière* a los propios operadores, agrupados en una asociación que reúne a los conductores que trabajan en la estación, el *Regroupement des chauffeurs et transporteurs*. Cada vehículo paga una tasa al entrar por el “alquiler” del espacio y una al salir de 100 CFA (unos 0,15€) para la organización interna de la propia estación. Tanto los vendedores ambulantes como los fijos también pagan un impuesto a la misma institución. La máxima autoridad de la terminal, el presidente me lo explicaba:

La *gare routière* pertenece a la *commune* [la región de Ziguinchor]. Así pues, nosotros alquilamos el espacio al Ayuntamiento. Cada vehículo que entra 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. (Presidente de la gare routière, 8 de marzo de 2016).

La administración de la central de autobuses está instalada en una caseta a su entrada y a cargo del *Regroupement des chauffeurs et transporteurs*. La dirige el presidente, mediador entre la asociación de conductores y el Ayuntamiento y encargado de la buena marcha del establecimiento tanto a nivel organizativo como económico, con la ayuda de dos Secretarios y dos Tesoreros, elegidos por él. El cargo se elige de forma democrática cada cinco años. 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 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 cuatro 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 de la oposición, 8 de marzo de 2016).

Así, este mecanismo que a priori se realiza para que exista un control imparcial ante la posible corrupción interna, paradójicamente se acaba convirtiendo en una herramienta más de clientelismo político. La cuestión a la que aquí me refiero se evidenció cuando pude asistir en 2016 al conflicto suscitado por la negativa del Presidente del *Regroupement* a convocar elecciones una vez acabado su mandato en 2014, una actuación que fue –y sigue siendo considerada ilegítima por una parte de asociados, que interpretó la postura al respecto de las instituciones como de complicidad. En una conversación informal entre diferentes chóferes y transportistas, un miembro de la oposición al actual Presidente, me transmitía su preocupación con estas palabras:

Las últimas elecciones fueron en 2009. El que ganó es el que sigue estando aquí. Él [el actual Presidente] tenía un mandato de cinco años, después de los cinco años, tendría que

haber habido otras elecciones para decidir un nuevo Presidente. [...] 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 a haber elecciones y se queda como Presidente y nadie hace nada. (Miembro de la oposición, 8 de marzo de 2016).

Pero ¿qué alega el Presidente para no realizar las elecciones? Las 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 cinco 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.

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. [...]. 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. [...] 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 de la oposición, 8 de marzo de 2016).<sup>98</sup>

#### **3.4.4. La *gare routière*: centro y centralidad**

En cualquier caso, lo observado y lo sentido –en el doble sentido de lo notado y lo experimentado– me han permitido dar cuenta de los flujos y desplazamientos que se producen en ese espacio, discerniendo en lo posible de qué está compuesta la pequeña multitud de actores y acciones que protagonizan su dinámica cotidiana y cuáles son las estrategias mediante las cuales estos se apropian de ese mismo espacio que generan. A

---

<sup>98</sup> El 22 de junio de 2019, 2.720 transportistas de Ziguinchor acudieron a las urnas para la elección de un nuevo presidente. Los candidatos eran Papis Touré, que buscaba un tercer mandato -aunque el segundo había sido sin votaciones- y Ousmane Thiam, el nuevo candidato que abogaba por el cambio. Finalmente, ganó Papis Touré con la consecuente acusación por parte de la oposición de votación manipulada.

partir de ello, he pretendido contribuir a responder algunas de las cuestiones que se plantea una antropología de los espacios infraestructurales, que los consideraría en tanto que albergue de procesos sociales y hacerlo tomando como base un ejemplo tan concreto como la estación central de autobuses de Ziguinchor, la ciudad más importante de la Baja Casamance, en Senegal. Mi propósito ha sido articular la observación de flujos de actividad social con la de fenómenos espaciales y hacerlo en una estación central que no lo es solo en tanto que está topológicamente en un centro urbano y centraliza dinámicas de comunicación terrestre, sino ante todo porque, como sino ante todo porque, como antes apuntábamos, está dotada de centralidad.

Cabe recordar que Henri Lefebvre (1978/1969) teorizó esta noción de centralidad tan adecuada a la descripción que he procurado de la gare routière de Ziguinchor. Ese lugar, que podría pasar como un mero equipamiento funcional en un rincón de la ciudad, está cargado de centralidad en tanto es en él que se concretan todas las variables de sociabilidad que en una ciudad puede haber. Según Lefebvre encontramos la centralidad en esos lugares privilegiados donde “el consumidor acude también a consumir el espacio; la reunión de objetos en las tiendas, escaparates, estantes, se convierte en razón y pretexto de la reunión de personas, que ven, miran, hablan, se hablan. Y, a partir de la confluencia de cosas, pasa a ser terreno de encuentro” (: 154). La gare, por lo tanto, se presenta aquí, sin omitir su funcionalidad técnica como instalación de transporte público, como realización sintética del conjunto de la vida urbana.

Es así que la gare es, en efecto, un lugar hipersocializado, marco de una actividad múltiple en que se hace tangible la condición escindida y contradictoria de la vida urbana, aunque también su capacidad integradora. Es realmente corazón de la ciudad, en doble valor metafórico que contiene la analogía orgánica: músculo que impulsa y recoge los flujos intraurbanos, pero también lugar que acoge los sentimientos básicos de quienes llegan a una ciudad y de quienes les reciben con un *bonjour*; al igual de quienes se van y de quienes les dicen *au revoir*.





## 4. JAKARTAS EN MOVIMIENTO EN SENEGAL

### 4.1. La llegada de las mototaxis a África Occidental

Como pasa en la mayoría de oficios informales del mundo, se desconoce el lugar y la fecha de nacimiento exactos de las mototaxis en África Occidental. La literatura nos habla de que hace unos 50 años que este transporte, tal como se conoce actualmente, recorre las calles de África Occidental aliviando las necesidades diarias de movilidad de su población. Sin embargo, pese a que las mototaxis se podrían definir como un fenómeno relativamente reciente, son, en verdad, herencia de una tradición instalada desde mucho antes: las bicitaxis. Mientras que, en efecto, en África Occidental el antepasado de las mototaxis es una simple bicicleta, la evolución de este medio de transporte en el sudeste asiático fue diferente. Según varios autores, en este continente el transporte de viajeros es mucho más antiguo y empezó con lo que se conoce como *rickshaw*, un pequeño carro de dos ruedas tirado por una persona. Con la llegada de las bicicletas, se les incorporó este receptáculo para el pasajero al velocípedo, convirtiéndolas en triciclos no motorizados. Parece ser que los primeros *auto-rickshaw* o *tuc-tuc* se fabricaron en la India en 1959 y posteriormente en Tailandia a principios de los años 1960. En la década de 1970 este medio de transporte -triciclos motorizados- conquistó el resto del continente asiático. En países como India, Tailandia, Bangladesh, Filipinas o Laos se han convertido en el transporte más popular entre su población y los turistas que los visitan (Marquez Quintero y Paez Suarez, 2016). En América Latina, con la excepción de República Dominicana donde las primeras mototaxis aparecieron en la década de 1980, no fue hasta los años 1990 donde encontramos este transporte de manera extendida en otros países, como es el caso de Caracas, Colombia o Perú. En este continente, pero, existen las dos variedades, alternando según las posibilidades de cada mercado, vehículos motorizados de dos o tres ruedas (Diaz Olvera et al., 2007; Diaz Olvera et al., 11-15 de julio de 2010).

En África, la aparición de este medio de transporte no motorizado para el traslado de personas y mercancías, data de los años 30 del siglo pasado en Senegal (Morice, 1981) y, a partir de los años 1960, en Kenia, Uganda y Benin (Malmberg-Calvo, 1994; Tossou, 1993). Según Morice, este oficio, originario de Senegal, nació en 1929 en la ciudad de Kaolack, poseedora del mayor puerto comercial de cacahuete de África Occidental. Desde la época colonial, Kaolack fue un importante centro económico que acogía cientos de *navetanes* -migrantes estacionales para realizar los trabajos agrícolas relacionados con el comercio de maní. En el comienzo de la estación seca, dichos

trabajadores se desplazaban constantemente de los campos a la ciudad para vender la cosecha, a la vez que se aprovisionaban de otros bienes y servicios. De esta manera, la bicicleta se convirtió en una ventaja para sus propietarios, que podían comercializar sus productos con mayor facilidad, lo que suponía un aumento directo en sus beneficios. En aquel momento, pero, la organización era muy diferente. Los comerciantes compraban o alquilaban directamente la bicicleta que usaban para el transporte, así que no había una separación entre propiedad y uso. Ellos mismos eran bicitaxis y comerciantes y, en el caso de transportar mercancía ajena, se quedaban con un porcentaje de la venta.

Pero este antepasado rural fue dejando paso al motor y en los años 70 del siglo pasado empezaron a rodar las primeras mototaxis urbanas en Nigeria (Oyesiku, 22-27 de Julio de 2001), Senegal (Morice, 1981) y Benín (Marchais, 2009). De hecho, cuenta la leyenda, que uno de los precursores de este medio de transporte en África Occidental fue Jules Ahotin, un beninés que en la década de 1970 transportaba a los vendedores de akassa<sup>99</sup> desde los campos hasta su capital, Porto-Novo<sup>100</sup> (Marchais, 2009). Paulatinamente, esta práctica se fue trasladando a los países vecinos y, las mototaxis ganaron la carrera a las bicitaxis. Fuese como fuese, esta profesión urbana que ahora parece necesitar del ruido y del movimiento para existir, tuvo, por el contrario, un origen tímido, casi sigiloso entre los campos agrícolas de la zona. En países como Benín, Kenia, Uganda o Senegal el uso de las mototaxis era esencial para conectar zonas rurales entre sí o incluso proveer a las ciudades de productos alimentarios de primera necesidad. Sin embargo, los primeros modelos de motocicleta no eran los actuales de 110cc, sino que se trataba más bien de lo que se conoce popularmente como *mobylettes*, ciclomotores de 49cc -en el caso de Senegal, de la marca Peugeot.

Si bien encontramos referencias que datan estas primeras motos en los años 1970, su verdadero auge parece haber comenzado a mediados de la década de 1980 (Agossou, 2004; Howe y Maunder, 2004). Varias son las causas que explican el desarrollo de este transporte informal precisamente en esta década. La primera de ellas la encontramos en las crisis económicas derivadas de los efectos sociopolíticos de los nuevos estados independientes. Unas crisis, principalmente agrarias, que llevaron a un éxodo rural y una consecuente urbanización acelerada y descontrolada de las ciudades medianas de África Occidental. El crecimiento espacial de dichas ciudades no conseguía restarles valor a los distritos centrales -enclaves administrativos, políticos y económicos-

---

<sup>99</sup> Bola de masa de maíz servida con salsa.

<sup>100</sup> Se cuenta que primero se transportaba solamente el producto, *kèkè-kannan*, ampliando después su actividad como transporte de pasajeros, *taxi-kannan* (Tossou, 1993).

aumentando la dificultad de la población periférica a acceder al centro y sus servicios (Díaz Olvera et al., 2007). Así, el desarrollo urbanístico iba acompañado de un aumento exponencial de la necesidad de movilidad que cada vez requería más del uso de transporte motorizado. Un privilegio ese reservado a un sector muy reducido de la población, ya que el transporte público no accedía a la periferia y el coste de los automóviles privados no estaba al alcance de la mayoría de los ciudadanos.

A estos factores, se le suma la demora de respuesta del Estado ante los cambios inexorables de una población que avanzaba más rápido que sus dirigentes. En los años 1980 los nuevos estados independientes adoptaron políticas macroeconómicas para paliar las crisis económicas surgidas por su reciente emancipación, apostando por la privatización de los servicios urbanos en detrimento del gasto público –sobre todo en lo que se refiere a infraestructuras de movilidad. De esta manera, la capacidad de intervención del Estado se vio reducida dando como resultado una ausencia de políticas de transporte coherente que diesen respuesta a las nuevas necesidades de movilidad de una población en constante crecimiento. Las empresas públicas de transporte fueron desapareciendo en la mayoría de las ciudades de África Occidental, impulsando la oferta privada principalmente desregularizada e informal. Sin una alternativa oficial, los medios de transporte irregular desarrollaron rápidamente, aprovechándose de un vacío legal o de un marco, en la mayoría de los casos, flexible. Según Lopes (2011) hay fases históricas, en líneas generales, que explican el crecimiento del transporte informal en el proceso histórico de África Occidental.

En una primera etapa (1975-1987), las empresas de transporte vial de la época colonial se transformaron en empresas monopolistas estatales configuradas dentro de la regulación económica de la Administración. Pero la adaptación de modelos de gestión centralizada, heredados de la colonización, no se adecuó a los nuevos patrones de movilidad urbana y empezaron a debilitarse frente un crecimiento de operadores no oficiales, pero eficientes. La segunda fase empezó en 1987 cuando se inicia el proceso de descomposición de los monopolios estatales, dando como resultado que a partir de 1991 apareciesen varias empresas privadas de transporte informal de pasajeros. En la última fase, a partir de 2008, se inician diferentes políticas de intervención gubernamental para intentar regular el sistema de transporte y volver a tener el control oficial de esta organización, aunque, por lo que se ha visto hasta ahora, sin mucho éxito.

Son precisamente estos rasgos del marco jurídico, institucional y administrativo del transporte urbano lo que permite la aparición y expansión de una oferta de transporte

privado mayoritariamente extralegal en África Occidental. Y es en este contexto, que aparecen las mototaxis, que no solo facilitan el viaje, sino que poseen las características idóneas para desarrollarse en unas ciudades medianas caracterizadas por una urbanización periférica “espontánea” (Guezere y Mahamat-Hemchi, 2021). Aunque, como ya hemos dicho, en la mayoría de los casos no existe un registro oficial del origen de las mototaxis en los diferentes países de África Occidental, podemos afirmar, según la literatura consultada, que a partir de 1980 este modo de transporte asume protagonismo en los países de Nigeria con el nombre de *okada* -marca japonesa- (Oyesiku, 22-27 de Julio de 2001; Akinlade y Brieger, 2003; Atubi y Ali, 2009; Ogunrinola, 2011; Al-Hasan et al., 2015; Gumel et al., 2017; Muili y Yakubu, 2019; Owuor, 2020; Wadud, 2020; Agbibo, 2020), igual que en Ghana (Baffour-Awuah, 2018; Frimpong et al., 2003; Jack et al., 2021) y en Sierra Leone (Jenkins et al., 2019); en Benin, las *zémidjan* -en lengua gungbe, algo así como “llévame rápido”- (Marchais, 2009; Togbe, 2020); en Togo, las *oléyia* -“Donde quieres ir?” en lengua éwé- (Mawussi, 2018; Diaz Olvera et al., 2020); en Chad, *clandos* (Guezere y Mahamat-Hemchi, 2021; Heinrichs et al., 2017, con una interesante comparación con las motaxis en Bogotá), y en Costa de Marfil simplemente *moto-taxis* (Roger et al., 2016; Kouadio, 2021). En los años 1990 se expande en Camerún, el *bendskin* -es una expresión en inglés pidgin que significa "dobla tu piel" y que se aplicó a las mototaxis por la forma que tiene el usuario de inclinarse para sujetarse al conductor- (Amougou Mbarga, 2010; Keutcheu, 2015; Mfoulou, 2016; Sahabana, 20-24 de noviembre de 2006; Nzhe Engono y Leka Essomba, 2018; Wankie et al., 2021).

Siguiendo el repaso de las diferentes versiones de mototaxis en África, tenemos en Kenia, Uganda y Tanzania, la *boda-boda* -aparentemente es una deformación de la palabra inglesa “border” que se originó en la ciudad de Busia, que se extiende a ambos lados de la frontera entre Kenia y Uganda. Así que, aunque en su origen se refería a “de frontera a frontera”, ahora también encontramos la traducción como “de borde a borde” o “de margen a margen”- (Doherty, 2020; Opondo y Kiprop, 2018; Mbegu, 2019; Havugimana, 2020); en Níger, *kabou-kabou* - “ingenio” o “inventiva” en lengua hausa- (Djibo y Hassane, 2016); en Angola, *kupapata* -“palpar” en lengua umbundu- (Lopes, 2011; Katumbi y Sarmiento, 2019). Así llegamos a Senegal, donde se conocen con el nombre de *jakarta* -aludiendo al origen geográfico de la profesión en Indonesia- (Faye, 2013; Ndiaye, 2015; Kèba et al., 2020; Ndiaye et al., 2020).

Del mismo modo que pasa con otros oficios informales, no existen cifras exactas sobre el número de mototaxis que operan en las distintas ciudades. Normalmente, se desconoce la cantidad de vehículos que existen y, en el mejor de los casos, podemos

acceder a estimaciones. Por ejemplo, se habla de que en el año 2000 había unas 50.000 mototaxis en Cotonou (Godard y Ngabmen, 2002) y 70.000 en toda Uganda (Howe y Maunder, 2004); o se calcula que en 2008 había unas 25.000 en Douala, Camerún y en el mismo año se habla de unas 10.000 en Calabar, Nigeria (Diaz Olvera et al., 11-15 de julio de 2010). Pero no existen cifras recientes de este fenómeno en África Occidental. Esta imposibilidad de acceder a estadísticas la encontramos también en Senegal, donde ni mis informantes ni tampoco los autores consultados no se ponen de acuerdo o ni siquiera se atreven a conjeturar sobre el número total de vehículos de este tipo que se encuentran en el país<sup>101</sup>. Si bien desconocemos estadísticamente el incremento de este medio de transporte, lo que está claro es que la conquista de las mototaxis en África Occidental está ampliamente demostrada y revisada desde las ciencias sociales.

Aunque, por supuesto, las peculiaridades nacionales de cada país vienen a matizar la generalización de su éxito. De hecho, la aparición de la motocicleta fue desigual y su propagación siguió diferentes ritmos según el país. Por ejemplo, una de las causas que encontramos conectada con el desarrollo de este medio de transporte es el cierre de fronteras entre países con fuertes lazos económicos y sociales, como fue el caso en la década de los 1970 de Kenia y Uganda (Howe, 2003) y, en los 1980, de Níger y Nigeria (Dillé, 2000). El transporte público y privado tenía prohibido circular entre los dos países, así que las mototaxis aprovecharon su flexibilidad a la hora de poder cruzar la frontera por caminos de tierra evitando los controles administrativos y, en consecuencia, aumentando el contrabando entre los dos países. En otros casos, como en la República Democrática del Congo, existe la hipótesis de que los largos años de enfrentamiento entre las milicias y el ejército no permitieron la adopción de la mototaxi como medio de transporte hasta la década de 2000, una vez que se restableció la paz y se reactivó la actividad económica (Kalieu, 2016).

A añadir que un factor clave para el desarrollo de este medio de transporte en el continente africano fue el arranque de las relaciones internacionales con China a principios de siglo. En el año 2000 se celebró la primera conferencia ministerial entre la República Popular de China y los estados de África dentro del Foro para la Cooperación entre China y África (FOCAC). Este encuentro marcó el primer paso de unas relaciones comerciales bilaterales que se han consolidado en los últimos años. Desde el año 2005 China manufactura y exporta la mayoría de los bienes de consumo – sobre todo utensilios eléctricos y electrónicos y medios de transporte como bicicletas y

---

<sup>101</sup> En Ziguinchor, según el interlocutor con quien hablase, la cifra variaba de 3.000 a 5.000 mototaxis, cálculo que no tienen más base que la observación de los flujos de tránsito viario en la ciudad.

motocicletas- que recibe África Occidental (Sakai, 2020)<sup>102</sup>. Las motocicletas fabricadas en China reducían el precio de comercialización en relación a los anteriores vehículos. Y este hecho provocó que el interés por este medio de transporte y, el negocio a su alrededor, aumentase entre la población. Esta política de alianza con el país asiático es la causante, en gran medida, de la invasión de las motocicletas en África Occidental.

El espectacular desarrollo de este modo de transporte en la última década parece explicarse, así, por cuatro factores principales. En primer lugar, el aumento de la población urbana y, con ella, el aumento de una demanda de movilidad a la que el transporte formal no llega a dar respuesta. En segundo lugar, la falta de políticas de transporte coherentes y sustentadas, y las supuestas dificultades financieras de los nuevos estados independientes para mantener las carreteras y el transporte público en buen estado, afectando directamente a la dificultad de acceso a la mayoría de las zonas periféricas. En tercer lugar, la apertura del mercado chino, y con ella, la reducción en el precio de las motocicletas. Y, en cuarto lugar, la oportunidad laboral que ofrece este transporte de dos ruedas a una juventud que vive una crisis económica cronicada en el tiempo. En efecto, no es un suceso nuevo que, en África Occidental, la integración de los jóvenes en las grandes urbes desde los éxodos rurales se inscriba principalmente en el sector informal del mercado y en especial, en el campo del transporte, debido a que no se necesita cualificación ni experiencia profesional. Esta mano de obra mayoritariamente masculina y joven que llega a las grandes urbes, empieza a concebir estrategias de supervivencia que encuentra, en la mayoría de las ocasiones, en una oferta de transporte privado sobre todo informal, que funciona a partir de redes de confianza. Ante los problemas socioeconómicos que enfrentan los hogares urbanos y rurales, la posibilidad de estos jóvenes de encontrar empleo por medio de vínculos sociales, vecinales y/o familiares es la opción más seguida, al menos cuando puede ser una elección.

En núcleos urbanos y rurales donde la población tiene dificultades de accesibilidad espacial y temporal, por causas geográficas o económicas, las mototaxis han ofrecido una manera de desplazamiento, rápida, flexible y de bajo coste, aportando una mejora sustancial a la calidad de vida de sus habitantes, a la vez que reducen, aunque sea de forma informal, la tasa de desempleo de los hombres jóvenes. La ausencia de regulación de la moto como transporte público, considerada hasta hace relativamente poco solo como un modo de transporte privado, facilitaba la incorporación de los

---

<sup>102</sup> Esta nueva estrategia de comercialización se puede observar además con la inversión en enormes proyectos enfocados a infraestructuras viales, como puentes o autopistas, por parte de la República Popular China en el continente africano.

jóvenes sin cualificación especializada. Pero, fue esta misma falta de regulación gubernamental la que indujo a que este transporte de carácter informal, a pesar de sus beneficios, crease nuevos problemas sociales. La creación de empleo y la aportación de soluciones inmediatas a los problemas de movilidad cotidiana llevaron a que las autoridades locales se mostrasen tolerantes con esta actividad informal, pero este vacío legal es el que está provocando un aumento descontrolado de las mototaxis, por lo que ya no podemos hablar del todo de una solución al desempleo debido a la falta de rentabilidad de este transporte al haber, actualmente, más oferta que demanda. Así que lo que empezó siendo una solución temporal, ha acabado por convertirse en un problema para la Administración pública.

Este crecimiento explosivo de las mototaxis ha forzado a las autoridades locales a intervenir y abandonar su posición inicial de indiferencia (Godard y Ngabmen, 2002). Pese a esto, la mayoría de los intentos de la Administración pública, en África Occidental, para controlar este medio de transporte han ido dirigidos casi sistemáticamente hacia la prohibición, en lugar de su regulación. El último caso, lo encontramos en Nigeria, donde a principios de 2020 el gobernador de Lagos prohibió la circulación de mototaxis, como parte de su ofensiva por incorporar la capital al mercado internacional de ciudades globales (Agbibo, 2018). Tal mandato no hizo más que alimentar el descontento generalizado de la población, que se levantó, entre protestas y manifestaciones, reclamando una alternativa coherente para paliar las repercusiones sociales que conllevaba esta nueva ley, tanto a nivel de movilidad como de economía familiar<sup>103</sup>.

## **4.2. La invasión de las KTM en Senegal**

Como ya se ha expuesto, la historia de este sistema de transporte en Senegal se desarrolla originariamente en la ciudad de Kaolack, donde en los años 30 del siglo pasado los comerciantes de cacahuete vieron en la bicicleta una ventaja para sus transacciones diarias. Ciertamente, el desarrollo del sistema de transporte a principios del s.XX, en Senegal, lo encontramos a la meced de la explotación de la tierra para el cultivo de maní<sup>104</sup>. En un principio, la profesión de comerciante y transportista estaba

---

<sup>103</sup> Noticia publicada en *El País* el 8 de febrero de 2020.

[https://elpais.com/elpais/2020/02/07/planeta\\_futuro/1581078372\\_000263.html](https://elpais.com/elpais/2020/02/07/planeta_futuro/1581078372_000263.html)

<sup>104</sup> La cuenca del maní corresponde a la zona agrícola del centro-oeste de Senegal hasta las fronteras del desierto del Ferlo, en el norte y Gambia, en el sur. Corresponde a las regiones administrativas de Louga,

representada por la misma persona. Quien repartía, vendía. Los comerciantes necesitaban desplazarse a los mercados centrales para vender la cosecha y aprovisionarse de otros alimentos básicos. La población de la cuenca del maní se caracterizó durante décadas por esta migración estacional que marcaba una forma de movilidad pendular entre ciudad y campo, dificultada por un sistema de transporte que se centraba, casi únicamente, en conectar las grandes ciudades. Los medios de transporte públicos existente se encargaban de la movilidad entre la capital, Dakar, y otros centros urbanos del país, dejando de lado el servicio de las zonas rurales. De esta manera, los flujos de transporte que se exigían en la época seca<sup>105</sup> eran casi inexistentes, promoviendo la expansión de este nuevo medio de transporte, las bicitaxis. Pero con el colapso de la economía del maní, la función delegada al transporte, o sea, apoyar la actividad productiva, perdió su sentido y tanto la población, como el transporte, se vieron obligados a reinventarse.

Durante la crisis agrícola de las décadas de 1970-1980, el campo ya no podía acoger la migración estacional para su explotación, lo que provocó que esta misma población, motivada por las mismas razones socioeconómicas, ahora se desplazase a la ciudad, pero no solamente para aprovisionarse, sino como nuevo medio de vida. Por consiguiente, esta movilidad cotidiana promovida por las bicicletas y motivada por la búsqueda de ingresos adicionales a la agricultura, ahora se transformaba en un nuevo modelo de negocio basado en el transporte, convirtiéndose incluso, en muchos casos, en la única fuente de ingresos familiar. La movilidad de la población, así, pasó de ser periódica y estacional a convertirse en estructural y permanente (Ndao, 2017).

A partir de ese momento, el Estado cambió las inversiones en agricultura por nuevos planes de desarrollo donde se ponía el énfasis en la importancia de mejorar las infraestructuras viales y la gestión del sistema de transporte (Lombard y Ninot, 2002; Lombard, 2005). De hecho, la perspicacia del gobierno de Abdou Diouf en los años 90 del siglo pasado fue presentar este cambio de interés no como el resultado de una crisis agrícola funesta asentada en políticas públicas deficientes, sino como un ensalzamiento de la capacidad del Estado senegalés de adaptarse a una economía internacional que requería de una modernización en el servicio del transporte. La nueva consigna de desarrollo se puede resumir en el discurso pronunciado por el presidente Diouf en enero de 1998, en que, a modo casi de eslogan, proclamó “Sans mobilité, point de

---

Diourbel, Thiès, Fatick, Kaolack, Kaffrine y Tambacounda. Esta zona se vio favorecida en el s.XX en cuanto a inversiones, desarrollo agrícola y construcción de infraestructura de comunicaciones (Ndao, 2017).

<sup>105</sup> Periodo de recogida y comercialización del maní, entre diciembre y abril.



salut” (Lombard, 2015: 63). Esta consigna marcaría la nueva filosofía de los programas de desarrollo del país con el objetivo de crear nuevas rutas de transporte y comercio internacional para conectar Senegal con el mundo, en detrimento de la inversión en la producción local. Pero pese a estas nuevas metas, el sistema de transporte nacional no pudo abarcar las nuevas necesidades de movilidad que se crearon a partir del aumento de demografía descontrolada en las ciudades emergentes. Lo que provocó que la población buscara alternativas que, aunque al margen de la oferta oficial, se presentaban mucho más eficaces para sus fines.

Entre estas nuevas formas de movilidad, destacó el surgimiento de las mototaxis en los años 70 del siglo pasado. Las bicicletas, hasta ese momento protagonistas casi únicas del tráfico rodado, dejaban paso al motor y esta actividad individual y complementaria se convertía en una verdadera profesión organizada. Sin embargo, no fue hasta varias décadas después que este oficio se extendió al resto de Senegal. Esta actividad fue exclusiva de la localidad de Kaolack hasta la década de 1990 (Morice, 1981), cuando empezó a propagarse por todos los pueblos y aldeas de la cuenca del maní, haciendo que hoy en día, los dos polos de mototaxis más importantes se encuentren en Kaolack y Thies. Y una vez conquistadas las ciudades del norte, empezó a avanzar hacia el sur, invadiendo paulatinamente los pueblos de la región de la Casamance. No existe documentación oficial sobre el recorrido exacto que realizó su expansión de norte a sur del país, pero, según mis interlocutores, no fue hasta el 2009 que las mototaxis empezaron a llegar a Bignona y, de allí, se expandieron a otras ciudades de la región, como Ziguinchor y Kolda, en 2012.

Las teorías de mis interlocutores acerca de la tardanza en la llegada de este sistema de transporte a la región de la Casamance -aunque en la mayoría de casos fueron inexactas o difusas-, se pueden agrupar en dos grandes bloques. El primero, tiene relación con el conflicto camanancés, que no se relajó hasta la década del 2000, provocando que, en las dos anteriores, las innovaciones del norte del país no llegasen al sur. El objetivo del Estado, según las personas con las que hablé, era evitar que el movimiento armado MFDC pudiese acceder a los vehículos en su provecho. Es evidente, pero, que había contrabando de productos, entre ellos motocicletas. Así que más que el ciclomotor, lo que no traspasó, a causa del conflicto armado, fue la profesión. La segunda teoría tiene que ver con la importación internacional de motocicletas. No fue hasta el 2005 que empezaron a llegar las motocicletas KTM de importación china. Este nuevo modelo es el que, a causa de su reducido precio, motivó la expansión de la profesión de jakartamans en el país.

Todas las jakartas que vi y que se me informaba que había en Senegal son de la marca KTM (KingTown Tianma Motorcycle) comercializadas por la empresa china Guangzhou Tianma Group Tianma Motorcycle Co., Ltd. Aunque las primeras motos que llegaron a Senegal eran originarias de Europa<sup>106</sup>, en 2005, cuando se restablecieron las relaciones diplomáticas con China<sup>107</sup>, empezó la comercialización de motocicletas de esta marca. En 2016 la importación de motos de la República Popular China alcanzó el 86% del mercado, gracias básicamente a la comercialización de las motos KTM<sup>108</sup>. Sin embargo, este dato que se presenta tan claramente aquí fue difícil de averiguar en mi trabajo de campo por tres razones principales. La primera, la encontramos en que, en Senegal, como pasa en nuestro país, los productos de origen chino son infravalorados y condenados a una imagen de mala calidad, hasta tal punto, que los jakartamans reniegan del origen chino de sus motos cómo niegan el plástico de su carrocería. La segunda, es el nombre del modelo de motocicleta. La marca KTM china se relaciona fácilmente con la marca KTM Sportmotorcycle AG de origen austriaco y conocida mundialmente por sus triunfos en el rally Paris-Dakar. Por consiguiente, no es de extrañar que en Senegal la introducción y propagación de esta marca fuese tan bien aceptada por sus usuarios. Por último, a este tipo de motos se las conoce comúnmente en Senegal con el nombre de jakartas, término que alude a la ciudad de procedencia de la profesión de taximotos, la capital de Indonesia, Yakarta. Sin embargo, parte de la población me indicó que se llamaban así porque el vehículo procedía de esta parte del mundo. Nada más lejos de la realidad.

Todos los modelos KTM que se comercializan actualmente en Senegal son fabricados en la República Popular China, que domina ampliamente el mercado, ya que vende motos de menor calidad, pero a un precio mucho más asequible. De esta manera, sin hacer mucho ruido, ese país está dominando el mercado senegalés y, sin duda, el

---

<sup>106</sup> Mis interlocutores me hablaron de la importación de motocicletas francesas, Peugeot y de algunas, de modelos Yamaha de Burkina Faso.

<sup>107</sup> Desde los inicios de la independencia, China y Senegal tuvieron buenas relaciones comerciales y a partir de 1971, los dos países establecieron relaciones diplomáticas hasta tal punto que, durante los 25 años siguientes, los dos expresidentes senegaleses, Léopold Sédar Senghor y Abdou Diouf, visitaron China varias veces. Pero en 1996, tras la decisión de las autoridades senegalesas de establecer relaciones diplomáticas con Taiwán, la República Popular China rompió sus acuerdos con el país africano. A pesar de esta quiebra, los contactos entre Pekín y Dakar se mantuvieron más o menos hasta el 25 de octubre de 2005, cuando los gobiernos chino y senegalés firmaron un nuevo acuerdo para la reanudación de sus relaciones diplomáticas, en detrimento de Taiwán. Y es que China proponía grandes inversiones de cooperación a los líderes africanos, a la vez que se aseguraba este nuevo mercado internacional. El éxito de China en África se basa precisamente en que separa política y economía, una forma de diplomacia mucho más difícil de aplicar en Occidente (Stamm, 2006; Correia, 2011).

<sup>108</sup> Según datos del Observatory of Economic Complexity (OEC), durante los últimos 24 años las exportaciones de China a Senegal han aumentado en una tasa anual del 18%, pasando de 36,4 millones de dólares en 1995 a 1,94 mil millones de dólares en 2019 (OEC, s.f.). <https://oec.world/en/profile/country/sen>

símbolo que demuestra dicha preponderancia son las motos jakarta. Unos ciclomotores de 110cl que han conquistado Senegal y la mayoría del continente africano, eliminando en pocos años una competencia que llevaba décadas intentando hacerse con el mercado de la zona. Esta motocicleta ha triunfado, sobretodo, porque su precio se ajusta al mercado al cual va dirigido. El precio de una de estas motocicletas más básicas y, en venta al por mayor, oscila entre los 200.000 CFAs y 250.000 CFAs, sin contar gastos de envío ni aranceles. Y aunque es un precio elevado para Senegal, no deja de ser la opción de movilidad más económica.

Por otro lado, las informaciones que me llegaron sobre el desarrollo del oficio de mototaxis a lo largo de mi investigación no dejaron de ser confusas y cambiaban de versión según a la persona que le preguntaba. Si las respuestas procedían de Ziguinchor, las jakartas llegaron a esta ciudad en 2012, siendo la primera ciudad, después de Bignona, que acogía las jakartas. De allí se adentraron al resto de la región. En cambio, en Kolda me aseguraron que las jakartas llegaron antes que a Ziguinchor, o, como mínimo, en el mismo periodo. Pero aquí no acabaron las contradicciones. Al llegar a Oussouye, conocí a un conductor de jakartas que certificó que circulaba como mototaxi por el departamento desde el 2009. Así pues, aunque la investigación sobre el recorrido de las jakartas en la región de la Baja Casamance se me presentó inconclusa, puedo afirmar que, según mis interlocutores, fue en el año 2009 que estos vehículos empezaron a circular por la región y que, a partir de este año, su expansión fue avanzando paulatinamente hasta 2013-2014, cuando esta profesión se desarrolló de manera descontrolada, haciendo que hoy en día se desconozca oficialmente la cantidad de jakartamans que trabajan en el país.

Sin dejar de lado estas premisas, está claro que los motivos por los que la profesión de jakartaman se ha extendido en los últimos 20 años por todo Senegal tienen diferentes variables. Tras el éxodo rural que experimentó la población de Senegal, Dakar fue el principal destino de los campesinos entre el 1980 y el 2000 (Sall, 2008). Pero a partir de la década del 2000, el coste de la vivienda y, de la vida, en general, de dicha ciudad era demasiado elevado para los ingresos que podía ofrecer. Así, que la población, paulatinamente, fue abandonando la idea de mudarse a la capital, asentándose en ciudades medianas de alrededor y convirtiendo a Dakar en un simple lugar de trabajo (Ndao, 2017). Es en este contexto que la movilidad se transforma en oportunidad económica. En las ciudades secundarias y los pueblos medianos, la llegada de las jakartas supuso ampliar el horizonte económico de la población rural, permitiéndoles seguir viviendo en su lugar de origen, al mismo tiempo que podían acceder al mercado de las ciudades principales para realizar diferentes actividades no agrícolas. El flujo

constante de este nuevo transporte entre las diferentes localidades rurales y las ciudades medianas configura un nuevo comercio móvil.

Las dificultades económicas que suponía la escasez de producción agrícola y los altos gastos de vivienda en Dakar, obligaron a las familias a ser más móviles. La movilidad ya no se apoyaba en la agricultura, sino que era imprescindible en el transcurso de todo tipo de actividades. Albañiles, peones, funcionarios, trabajadoras del hogar, etc. necesitaban de un medio de transporte para sobrevivir. La vida diaria de estos trabajadores estaba en manos de la movilidad. Todos ellos dependían de estos desplazamientos rápidos y cotidianos para poder vivir en sus pueblos y trabajar en las ciudades. Es en este sentido, que los jakartamans se volvieron imprescindibles para la economía doméstica, haciendo incluso que muchas familias empezasen a plantearse la necesidad de que un miembro se dedicase a este oficio para reducir los costes de movilidad. Sin un jakartaman dentro del núcleo familiar, se tendría que invertir en movilidad exterior para el desarrollo de otras actividades generadoras de ingresos. Así, el jakartaman no era sólo un oficio que aportase un ingreso por su propia actividad, sino que se asumía el apoyo esencial para el resto de las actividades familiares. De hecho, la paradoja, en la actualidad, se encuentra en que un de transporte que se ha vuelto esencial en la subsistencia de muchas familias, no es la fuente de ingresos principal. Los jakartamans acaban siendo más valiosos como herramienta de disminución de gastos familiares que como generadores de ingresos. Es por este motivo que muchas familias senegalesas acuerdan que uno de sus hijos practique esta actividad, ya que, aunque no participe en la económica familiar de manera directa, su contribución es facilitar la movilidad del resto de sus miembros.

Teniendo en cuenta estos parámetros, los hogares que logran sobrevivir son aquellos que tienen la movilidad como parte de sus componentes activos, es decir, las actividades familiares se estructuran alrededor de la movilidad de uno o varios de los miembros del hogar. Antes, con la economía agrícola, había una jerarquía económica, incluso cuando todos los miembros de la familia trabajaban en el campo. Este era propiedad del jefe del hogar y, por tanto, los otros dependían estrictamente de él. Pero actualmente la actividad de los miembros más jóvenes del hogar es la base para el buen funcionamiento de la economía familiar. Se transforma así un sistema jerárquico en una nueva organización de codependencia: nadie puede existir sin los otros. Y con esta nueva pauta social de correlación económica entre los miembros, el sistema de jerarquía generacional se está quedando poco a poco obsoleto. De hecho, este desplazamiento de jerarquía, al menos en cuanto a la estructura económica, lo he podido observar con diferentes familias de jakartamans a lo largo de mi investigación.

Para ejemplificar esta reflexión, expondré dos casos. El primero es el caso del Español, un ex emigrante que al regresar de Europa –de Italia, más concretamente, invirtió en una pequeña tienda donde puedes encontrar productos básicos de alimentación, higiene, etc. Un día, hablando con él, me explicó que al principio tenía un jakartaman de confianza que le transportaba la mercancía, pero con el paso de los meses se dio cuenta que su segunda inversión tenía que ser comprar una moto. Actualmente es propietario de tres motos que le dan un beneficio semanal de 45.000 CFAs. Pero, además, los tres conductores son sobrinos suyos consanguíneos, por lo que, además de que el transporte de mercancía le sale gratis, todos acaban contribuyendo a la economía familiar. Otro caso me lo explicó una mujer que trabajaba haciendo las labores del hogar en una casa de blancos: “Mi hijo pequeño empezó a hacer de jakartaman hace un par de años. Al principio, no me gustaba. Pero ahora está trabajando para un hermano mío y me lleva y me viene a buscar al trabajo. Me ahorro andar un buen rato y el billete de bus” (mujer trabajadora el hogar de Ziguinchor, 10 de enero de 2018) . Además, remarcó que su hijo “era muy responsable”, así que ella le había conseguido otras clientas que trabajaban en otras casas del barrio. Sin embargo, se quejaba de que, a diferencia de ella, que tenía un sueldo semanal, las ganancias de su hijo eran aleatorias. Por lo que no se podía confiar en sus ingresos. Así pues, las diferentes actividades realizadas por los miembros de la familia se retroalimentan en la economía doméstica.

Otro factor que facilitó el aumento de la oferta de jakartas fue la difusión de los sistemas de comunicación, en particular, la telefonía móvil. Todos los jakartamans tienen móvil y dan su número a cualquier usuario que pueda necesitar sus servicios, por lo que al transporte de mercancías y personas se le suma el servicio de entrega a domicilio. Varios restaurantes y establecimientos han empezado a utilizar a los jakartamans para hacer reparto. Hasta los propios clientes los que les llaman para que vayan a buscar sus pedidos. Aunque es verdad que durante mi investigación ésta no era una práctica habitual de los jakartamans, pude observar la evolución que tuvo este servicio a lo largo de mis estancias. Incluso, en 2018, una excocinera de un restaurante muy conocido en Ziguinchor fundó una “empresa” que ofrecía una oferta de pizza a domicilio. Al dejar el negocio que regentaba, vio la oportunidad de preparar pizzas en su casa y repartirlas a través de una red de jakartamans. Sin duda, transporte, por un lado, y telefonía móvil y plataformas digitales se están uniendo de manera cada vez más eficaz para crear nuevas redes sociales y profesionales que brindan nuevos

servicios a la población<sup>109</sup>. Así las oportunidades, igual que las motos y los teléfonos, se multiplican inagotablemente.

### 4.3. Modelo de negocio de las jakartas

En un principio los vendedores ambulantes de la región de Kaolack, los *bana-bana* -en wólof “para mí, para mí”- reparaban bicicletas viejas para venderlas o alquilarlas a los agricultores que transportaban su propia cosecha. La inversión que suponía esta transacción era baja, tanto para el que la reparaba como para el que la adquiría, ya que las bicicletas a pedales eran baratas, en cuanto a precio y mantenimiento. En un primer momento, además, todos trabajaban de forma individual. Se trataba de un simple intercambio monetario entre dos personas. Pero a partir de 1950, este modelo de negocio se extendió y los arrendadores de bicicletas empezaron a organizarse en pequeños “garajes” alrededor sobre todo de los mercados principales.

Los *bana-bana* se dedicaron a reparar bicicletas a gran escala, convirtiéndose exclusivamente en mecánicos, dejando las negociaciones de compra-venta a un tercero. Y con la aparición de estas nuevas “empresas” de reparación-alquiler, no solamente se surgía un nuevo modelo de negocio, sino que empezaron a aparecer actividades paralelas. El campesino perdió terreno paulatinamente ante un nuevo nicho de mercado: la clientela urbana y su necesidad creciente de movilidad (Morice, 1981). De esta manera, las personas empezaron a usar la bicicleta como taxi privado y lo que hasta ahora era un negocio controlado, se convirtió en una multitud de nuevas actividades imposibles de supervisar, haciendo saltar la alarma de los taxistas y con ello, la de las autoridades públicas. Este fue uno de los primeros conflictos que hubo con la Administración, aunque en ese momento, se solucionó con la ayuda de los sindicatos. Pero este diálogo con los taxistas oficiales y el Estado, entre el conflicto, la prohibición, la negociación y la persecución, se ha repetido durante toda la historia de las mototaxis en Senegal.

---

<sup>109</sup> Hay un trabajo reciente sobre la incidencia de las nuevas tecnologías en el servicio de las *aka motos* en Kigali (Moon, 2021) y las *boda boda* de Kampala (Doherty, 2020), las capitales de Ruanda y Uganda respectivamente.

Con la relajación de las condiciones de importación de automóviles del extranjero, empezaron a llegar los primeros modelos de motocicletas Peugeot de 49,9 cc. y, aunque se mantuvo el término para definirlos *-vélo-taxis-*, el modelo de negocio nada tenía que ver con el conocido hasta ahora. Se trataba de ciclomotores de un solo asiento, donde el portaequipajes de detrás servía tanto para transportar mercancías como para hacer de segundo asiento. Los conductores de mototaxi, habitualmente, dejaban al pasajero sentarse en la silla reglamentaria y ellos pasaban al portaequipajes. De tal manera, que el conductor tenía que rodear con sus brazos al pasajero para llegar al manillar que tenía que manejar.

A finales de los años 1970, ya no se trataba de *bana-bana* alquilando bicicletas para el uso privado, sino de nuevos propietarios adquiriendo motocicletas para crear un nuevo negocio. La jerarquía de propiedad que se instauró en ese momento no defiere mucho del que existe actualmente. La compra de una moto es resultado, por regla general, del recurso a capitales individuales acumulados durante el ejercicio de otra actividad con renta fija. Lo que se traduce, normalmente, por funcionarios públicos – policías, militares y profesores. El precio de un ciclomotor Peugeot en los años 1980 era aproximadamente de 180.000 CFAs<sup>110</sup> y, actualmente, los nuevos modelos de motocicleta 110cc oscilan entre los 330.000 y 390.000 CFAs<sup>111</sup>.

El elevado precio de los nuevos vehículos motorizados se traduce en una distinción más que evidente entre propietario y trabajador, ya la mayoría de la población no puede acceder a la compra de una motocicleta. Así que estos propietarios rentan la moto a un titular –el conductor oficial- a cambio de una cuota fija, independiente a los beneficios extraídos durante el día<sup>112</sup>. Con este modelo de negocio, los propietarios garantizan un ingreso regular y el arrendador tiene la posibilidad de ejercer una actividad sin hacer la inversión de capital. En 1980 esta tarifa se estableció entre 1.300 y 1.500 CFAs diarios, lo que significaba teniendo en cuenta que la tarifa por trayecto urbano se estipulaba en 100 CFAs, que las primeras 15 carreras iban directo al propietario. Con estos ingresos, además, el propietario amortizaba su inversión en tan

---

<sup>110</sup> En los años 1980, la tasa de cambio entre el franco CFA de África Occidental y el franco francés era 0,02. Actualmente, el tipo de cambio entre CFA y euro está en 0,0015.

<sup>111</sup> El precio depende del modelo de motocicleta, pero también de a quien preguntas. Pude observar que mientras los propietarios del ciclomotor sugerían los precios más altos, incluso mencionaban cifras alrededor de los 400.000 CFAs; los conductores hacían referencia a que se podían encontrar motos por 330.000 CFAs. Por otra parte, los vendedores de las motocicletas con los que pude hablar, me indicaron que los precios oscilaban entre 350.000 y 370.000 CFAs según el momento del mercado.

<sup>112</sup> Este sistema de negocio ya existía en otros sectores del mercado relacionados principalmente con la adquisición de máquinas, por ejemplo, en el alquiler de máquinas de coser.

solo unos meses (Morice, 1981). Actualmente esta cuota ha subido a 2.500 CFAs<sup>113</sup> y el precio del viaje a 250CFAs<sup>114</sup>. Partiendo de esta premisa, para que un conductor obtenga a día de hoy beneficios, teniendo en cuenta lo que paga al propietario y el precio del carburante<sup>115</sup> y el aceite -que también lo paga el conductor-, la moto tiene que realizar mínimo unos 20 viajes sólo para cubrir los gastos diarios. Varios de los conductores de mototaxi con los que hablé me explicaron que cuando aparecieron las jakartas en Ziguinchor sobre el 2012, tener ganancias era más que previsible, puesto que en un día un jakartaman podía llegar a hacer 40 o 50 viajes fácilmente, pero en la actualidad llegar a este número se hace casi imposible al existir más oferta que demanda.

Este fue el motivo principal, según los conductores de mototaxi con los que hablé, que provocó que los jakartamans empezaran a subarrendar sus motos a otros conductores. Ello generaba una jerarquía paralela donde se establecía un conductor principal, que solía trabajar en las horas de más demanda -entrada y salida del colegio y el trabajo- y, el resto de horas, la motocicleta era conducida por otra "persona de confianza", que encarnaba la figura típica en el transporte senegalés del *apprentis*. Así, aunque durante mi investigación los conductores principales alegaban que necesitaban conductores de "recambio" por culpa de este ahogo económico derivado de la tarifa diaria y el aumento descontrolado de mototaxis, la literatura sobre el transporte en Senegal nos advierte que es un modelo de negocio extendido en este sector e, incluso, desde la llegada de las jakartas, ya se nombra la existencia de un segundo o un tercer conductor de mototaxi con estas mismas características laborales (Morice, 1981; Seck, 2006; Lombard y Ninot, 2002; Ndiaye y Tremblay, 2009). La figura del *apprentis* define, por regla general, a un joven menor de 18 años sin cualificación que, de forma episódica - en las vacaciones de verano o los fines de semana-, trabaja en el sistema de transporte aprendiendo la profesión y, por lo tanto, no se le designa una remuneración ya que se le considera, precisamente, un *apprendiz*. Sin embargo, este actor acaba desempeñando funciones que equivalen a las del conductor principal, pero con una remuneración inferior o incluso, nula<sup>116</sup>. Puede ser, entonces, que este término sea usado por los jakartamans, aunque sea de forma inconsciente, para suavizar el modelo de

---

<sup>113</sup> Esta tarifa se paga de lunes a sábado, por lo que si trabajan en domingo, los beneficios son exclusivamente para el conductor de mototaxi.

<sup>114</sup> Aunque podamos observar una subida substancial del precio de la carrera, esta se debe a los múltiples gastos que acompañan la profesión: la tarifa al propietario, el gasto en gasolina y las muchas reparaciones que necesitan estos vehículos.

<sup>115</sup> El litro de carburante cuesta 1.000 CFAs, pero los jakartas normalmente usan el carburante *sans plom* porque es más barato, unos 700CFAs / litro.

<sup>116</sup> En nuestra sociedad, podría ser entendido como la figura del "becario" y, por esta razón, al igual que pasa aquí, suele ser una categoría controvertida que puede favorecer la explotación laboral.



explotación del que acaban formando parte. Se trata, en definitiva, de una superposición de poder, el propietario explota al conductor principal, a la vez que éste se aprovecha de su propio *apprentis*.

Se establecen así varias relaciones de jerarquía entorno a la profesión. La primera, la del propietario con el conductor oficial, en la mayoría de los casos nacida del vínculo social pero que acaba perteneciendo a lo económico. El propietario escoge un conductor, normalmente un joven de unos 20 años dentro de su círculo de confianza. La relación entre propietario y conductor no tiene porqué ser estrictamente consanguínea, pero si familiar, en el sentido del vínculo más cercano –puede ser, por ejemplo, un vecino o un hijo de un amigo. De todas maneras, siempre es la forma en que los jakartamans presentan al dueño de la moto. Suelen hablar de que “pertenece a mi tío” o “la moto es de mi hermano mayor”, aunque esta definición no aluda al vínculo de parentesco, sino al grado de confianza.

Pero esta primera negociación basada en el afecto o la afiliación se diluye en el tiempo, en la mayoría de las ocasiones, pasando a ser una relación esencialmente financiera. Una vez convenido el acuerdo, el propietario suele desentenderse de lo que efectúe el conductor con su vehículo o de las penurias económicas por las que pase, mientras cumpla con su parte del trato –es decir, le pague a diario la tasa, no le ponga en compromisos con las autoridades y no tenga incidentes que deriven en reparaciones costosas. En algunas ocasiones, este acuerdo puede convenir la posibilidad –infrecuente– de que, al cabo de un tiempo de explotación, la titularidad pase al conductor. Es decir, que el pago que tienen que efectuar los conductores al propietario de 2.500 CFAs diarios, pasaría de ser un “alquiler” a una especie de “compra a plazos”. No obstante, el conductor pocas veces se convierte en dueño, puesto que, aunque el propietario respete este acuerdo inicial, una moto KTM tiene una media de vida de menos de dos años y el conductor no puede acceder a la “compra” hasta el año de actividad. Añadiendo además, que todos los costes de mantenimiento y reparación durante el periodo de actividad, se añaden al coste inicial de la moto, alargando en el tiempo su posible compra.

Con este pacto puramente económico, el propietario, además de asegurarse sus ingresos, consigue no hacerse responsable de las decisiones que tome su conductor en relación al uso que le da a la motocicleta. Y esto, se traduce en una negación del conocimiento de la existencia del *apprentis* –remarco que no se trata de un desconocimiento, sino de una negación, porque todos los propietarios son plenamente conscientes de que existe esta figura. La mayoría de los propietarios saben que sus

conductores dejan la moto a otros chicos y que estos, además, no tienen 18 años y por tanto no pueden conducir. Pero también son conscientes que para recibir el pago de 2.500 CFAs diarios, el vehículo debe circular el máximo de hora posibles y es necesario, por tanto, que el conductor oficial tenga un relevo. La controversia en el discurso de los propietarios sobre el tema de la subcontratación a menores –aunque quiero advertir aquí que me ha resultado especialmente difícil acceder a este tipo de información de los propietarios por motivos más que evidentes–, se encuentra en que, por lo general, en las conversaciones informales exponen que toleran estas prácticas ilegales mientras impliquen beneficios, pero cuando se trata de gestionar un conflicto con la Administración, no dudan en negar la relación con los *apprentis*. Alegan ante las autoridades que ellos han confiado su motocicleta a una persona mayor de edad y que ésta es la culpable de dejársela, sin su permiso, a terceros. La relación entre el propietario y el *apprentis* es, así, socialmente silenciada, aunque fácilmente reconocible.

Por otro lado, la relación entre el conductor oficial y el *apprentis* no solamente es identificable, sino que se basa en un reconocimiento jerárquico social. El jakartaman suele presentar a su *apprentis* como “mon petit frère” o un “vrai, vrai frère”, y, aunque ya hemos advertido que estas palabras no tienen que porque indicar una relación consanguínea, lo que sí que demuestran es una relación jerárquica familiar, casi paternalista, que bascula entre la dominación y la protección. Estructura social que se asienta en la jerarquía generacional propia de Senegal. De esta manera, los jóvenes aprendices son sometidos a constante desdén y rechazo por parte de los conductores oficiales. Se supone que el aprendiz, como su propio nombre indica, está formándose en una profesión, lo que conlleva a comprender que el periodo de aprendizaje se de en anterioridad a su edad legal para trabajar. El discurso oficial, así, es que el conductor principal es una especie de profesor: “El aprendizaje tiene un doble función social: por un lado, promover una profesión y, por otro, formar el carácter del aprendiz, es decir, hacerse cargo de su educación” (Fall y Mboup, 1995: párr. 6).

Sin embargo, en la mayoría de los casos, he podido observar en Ziguinchor que el *apprentis* circula sin ningún tipo de supervisión en las horas que el conductor oficial descansa, por lo que este joven, menor de edad, acaba siendo el único responsable de su aprendizaje. Pero teniendo en cuenta las explicaciones teóricas –aunque disten de las prácticas–, el *apprentis*, durante su periodo de instrucción, tiene que entregar la totalidad de sus ganancias al conductor, que le suele dar una especie de propina o porcentaje de los beneficios. Es curioso ver como los conductores oficiales juegan este doble papel: se rebelan contra el sistema de propiedad, a la vez que lo reproducen con sus “hermanos pequeños”. De hecho, hablando con los diversos actores, uno puede

verificar que los discursos se calcan entre los diferentes extractos. Los propietarios son definidos por los conductores oficiales como personas que solo buscan su propio beneficio: “No entienden que ahora no podemos pagarles esta cantidad”, “No nos ayudan”, “Solo quieren sus ganancias y el resto les da igual”. Mientras que definen a sus aprendices como: “Testarudos”, “Holgazanes”, “Hay que controlarlos”, “No hacen caso”, “Solo piensan en la fiesta”. Estas mismas frases, o variaciones de las mismas, son utilizadas, a su vez, por propietarios y aprendices para definir a los jakartamans.

Estas definiciones esconden, paralelamente, dos realidades sociales. Por un lado, la jerarquía generacional. Los mayores contienen la sabiduría que tienen que proporcionar a los más jóvenes de la familia, transferencia de conocimiento que se hace, la mayoría de las veces, desde la condescendencia del que se reconoce como superior. Sin embargo, podemos observar la transformación, con el tiempo, de una filiación de parentesco a una relación monetizada, en que se mantienen los aspectos de subordinación relacionados con la jerarquía familiar, pero se excluye de este vínculo la solidaridad y el reparto de beneficios. Por el otro, nos da la clave para comprender la extraordinaria proliferación de una profesión que, en principio, tendría que estar condenada al fracaso a largo plazo. Y es que la actividad de jakartaman, a causa de la estrechez económica y la exposición al riesgo que conlleva, sólo puede ser ejecutada por jóvenes. Una profesión condenada a largas jornadas laborales, con un desgaste físico intenso al tener que conducir un vehículo pesado<sup>117</sup> de dos ruedas por vías en muy mal estado y, protagonista de los accidentes de tráfico, está abocada a ser transitoria. Con esta premisa, el *apprentis* se vuelve una figura indispensable para que esta profesión se perpetúe en el tiempo. Situados entre la ilegalidad administrativa y el control social, los aprendices aseguran la rotación necesaria e incansable que exige esta profesión. En un contexto de crisis económica permanente, los propietarios se aprovechan de una juventud que necesita de esta dedicación para sobrevivir y acaban siendo corresponsables, sin pretenderlo, del aumento de precariedad individual.

Este juego de roles entre conductor y *apprentis* se puede observar explícitamente en la organización interna de las *arrêts* –redoremos que *arrêts*, “paradas” en francés, es el nombre que reciben los puntos de estacionamiento informales donde los jakartamans esperan a los usuarios<sup>118</sup>. Aunque los potenciales clientes pueden parar a un

---

<sup>117</sup> Una moto KTM pesa en vacío aproximadamente unos 100 Kg y tiene unas medidas totales de 1930 × 720 × 1065 mm.

<sup>118</sup> Aunque en la región de Ziguinchor se usa la palabra *arrêt* para referirse a las paradas, como en el caso de los autobuses, en las regiones del norte también se refieren a ellas como *garaje*. Término que se usa para

jakartaman que se encuentre deambulando por las calles, lo más habitual es que acudan a una de estas *arrêts*, estratégicamente ubicadas a lo largo de la ciudad. Estas paradas se conciben como unidades territoriales y sociales, pero no se trata de infraestructuras cerradas -en la mayoría de los casos, ni siquiera poseen una señalización manifiesta-, sino que, simplemente, son puntos de reunión de los jakartamans al aire libre, cuyo equipamiento consiste, en el mejor de los casos, en algunas sillas o bancos donde se sientan los jóvenes a esperar y, en el peor, en un conjunto de motos aparcadas en paralelo. Los conductores se agrupan así, en diferentes puntos geoestratégicos, bajo la tutela de un “administrador”, elegido democráticamente, normalmente, según criterios generacionales. Así, los que llevan más años en la profesión son los responsables de una parada, que a la vez, suele estar sujeta a la jerarquía de la asociación de la ciudad -aunque no es requisito indispensable. La *arrêt*, de hecho, es una unidad imprescindible dentro del sistema de la asociación, pero puede existir independientemente a ella. En el caso de Ziguinchor, por ejemplo, hay varias *arrêts* informales de jakartas que no saben de la existencia de la asociación local de mototaxis.

Un ejemplo de ello, lo encontré en la parada de mototaxis que existía al lado de la farmacia del barrio donde residía, Biagui II. La solían frecuentar tres o cuatro jakartamans, todos bastante jóvenes, me atrevería a decir que había alguno menor de edad. Un día, hablando con ellos sobre fútbol -un tema recurrente para iniciar conversaciones con los jakartamans-, les pregunté si formaban parte de la asociación de jakartamans de Ziguinchor, a lo que me respondieron que no eran conocedores de su existencia. Pasado un tiempo, el presidente de la asociación me explicó que estas paradas informales no eran consideradas ni siquiera como *arrêts*. “Simplemente son un grupo de jóvenes que se juntan”. Así, que le pregunté por la diferencia concreta entre unas y otras, ya que yo no observaba ninguna vistas desde fuera. Me respondió: “Una cosa es que se junten unos cuantos jakartamans porque son amigos o tienen el mismo propietario en un punto en concreto. A esto no lo llamamos *arrêt*. Es simplemente un grupo de jakartamans. Para decir que son una *arrêt*, tienen que tener un responsable que los represente delante de la asociación y de la Administración” (presidente de la asociación de jakartamans de Ziguinchor, 2 de diciembre de 2017).

---

referirse a la *gare routière* o a las estaciones de los taxis clandestinos, *klandos*. Véase fotografías de ejemplos de *arrêts* en Anexo. Material Gráfico, pág. 9-10.

Y es que ser responsable de una *arrêt* no equivale a tener más ganancias, ni siquiera a tener preferencia en cuanto a la división del trabajo. Pero sí que significa disfrutar de un cierto prestigio social, ya que es el representante de la *arrêt* delante de las autoridades y protege o acusa, según convenga, a los jakartamans delante de las diferentes administraciones públicas. Además, es el encargado de arbitrar las disputas internas y tomar decisiones sobre la aceptación de nuevos miembros o la expulsión de conductores que no se ciñen a la normativa interna. Para que un joven pueda ser aceptado en un *arrêt*, primeramente, tiene que venir por recomendación de otro miembro. Se trata de un sistema de encadenamiento de vínculos sociales, pero tiene que ser aceptado, en última instancia, por el administrador de esa parada. Este criterio responde a la necesidad de establecer normas sociales de regulación por el carácter no oficial de la profesión. El sistema jerárquico se observa, entonces, tanto en el modelo de negocio de la profesión como en la organización interna de las *arrêts*, que acaban siendo una exposición del funcionamiento interno. El ritual de acceso o rechazo a la profesión se basa en una relación de confianza, que esconde, a su vez, la autocracia, coactiva y proteccionista, de los miembros más mayores. Por último, el administrador también es el responsable de recaudar las colectas destinadas a los gastos derivados de un accidente de tráfico, o bien, para contribuir a una festividad o celebración que ataña a un miembro de su equipo.

#### **4.4. Las jakartas y los pequeños oficios**

Los talleres mecánicos clásicos sufrían un golpe mortal con la llegada esas nuevas motocicletas de bajo coste de la marca KTM, que iban acompañadas, además, de una nueva manera de entender el oficio. Estos ciclomotores viajan desde China desmontados en piezas conglomeradas dentro de una caja de madera -a modo de tetris-, que montan los senegaleses a su llegada. De esta manera, los receptores locales abaratan los costes de importación ya que sólo pagan los aranceles en relación a la entrada de piezas de recambio, más bajos que los reservados para los vehículos de motor. Esta “trampa” ocasiona un doble beneficio: por un lado, el abaratamiento de los costes de envío y, por el otro, la creación de un nuevo oficio: los montadores de jakartas. Pero en este contexto, donde la artesanía urbana se ha visto reducida a una simple actividad de montaje y resolución de problemas sujetos a la importación de piezas adquiridas en el mercado chino, la confusión marcó los primeros años de los talleres mecánicos. El ciclo completo de producción empezaba en China para acabar en Senegal, haciendo que cada uno de los actores se dedicase a una pequeña mediación

puntual y parcial del proceso. El mecánico se convertía, así, en un operario más de la cadena de montaje, interviniendo tan solo en la articulación de piezas prefabricadas en otro lugar. De esta manera y, ante el desconcierto de los mecánicos, nacía una nueva actividad que requería, seguramente de menos conocimiento técnico, pero de más ingenio de adaptación al nuevo mercado.

Era febrero de 2018 cuando tuve la oportunidad de visitar uno de estos nuevos talleres de compra-venta y reparación de motos KTM situados al lado del Marché Grand-Dakar, en el barrio de Nema. En Ziguinchor se encuentran cinco talleres de este tipo, situados en los barrios de Tilène, Santhiaba, Boucotte, en Goumel -al lado de la gare routière- y en mercado Grand-Dakar. Cuando llegué a la tienda-taller había expuestas cinco o seis motos en el pequeño porche que tenían de entrada-exposición-montaje. Así que lo primero que me sorprendió es que, habiendo un local interior, un grupo de jóvenes estaban montando las motocicletas justo en la entrada, como si se tratase de una antecámara al aire libre con el suelo pavimentado con baldosas marrones. En el interior del establecimiento se encontraba el gerente, que atendía a los clientes y cerraba los acuerdos de compraventa. Aunque el espacio interior era suficientemente grande para el montaje, su función era solo como almacén y oficina. Cuando entrabas te encontrabas con un cúmulo de cajas de madera, con la inscripción "KTM" en negro, apiladas en los rincones. Recuerdo que me pareció asombroso que esas cajas, que no debían de hacer más de 50 cm de alto por un metro y medio de largo, contuviesen una motocicleta entera. Estuvimos un rato charlando con el gerente mientras me enseñaba su oficina y varios documentos de compraventa. Me explicó, mientras abría una carpeta llena de papeles, que para que un cliente, después de la compra de la moto, pueda obtener la carte grise -el certificado de matriculación y aptitud técnica del conductor-, ellos tienen que facilitar varios documentos, tales como: el CMC -certificado de autorización para poder matricular un vehículo importado-, la declaración aduanera, el certificado de venta, el recibo de pago de impuestos, la factura de compra y un RTI, un recibo de título individual que da fe de la homologación de un vehículo según las normas vigentes en materia de seguridad.

Después de perdernos entre los papeles y sin estar muy segura de haber entendido la importancia que él le daba a toda esta explicación, pero suponiendo que quería demostrar su legalidad, pasamos a ver las cajas. Entonces me habló del recorrido de las motos hasta llegar a la tienda en la que estábamos -aunque no mencionó que el coste de aduanas se veía reducido gracias a que viajaban en piezas. Las motocicletas se transportaban de China a Dakar por transporte marítimo y, en Dakar, se distribuían mediante transporte terrestre principalmente a Kaolack, desde donde se enviaban a las

tiendas de Ziguinchor. De hecho, Ziguinchor es la única ciudad de la región donde las personas individuales pueden comprar una moto KTM, así como las piezas de recambio. En Oussouye, por ejemplo, los mecánicos tienen que desplazarse a Ziguinchor –o mandar un jakartaman, en la mayoría de los casos- para que compre las piezas especializadas para reparar una moto de este modelo.

Pude estar varios días en uno de los dos talleres mecánicos<sup>119</sup> a la entrada de Oussouye –antes de la *gare routière*-, observando los trabajos que llevaban a cabo. Estos talleres, a diferencia de Ziguinchor, no están especializados en las motocicletas del modelo KTM porque me explicaban que las jakartas no necesitan mecánicos, sino operarios comerciales. De hecho, había tres tipos de reparaciones que requerían su participación. Por un lado, estaba el cambio de piezas pequeñas, como tornillos, que podían comprar en la quincallería de Oussouye. Después estaban las pequeñas roturas en la carrocería o las ruedas, que eran unidas, cuando se podía, con cola y alquitrán. De esta reparación en concreto se encargaba un chico, conocido popularmente como el *colleur*. Y por último, estaba el cambio de piezas más grandes, del motor o la carrocería, que tenían que ir a comprar a Ziguinchor. Un día, estando en el taller, un jakartaman vino con una bugía rota. Los mecánicos intentaron primero cambiarla por algunos modelos que tenían allí, pero después de comprobar que no servían, el propietario del taller tuvo que ir a Ziguinchor a buscarla. Tras tres horas volvió sin haber encontrado la pieza, así que la tuvieron que pedir a Dakar. Me explicó que en Dakar tiene varios contactos que cuando lo necesita, le envían piezas por autobús o barco hasta Ziguinchor. “Es complicado y muy caro. A veces, los conductores prefieren ir a buscarlos ellos mismos o se esperan a que venga un amigo de Dakar y les traiga la pieza” (mecánico de Oussouye, 28 de febrero de 2017). Continuaba diciendo que prefería que le trajesen la pieza y montarla él, porque hacer toda esta gestión representaba para el taller una pérdida de dinero y tiempo.

El modelo más vendido en Senegal es la KTM110. Posee un motor de un cilindro refrigerado por aire, con arranque eléctrico, un sistema de frenado delantero por disco y trasero por tambor, cuatro marchas y llega a una velocidad de 80 km/h. Todo ello, recubierto por una carrocería de plástico duro. En mi visita al taller de Ziguinchor, el precio de este modelo rondaba los 370.000 CFAs y, me apuntó el gerente, que en el

---

<sup>119</sup> Sólo pude estar con uno de ellos porque el otro mecánico no quiso participar en la investigación, hasta el punto que se negó en rotundo a hablarme. Cuando comenté este hecho con algunas de las personas que tenía más confianza, me explicaron que el propietario era de Guinea Bissau y, aunque no podían asegurarlo, creían que debía realizar algún tipo de actividad ilegal o de contrabando en su taller que prefería que no supiese.

último año solo en la ciudad se habían vendido entre 400 y 500 motos de este modelo. En esta tienda se vendían también KTM de 125cc, apodadas comúnmente como “KTM grand modèle”, pero la gran mayoría de sus ventas se dirigían a las motos más básicas. Me explicó que antes se dedicaba a ser mecánico de motocicletas y que incluso comercializaba algunas motos de la marca Yamaha, pero que, con la llegada de las jakartas, decidió especializarse en la compra-venta de esta motocicleta. En este taller-tienda trabajaban cuatro jóvenes de unos 20 años. Aunque en el montaje se involucraban, de manera espontánea según él, “varios niños del barrio” (mecánico de Ziguinchor, 15 de febrero de 2018) que no debían tener más de 10 años y querían aprender el oficio. Después de un té y una charla informal, le pregunté si podía observar el montaje de una motocicleta. Bromeando, me hizo una proposición: “Si aprendes a montarla, te contrato”. Así que saqué mi libreta y empecé a anotar todo ante la mirada incrédula de los montadores. Tengo que reconocer que no entendía casi nada de lo que hacían ni me explicaban, la mecánica nunca fue mi fuerte, pero me esforcé e incluso me dejaron poner algún tornillo.

Dos trabajadores, acompañados de un par de niños que les iban pasando las herramientas, se dispusieron a montar la moto delante de mí. Cuando abrieron la caja, había una hoja de instrucciones en chino que descartaron inmediatamente, dejando al descubierto una motocicleta desmontada en pequeños trocitos que encajaban en un puzle perfecto. Un conjunto de piezas de chasis y carrocería excesivamente plastificadas, unidas entre sí por minicajas de cartón y bolsas de plástico llenas de tornillos, roscas, tuercas y todo tipo de chatarra, apliques y mecanismos<sup>120</sup>. Así que, lo primero que hicieron fue sacar todo de la caja dejando un gran despliegue de caos a su alrededor, pero, poco a poco, entre los dos jóvenes fueron dándole forma y parecía que la máquina iba cobrando vida. Estuvieron aproximadamente una hora y media para montarla, con un par de equivocaciones entre medias que les hicieron retroceder en el proceso. Finalmente, la pusieron de pie entre las bolsas y los plásticos sobrantes y los aplausos de los otros compañeros. De entre lo descartado, había también un par de tornillos y algún aplique. Cuando pregunté por ello, me contestaron que “los chinos siempre ponen piezas de más” (15 de febrero de 2018). No tengo claro si los fabricantes ponían piezas de más o ellos de menos, pero la cuestión es que daban la motocicleta por acabada y acto seguido la colocaron paralela a las ya expuestas. Cuando una moto KTM se compra, el gerente es el encargado de revisar que todo funcione bien antes de conducir. Así que, antes de venderla, le introduce un poco de carburante y aceite para verificar si necesita algún ajuste. Comprueba el arranque, el acelerador, los frenos, los

---

<sup>120</sup> Véase fotografías de un taller de jakartas en Anexo. Material Gráfico, pág. 11-12.



neumáticos, las luces, los intermitentes y el espejo retrovisor. Finalmente se asegura de que todas las tuercas están apretadas y que la carrocería esté sellada. Y la entrega.

Después de haber dado las gracias por la demostración y con la caída del sol me invitaron a sentarme un rato con ellos. A pocos pasos del local, el suelo de baldosas se acababa para dar paso a la tierra y, allí, en un tronco tirado en el suelo se sentaban a esperar el próximo montaje. Acepté la invitación y charlamos un rato con otro té. En el transcurso de esta conversación me hicieron notar otra ventaja de las jakartas en relación a las otras motos: consumen menos carburante. La capacidad de depósito de una KTM es de unos cuatro litros, con los que se puede recorrer unos de 200 km. En un país donde apenas hay gasolineras y el combustible se vende caro y embotellado artesanalmente en botellas de agua de litro y medio, las jakartas te aseguran, además del ahorro, no dejarte tirado en medio de la nada. Aunque todos acabaron confesando, primero tímidamente y después levantándose para representármelo, que la mayor ventaja que ofrecía la KTM era su rapidez, gracias a la ligereza de sus materiales, o sea, a su carrocería hecha de plástico. Me reí cuando se levantaron tornando sus cuerpos y poniendo sus manos en un manillar imaginario, mostrándome como pasaban velozmente entre los coches. Sin embargo, con el tiempo, acabé descubriendo que tanto el bajo consumo como su rapidez dependían, más que del fabricante, del mecánico que las reparaba. Resulta que varios jakartamans me explicaron que las motos estaban trucadas y, en efecto, pude observar cómo los cuentaquilómetros de casi todas ellas no funcionaban, por lo que no podías saber exactamente a la velocidad que ibas. Pero, algunos conductores, me explicaron que llegaban a los 120 km/h. Y aunque todos los mecánicos fueron reacios a hablarme sobre este tema por motivos evidentes, varios de mis interlocutores me dijeron que también se podía amañar el consumo de carburante: “La moto consume dependiendo de cómo el mecánico gestiona el consumo con una pieza que se llama *carbureteur*” (jakartaman, 17 de febrero de 2018).

Además del precio, la velocidad y el carburante, había otra característica que hacía que estas motocicletas formasen parte del decorado senegalés de una manera tan natural y, ésta, no era otra, que su estética. Los fabricantes chinos habían comprendido bien los gustos africanos por la ostentación pública, creando carrocerías con una amplia gama de colores vivos, fluorescentes y llamativos que atraían instantáneamente a los jóvenes. Mostrando sus dotes expertas en venta, habían creado, además, una motocicleta donde las piezas de carrocería eran intercambiables fácilmente, por lo que ya no se trataba sólo de comprar una motocicleta, sino de poder renovarla según la moda. De ahí que otro trabajo que cambió con la llegada de las motocicletas y todos sus complementos, fue la del decorador. Se trata de una profesión instaurada en todas las *gare routière* de

Senegal, donde especialistas se dedican a personalizar los diferentes vehículos. Pero en el caso de las motos, estos decoradores se veían remplazados por piezas prefabricadas, que resultaban más baratas y rápidas que sus trabajos. Así, que de entre todos los oficios que acompañan a la Jakarta, hay uno, que sin ser el más relevante a nivel de utilidad, es el más buscado por los jóvenes conductores: el vendedor de ornamentos de moto. En puntos estratégicos de la ciudad puedes encontrar estos tesoros escondidos, pequeñas tiendas repletas de todo tipo de adornos para embellecer a los ciclomotores y a sus conductores. Khadim era el propietario de uno de estos comercios en el barrio de Tilène, Ziguinchor, al lado de la Village Artisanal.

Entre enero y marzo de 2018 varias fueron las veces que fui a cobijarme entre los extraños cachivaches de su tienda. Era un local de no más de 10m<sup>2</sup>, pero hasta el último recóndito rincón estaba aprovechado para exponer su género. Era una especie de caos ordenado donde parecía que, si tocabas una sola pieza, el resto del castillo de naipes se desplomaría. Khadim era un chico de tan solo unos 30 años, pero llevaba el comercio en las venas. Venía de una familia de Kaolack que se había dedicado toda la vida a la comercialización de motos y, cuando esta profesión se expandió a Ziguinchor, él, junto a otros miembros de su familia, decidieron mudarse. Tenían un taller de compra-venta de motos y esta pequeña tienda. Me explicaba que él prefería estar en la tienda porque nunca le gustó el trabajo de mecánico. Cuando iba a verle, siempre sacaba un cojín que ponía detrás del pequeño mostrador y nos sentábamos allí, como niños que se esconden debajo de un escritorio para poder jugar sin ser vistos. Tomábamos un té y dejábamos pasar las horas mientras me iba enseñando todo tipo de artilugios, a cada cual más sorprendente. A mí me gustaba ver las novedades y lo que estaba de moda entre los jakartamans y a él le parecía gracioso mi entusiasmo infantil. Ese momento, encerrados en esa caja de cerillas, con un ventilador viejo que apenas daba aire, lejos de ser una situación asfixiante, resultaba entrañablemente agradable.

En su tienda se podía encontrar todo lo imaginable: desde cascos de todas las marcas y colores, pasando por retrovisores plateados, fundas de sillines de piel de leopardo, de serpiente o de pelos, luces de neón de todos los tamaños, recambios de intermitentes, altavoces bluetooth, kits de adhesivos para la carrocería, etc. Todos estos artilugios se amontonaban del suelo al techo alrededor de todas las paredes, dejando un hueco en el centro para el pequeño mostrador. Pero era allí, justamente dentro de este mostrador, donde tenía lo que me producía más curiosidad: las pegatinas. Muchas de las motocicletas que circulaban por Ziguinchor estaban cubiertas de gloriosas pegatinas de todo tipo. Khadim, en la tienda, las tenía agrupadas en tres cajas de zapatos. La primera contenía las pegatinas de carácter religioso con la cara o la silueta de color rojo,

verde o azul de líderes de diferentes corrientes del Islam como Cheikh Ahmadou Bamba, Cheikh Ibrahima Fall o Cheikh Ibrahim Niass, entre otros. Había algunos también con las palabras “Alleluia” o “Allah is one”. La segunda caja contenía las pegatinas de carácter urbano. En esta encontrabas todo tipo de logotipos de marcas famosas como Puma o Rebook, u otros logotipos relacionados con el motociclismo, como Kawasaki, KTM, Yamaha, Harley Davidson, etc. También tenía una variopinta muestra de calaveras de colores, insignias del reggae como “¡War Inna Babylon!”, o simplemente palabras en inglés como “Boss” o “Fast and furious”. Y la última caja contenía lo que bauticé como “de carácter local”. Eran principalmente adhesivos con el nombre de los barrios o con frases en wólof como “Wakh bakhoul” -una expresión que se podría traducir como “hablar no es bueno”<sup>121</sup>. Cada una de estas pegatinas costaba unos 100 CFAs y aunque le advertía de que era caro, ya que su precio era casi el mismo que un trayecto en moto, me replicaba que esto duraba para toda la vida. Con esta respuesta mostraba sus dotes de vendedor, porque esta afirmación de durabilidad estaba lejos de la calidad de las etiquetas.

Con Khadim analizábamos los clientes y sin quererlo, acabábamos siempre en el antiguo arte del chismorreó. Me explicaba que había dos tipos de clientes y que solo entrar en la tienda podía adivinar de cuales eran. Incluso jugábamos a predecir qué venían buscando quienes pisaban la tienda. Los más mayores venían a por alguna pieza de recambio o a veces a comprar rollos de plástico de burbujas para embalar. Había notado que algunos de los jakartamas llevaban envueltos, con este plástico, los asientos, los manillares, los retrovisores o, incluso, la moto entera. Me explicó que estos jakartamans eran los que optaban a la compra del ciclomotor y, por tanto, pretendían mantenerla en buen estado para poder venderla de segunda mano una vez la hubiesen podido adquirir. El otro grupo de clientes, sin duda los más divertidos, eran los más jóvenes. Llegaban a la tienda en busca de las últimas tendencias. “Les da igual no tener para comprar comida o para el propietario -me decía Khadim-. Después llegan a casa y todo son lamentos, dicen que han tenido un mal día o que el propietario... Y vienen aquí y se compran cualquier tontería” (Khadim, 8 de diciembre de 2017). Khadim se reía negando con la cabeza, mientras me explicaba que lo que más les gustaba eran las luces de neón y los altavoces. Como si esta juventud, al no tener bastante con la ostentación de sus cuerpos en velocidad aferrados a una máquina de motor, necesitara de más reclamo visual y auditivo.

---

<sup>121</sup> Cuando iba a la tienda, Khadim me regalaba alguna que me gustase o que había llegado nueva. Véase pegatinas diversas en Anexo. Material Gráfico, pág. 13-15.

Está claro que el motor, no solo de esta profesión, sino de todos los pequeños oficios a su alrededor, es la juventud. Y a estas premisas cabe añadirle que la ausencia de regulación del uso de la moto como transporte público, considerada hasta no hace mucho exclusivamente como un vehículo de uso privado, facilita la incorporación de jóvenes sin una cualificación específica. Dato este que nos indica también el motivo por el cual la compraventa de jakartas es legal, mientras el oficio de jakartaman se encuentra en un vacío legal. A falta de una aplicación real de las leyes que regulan su actividad, las mototaxis circulan sin ningún requerimiento especial, ni matriculación del vehículo, ni permiso de conducir. Por consiguiente, la profesión de jakartaman se ha expandido de manera descontrolada en los últimos cinco años y, lo que empezó siendo una solución para la movilidad de sus habitantes, ha acabado convirtiéndose en un problema para la Administración pública, que testimonia constantemente su incapacidad a la hora de gestionar la actividad.

#### **4.5. Las jakartas en el marco legal senegalés**

En mi trabajo de campo tuve que afrontar la ardua tarea de desentrañar los entresijos de leyes, decretos ley y órdenes ministeriales que envolvían la profesión de jakartaman para poder comprender a qué se refería parte de la población cuando les acusaba de “ilegales”. Pero, para entender esta recriminación no solamente tenía que conocer los documentos, sino la Administración o ministerio que los expedía en cada caso. Una tarea que pensé que resolvería pronto me llevó varios meses de vueltas, idas y venidas para poder comprender el organigrama del Gobierno senegalés. Y confesaré aquí que sus rodeos discursivos se me asemejaban más a trucos de trileros –por atrayentes e incomprensibles- que a explicaciones oficiales.

El Gobierno senegalés tiene 33 ministerios, de entre los cuales me centraré en el que rige la normativa de la profesión de jakartaman: el Ministère des Infrastructures, des Transports terrestres et du Désenclavement<sup>122</sup>. Hasta aquí, parecía fácil. El problema fue observar que este ministerio tenía una diversidad de tentáculos que incrementaba la dificultad de su comprensión. Dentro del Ministerio existían diferentes

---

<sup>122</sup> Hay otro ministerio que entra en juego en el rol social de los jakartamans: el Ministère de la Jeunesse, pero no dictamina ninguna ley con relación a la profesión. Existe, además, en Senegal, el Ministère de l'Artisanat et de la Transformation du Secteur informel, pero, aunque definimos este sistema de transporte como *informal*, no se encuentra dentro de sus competencias, ya que su objetivo es promocionar y modernizar la artesanía rural y urbana para su exportación internacional.

departamentos: la Direction des Stratégies de Désenclavement (DSD), la Direction des Routes (DR), la Direction des Transports routiers (DTR), la Direction des chemins de fer (DCF), la Direction de l'Administration Générale et de l'Equipement (DAGE). Cada uno de los cuales tenía oficinas regionales con más subdivisiones. Pero este sistema piramidal no hubiese sido tan difícil de descifrar sino fuese por el hecho de que mis informantes le llamaban al director de la oficina regional, "ministre", así que muchas veces se me hacía imposible saber con quién se estaban llevando a cabo las negociaciones, porque ni ellos mismos sabían el cargo exacto que sustentaba dicha persona. Eso además de que se cambiaban cargos administrativos y, con ellos, los nombres del ministerio, de manera arbitraria.

Así, el Ministère des Infrastructures et des Transports terrestres et du Désenclavement, se podía leer en la documentación oficial como: Ministère des Transports o Ministère des infrastructures, de l'équipement, des transports terrestres et des transports o Direction de Transports Routiers, etc. Pero visto que no era suficiente embrollo, hay también otro órgano que se ve implicado en la redacción de los textos legislativos en torno a la normativa legal de los jakartamans: el Conseil interministériel sur la sécurité routière. Dicho consejo interministerial está formado, principalmente<sup>123</sup>, por el Ministre des Infrastructures, des Transports terrestres et du Désenclavement, el Ministre de la Justice, el Ministre des Forces armées, el Ministre de la Santé et de l'Action sociale, el Ministre de l'Education nationale, el Ministre des Finances et du Budget, el Secrétaire d'Etat chargé du réseau ferroviaire y el Secrétaire général de la Présidence de la République.

Dicho esto, pasamos a las leyes. El Presidente de la República de Senegal, Macky Sall, en 2002 promulgó una ley -adoptada por la Asamblea Nacional- en relación al código de circulación: Loi n° 2002-30 du 24 décembre 2002 du Code la Route<sup>124</sup>. En esta ley, pese a que se enumeraban obligaciones y sanciones para el "transporte de pasajeros", en ningún caso se especificaba, ni tan siquiera se nombraba, a las motocicletas. Por lo que, pese a tener ya una tradición asentada en el norte de Senegal, se seguían considerando transporte particular. Por este motivo, dos años después, se publicaba el Décret n° 2004-13 du 19 janvier 2004 fixant les règles d'application de la loi n° 2002-30 du 24 décembre 2002 du Code la Route (Partie Réglementaire). Este decreto venía a subsanar los errores de la anterior ley, explicado en el mismo texto como: "La Loi n°

---

<sup>123</sup> Digo "principalmente" porque he podido comprobar que según la reunión interministerial que se lleve a cabo, invitan a unos ministros u a otros.

<sup>124</sup> Publicada en el Journal Officiel N° 6084 du samedi 25 janvier 2003. <http://www.jo.gouv.sn/spip.php?article1371>

2002-30 du 24 décembre 2002 du Code la Route condujo al desarrollo del decreto de ejecución que constituye la parte reglamentaria. Esto era especialmente necesario en tanto que el texto antiguo era difícil de aplicar porque ya no respondía al contexto socioeconómico de nuestro país”<sup>125</sup>. Pero este decreto tampoco aportaba nueva legalidad a las jakartas, porque aunque se nombraba a las motocicletas, no había ninguna mención especial al “transporte de pasajeros”, así que las jakartas seguían en un vacío legal.

Lo interesante de este texto es que explica la diferencia entre los términos de *motorcycle*, *velómoteur* y *cyclomoteur*<sup>126</sup>. La *motorcycle* define a todos los vehículos de dos ruedas equipados con un motor de una cilindrada superior a 125 cc. El *velómoteur* indica una cilindrada de 50cc a 125cc. Y por último, el *cyclomoteur* se refiere a los que no pasan de 50 cc. Este dato es interesante en tanto lo relacionamos con el carné de conducir que se asocia al vehículo. Mientras al *motorcycle* se le exige la categoría A, al *velómoteur* y al *cyclomoteur* se le exige la categoría A1. Y aquí empieza la primera discrepancia. Según el mismo decreto ley, en el artículo M14, la edad mínima para optar al carné A1 es de 15 años. En cambio, en Senegal, como en cualquier otro lugar del mundo, es necesario tener 18 años para trabajar en el transporte público, por lo que la acusación de que los jakartamans menores de edad son ilegales se desmontaba según la propia ley, al menos hasta ese momento.

Cuando hablé de este tema, tanto con jakartamans como con representantes de la Administración, la mayoría reconocía no ser conocedora de esta contradicción. Un técnico del Ayuntamiento un día me dijo: “Se entiende que si son transporte en común, tienen que cumplir la ley del transporte de pasajeros. Es fácil”. Pero no fue hasta el 2012 que a las jakartas se las reconoce como “transporte público de personas” (técnico del Ayuntamiento de Ziguinchor, 12 de febrero de 2018). Así que, hasta este año, lo único que le exigía la ley a su conductor era tener más de 15 años, tener el carné A1, no llevar más de dos pasajeros y que los dos lleven casco de seguridad. Con esto no estoy diciendo que ni tan solo así cumplieren la ley, pero sí que a los jakartaman no se les exigía ser mayores de edad. Es más, en el Décret n° 2008-533 du 22 mai 2008<sup>127</sup> se define

---

<sup>125</sup> Publicado en el Journal Officiel N° 6151 du samedi 06 mars 2004. <http://www.jo.gouv.sn/spip.php?article491>

<sup>126</sup> En mi texto he optado por utilizar los términos de ciclomotor, motocicleta y moto como sinónimos. Igual que lo hago con los conceptos de mototaxi y jakarta. No obstante, aclaro estos términos, en cuanto a la ley, ya que nos dan la clave para entender el motivo por el cual las jakartas son definidas en los textos legislativos como *vélo-taxis*.

<sup>127</sup> Publicado en el Journal Officiel N° 6426 du samedi 13 septembre 2008. <http://www.jo.gouv.sn/spip.php?article7083>

como transporte público urbano de personas el ejercido por un vehículo de más de cinco plazas incluyendo al conductor. Por lo que se descarta, sin reservas, a las jakartas como transporte público.

No fue hasta la Arrêté Ministériel n° 8903 MIT/DTR en date du 29 octobre 2012<sup>128</sup> dictaminada por el Ministère des Infrastructures, des Transports terrestres et du Désenclavement que se reglamentan por primera vez a las vélo-taxis. Las vélo-taxis son definidas en el artículo primero de esta orden ministerial como “todo vehículo de dos ruedas equipado de un motor, de acuerdo con el artículo del Código de circulación, cuya cilindrada se encuentre entre 50 cc y 125 cc, asignada al transporte público de personas”. El termino *vélo-taxi* define, así, teniendo en cuenta el decreto anterior, a los *vélomoteurs* que se dedican al transporte público. La normativa específica, a continuación, en el artículo 2, que para que un *vélomoteur* pueda realizar la actividad de taxi tiene que cumplir con los siguientes criterios: ser declarado apto para la inspección técnica especial realizada por los servicios competentes del Ministerio encargado del transporte por carretera; estar registrado en la región en cuestión; estar cubierto por una póliza válida de seguro de responsabilidad civil y de pasajeros, y estar en posesión de una autorización de transporte público urbano de viajeros "o licencia"<sup>129</sup> para operar en la región de que se trate.

Cada uno de estos pasos exige de un trámite que suele ser complicado y caro para el conductor de mototaxi. Además de que nos encontramos con la continua disputa entre conductor y propietario acerca de quien se tiene que hacer cargo de estos trámites. Aunque, en principio, tendría que ser el propietario de la motocicleta quien asumiese los costos de esta normativa, ya que lo que se declara transporte público es la motocicleta y no el conductor, en la mayoría de los casos los conductores desconocen si el vehículo que conducen cumple el reglamento y, cuando los policías los paran, los multan a ellos y no a sus propietarios. Y aunque esto no excuse a los conductores de su negligencia, pone en evidencia una burocracia costosa e imprecisa, que incita a que la adquisición de la documentación se diluya en el tiempo, en un eterno futuro que casi nunca llega. Para conseguir un certificado de registro de matriculación y aptitud técnica, comúnmente conocido como *carte gris*, el propietario tiene que presentar a la Division Régionale des Transports Terrestres una serie de documentos que acrediten

---

<sup>128</sup> Publicada en el Journal Officiel N° 6721 du samedi 30 Mars 2013. <http://www.jo.gouv.sn/spip.php?article9654>

<sup>129</sup> Se entrecomilla la palabra “licencia” porque en la orden ministerial la escriben de esta manera. Cuando pregunté por esta singularidad, no supieron explicármela. Concluimos que se podía dar porque no era una licencia de conducir propiamente dicha, y para no confundirla con la otra, ésta iba entrecomillada.

que la motocicleta ha estado comprada de forma legal y es de su propiedad, además del pago de 3.000 CFAs por la gestión. De esta manera consigue matricular la moto y un documento que le acredita como propietario. Una vez es poseedor de la *carte gris*, el siguiente paso sería conseguir la “licencia” de transporte público, expedida en la misma Administración. Para ello, debe presentar una solicitud manuscrita; una fotocopia de la tarjeta de autorización de transporte por carretera vigente que autoriza el ejercicio de la actividad; una fotocopia del certificado de registro y un pago por los impuestos de timbre de 15.000 CFAs.

Y por último, se le exige al conductor que contrate un seguro de responsabilidad civil y de pasajeros. Tuve la oportunidad de hablar con un par de aseguradoras en Senegal, que me confirmaron que habían dejado de tramitar seguros para las jakartas porque sólo les ocasionaban problemas e impagos. Uno de sus representantes me explicaba, entre la frustración y el enfado -como quien repite un discurso demasiadas veces:

Yo no voy a asegurar nunca una jakarta. Estoy cansado de las jakartas. Primero, que no saben que hay dos tipos de seguros: el personal o individual que cubre al conductor y es intransferible, y el de la moto, que es de responsabilidad civil y al cliente. Pero no, cada vez que hay un accidente, hay problemas. No se aclaran entre ellos ni con las aseguradoras. Llevan fotocopias de seguros que no están a su nombre y, como el chófer va cambiando, nunca se sabe quién dice la verdad. Son un verdadero desastre y los propietarios también... Déjalo estar. (Agente de seguros, 19 de enero de 2018).

Me explicaron que, incluso el gobierno había propuesto realizar una especie de mutua para los conductores de mototaxi, pero las aseguradoras se habían negado. Ya no se trataba de que propietarios o conductores no quisieran pagar, sino que eran las propias agencias de seguros que, ante el alto porcentaje de accidentes y conflictos, ya no estaban dispuestos a aceptarlos.

Por último, en la Arrêté Ministériel n° 8903 MIT/DTR en date du 29 octobre 2012 se estipulaba, en el Art. 5, que todo conductor de vélo-taxi debe ser mayor de 18 años, tener nacionalidad senegalesa y poseer un permiso de conducir de categoría A1 y un certificado de formación en seguridad vial expedido por una autoescuela. Se estipula que las infracciones de esta orden ministerial están sometidas a las sanciones previstas en el Código de Circulación, además de poder retirar la licencia en el caso de una infracción grave o reiterada. Sin embargo, en la Loi n° 2002-30 du 24 décembre 2002 du Code la Route no se especifica, en ningún artículo, el montante a pagar en caso de multa. Cuando empecé a investigar, un técnico del Ayuntamiento de Ziguinchor me indicó que en la ciudad se respetaba la normativa acordada en 2017 por el Consejo



Interministerial de seguridad vial. El documento, pero, no estaba publicado en el Journal Officiel de la República de Senegal. Así que, amablemente, buscó entre las pilas de papeles amontonadas encima de su escritorio y me lo mostró. La Arrêté Interministeriel N° 009/MEMEFPD/MIT/MSPC estaba redactada por el Ministre d'État, el Ministre de l'Économie, des Finances et de la Planification du Développement, el Ministre des Infrastructures et des Transports y el Ministre de la Sécurité et de la Protection Civile. En el texto se contemplaban diferentes infracciones a las normas de tráfico y sus respectivas sanciones. Me extrañó, sólo hojear el documento, que, a diferencia de los anteriores, en éste sólo se clasificaba el transporte terrestre en *vehicles* y *motocyclottes*. Atendiendo a las leyes anteriores, las jakartas no pertenecían a ninguno de los dos rangos. Al comentárselo, me vino a responder algo así como que no había más ley que la del sentido común. Y así, con esta despreocupación, seguimos inspeccionando el texto.

Se multaban con 5.000 CFAs el exceso de velocidad, no poseer permiso de conducir, no llevar casco, circular en sentido contrario, no llevar matrícula y no tener *carte grise*. No tener faros se sancionaba con 3.000 CFAs y tener permiso de conducir, pero no llevarlo encima, con 2.500 CFAs. La orden ministerial no contemplaba penalización para los menores de 18 años y, como ya se ha explicado, las jakartas sólo necesitan el permiso de conducir A1 para circular –que se puede obtener a partir de los 15 años. Una de las mayores preocupaciones para administraciones, asociaciones de jakartamans y la mayoría de la población –controlar que este medio de transporte no estuviese en manos de menores de edad-, ni siquiera se consideraba en el documento oficial de infracciones y multas de la instancia interministerial de seguridad vial. Este fue un tema ampliamente discutido a posteriori con jakartamans, usuarios y policías. Las conclusiones que extraía de las conversaciones siempre eran las mismas: según el día, el policía y el conductor, las sanciones cambiaban de cuantía. Se reducían o ampliaban normativas según las necesidades cotidianas del policía. Por ejemplo, si era final de mes y tenían que recaudar dinero, penalizaban cualquier infracción, también la de ser menor de edad, sin atender a la orden dictaminada. La cuantía dependía de la relación entre el policía y el conductor. Si tenían algún vínculo social o familiar con el conductor o el propietario, las multas se reducían, hasta desaparecer en según qué casos. No olvidemos que hay policías propietarios de jakartas. Y esta sí que era una ley básica: ningún policía multaba un mototaxi propiedad de un compañero.

La actividad de mototaxi está regulada oficialmente por el gobierno senegalés desde 2012, pero las normativas imprecisas y las aplicaciones aleatorias de éstas por parte de la policía son las que provocan la percepción de “ilegalidad” de la profesión.

Podríamos definir este tipo de comportamiento como prácticas corruptas, pero, lejos de este concepto, los jakartamans hablan siempre de “negociación” o “acuerdos” entre ellos y los agentes. “Siempre puedes llegar a acuerdos con los policías si no hay un accidente de por medio. Claro que siempre corres el riesgo de encontrarte con un policía que quiera fastidiarte, pero lo normal es que todos sepamos negociar”. “Los jakartamans que trabajan para un policía lo tienen más fácil. A ellos nunca los paran. Pero, bueno, siempre conoces a alguien que te ayude” (conversación informal entre varios jakartamans después de una reunión con el Ayuntamiento para negociar la tasa municipal, 12 de enero de 2018). Estos “acuerdos” que involucran intercambios monetarios tienen, así, un cierto aire familiar entre la autoridad y los conductores. Los jakartamans lo suelen ver más como una comisión que tienen que pagar periódicamente a los funcionarios que como una penalización. Así, este conjunto de lógicas de negociación es aceptadas por ambas partes, que, en la mayoría de los casos, como pasa en otros sectores *informales*, prefieren llegar a acuerdos de manera amistosa -según el principio de la oralidad y la instantaneidad-, que adentrarse en el enmarañado mundo de la burocracia y la jurisprudencia (Blundo y Olivier de Sardan, 2001).

Otro ejemplo que encontramos, esta vez a nivel nacional, del tira y afloja entre normativas, Administración y jakartamans es el caso de las negociaciones entre el Estado y la federación nacional de *vélo-taxis*<sup>130</sup>. El 9 de febrero de 2017 se celebró una reunión del Conseil interministériel sur la sécurité routière donde se propusieron varias medidas para luchar contra la inseguridad vial. Entre ellas, se subrayó la necesidad de aplicar la normativa de circulación en relación a las *vélo-taxis* y penalizar con la inmovilización e incautación del vehículo en el caso de incumplimiento. Los jakartamans se tomaron este dictamen como una provocación, por lo que empezaron pequeñas movilizaciones a nivel nacional. Para calmar los ánimos entre los jakartamans, el domingo 26 de noviembre de 2017 se celebró una reunión nacional de conductores de mototaxis en la ciudad de Thies. En esta reunión asistió el coordinador de la federación nacional de *vélo-taxis*, Masamba –elegido anteriormente en una reunión nacional en Kaolack; el Ministro de l’Emploi, de l’Insertion professionnelles et

---

<sup>130</sup> Aunque la profesión de conductor de mototaxi se conoce como “jakartaman” en todo Senegal, cuando se refieren a la federación –informal- que los aúne, escogen siempre el término legal de *vélo-taxi*. Pregunté por este hecho que me parecía, como mínimo, curioso y las respuestas, aunque difusas, siempre hacían referencia a que la federación empezó en Kaolack y Thies, donde hay muchos conductores “viejos” que están en la profesión desde los años 1990 y que siguen llamando así a este transporte en común. No pude averiguar si se trataba de un gesto de respeto o de imposición. Pero el hecho es que siempre que hablaban de la federación a nivel nacional, usaban el término *vélo-taxi*; sin embargo, cuando hablaban de las asociaciones regionales usaban el concepto “jakartamans”.

de l'Intensification de la main d'œuvre, Abdoulaye Diop; el patrocinador de los jakartamans, Cledor Fall, administrador de la inmobiliaria senegalesa-italiana Diarra Sarl; técnicos de la Délégation générale à l'Entreprenariat Rapide des Femmes et des Jeunes (DER/FJ); técnicos de la Banque Nationale pour le Développement Économique (BNDE) y por supuesto, los representantes regionales de los jakartamans. En este caso, a la reunión asistió el presidente de la Association pour le Développement des Jeunes Conducteurs de Ziguinchor, Soluleymane Sane, como representante de la región de Ziguinchor. Tengo que decir que de esta reunión, Souleye -mi principal informante-, volvió lleno de promesas para el futuro de la juventud y la profesión, además de con unas camisetas del presidente Macky Sall.

En esa reunión se firmaron varios acuerdos, pero que, como en muchos casos, se vieron relegados al final una pila de papeles de algún escritorio de algún ministerio. Entre las propuestas más prometedoras caben destacar: la matriculación gratuita para todas las motocicletas que se inscribiesen en los próximos seis meses -esta fue el único acuerdo que se cumplió-; reducir la tasa municipal de 3.000 a 1.500 CFAs; crear cuentas bancarias gratuitas para las asociaciones para que puedan gestionar los seguros tanto de los vehículos como de las personas; y reducción en los costes de los seguros los siguientes seis meses. Y aunque Souleye se mostró escéptico ante tanta ofrenda del Estado, mostró una fe desmedida en la última promesa. Además, en la reunión se acordó un proyecto para reemplazar las KTM por triciclos motorizados en los próximos seis meses -de diciembre de 2017 a mayo de 2018. Fue el Ministro Abodulaye Diop, Ministre de l'Emploi, de l'Insertion professionnelles et de l'Intensification de la main d'œuvre, el encargado de presentar esta propuesta tan ambiciosa. Los nuevos triciclos, que mostraron en la reunión, se fabricaban en Dakar y se enviarían las piezas a todas las capitales de las regiones donde mecánicos especializados, previamente instruidos, se encargarían tanto del montaje como del mantenimiento. Cada vehículo tiene un coste de 500.000 CFAs, pero desde el gobierno se comprometían a enviar de forma totalmente gratuita 50 triciclos a la asociación de jakartamans de cada capital de región. En su caso, se mandarían a la asociación de Ziguinchor, que sería la encargada de repartirlos entre los otros departamentos, Oussouye y Bignona. Los únicos requisitos para poder conducirlos es que dicha persona formase parte de la asociación, tuviese *carte d'identification* y carné de conducir. Se calculaba que con este proyecto se daría trabajo a 150.000 jóvenes en todo Senegal. Después de un año sin ningún progreso hacía la meta prometida, se reprodujo la misma reunión en Thies. El 1 de febrero de 2019 -coincidiendo que faltaban 23 días para las elecciones nacionales-, la federación nacional de *vélo-taxis* se volvió a reunir con la Administración que les aseguró que Macky Sall estaba haciendo todo lo posible para poner en marcha el

proyecto de los triciclos. Las mismas negociaciones se repitieron el 25 de noviembre de 2019, esta vez en la ciudad de Kaolack. Pero más que un proyecto entre los jakartamans y la Administración, estas reuniones se están convirtiendo en el mejor panfleto juvenil de propaganda política de Macky Sall, porque a día de hoy, aún no se ha visto ningún triciclo en la ciudad Ziguinchor<sup>131</sup>.

Durante mi trabajo de campo vivía en un perpetuo asombro ante las incansables negociaciones entre los conductores de mototaxi y la Administración senegalesa. Un día, el secretario de la asociación de jakartamans de Ziguinchor, hablándome de una reunión que se celebraría en el Ayuntamiento en los próximos días, me dijo: “Yo no voy a hablar. Primero tienen que hablar ellos. Y después, tengo que entenderlo yo. Ya no se trata de escucharlos, se trata de que entienda cómo van a hacer lo que dicen”. Esta frase, que apunté en mi libreta sin saber aún la importancia de sus palabras, me retumbó en el pensamiento, una y otra vez, a lo largo de mi investigación. Y es que acompañar a la Association pour le Développement des Jeunes Conducteurs de Ziguinchor en sus diferentes reuniones, asambleas, concurrencias y discusiones con las autoridades locales y nacionales, me enseñó que no se trataba de escuchar cuales eran los programas o planes o acuerdos de la Administración, sino de saber cómo éstos se iban a llevar a cabo. Si este “cómo” permanecía en el tiempo sin respuesta, podíamos asegurar que las promesas no se iban a cumplir.

---

<sup>131</sup> Véase fotografías de las camisetas de propaganda con los triciclos en Anexo. Material Gráfico, pág. 16.

## 5. LOS JAKARTAMANS DE ZIGUINCHOR

Existe en toda etnografía uno de esos momentos que nacen más de la fortuna que del empeño, donde de forma repentina sientes que la persona que tienes delante va a acompañarte el resto de tu investigación. En mi caso, ese instante se llama Souleye, el presidente de la Association pour le Développement des Jeunes Conducteurs de Ziguinchor. Era una mañana de principios de febrero de 2017. Como es normal en estas fechas hacía calor, pero era suficientemente temprano como para que la humedad aún no se pegase en tu cuerpo. Había quedado en la Oficina de Turismo de la Casamance con Charles Kingki, su coordinador -a quien había conocido unos meses antes en mi primer viaje- para que me presentara a Souleye.

En esos momentos, yo vivía en la zona de Biagui II, un sector de nueva creación situado dentro de las fronteras administrativas del barrio de Diefaye en Ziguinchor, en el límite noreste de la ciudad. Desde mi casa, a cinco minutos andando, se llegaba a la carretera principal RN6 donde me encontraba una parada de mototaxis al lado del estadio de fútbol Aline Sitoé-Diatta. Era mi parada de confianza, normalmente había cinco o seis chicos de unos 20 años que compartían tres o cuatro motos. De entre ellos, dos me habían llevado varias veces y ya me conocían, así que uno de ellos, Ablaye, cuando me vio se apresuró a saludarme levantando la mano y se subió a la moto. Desde esa parada hasta la Oficina de Turismo había unos cinco minutos en moto por la RN6, pero como iba con tiempo y a esa hora aún había la brisa de la mañana, le dije si me daba un rodeo por el río. Así que evitamos la carretera principal más transitada, para adentrarnos en el barrio de Goumel e ir en paralelo al río hasta el viejo barrio de l'Escale, centro administrativo de la ciudad y donde se encuentra la Oficina de Turismo de la Casamance, en el cruce de la calle General Gaulle con la calle Javieler, justo delante del Ayuntamiento. Desde su apertura en 2009, este majestuoso edificio colonial pintado de blanco y granate da la bienvenida al turista que llega a la ciudad.

Al entrar en la Oficina de Turismo me indicaron que Kingki estaba en su despacho. Pasé por la pequeña sala de reuniones provista de una mesa grande con sillas tapizadas de madera entre las que se colaban sillas de plástico negro plegables y vi en el fondo la puerta de su despacho abierta. Souleye estaba de espaldas barajando papeles entre sus manos distraídamente, Kingki al otro lado de la mesa, me vio y se levantó. Avancé despacio el par de metros que nos separaban, mientras Souleye se levantaba a mi paso y torneaba su cuerpo siguiendo la mirada de Kingki. Era un hombre alto y más bien enjuto, de unos 30 años, con un cuerpo tenaz, ávido de presentarse. Su gran sonrisa empujaba el resto de facciones de su cara y unos ojos

vivos escondidos tras una especie de gafas de aviador parecía que me diesen la bienvenida. Kingki rodeó la mesa para venir a besarme y cogida de la cintura me acabó de acercar a Souleye mientras me lo presentaba jocosamente “*Voilà, le Président de jakartamans de Ziguinchor*”. Me senté en una silla a su lado y, a partir de aquí, le expliqué el objetivo de mi viaje y mi voluntad de conocer su desempeño como presidente de la asociación de mototaxis. Fueron varias las conversaciones a posteriori donde le tuve que aclarar diferentes cosas de mi primer discurso abstracto, pero en ese momento, aunque después me confesó que no entendió mis fines, se mostró interesado o más bien intrigado por lo que hacía una mujer blanca en Senegal queriendo descubrir cómo funciona una organización de jakartamans. En su discurso había una mezcla entre lo político y lo revolucionario que me enganchó desde un primer momento. Vital y enérgico, me explicó objetivos e itinerarios a recorrer si de verdad me interesaba el tema. A partir de ese día se convirtió no solo en mi informante principal, sino en mi jakartaman de cabecera, y en mi confidente y amigo.

Aunque fui conociendo los diferentes agentes de la Association pour le Développement des Jeunes Conducteurs de Ziguinchor de manera más bien caótica y desordenada, entre tropiezos y zancadas, intentaré en lo que sigue de relato, definir lo más ordenadamente posible los hechos más relevantes de la asociación, siguiendo la cronología de ésta, dejando de lado el embrollo de bifurcaciones de mi investigación.

## **5.1. La llegada de las jakartas al margen sur de la ciudad**

Eran las seis de la tarde del miércoles 22 de marzo de 2017, el sol empezaba a bajar y yo me disponía a salir al patio con mi ordenador para aliviar el calor cuando oí el claxon de la moto de Souleye fuera de mi casa -no es que fuese un sonido especial, pero la familiaridad del tono había conseguido hacerlo inconfundible a mi oído. Salí de casa y lo encontré bajando de la moto diciéndome “Tengo buenas noticias para ti ¿Estás preparada para salir?”. Me explicó que Madien, el exvicepresidente de la asociación de mototaxis de Ziguinchor-al que habíamos contactado por la mañana- le acababa de llamar para confirmar nuestra cita, se pasaría esta tarde por el bar Erobon, en el barrio de Boudody -donde se encontraba la parada de jakartamans de Souleye. Así que me venía a buscar para ir. Sin perder mis costumbres europeas le pregunté “¿Ahora? ¿A qué hora habéis quedado?”, con su expresión me hizo entender que tenía que dejar de hacer preguntas retóricas, “se pasará cuando pueda” me respondió. Así que cogí una rebeca, me puse las bambas y subí a la moto.

El bar Erobon se encuentra al lado del mercado de pescado de Boudody, en el extremo noroeste de la ciudad, en la orilla del río Casamance. De hecho, cuando vas de día ves que ponen las sillas literalmente en la orilla. A esa hora, como no tienen luz exterior, siempre nos sentábamos dentro, aunque “dentro” aquí es más bien una forma de definir la separación entre dos espacios que el lugar en sí ya que no tiene paredes, solo techo y columnas. Cuando llegamos aún no estaba, así que nos pedimos dos Flags<sup>132</sup> y nos sentamos en una esquina para huir del sonido de la televisión que retransmitía fútbol a todas horas. Eran sobre las 19.30h cuando apareció Madien. Era un hombre de unos 40 años bajito y delgado. Con semblante tímido se acercó a Souleye, quien nos presentó. Después de los primeros saludos y de que le sirviesen algo de beber, estuvimos hablando aproximadamente una hora. Fue una conversación distendida, pero en momentos parecía que le estuviésemos arrancando las palabras. Me dijo que no hablaba muy bien francés y aunque se defendía más de lo que advirtió, puede que ese fuese el motivo de un tono de voz sigiloso que casi te obligaba a adivinar sus escuetas respuestas. En varias ocasiones tuve que frenar a Souleye para que no se adelantara a su discurso, siempre más lento, reflexivo y reposado.

Madien Tamba empezó a ser conductor de mototaxi en el 2012, siendo uno de los primeros jakartamans de Ziguinchor, aunque en ese momento no se definía como tal. Era simplemente un transportista que usaba la moto para repartir paquetes. En un principio no realizaba ni siquiera actividades como taxista; de hecho, nadie se imaginaba -ni el propio Madien- que estaba sembrando el embrión del oficio de jakartaman en Ziguinchor. “Éramos solo tres chicos con motos privadas que transportábamos cosas, casi de manera clandestina. Nadie sabía lo que hacíamos, ni los taxistas”. Nos explicó que anteriormente él ya se dedicaba al reparto a pie o en carretilla. “Llevaba cosas de arriba abajo por Ziguinchor”. Sonrió mientras nos contaba que ahora parecía que no existía la comercialización o el intercambio antes de la llegada de las mototaxis. “Los puertos y los mercados funcionaban igual, lo único que ha cambiado ahora es el tiempo, va más rápido”.

Así, en 2012 llegaron las primeras motos KTM a Ziguinchor a través de diferentes mecánicos de la ciudad, que fueron sus primeros propietarios. De esta manera nos explicaba que la evolución era natural, los mecánicos ya se dedicaban a la compraventa de piezas de motos y a su distribución, por lo que era lógico que fuesen los precursores de la compra. En ese momento las KTM podían costar unos 450.000 CFAs<sup>133</sup> de venta al

---

<sup>132</sup> Marca de cerveza comercializada en África Occidental.

<sup>133</sup> En 2019 el precio de estas motos oscilan entre los 330.000 CFAs y los 370.000 CFAs.

público, aunque él intuía que para ellos podía ser más barato. “Ousman Diallo, el mecánico del barrio de Kandé<sup>134</sup> fue el que me dio la moto a mí”. El relato de por qué se dio ese intercambio fue confuso, concluyendo con la frase “es mi hermano”, dejándome entender que no había ninguna explicación que pudiese satisfacer mi curiosidad más allá de que eran amigos, ya habían trabajado juntos y se encontraron. Al principio no existía la tarifa de 2.500 CFAs diarios que los conductores están obligados a pagar a los dueños. Cuando le dio la moto simplemente acordaron que se repartirían los beneficios, que en esos momentos podían llegar hasta los 20.000 CFAs al día. “Al principio el propietario no te pedía 2.500 CFAs cada día, sino que se quedaba un porcentaje. Ahora, como hay pocas ganancias empezaron esta tasa fija, sobre el 2015 o 2016, creo, empezó esta norma para que el propietario tuviese siempre beneficio”.

Los tres jakartamans que empezaron en Ziguinchor eran del barrio de Boutoute, aunque se tendría que hacer un inciso aquí, y es que, si bien para mis interlocutores Boutoute es considerado un barrio de Ziguinchor, administrativamente es una población de unos 3.000 habitantes que se encuentra al sudeste de la capital, a unos 5 km del centro de Ziguinchor por la carretera RN6 -que conecta con Kolda. Así lo definía Madien: "la primera parada fue en Boutoute en 2012, es un pequeño pueblo justo aquí al lado, no es ni un pueblo, es un barrio que está un poco lejos de tiempo". Habitualmente los conductores de mototaxis calculan las distancias por el tiempo en llegar más que por los kilómetros que los separan. En esta ocasión, además, Madien expresa que está “lejos”, porque, aunque está a tan solo 5 km, su descripción responde a un cálculo del recorrido a pie. Encontré en varias ocasiones que el mismo destino geoespacial se veía indicado de maneras diferentes según la generación de los conductores. Mientras los más jóvenes<sup>135</sup> aludían a la distancia según lo que se tardaba en llegar en moto -de esta manera todo lo que era Ziguinchor y alrededores estaba “a cinco minutos”- los más mayores<sup>136</sup> tenían más clara la diferencia entre centro y periferia y respondían siempre en términos de viandante.

Es importante esta apreciación para entender la descripción de su actividad como jakartaman en sus inicios. “Empezamos trabajando en el Rond-Point Báneto, allí en Báneto Kandé, al lado de Santhiaba ¿Sabes dónde está? Bajando de la gare [...] Así llegábamos por la RN6 directos y no entrábamos por el centro, nos quedábamos en la periferia”. Aunque el Rond-Point Báneto actualmente sea considerado por los técnicos de urbanización como uno de los puntos céntricos de la ciudad, Kandé Alassane es un

---

<sup>134</sup> Administrativamente, Kande Alassane.

<sup>135</sup> Adolescentes, desde menores de edad hasta los 25 años aproximadamente.

<sup>136</sup> Sobre los 30 años.



barrio que se creó a mediados del siglo pasado, por lo que para Madien sigue siendo un barrio periférico. Y así lo explicaba él cuando me decía que los tres jakartamans eran de Boutoute, al sureste de la ciudad e iban directos por la carretera RN6 hasta Kandé Alassane, en el noreste, evitando el centro. Ellos realizaban su actividad como transportistas en esta zona porque era donde trabajaban antes. Eran la conexión entre estos dos barrios periféricos de la ciudad que sólo estaban vinculados por la carretera RN6. Una vía, cabe recordar, casi intransitable para los automóviles antes de su rehabilitación en 2016<sup>137</sup>. Casi ningún transporte público, sino eran klandos<sup>138</sup> se atrevía a pasar por allí. “Hacíamos prácticamente el mismo trabajo, la diferencia era que lo que antes hacíamos en una hora, con las jakartas tardábamos 10 minutos” (Madien, 22 de marzo de 2017). El boca-boca de esta nueva forma de movilidad que superaba las limitaciones del transporte en común fue suficiente para que los clientes empezaran a multiplicarse y, con ellos, los nuevos propietarios de estos vehículos, que vieron una oportunidad de hacer dinero rápido.

De esta manera, que las mototaxis de la ciudad de Ziguinchor aparecieran en el recorrido de estos “barrios periféricos” no es fruto de la causalidad, sino que se da principalmente por un triple motivo. El primero, relacionado con la particular ubicación geográfica de la ciudad de Ziguinchor que, rodeada de una red hidrográfica que funciona como restricción física, se ve obligada a expandirse únicamente hacia el sur. El segundo, relacionado con un urbanismo descontrolado producido por diferentes fenómenos, entre los cuales cabe destacar la crisis de la sequía de los años 1970. Y, por último, por la restricción de movilidad relacionada con el deterioro de la carretera RN6, acentuada por los hechos violentos concernientes a una zona en conflicto desde 1982.

### **5.1.1. La construcción de la ciudad**

Para entender la aparición de las mototaxis en el margen sud de la ciudad de Ziguinchor hay que prestar atención a la evolución de la ciudad. En este sentido, seguiremos la línea de investigación iniciada por Trincaz (1984) y Bruneau (1979) para entender las particularidades de la urbanización y planificación de la ciudad que nos atañe, así como la creación de los diferentes barrios que se fueron adhiriendo de forma descontrolada al tejido urbano de dicha ciudad. Más recientemente, ha sido desde la

---

<sup>137</sup> Ya referenciado en el capítulo 3.

<sup>138</sup> Taxis clandestinos.

geografía humana que nos ha llegado una mayor información de la especificidad de expansión de la ciudad de Ziguinchor con autores como Chenal (2009), Diallo (2015), Gomis y Sall (2019), Ndiaye et al., (2020), Sy y Sakho (2013), Sow y Sall (2018), etc.

La ciudad de Ziguinchor, como la mayoría de ciudades medianas de África Occidental, se está enfrentando a múltiples problemáticas derivadas del proceso acelerado y descontrolado de urbanización. La región de la Baja Casamance sufre de una centrifugación de intensidad creciente, con una tasa de urbanización que pasó del 39% en 1988 al 46% en 2016. Cifra que esconde que la verdadera causa de este promedio se encuentra en el departamento de Ziguinchor, con la mayor tasa de urbanización de un 83% -mientras los departamentos de Oussouye y Bignona no llegan al 20% (ANSD-SES, 2016). Este dato ilustra el peso demográfico de la ciudad de Ziguinchor, única localidad urbana del departamento. Así, la densidad de la población del departamento de Ziguinchor sería de 251 hab/km<sup>2</sup>, mientras en el departamento de Oussouye solo llega a 63 hab/km<sup>2</sup> y en Bignona a 56 hab/km<sup>2</sup> (ANSD-RGPHAE, 2014).

De tal manera, Ziguinchor ha experimentado un continuo crecimiento acompañado por su correspondiente expansión espacial desde el período colonial. A principios del siglo XX Ziguinchor era un pequeño pueblo de 1.525 habitantes que residían en viviendas de paja rodeadas por una empalizada de madera rectangular (Ndiaye et al., 2020). Su pequeño puerto fortaleció el peso comercial de la población durante la colonización y, con él, su peso demográfico. Con la llegada de los franceses en 1886, Ziguinchor se transformó poco a poco en una ciudad de estilo europeo y, el comercio marítimo -que abastecía a los colonos de Dakar y Francia- se convirtió en la principal actividad económica en detrimento del intercambio local. Muy rápidamente, Ziguinchor se erigió como la ciudad más grande del sur del país, mereciendo el título de capital de la Casamance en 1908 por su actividad comercial intensa (Trincas, 1984).

Las primeras expansiones al inicio del s.XX se correlacionan con el asentamiento de los colonos franceses, obligando a la población nativa del barrio l'Escale -cimiento de la ciudad- a instalarse en los arrozales situados en el oeste -el actual barrio de Boudody-, o en el sudeste -el nuevo distrito de Santhiaba. Al este de l'Escale, ya existía el barrio de Goumel -en aquel momento un pequeño pueblo de Baïnouk. En estos primeros años de siglo, paralelamente, emigrantes venidos de la Guinea portuguesa empezaron a instalarse en el actual distrito de Tilène, al sud de Santhiaba. A partir de los años 40 del siglo pasado, el pequeño pueblo de Boucotte, separado en esos momentos de l'Escale por arrozales y el primer cementerio, empezó a crecer hacia el oeste dando los distritos de Peyrissac y Niéfoulène. Poco a poco, los habitantes los superaron para ocupar el

actual distrito de Colobane. Al mismo tiempo, el barrio de Tilène creció hacia el oeste, en el corazón de los arrozales, dando lugar a los distritos de Belfort y Kadior. A pesar de estos movimientos poblacionales, los diferentes emplazamientos aún se encontraban separados por pequeños espacios agrícolas. No fue hasta 1956 que Ziguinchor alcanzó el estatus de ciudad de pleno derecho, dividido oficialmente en cinco barrios: Escale, Boudody, Gumel, Santhiaba y Boucotte (Trincaz, 1984).

En los años 70 del siglo pasado se produce un crecimiento desbocado de la ciudad provocado por la correlación de varios fenómenos casi simultáneos. En primer lugar, las migraciones de las poblaciones de los países vecinos, Guinea y Gambia. Derivado de la inseguridad sociopolítica que siguió a la guerra de la independencia, los incesantes golpes de estado militares y las persecuciones del régimen de Ahmed Sékou Touré -líder político de Guinea-, sus habitantes se refugiaron en la región de Ziguinchor (Marut, 2010). Por otro lado, el éxodo rural resultante de la sequía sufrida en la década de 1970 y, el consecuente deterioro del nivel de vida de la población agraria. Y, por último, el movimiento poblacional causado por el conflicto de la Casamance iniciado en 1982 por el MFDC. De 60.0000 a 80.000 personas se desplazaron de poblaciones como Nyassa y Niaguis, a Ziguinchor y se abandonaron 231 pueblos fronterizos con Guinea Bissau (Robin y Ndione, 2006; Oumar, y Papa, 2013).

El año 1968 se producía la mayor sequía registrada en África Occidental en el siglo XX. Seguida de dos décadas caracterizadas por la severidad de los déficits de lluvia en Senegal y Gambia (Le Borgne, 1988). En los años 70, la población rural de la región, abrumada por el empeoramiento de la situación económica, huía de los pueblos para encontrar nuevas oportunidades en la ciudad. Durante esta década, las autoridades locales permitieron que poblaciones del área rural se instalaran en todas las parcelas disponibles del área urbana sin ningún control, por motivos claramente electorales (Sow y Sall, 2018). Todos estos grupos se asentaron en barrios emergentes alrededor del núcleo central de l'Escale. Pero a causa de la falta de espacio edificable en el polo urbano, la ciudad se fue expandiendo rápidamente hacía el área de agricultura periurbana, provocando que, en pocos años, se desbordaran las hectáreas planificadas por el Plan Directeur d'Urbanisme (PDU) de 1972 y se empezaran a ocupar zonas estipuladas como *no aedificandi* (Hesseling, 1985). Así, el antiguo "granero" de Senegal, reemplazaba los grandes campos de arroz y bosques por áreas urbanas con zonas de horticultura y arboricultura. Se hacía cada vez más patente la existencia de una regresión de las áreas agrícolas a favor de las viviendas. La población de Ziguinchor se ha triplicado en los último 40 años, pasando de 69.700 habitantes en 1976 a 205.294 habitantes en 2013 (ANSD-SES, 2016), al mismo tiempo que aumentaba sin control su

término municipal. El Plan Directeur d'Urbanisme (PDU) de 1973 -aprobado en 1969- decretaba un perímetro municipal de 3.400 ha. Pero las extensiones urbanas cruzaron rápidamente estos límites oficiales en los años 80, llegando a conferir al municipio una superficie de 4.450ha en 2002, desbordando las fronteras de la ciudad y creando nuevos distritos que adolecen de una falta de planificación absoluta (Sy y Sakho, 2013). Actualmente, dichas hectáreas se han vuelto a quedar pequeñas en una ciudad que exige de una renovación de planificación, mientras sigue acogiendo poblaciones vecinas.

En la década de 1980, se aumentaban los distritos reconocidos como pertenecientes a la ciudad de cinco a diez: Boudody-Escale, Santhiaba, Colobane, Boucotte West, Boucotte Este, Boucotte Centre, Boucotte Sud, Djiringho, Lyndiane y Néma. En 1983 se elaboraba un nuevo Plan Directeur d'Urbanisme (PDU), última planificación oficial de la ciudad de Ziguinchor en términos administrativos. En este documento se declaraban ciertas zonas non aedificandi pero no se preveía una planificación real de la ciudad ni un calendario de ejecución. Por lo que poco después, en 1987, el espacio urbano superó ampliamente el perímetro establecido por el plan y los límites municipales acogieron seis distritos nuevos. En la década de 1990, dado el tamaño de ciertos barrios, fue necesario una nueva subdivisión que aumentó el número de distritos de 16 a 26 (Sow et al., 2019). Actualmente, en el Plan de Développement Comunal de Ziguinchor de 2018<sup>139</sup> se reconocen 35 distritos: Boudody-Escale, Goumel, Santhiaba Ouest, Santhiaba Est, Boucotte Centre, Boucotte Nord, Boucotte Ouest, Boucotte Est, Boucotte Sud, Belfort, Coboda, Colobane, Diabir, Diéfaye, Djibock, Djiringho, Soucoupapaye, Kandé Alassane, Kandé Sibinck, Kandialang Est, Kandialang Ouest, Kansouady, Kénia, Kobitène, Lyndiane, Lyndiane I, ColobaneFass, Alwar, Néma, Néma2, Niéfoulène, Peyrissac, Castor, Tilène, Kador<sup>140</sup>.

### 5.1.2. La producción de la ciudad en el margen sur

La ciudad de Ziguinchor ha experimentado una expansión espacial radiocéntrica en forma de abanico, desde el distrito de l'Escale -siendo centro administrativo, político y comercial de la ciudad- hacia el suroeste y sureste. Su expansión está condicionada por la especificidad geográfica de su área. Construida al lado del río Casamance, la ciudad

---

<sup>139</sup> Para más información sobre el PDC de Ziguinchor, consultar:

<https://www.ard-ziguinchor.org/media/attachments/2019/11/04/pdc-ziguinchor.pdf>

<sup>140</sup> Véase mapa de la evolución de los barrios de Ziguinchor en Anexo. Material Gráfico, pág. 2.

de Ziguinchor está casi encerrada en una valla hidrográfica<sup>141</sup> que la obliga a evolucionar forzosamente hacia el sur, empujando cada vez más los límites del espacio construido municipal en detrimento de la comunidad rural de Niaguis (Sow y Sall, 2018; Gomis y Sall, 2019). Como ya hemos dicho, la salida terrestre de la ciudad se ve condicionada por el paso de puentes, en el norte por el Émile Badiane hacia Dakar, en el este, por el Boutoute hacia Goudomp y en el oeste, por el Djibélor hacia Oussouye.

Estos puentes están ubicados sobre las tres vías fluviales permanentes de la ciudad. El río Casamance se encuentra a una distancia de unos tres kilómetros por toda la longitud norte de la ciudad -desde el puerto comercial de Boudody hasta el barrio de Goumel-, constituyendo un obstáculo para cualquier expansión hacia el norte. En cuanto al este de la ciudad, se encuentra limitado por su afluente Boutoute. Este río, comúnmente llamado “remanso Boutoute” sigue la progresión espacial de la ciudad de norte a sur a una distancia de unos 8 kilómetros, desde el barrio de Goumel hasta Kandialang sur. La expansión hacia el este, por tanto, se hace imposible por ser un área pantanosa constituida sobre todo por manglares. El mismo esquema lo encontramos en el extremo oeste. El afluente Djibélor -“remanso Djibélor”- traza el margen izquierdo de la ciudad, desde Boudody hasta el barrio de Diabir. Estos tres ríos constituyen lo que se llama el cordón hidrográfico de la ciudad de Ziguinchor que obliga a que la zona sur se convierta en el receptáculo forzoso de la migración (Dieng, 2008; Robin y Ndione, 2006; Sy y Sakho, 2013).

A esto se suma el hecho de que la urbanización no tiene una tradición de crecimiento vertical, es decir, construcción en altura, sino que su expansión es completamente horizontal. Devorando espacio, la ciudad de Ziguinchor se extiende gradualmente hacia las zonas rurales del sur, extendiendo las distancias intraurbanas y multiplicando las desigualdades entre centro y periferia. Estos barrios limítrofes se configuran en espacios híbridos entre el asentamiento humano y los recursos naturales -zonas pantanosas, manglares o arrozales- sin evidente autorización previa. Además, a partir de los años 2000, a las migraciones de la década de los 1970 se le suma la de la movilidad de residentes intraurbanos que, sintiéndose atraídos por el costo más accesible de la tierra periférica, se desplazan a estas zonas. De hecho, el 68% de los residentes en esta área se establecieron allí a partir del año 2000 (Sakho et al, 2016).

---

<sup>141</sup> No obstante estar rodeada por una valla hidráulica, esta agua es inadecuada para el consumo humano por su alta salubridad ya que resulta de una mezcla de agua dulce y en mayor medida, de agua marina.

Este crecimiento unidireccional dio lugar a dos fases de urbanización. La primera correspondería a lo que entendemos como área periférica urbana, en cuanto se trata de una extensión que denota un desarrollo continuo del espacio alrededor de la ciudad y, por lo tanto, de sus infraestructuras. Este sería el caso de barrios limítrofes como Djibock -en el sureste- y Diabir -en el suroeste. La segunda fase de urbanización, la podríamos definir como área periférica rururbana. Se trata de un proceso de urbanización progresiva de las zonas rurales, entretejiendo zonas urbanas y rurales. Un área donde se desdibuja la frontera entre la ciudad de Ziguinchor y la *commune* rural de Niaguis. Es el caso del barrio de Kénia y el pueblo de Kanténe, o los pueblos en el sureste de Ziguinchor, como Boutoute o Djibanar. En el marco de urbanización de la ciudad, esta división en áreas significa que mientras una zona periférica es sede de la creación de varios equipamientos a partir de inversiones públicas y privadas, la otra, está marcada por fuertes rasgos rurales y una marginación de servicios básicos -como puestos de salud, alumbrado público o suministro de agua potable, por no hablar de la carencia de infraestructuras de transporte.

Entre los equipamientos recientemente creados en la zona periférica urbana, podemos encontrar la Universidad Assane Seckh en el barrio de Diabir (2006), el Hospital Psiquiátrico en el distrito de Kenia, la ciudad residencial *des habitations à loyer modéré* de la Société Nationale HLM (2011), el orfanato de la ONG AMA, el grupo escolar turco Yavuz Sélim, la escuela secundaria Omar Lamine BADJI en Djibock (2004) o el CEM a Kénia (2004). Aunque existe una particularidad añadida a esta zona pericéntrica. Se encuentra en el sur de la ubicación del actual aeropuerto de Ziguinchor. Este aeropuerto fue construido en 1953 en el suroeste del límite de la ciudad vieja. Actualmente, pero, con una longitud de 2,70 km se encuentra encajado entre el barrio de Néma y Kansahoudy, constituyendo un obstáculo artificial para la integración desde la periferia sur hasta el tejido urbano de Ziguinchor. Así, esta infraestructura se construyó sin tener en cuenta la evolución demográfica natural de la ciudad, acentuando los problemas de movilidad y asilamiento de los distritos sur con respecto al núcleo urbano. Desde la década de 2000, existe un proyecto para la reubicación de esta infraestructura en Tobor -un pueblo a 15 km al norte de Ziguinchor, en el departamento de Bignona-, aunque nunca ha estado aprobado (Sow, 2014).

Pese a esta dificultad, la proliferación de infraestructuras y equipamientos sociales convirtieron estas zonas periurbanas en los principales destinos para los solicitantes de terrenos, con el consiguiente aumento del valor de la tierra. Si durante los años 1970-80, los propietarios prestaban la tierra a los nuevos venidos rurales, a partir de los años 2010, el alquiler parece ser la regla general en estos nuevos barrios por el

encarecimiento del suelo. Así, por ejemplo, una parcela de 150 m<sup>2</sup> que costaba menos de 300.000 CFAs antes de la creación de la Universidad Assane Seckh -en 2006- se vendía entre 4 y 5 millones de CFAs en 2015 (Sakho et al., 2016). De esta manera, estos distritos del sur del área periférica se convierten en el segundo anillo urbano, reivindicando su capacidad como “espacio central” en el juego de los actores de la ciudad. Según las predicciones de varios autores, este proceso llevará a la bipolaridad central del espacio urbano, creando dos centros neurálgicos: el de l’Escale, viejo centro de la ciudad y el de la periferia sur, nuevo centro administrativo (Sy y Sakho, 2013; Sakho et al., 2016).

En el elenco de actores que configura y articula la escena periurbana podemos encontrar tres figuras principales. Por un lado, los autóctonos, es decir, la población local que comienza a aprovechar las oportunidades del valor agregado de la tierra. Dividen su parcela para vender parte del terreno renunciando a tierra cultivable con el fin de construir una mejor vivienda. Operaciones de subdivisión que serán aprovechadas por los nuevos propietarios para realizar construcciones de tipo moderno, como edificios para alquiler. Por otro lado, tenemos los actores institucionales y autoridades locales, que invierten en infraestructuras para mejorar los equipamientos de primera necesidad de la zona en auge: agua corriente, electricidad, escuelas primarias, mercados, transporte, etc. Por último, están los emprendedores privados, vinculados a la figura del “migrante internacional constructor” o “promotor inmobiliario”. Con cada vez más peso en la urbanización de África Occidental, se han convertido en los verdaderos protagonistas de los cambios socioespaciales en las áreas periurbanas (Bertrand y Dubresson, 1997; Smith y Mazzucato, 13-14 de marzo de 2003). El fuerte aumento de la demanda de vivienda ha hecho que el mercado inmobiliario sea una inversión bastante segura para los emprendedores individuales y especuladores de tierras. En el caso que nos atañe, esta figura se ve representada por senegaleses expatriados que viven en Europa y, frente a la crisis económica que asoló al país anfitrión desde 2008, construyen casas de alto nivel en su país de origen que confían a un “pariente” para ser alquiladas. Aunque también podemos encontrar el caso de otros migrantes africanos, entre los cuales, los más activos en la Casamance, son los libaneses (Sakho et al., 2016).

Pero el desarrollo urbano del sur también lleva a la ocupación ilegal de áreas *non aedificandi*. Lo que significa una destrucción de tierras y huertos agrícolas y, con ellas, la devastación de un ecosistema natural básico en muchos aspectos para la economía local (Sy y Sacko, 2013). La desaparición de palmeras y arrozales agrava la subsistencia de una población rururbana que la ciudad es incapaz de absorber. Frente a la ausencia

de planificación, la expansión demográfica conduce a borrar los límites entre las comunidades locales en términos de gobernanza y gestión de espacios, dando como resultado un conflicto entre la comunidad de Ziguinchor y la comunidad rural de Niaguis. Teniendo en cuenta que el último Plan Directeur d'Urbanisme de la región de Ziguinchor se elaboró en 1983, han sido varios los científicos sociales que han denunciado en la última década la necesidad de dar respuestas a una planificación que desde un primer momento se presentó ineficaz. Plan retrasado, además, por el cambio en el terreno legal de actores gubernamentales que interfieren en el proceso. Desde la aplicación en 2013 del "Acto III de Descentralización" -previsto en la Loi sur le Code général des collectivités locales<sup>142</sup>-, las áreas de urbanismo y medio ambiente se encuentran entre las competencias transferidas del Estado a los gobiernos locales y, lo que parecía una apuesta por el desarrollo de las *communes*, ha producido una serie de conflictos entre los diferentes ayuntamientos que les impide avanzar hacia un plan de urbanismo coherente.

Mientras las autoridades locales de Ziguinchor tienen la intención de ir integrando a la ciudad los municipios vecinos alrededor de los márgenes -Djibélor, Baraf, Mandina Manjaque, Mankagne Diola y Bourofaye Diola, Boutoute, Gouraf, Djifanghor y Boulom-, las autoridades comunales de Niaguis no están a favor de este proyecto. Previendo las posibles pérdidas de ingresos y expropiaciones sin compensación -teniendo en cuenta que vivieron circunstancias parecidas anteriormente con la integración de los pueblos Kandialang, Kénia, Néma y Diabir al municipio de Ziguinchor-, se niegan a aceptar las condiciones ofrecidas por el Ayuntamiento de Ziguinchor. Así, este proyecto intermunicipal elaborado en 2013, en paralelo a la concesión de poderes del Acto III de Descentralización, no sobrevivió a las negociaciones de las dos *communes*. Se vio postergado, de esta manera, la perspectiva de intercomunidad que podría ser beneficiosa para ambas comunidades, creando un polo sur de agricultura periurbana que abasteciese la alimentación de primera necesidad de la ciudad (Ndiaye et al., 2020). La planificación de Ziguinchor exige un doble proceso: la integración urbana de las periferias y la negociación de los espacios naturales. Pero en lugar de encontrar acuerdos sostenibles y adecuados, la gobernanza de la ciudad ha mostrado su incapacidad para controlar el espacio, llevando a una urbanización espontánea y anárquica que provoca una ausencia de planificación de equipamientos básicos, especialmente, en lo que se refiere a infraestructuras de

---

<sup>142</sup> Publicada en el Journal Officiel de la République de Sénégal, N° 6765 du samedi 28 décembre 2013. <http://www.jo.gouv.sn/spip.php?article10120>.



movilidad. La dilatación de la ciudad en términos de distancia añade un problema a la población, la dificultad del viaje urbano.

### **5.1.3. La ausencia de transporte intraperiférico y el rol de las jakartas**

A la extensión urbana descontrolada cuasi unidireccional, cabe añadir, que la ciudad de Ziguinchor posee una topografía relativamente baja, con altitudes que no superan los 40 m -de 2m en el norte hasta 39m en el sur (Sane, 2017). La horizontalidad general del terreno con pendientes poco pronunciadas -anteriormente ocupada mayormente por parcelas de cultivo de arroz-, hace que sus suelos sean muy favorables a las inundaciones. Actualmente, además, con el regreso de los episodios de lluvias desde el año 2000 -con una abundancia de 1200 mm de precipitaciones por año en la región y una duración de seis meses de lluvia-, estos puntos bajos son desbordados por el agua originando barrancos que pueden alcanzar de dos a tres metros de profundidad y varios kilómetros de longitud en según qué zonas periféricas (Gomis et al., 2020). Lo que provoca que varias vías permanezcan intransitables para el transporte regular en temporada de lluvias. Además, el mal estado del sistema de evacuación de aguas pluviales o residuales, derivadas de un déficit de planificación urbana, contribuyen a agravar las dificultades vinculadas a la movilidad de las poblaciones de esta área. Por no entrar aquí a hablar de que dichas inundaciones afectan a la falta de servicio de recolección de basura, dejando a la población con la única posibilidad de higienización mediante la incineración de residuos en vertederos improvisados.

Estas características geográficas, morfológicas y urbanísticas constituyen un enigma para el transporte intraurbano que solo es capaz de abastecer los barrios más céntricos, dejando las zonas rurubanas del sur sin acceso motorizado. Situación que obliga a la población periférica a recorrer largos trayectos, en términos de distancia y tiempo, para acceder a instalaciones básicas -sanidad, educación, administración- y/o lugares de trabajo. Con múltiples dificultades y problemas vinculados a un transporte público inadecuado. La comunicación entre el polo sur de la ciudad y el centro depende de tres factores claves: las vías de comunicación, los medios de transporte y los usuarios. Y en cada nivel de análisis surgen problemas. La ausencia de infraestructura vial en la periferia sur de la ciudad es significativa. De tal manera que solo encontramos dos vías asfaltadas, el Boulevard 54m -creado en 1990 como parte del plan de la CDEAO para conectar Senegal y Guinea-Bissau-, y la carretera universitaria, construida en 2008 para vincular esta infraestructura con el centro. Lo que significa que el resto de las vías son

caminos de tierra en el mejor de los casos, que se convierte en barrizales en la temporada de lluvias. Vías donde ni los taxis se atreven a entrar. A los problemas del asfalto se le suma un alumbrado público ausente y una insuficiente red de alcantarillado. Todos estos condicionantes provocan obstáculos en el espacio público que acaba siendo casi intransitable para sus habitantes.

Nos encontramos así con un sistema de transporte público insuficiente e irregular que no puede abastecer a la periferia. Por no hablar, además, del mal estado de la flota de vehículos que no cumple con las normas de seguridad. Obligando así, a los usuarios a tener que ir en taxi. Un transporte demasiado caro -500 CFAs por trayecto- para los habitantes periféricos que dependen en gran medida de este suministro para garantizar su supervivencia diaria. De hecho, como transporte público sólo existe el bus Tata, el resto son transportes urbanos: los taxis, los *klandos* -taxis clandestinos- y las jakartas. El único proyecto de transporte intraurbano impulsado por el gobierno fue la llegada en marzo de 2015 de una flota de 24 buses -el conocido bus Tata- con un itinerario de cinco líneas. Aunque el precio por trayecto es bastante más asequible que un taxi, 100 CFAs, la posibilidad de movilidad que brinda este servicio solo mejora la conectividad entre el centro y algunos distritos periféricos. Parece que Boucotte, seguido de l'Escale, son los barrios más céntricos, en condiciones de movilidad. Ya que a través de este sistema de transporte, poseen, lo que en términos de Gleyze (2001), podríamos definir como "accesibilidad integral". Según dicho autor podemos distinguir entre accesibilidad relativa y total. Definiendo la "relativa" como el esfuerzo que implica recorrer una distancia entre dos puntos, mientras la "integral" mediría la dificultad de atravesar la separación espacial entre un punto dado y todos los demás puntos de la ciudad. De tal manera, mientras los barrios de l'Escale y Boucotte poseen una accesibilidad total, los barrios del sureste no están interconectados entre sí y solo gozan de una accesibilidad relativa al centro. El tráfico de autobuses urbanos es nulo en estas áreas, dejando una zona gris de movilidad motorizada.

De esta manera, varios de mis interlocutores me explicaban que su único medio de transporte eran las "piernas". Pude observar que la vida cotidiana de las personas laboralmente inactivas se reduce al barrio. El acceso a la ciudad se ve restringido a abastecer necesidades esenciales, entre las cuales, la más significativa es ir al lugar de trabajo. Las economías familiares asignan así, de forma preferente, los recursos económicos al miembro que trabaja fuera del barrio. De esta manera, se invierte en las actividades de la esfera profesional en detrimento de las actividades de la vida social, familiar o cotidiana en la ciudad. Y es que, a pesar de la expansión urbana, los medios de transporte público no están experimentando ningún desarrollo significativo que dé

respuesta a los nuevos problemas de movilidad (Gomis et al, 2020). Factor que solo hace que agudizar la segregación socioespacial que se vive en la periferia sureste, vinculada a una falta de política de urbanización que provoca un sistema de transporte exclusivo que desequilibra los flujos diarios de personas y bienes.

Con un transporte público interperiférico inexistente y un transporte en común solo suministrado por los taxis -en las vías donde pueden transitar y cuyo precio, además, no está al abasto de todos-, la única opción que les queda a los habitantes de la periferia es las mototaxis. Las jakartas son el único transporte que se cuele por las grietas la ineficiencia urbanística. Solo las mototaxis pueden o se atreven a entrar en ciertas áreas. Su capacidad de flexibilidad, ligereza y agilidad hacen de este medio de transporte una oportunidad única para mejorar la conexión urbana. Para un sector de la población marginal, en términos urbanísticos y sociales, la posibilidad de un transporte rápido, individual y a un precio asequible les ha supuesto un aumento en su calidad de vida., Al reducir, el tiempo de traslado y el esfuerzo físico que representaba tener que ir a pie largas distancias. Mientras no se construya una ciudad vivible y accesible para sus habitantes, la actividad de las mototaxis incrementará progresivamente.

Parece ser que, desde su nacimiento, la población, en particular, la periférica, ha incorporado y naturalizado este medio de transporte en su vida cotidiana, mientras las autoridades locales y estatales le han dado la espalda. Este fue el principal motivo, según Madien, que los impulsó a crear una asociación de conductores de mototaxis en el año 2014. “Nos juntamos cinco *arrêts*, las que había en ese momento, o al menos, las que nos conocíamos. Rond Point Garage, al lado de la gare, Rond Point Baneto, que era la mía, sona 10 alwar, tilène et 54<sup>143</sup>. Y decidimos hacer algo. Estábamos hartos de la policía, las multas y el alcalde” (Madien, 22 de marzo de 2017). Estas cinco paradas de mototaxi se encuentran todas en el este de Ziguinchor. En el noreste, en el barrio de Goumel, la Rond Point Garage. Bajando por el barrio Kandé Alassane, la Rond Point Baneto. Siguiendo por el barrio de Tilène, la que se encuentra en el Marché Tilène. Un poco más al sur, en el barrio de Alwar, la sona 10 alwar. Y para acabar, la parada que se encuentra en la vía Boulevard 54, a la altura del barrio Néma II. Las mismas cinco paradas existen en la actualidad. Así, en esta área -y después de lo visto, no podía ser en ninguna otra-se sembró la semilla de lo que se conoce, merecidamente, como “fenómeno jakarta”. A partir de ese momento, en la antesala de la asociación, los encuentros y desencuentros entre jakartamans y autoridades locales han sido

---

<sup>143</sup> Véase mapa de las primeras *arrêts* en en Anexo. Material Gráfico, pág. 3.

numerosos, intentando llegar a acuerdos por medio del diálogo y la colaboración o, en ocasiones, la protesta, llevando incluso a varios jakartamans a pasar unos días en la cárcel. Pero, asumiendo la situación de accesibilidad desfavorable de los barrios periféricos y sabiendo que las mototaxis son el único remedio en la actualidad, mi pregunta fue por qué no se había tenido en cuenta este vehículo de dos ruedas para crear unas políticas de transporte local más inclusivas en Ziguinchor. Para resolver esta duda, me dispuse a seguir los pasos de la Association pour le Développement des Jeunes Conducteurs de Ziguinchor.

## **5.2. La Association pour le Développement des Jeunes Conducteurs de Ziguinchor**

A lo largo de mi investigación sobre el terreno, intentando entender los objetivos de afiliación de los jakartamans, creí reconocer que sus motivaciones, entendidas como finalidades de su comportamiento colectivos, se podían categorizar en tres grandes bloques. En primer lugar, la necesidad de un reconocimiento institucional como conductores de transporte en común. En segundo término, el deseo de inscribirse a una identidad joven y urbana como nexo de sus multifiliaciones. Y, por último, la aspiración de consolidarse como líderes de opinión para reafirmar su papel como verdadera fuerza transformadora en el ámbito sociopolítico-económico. Así, su proceder como asociación siempre se verá influenciado por estas tres metas vertebradoras que confluyen lo legal, lo social y lo político.

### **5.2.1. Los inicios**

En octubre de 2014 germinó el embrión que sentó las bases de la Association pour le Développement des Jeunes Conducteurs de Ziguinchor, aunque ésta no fue constituida hasta el 16 de octubre de 2016. Entre los primeros que ejercieron los servicios de mototaxi en la ciudad, se encontraba Idrissa Sylla, que asumió desde un principio el rol de representante. Aunque me fue imposible hablar con él porque, como tantos invisibles, había cruzado el mar en patera para ir a Europa y, en ese momento, vivía en Italia. La historia del nacimiento y evolución de la asociación, por lo tanto, la conocí de la voz de Madiem Tamba, la mano derecha de Idrissa y su vicepresidente. En octubre de 2014 cinco paradas de mototaxis de la ciudad de Ziguinchor -Rond Point Garage,

Rond Point Baneto, Sona 10 alwar, Tilène y 54- decidieron que no podían continuar actuando al margen de la legalidad. Su actividad empezaba a ser controvertida, eran demasiados y no se podían permitir seguir trabajando sin normas. En un principio, según Madiem, su objetivo principal era la regulación del trabajo, pero no solamente como forma de reclamar sus derechos, sino, y sobre todo, como manera de protegerse. “Eran constantes las multas, el acoso policial y no podíamos hacer nada, no había manera de protegernos. Así que un día, cansados de la situación, nos juntamos y fuimos al Ayuntamiento. Éramos bastantes. Todos con las motos” (Madiem, 22 de marzo de 2017). Por la descripción que me hacía, fue una especie de protomanifestación. Recorrieron las calles de Ziguinchor anunciando sus intenciones a otros jakartamans, que se iban añadiendo al cortejo formando una hilera que acabó interconectando la ciudad. Cuando llegaron al Ayuntamiento de Ziguinchor, exigieron hablar con el alcalde -desde 2014-, Abdoulaye Baldé. Ese episodio dio el pistoletazo de salida a unas negociaciones que aún siguen activas.

“A continuación -seguía Madiem- lo primero que hicimos fue ir a los medios a informarlos. No queríamos que dijese que nos habíamos manifestado sin permiso o cosas así.” Y es que, como en los otros movimientos juveniles, los medios de comunicación han estado muy presentes a la hora de narrar los diferentes acontecimientos protagonizados por los jakartamans, pero también como altavoz de sus discursos. Uno de los primeros ejemplos del eco que se han hecho los medios, lo encontramos el 18 de noviembre de 2014 en el diario online Setal.net. El cual informaba que para frenar la siniestralidad vial “provocada por este nuevo modo de transporte”, se había aprobado un curso de formación gratis en colaboración entre la asociación de jakartamans, la *Direction régionale des transports terrestres de Ziguinchor* y una autoescuela. El diario también recogía las palabras del primer teniente de alcalde, Seydou Sané: “El alcalde Abdoulaye Baldé ha decidido, con el Ayuntamiento, acompañarlos, supervisarlos, en el contexto de la seguridad vial, para que tengan menos accidentes. La formación también tiene como objetivo la supervisión de los conductores de bici-taxi<sup>144</sup> en el marco de los compromisos económicos con el Ayuntamiento<sup>145</sup>. Se podría vaticinar que este primer encuentro en 2014 marcaría el camino del acuerdo entre instituciones y asociación, pero lejos de esta inocente deducción, las conversaciones, colaboraciones y, en ocasiones, confrontaciones entre

---

<sup>144</sup> Recordemos que *vélo-taxi*, *moto-taxi* y *jakarta* se usan como sinónimos.

<sup>145</sup> Noticia publicada en el portal de noticias Setal.net el 18 de noviembre de 2014 [https://www.setal.net/Ziguinchor-des-conducteurs-de-velo-taxi-en-formation-sur-la-securite-routiere\\_a32580.html](https://www.setal.net/Ziguinchor-des-conducteurs-de-velo-taxi-en-formation-sur-la-securite-routiere_a32580.html)

unos y otros aún prosiguen hoy en día, sin encontrar un convenio que satisfaga a ambas partes.

Ante la problemática que les suscitaba no poder llegar a acuerdos con las instituciones y, pensando que la solución se podía encontrar en autogestionarse, el 16 de octubre de 2016 decidieron legalizar la Association pour le Développement des Jeunes Conducteurs de Ziguinchor. Una herramienta legal que les permitiría defender a los jakartamans ante las acusaciones públicas e institucionales que los culpaban de desorganizados y conflictivos. Aunque, cabe matizar, el concepto *legalizar*, como hemos venido anotando, tiene unas connotaciones especiales y, esta no es una excepción. Así que el 16 de octubre, en verdad, se constituyó la asociación, pero no se reconoció su legalidad hasta meses después.

Pero vamos por partes. La asociación se constituye sobre unos estatutos conformados por 12 artículos. Entre los cuales, cabe destacar el artículo 2, que explicita la voluntad de la asociación: “Desarrollar el espíritu de solidaridad, fraternidad, convenio y cooperación entre los miembros a través de actividades educativas, culturales, deportivas, de sanidad, de medio ambiente, de desarrollo económico y social”. Y el artículo 4 que define que la asociación “está fundada en el respeto de las convicciones individuales en independencia de los partidos políticos y los grupos religiosos. Todo proselitismo está prohibido dentro de la asociación”. En estos artículos podemos ver como su inscripción se alinea con los movimientos juveniles, con quienes comparte sus preocupaciones por “la sanidad, el medio ambiente y el desarrollo económico” sin tener en cuenta afiliaciones políticas y religiosas. Esto además de hacer hincapié en el interés por llevar a cabo diferentes actividades “educativas, culturales y deportivas” ligadas a la juventud. En otro orden de ideas, en los estatutos también se establecen dos normas básicas para formar parte de la asociación: ser mayores de 18 años y pagar la cuota anual de 1.000 CFAs que te permite tener un carné de miembro<sup>146</sup>. Por último, encontramos la organización de la asociación, formada por un *comité directeur*, constituido por el presidente, Souleymane Sané; el secretario general, Boubacar Diallo; el tesorero general, Amadou Bâ, y dos comisarios, Pape Ndiaye y Mamadou L. Konte<sup>147</sup>.

---

<sup>146</sup> Se puede consultar un ejemplo del carnet de la asociación de jakartamans de Ziguinchor en Anexo. Material Gráfico, pág. 17.

<sup>147</sup> Véase parte de los Statuts de la Association des Jeunes Conducteurs pour le Développement de Ziguinchor en el Anexo. Material Documental 1, pág 355.

Pero, para que una asociación tenga un reconocimiento legal, ésta debe ser reconocida por el Ministère d'Intérieur. Dado que estamos hablando de una asociación de ámbito local, uno de los miembros del comité directivo debe presentar toda la documentación requerida al Gouverneur de Ziguinchor para que éste la firme y pueda declararse su legalidad. Esta gestión se llevó a cabo el 28 de noviembre del 2016 por parte de la asociación, pero la junta me explicó que habían ido varias veces a pedir el recibo o, en su ausencia, la firma al edificio de la gobernanza regional. Las mismas veces que se habían ido sin nada.

El 7 de marzo de 2017 acompañaba a Souleye a ver el Préfet, Ibra Fall, para pedirle una autorización que les permitiese manifestarse el 4 de abril, día de la independencia de Senegal. Mientras esperábamos nuestro turno, le expresé mi incredulidad ante el hecho de que el Gouverneur regional no les diese ningún tipo de explicación que justificase no firmar los documentos. Me dijo que el problema era que básicamente no los atendían. Pero que si quería podía entrar con él a hablar con el Préfet y plantearle mis dudas. Este día, sin pretenderlo, marcó el inicio de una nueva relación que se fraguaba en el interior de otra. El vínculo establecido hasta el momento con la asociación era más bien de interés mutuo, pero no de reciprocidad. Souleye y los otros miembros de la junta estaban atraídos por mi interés e intentaban esclarecer mis dudas, mientras ponían el foco en las injusticias que sufrían por parte de la institución. Pero aún no éramos colaboradores, estábamos en el ámbito del reconocimiento. Lo que pasó ese día cambió los roles. Cuando entramos a ver al Préfet, Souleye me presentó como “una amiga que los estaba ayudando”. No habíamos acordado nada sobre mi presentación, así que decidí no contradecir sus palabras y ver hacía dónde iba la reunión.

No solamente conseguimos la autorización para el 4 de abril, sino que inmediatamente el Préfet llamó al Gouverneur para que nos atendiera. En pocos minutos estábamos en el edificio del gobierno regional hablando con él. Aunque no conseguimos que firmara los documentos in situ, la asociación logró el anhelado recibo unas semanas después y el Gouverneur le proporcionó su número personal a Souleye indicándole que le llamase cuando lo necesitase. Salimos de esa reunión atónitos. Souleye no se podía creer la facilidad de los acontecimientos, cuando llevaba seis meses intentando lo mismo. Entonces me miró y me dijo: “Será nuestra estrategia; me acompañaras siempre”. Entonces, fuimos a celebrar nuestro pequeño logro y estuvimos horas hablando sobre este nuevo compromiso. Él intentaría ayudarme en todas las dudas que tuviese “aunque le pareciesen incomprensibles”; a cambio necesitaba que lo acompañase a las reuniones con el Ayuntamiento. “¿Has visto su cara cuando te he presentado? Ha cambiado totalmente su actitud cuando te ha visto entrar. Si ellos me

escuchan por llevar a una blanca, lo vamos a aprovechar". En este sentido, tal vez vale la pena reflexionar a propósito de acuerdos explícitos con ciertos informantes clave que puedan comportar la ocultación de información sobre mi propia posición a otros agentes involucrados durante la etnografía. Puede que este silencio plantee problemas éticos o que se concluya que no actué de forma deontológicamente correcta, pero en ese momento me pareció un acuerdo justo y tengo que decir que me lo sigue pareciendo. Ellos estaban invirtiendo tiempo en mí; lo mínimo es que yo hiciese lo mismo por ellos.

### **5.2.2. La relación con la autoridad**

El caso es que, durante mi investigación de campo, pude presenciar varios intentos de la asociación por colaborar con las autoridades administrativas, judiciales, fiscales, etc. La mayoría fallidos. La lucha de la asociación consistía y consiste, en obtener que los conductores sean reconocidos como "trabajadores" por la Administración pública. Anhelan un reconocimiento oficial. Estos trabajadores informales han cambiado sus demandas de un trabajo digno dentro del sistema informal a unas exigencias por los derechos de los trabajadores ante el Estado y reclaman la necesidad de obtener una identidad legal, tener un carné oficial que les incluya dentro de una categoría, una especie de "clase trabajadora" (Hensman, 2001; Kohatari, 1989). Esto implica abrir un diálogo directo con el Estado. Así que, ese mismo año, los acompañé a varias reuniones donde, pese a las buenas intenciones de los participantes, las posibles soluciones, por diferentes y rocambolescos motivos, nunca se acababan materializando.

Un día, intentando resolver el por qué la Administración, desde el punto de vista de la Asociación, no cumplía sus pactos y, recurriendo a un ejercicio comparativo, siempre insuficiente, le pregunté a Souleye: "Pero, ¿la asociación funciona como un sindicato de trabajadores? ¿Crees que por eso os ignoran?" Souleye me miró extrañado. Mi reacción, basada en prejuicios, me llevó a explicarle qué era un sindicato. Me interrumpió: "Sé que es un sindicato, pero ¿cómo quieres que seamos un sindicato sino somos trabajadores?". Nos reímos cómplices del malentendido, pero estas palabras me dieron la clave con el paso del tiempo. Entendí así que el objetivo de la asociación de jakartamans se aproximaba más a los movimientos sociales juveniles que a la lucha político-sindical. Esto incluso en la similitud de muchas de sus reivindicaciones con los sindicatos, con los que pueden colaborar en circunstancias concretas. En verdad, el objetivo de la asociación no podía ser una demanda de los derechos de los trabajadores porque simplemente no eran reconocidos como tales. Su demanda no buscaba mejorar



la jornada laboral o el salario, sino que se adscribía a una lucha mucho más amplia: la de asegurar un futuro a esa juventud que había encontrado en el sistema jakarta su medio de vida.

Cabe destacar, a raíz de lo dicho, que en la mayoría de los encuentros programados entre la asociación y el Ayuntamiento de Ziguinchor, los jakartamans involucraban a otras organizaciones no gubernamentales -como la asociación Dindinkafo o la federación Diambya Kagnalen (dependiente de Children Foundation)-, otros representantes locales -como los “chefs de quartier”<sup>148</sup>-, u otros servicios públicos dependientes de la Administración -como los bomberos. La asociación buscaba en estas figuras “neutrales” cómplices de su lucha en el mejor de los casos y, en el peor, mediadores o incluso testigos de la reunión. Pero, normalmente, estas reuniones se acababan convirtiendo en panfletos políticos, que alargaban durante horas discursos propagandísticos queriendo mostrar la implicación a la hora de resolver los problemas de este transporte, tanto por parte de las administraciones locales como de la asociación de jakartamans. Encuentros con títulos tan pomposos como “Atelier de partager et d’échange avec l’Association de Jeunes Conducteurs de moto-jakarta & les parties prenantes, acteurs de développement” o “Resseau Dynamique de Paix en Casamance” involucraban a diferentes líderes de opinión y agentes sociales para anunciar que estaban trabajando conjuntamente en la búsqueda de posibles soluciones. En cada reunión salían los mismos temas: la ausencia de normativas, la carencia de permiso de conducir, las multas, las tasas, la poca implicación por parte de la Administración, la desorganización de la asociación, etc. Pero lo que siempre aparecía en el foco del debate era la siniestralidad vial. Las propuestas para reducir los accidentes de tráfico, a priori, parecían sencillas. Y se repetían, sin su actuación correspondiente, en cada reunión. En la base se encontraba la prohibición de conducir a los menores de 18 años, el uso de casco obligatorio y la formación de los jakartamans. Pero, como ya hemos visto en el capítulo anterior, las normativas seguían siendo difusas y los jakartamans se agarraban a los vacíos legales para seguir conduciendo sin licencia. En este caso, la asociación pedía más mano dura a las autoridades para poder prohibir la conducción a los jakartamans que no cumplían estas normas. Pero, ante mi perplejidad, la Administración, aunque estaba de acuerdo en teoría en aplicar la normativa, a la práctica, no se llevaba a cabo.

---

<sup>148</sup> Es el gerente del barrio, es decir, el representante -en su jurisdicción territorial- del alcalde, a quien informa periódicamente sobre su gestión y ante quien es responsable.

Muchos de mis interlocutores, inclusive miembros de la policía local, me explicaban que al final no se prohibía conducir a los menores de edad o se les obligaba a la formación, porque los propios funcionarios y policías eran los propietarios de las motos. Por lo tanto, se aseguraban un doble beneficio. Por un lado, les dejaban las motos a sobrinos o primos que no cumplían la normativa, y, si los propietarios tuviesen que pagarles un casco o la formación, las ganancias no resultarían tan atractivas porque se tendría que invertir en el propio conductor. Por el otro, sacaban un beneficio por medio de las multas que aplicaban a todos aquellos jakartamans que no tuviesen un vínculo familiar i/o profesional con la Administración. Por medio de este sistema, se aseguraban no solo beneficios económicos, sino un control total sobre los mototaxis, persiguiendo y marginando a los que no pertenecían a este círculo clientelista. La impotencia de la asociación a la hora de conseguir sus objetivos institucionales llevó a los miembros de la junta a constituirse como GIE (Groupement d'Interet Economique) el 8 de agosto de 2017. Un GIE permite la creación de una entidad jurídica de pleno derecho, manteniendo la individualidad y autonomía de sus miembros. El objetivo es, por lo tanto, facilitar la actividad económica de sus miembros mediante la creación de una estructura jurídica de terceros. Esta forma jurídica se crea ante el Bureau d'Appui à la Création d'Entreprise (BCE). Una vez abonados los gastos de constitución, 30.000 CFAS, el BCE registra la GIE en la Cámara de Comercio de Industria y Agricultura de Ziguinchor, proporcionándoles el número de NINEA (documento equivalente al NIF)<sup>149</sup>. La idea era que, si la autoridad no los reconocía como transporte público, se legalizarían como transporte privado. Pero lejos de abandonar la idea de conseguir sus objetivos como asociación, aprovecharon la creación del GIE para presionar a las autoridades, visualizando la discrepancia entre poderse legalizar como transporte privado y hacerlo como transporte en común.

Estos juegos de demostración de poder entre la asociación y el Ayuntamiento se alargaron durante toda mi investigación mientras contemplaba como las derrotas se iban acumulando. Pero la mayor decepción por parte de la Asociación fue que la Administración no solamente no los reconociera legalmente como transporte en común, sino que ni siquiera les ayudara en su combate por el reconocimiento social. La asociación, desde que se constituyó, quería ser visible para la población y, especialmente, para los posibles usuarios. Pretendía que los miembros de la asociación pudiesen ser diferenciados de los otros jakartamans mientras circulaban por la ciudad. Hay que remarcar que no existen datos oficiales sobre el número de jakartas en

---

<sup>149</sup> Véase parte del GIE de la Association des Jeunes Conducteurs pour le Développement de Ziguinchor el Anexo. Material Documental 2, pág 361.

Ziguinchor, pero mediante la observación directa y las conversaciones informales con las autoridades locales y los jakartamans, estimo que en la actualidad podemos hablar de unas 5.000 jakartas. Aunque son datos orientativos, porque hasta diciembre de 2017 sólo había registradas 809 matrículas de mototaxi en la división regional de Ziguinchor del Ministère des Infrastructures et des Transports Terrestres et du Désenclavement. Y eso que, según el inspecteur Monsieur Mounirou, en los últimos seis meses de 2017 se había ofrecido la matriculación gratis para promover la regulación de las jakartas<sup>150</sup>. En esos momentos, la asociación constaba de 311 miembros, número que varió mínimamente en el transcurso de estos últimos años<sup>151</sup>. La asociación alegaba que sus miembros cumplían con todas las normativas y, por lo tanto, tenían que poderse distinguir entre la multitud de jakartamans de Ziguinchor de una manera visual, con el fin de que los posibles usuarios pudiesen identificar fácilmente en la carretera quienes eran los jakartamans con licencia.

Con este propósito, desde su constitución, los jakartamans asociados pidieron a diferentes autoridades que les facilitaran chalecos de seguridad oficiales. En varias reuniones vi cómo se les prometía el cumplimiento de esta demanda y varios fueron los agentes de la Administración que se comprometieron a financiarlas: el alcalde de Ziguinchor, el inspecteur del Ministère des Infrastructures, des Transports terrestres et du Désenclavement, el inspecteur del Ministère de la Jeunesse, el Préfet, el Gouverneur, etc. Algunos cumplieron su palabra a medias, los otros no llegaron ni a hacer el esfuerzo. En abril de 2017 les llegaron algunos chalecos de seguridad amarillos por parte de la Direction des Transports Routiers, aunque no los suficientes, por lo que decidieron que, al no poder abastecer a todos los miembros, no los podían usar. La operación se repitió en julio de 2017, aunque esta vez las piezas eran naranjas y llegaban de la mano de Douda Ka, miembro del equipo de campaña de Macky Sall. Finalmente, en mayo de 2019 el Ayuntamiento les propuso que, al no poder financiarles todos los chalecos que necesitaban, podían llegar a un acuerdo con empresas privadas para que los patrocinaran, en este caso, la compañía de agua mineral Kiréne y la compañía telefónica Orange. En un principio aceptaron, pero la sorpresa fue que el Ayuntamiento, a cambio de la negociación, se quedaba con los beneficios de la publicidad. La asociación, en la siguiente reunión, renunció a su uso. “No vamos a hacer publicidad de Orange de forma gratuita”, “nos toman por tontos” o

---

<sup>150</sup> Aunque en las ocasiones que me reuní con él nunca me enseñó ningún documento oficial. Una vez, le pedí si me podía facilitar algunos datos estadísticos y me dijo que un ayudante suyo me los prepararía. “Soy un hombre de palabra”, me dijo. Nunca pude acceder a ellos.

<sup>151</sup> Este dato no varió hasta el 2020 –mi último viaje a Senegal. Actualmente se habla de unos 500 miembros de la asociación, pero no he podido verificarlo.

“piensan que al ser jóvenes no comprendemos nada”, eran los comentarios con los que me interpelaban los jakartamans después de lo que se entendió como una nueva forma de extorsión por parte de la Administración. El 30 de marzo de 2020, un post en su página de Facebook nos advertía que la demanda aún no había sido concedida, pidiendo la ayuda a la población:

¡Siempre amigos y hermano, hermana, somos la asociación de jóvenes mototaxis-jakarta de la *commune* de Ziguinchor...! ¡Hacemos un llamamiento para el apoyo a cualquiera que nos apoye en la obtención del chaleco de identificación de todos los mototaxis de jakarta en el municipio de Ziguinchor para el buen funcionamiento. Gracias por contactarnos en nuestra página. Firma el presidente de honor Souleymane Sané,<sup>152</sup> el ex presidente! Con el control del nuevo presidente (Ansou Badji). (Association pour le Développement des Jeunes Conducteurs de Ziguinchor, publicado en Facebook el 30 de marzo de 2020)

Otra de las grandes decepciones estuvo relacionada con la gestión del espacio público. Como hemos explicado en el capítulo anterior, los jakartamans se agrupan alrededor de *arrêts*, que se crean de forma espontánea en las inmediaciones de lugares donde la población necesita de un medio de transporte económico: las escuelas, los hospitales, los mercados, la Universidad, etc. O en zonas de la periferia donde la accesibilidad se ve reducida por problemas climatológicos o geográficos. Los jakartamans se organizan así a lo largo de la ciudad en puntos estratégicos, donde los jóvenes alternan esperando apoyados en las motos, charlando o tomando un té, a que lleguen sus clientes. Las dinámicas asociativas ligadas a la conformación de estas paradas son variables. Algunos jakartamans se establecen por vínculos de parentesco -no tiene que ser sanguíneo-, otros se conocen a raíz de su origen o por la práctica de una actividad anterior. Cada jakartaman pertenece a una parada y no puede operar en otra. En las diferentes conversaciones durante mi trabajo de campo fue interesante descubrir que, en la mayoría de los casos, especialmente entre los conductores más jóvenes, la principal motivación que los llevaba a pertenecer a una parada y no otra es que ésta se encuentra lo más lejos posible de su barrio.

---

<sup>152</sup> Souleye dejó la presidencia de la asociación a finales de 2019. Su mujer, enfermera de profesión, había encontrado un trabajo en Dakar. Querían formar una familia y solo con sus ganancias como jakartaman no podían sobrevivir. Ahora, él está trabajando en el puerto de Dakar y aunque sigue vinculado con la asociación, ya no ejerce. Su moto está guardada en casa de su madre en Ziguinchor. En mi último viaje en 2020 fui a Dakar para tomar un café con él. Me transmitió su decepción ante la política senegalesa, que les prometía constantemente cosas para después no cumplirlas. “Todos son iguales”. Pero también me confesó su desmotivación al final, que lo llevó a no atender su responsabilidad como presidente. “El presidente de ahora tiene energía, nos llevamos muy bien. Será un buen presidente” (Souleye, 15 de enero 2020).

Este es un dato importante porque habla de las dinámicas de parentesco de la gente de Ziguinchor. No trabajar en su barrio se traducía en no estar bajo el yugo del control familiar. La ciudad es lo suficientemente grande como para poder no ser identificados a primera vista en un barrio que no fuese el suyo de origen y, por lo tanto, podían ser más libres a la hora de circular. Pero, además, se añadía otra ventaja. No tener que acabar siendo el chófer particular de la familia. Frases como “Si trabajase en mi barrio llegaría a casa sin dinero”, “todos quieren que los llevemos gratis”, “no entienden que esto es una profesión. Se creen que estamos de paseo” o “todo el día me están pidiendo cosas. Ya que coges la moto, podrías ir al mercado o pásame a buscar esto... ¡Estoy harto” están anotadas en mi libreta. Lo que se denuncia implícitamente en estas quejas es que “ir a trabajar” no cobra el mismo significado en su caso que “ir al puesto de trabajo”. Necesitan de una ubicación concreta y lejana para evidenciar la diferencia entre “conducir una moto” y ser “conductor de mototaxi”. Además, cuando los jakartamans se justificaban por este hecho, insistían en remarcar que cuando hablaban de “familia” no se referían al núcleo familiar consanguíneo, sino al concepto acuñado como *famille élastique*, una expresión ampliamente usada para definir a todos los miembros de un círculo social con algún tipo de vínculo vecinal, de parentesco, de origen, etc. Por lo que me contaban, pues, todo el barrio acababa convirtiéndose en su *famille élastique*. Trabajar en su barrio significaba trabajar exclusivamente para la familia nuclear más o menos abierta.

Cuando un cliente se acerca a una parada puede manifestar su preferencia por un conductor en concreto por motivos de afecto o lealtad. O puede que simplemente el jakartaman que lleva más tiempo inmovilizado en la parada sea quien lleva al pasajero. En otras ocasiones, el jakartaman y algún usuario tienen un acuerdo comercial preestablecido. Es el caso de los *abonnés*, término que sirve para designar a los usuarios fijos. Aquellos que tienen un acuerdo con un jakartaman para que los lleve o los traiga cada día del trabajo o de la escuela. Normalmente estas personas son funcionarios de la Administración pública, profesores, militares, policías, etc. Pero también hay estudiantes y mujeres que trabajan en los diferentes mercados de la ciudad, como el caso de la *arrêt* de Boudody. Entre ellos se acuerda un precio semanal, quincenal o mensual, según el caso y se establecen unos horarios fijos en que la jakarta tiene que estar disponible para trasladarlos. Los *abonnés* disponen de una especie de “tarifa plana”, negociada por ambas partes. Este precio fijo es inferior a lo que les costaría dos viajes diarios con jakartamans diferentes. Aunque las tarifas dependen de diferentes variables, entre ellas también las de parentesco, podríamos decir que, si tuviesen que coger dos jakartamans al día durante cinco días laborables, tendrían que pagar 3.000

CFAs. Mientras que, en esta tarifa de *abonnés*, el precio oscilaría, según los jakartamans con los que hablé, entre 1.000 y 2.000 CFAs.

Retomando el asunto de la negociación con la Administración sobre las *arrêts*, cabe explicar que, desde las primeras negociaciones, el Ayuntamiento pidió a la asociación que se tenía que hacer una gestión de las paradas de mototaxis. En 2016 se contabilizaron 150 paradas desplegadas por toda la ciudad y se denunció que dicha situación era intolerable ya que obstaculizaba infraestructuras del espacio público. Impedían la libre circulación de personas y bienes, llevando a la paradoja que un medio de transporte imposibilite la movilidad. Por esta razón, la asociación priorizó la colaboración con los agentes del Ayuntamiento de Ziguinchor para gestionar dichas paradas. A cambio, les pidieron que en todas las *arrêts* que se aceptaran, pusieran una placa que manifestara que se trataba de una parada oficial. En noviembre de 2016, se acordaron 33 *arrêts* entre la asociación, los servicios de seguridad de la policía municipal y las autoridades administrativas departamentales<sup>153</sup>. En esa reunión, definieron que toda parada que no estuviese en este listado sería considerada como “irregular”. Pero, como siempre, nada cambió.

En diciembre de 2017, volvieron a intentarlo. La Association pour le Développement des Jeunes Conducteurs de Ziguinchor seleccionó, en este caso, 75 *arrêts*. La junta fue a hablar con todas las paradas y asignaron un responsable que moderase los conflictos internos entre los conductores y, que los representa frente a las autoridades. De hecho, estas reglas de funcionamiento informales y los nombramientos de los responsables son acatadas por la generalidad de los conductores, aunque no formen parte oficialmente de la asociación. Habitualmente, los miembros de las *arrêts* cuentan con un alto nivel de organización colectiva, basándose en una asociación voluntaria que involucra ciertos intereses en común. Asimilan que estar organizados conlleva tener ciertos grados de libertad para trabajar en esta actividad, sin importar si es informal, formal, legal o alegal. Así, que entregaron al Ayuntamiento una lista de paradas con el nombre y el teléfono de cada representante. Esta vez, el documento fue firmado como GIE de jakartamas de la *commune* de Ziguinchor<sup>154</sup>. El 10 de enero de 2018, en una reunión donde se debatieron varios temas entre autoridades administrativas, miembros del Ayuntamiento y la Fédération Dimbaya, decidieron que finalmente se aprobaban 51 *arrêts*. Documento que se firmó el 12 de enero de 2018 por los miembros

---

<sup>153</sup> Véase documento con las 33 *arrêts* en el Anexo. Material Documental 3, pág. 366.

<sup>154</sup> Véase documento con las 75 *arrêts* en el Anexo. Material Documental 4, pág. 369.

del GIE<sup>155</sup>. Actualmente, sigue habiendo las mismas paradas y sigue sin haber placas en las *arrêts* oficiales.

Así que, al no existir una normativa clara y común, los actores de este transporte llamado informal acaban por no cumplir tampoco con las obligaciones que sí han estado aprobadas por la Administración, en este caso, el pago de impuestos al Ayuntamiento. “Ellos no cumplen nada y quieren que nosotros lo hagamos”, era una frase que me repetían una y otra vez cuando los increpaba por no cumplir sus obligaciones. De hecho, había dos actuaciones que atentaban contra su propia seguridad vial: el uso del casco y la correcta posición de los retrovisores. Pero parecía que incluso éstas, al menos entre los más jóvenes, también se convertían en una lucha de poder. Entre las muchas excusas que me ponían, las más comunes eran: “El casco no es higiénico. Hace mucho calor, se suda mucho y eso crea enfermedades” y “Es demasiado caro. No nos lo podemos pagar<sup>156</sup>”. Si les reprendía porque si no llevaban retrovisores podían causar un accidente al voltear su cabeza para mirar atrás, me decían: “Si pongo los retrovisores bien no podré pasar entre los taxis y después se quejarán porque romperé el automóvil”. Pero la que más se repetía era: “Si no nos ayudan que no nos obliguen a nada”. Y esta era la narrativa que acompañaba el no pagar las tasas municipales. Los jakartamans de Ziguinchor están obligados a pagar una tasa mensual de 3.000 CFAs. Ingresos destinados a la recaudación municipal de Ziguinchor, la Recette Municipale de Ziguinchor (RMZ)-. Con este pago, a los jakartamans se les otorga una ficha individual de mototaxi que los autoriza para circular por la ciudad. Esta ficha, que se asigna exactamente igual a los taxistas y conductores de autobús urbano, sirve como carta de identificación de los conductores. Pero no hay ningún requisito de formación para conseguirla, solo pagarla. Volvemos a encontrarnos con la incongruencia de oficializar un carné individual a un conductor sin previamente haber comprobado si está en posesión de algún tipo de permiso de conducir. El responsable de la Recette Municipale de Ziguinchor, Douda, me explicaba que eso se debe al hecho de que siguen la normativa de los otros transportes en común. “Cuando vienen a pagar la tasa es porque ya tienen todos sus papeles en regla. No es mi función supervisar la documentación”. Según Douda, esta responsabilidad era del Ministère des Infrastructures, des Transports terrestres et du Désenclavement. “La documentación es un problema nacional y no local” (Douda, 12 de febrero de 2018).

---

<sup>155</sup> Véase documento con las 51 *arrêts* en el Anexo. Material Documental 5, pág. 371.

<sup>156</sup> En 2018 pude comprobar, en una tienda de Ziguinchor, que un casco de moto básico costaba alrededor de 5.000 CFAs. Aunque la mayoría de jakartamans me decían que su precio oscilaba entre 8.000 y 10.000 CFAs., los precios que me indicaban hacían referencia a cascos con algún ornamento o marca reconocible.

El agente de la Tesorería de Ziguinchor encargado de recaudar este impuesto, Monsieur Thiaw, conocido como *le payeur*, me confirmó que no se pagaba este impuesto. De hecho, el mes de enero 2018 sólo pagaron 188 jakartamans. Thiaw me explicaba que, por este motivo, al final de cada mes agentes del Ayuntamiento salían a recaudar tasas. En estos días era normal no ver mucho movimiento de jakartamans por las calles de la ciudad. Habitualmente, los que no han pagado se avisan entre ellos, esconden la moto en su casa y ese día no trabajan. Thiaw me contaba que justo ese día, a mediados de febrero de 2018, ya le habían avisado desde el Ayuntamiento que la “operación” estaba prevista para el 24 de febrero. “¿Qué quieres que hagamos? -me interpelaba- no pagan y después se quejan. Pues después que no se quejen si les multan”. Se reía entre desesperado e indulgente, como un padre ante las travesuras de su hijo, mientras me decía: “Y lo peor son los que fingen que la moto es de uso individual. Eso ya es ridículo” (Thiaw, 12 de febrero de 2018). Es el pez que se muerde la cola; unos responsabilizan a otros y estos a los siguientes, formando un encadenamiento de culpas y reproches que garanticen, por encima de todo, la impunidad administrativa.

Haciendo un salto en el tiempo, un par de meses antes, el 27 de diciembre de 2017, fue precisamente una de estas operaciones de recaudación municipal la que desató una revuelta improvisada en las calles. Souleye me explicaba que estaba en su casa cuando varios miembros de la asociación lo empezaron a llamar para decirle que estaban multándolo. “Habitualmente, entendemos que a final de mes se haga esta operación y, a quien pillan, pues mala suerte. Los policías a finales de mes también tienen gastos” (Souleye, 6 de enero de 2018). Este discurso, de hecho, me lo repitieron varios jakartamans. Lejos de juzgar esta operación como un acto de demostración de la corrupción policial, la justificaban, incluso, con un exceso de empatía que me resultaba, como mínimo, confuso. Varias veces, en el transcurso de mi trabajo de campo, salió el concepto de “corrupción”. Pero solo para definir a la élite política o a la Administración pública, entre los cuales, estaban los cuerpos policiales. Pero nunca lo usaron para hablar de estas “operaciones policiales”, sino del hecho de que los policías eran propietarios de las motos y se aprovechaban de esta condición. Pero entendían que estas multas formaban parte de una especie de “acuerdo no escrito” entre policías y jakartamans. “Todos nos buscamos la vida para sobrevivir”. Pero ese día no hubo esa solidaridad entre los dos grupos “Eran las fiestas de Navidad. Nosotros también tenemos familia, hijos y padres. Teníamos que comprar regalos, comida y bebida para celebrar” (jakartaman, 11 de enero de 2018). me explicaron varios involucrados con los que tuve la ocasión de hablar a posteriori. Así que, Souleye fue a hablar con los agentes y explicarles la situación. Pero al no llegar, a un acuerdo, decidió, después de hablar



con la junta, animar a unos cuantos jakartas para ir todos juntos a ver al Préfet. “Pero de camino, todo se descontroló” (Souley, 6 de enero de 2018). El boca a boca impulsó la movilización de los jakartamans y antes de llegar a la prefectura ya eran un centenar. En ese momento, la policía llegó acusándolos de que estaban haciendo una manifestación ilegal y “se desató el caos”, empezando un enfrentamiento directo. Mientras los agentes tiraban gas lacrimógeno, algunos intentaban escapar y otros, les arrojaban objetos en llamas. Souleye decidió quedarse con los atacantes, pero lejos de la ira, su motivación era bien distinta. “Tienes que sacrificarte por la juventud de Ziguinchor. Así, después, ellos van a decir: A él hay que escucharlo”. Una vez más, su posicionamiento traspasaba el objetivo de la asociación de jakartamans para albergar un objetivo individual, ser reconocido como líder de la opinión de la juventud. Esta decisión, dar la cara, era equivalente a crearse un nombre. Estos disturbios acabaron llevando al presidente de la Asociación y a cinco miembros más a permanecer una semana en la cárcel<sup>157</sup>, del 27 de diciembre de 2017 al 3 de enero de 2018.

El 3 de enero de 2018 fueron juzgados por “trouble de l’ordre publique”, o sea, alteración del orden público y daño de material público y privado. Según me explicó la junta, fueron varios los taxistas que, aprovechando las circunstancias, denunciaron deterioros en sus vehículos ya existentes con anterioridad. El juicio los sentenció a una multa de 28.000 CFAs por cada moto que había estado requisada provisionalmente. Aunque más tarde, esta cifra, como todo, fue negociada y renegociada llegando a un acuerdo de 5.000 CFAs por moto, y, aún hoy en día, no tengo claro si llegaron a pagar alguna cuantía. Pero como era habitual, cuando algún jakartaman tenía problemas de impagos con la Administración o el hospital o por algún tipo de celebración y, siguiendo el sistema de *tontines*, se pasó por las *arrêts* a pedir una donación de 100 CFAs a cada miembro para pagar las multas. Ese mismo día, cuando salieron del juicio, fueron todos a bañarse al mar. Según Souleye, al salir de la cárcel tienes que ir a limpiarte y limpiar la ropa en el mar antes de poder volver a casa.

El 10 de enero de 2018 se programó una reunión de urgencia entre la asociación, el Ayuntamiento de Ziguinchor, el Consejo Municipal, el Consejo Regional de la Juventud y la asociación Child Foundation. En esta reunión, Souleye, con su actitud provocadora, se presentó con el libro bajo el brazo de las Naciones Unidas, *Les Normes Relatives aux Droits de l’Homme et leur Application Pratique*. Cuando fue su turno de hablar, cogió el libro y leyó varios párrafos relativos al derecho a trabajar y al derecho a

---

<sup>157</sup> Conocida popularmente entre los jóvenes como *Hôtel 7 étoiles*, refiriéndose, irónicamente, a que es mejor que su casa, ya que disponen de cama, comida y servicio de habitaciones gratis.

manifestarse. Habló con serenidad pero rotundidad sobre el hecho de que fueron arrestos ilegales, que incluso él sufrió. “Somos jóvenes y no hemos tenido la suerte de estar en vuestro lado, el de la diplomacia. Pero eso no significa que no seamos serios ni responsables, ni tontos, lejos de eso”. Cuando acabó su intervención y se volvió a sentar a mi lado, me dijo bajito: “Crean que por ser jakartamans no sabemos ni leer. Los voy a hacer *bouger*<sup>158</sup>”. En esta reunión se habló de reducir la tasa municipal de 3.000 CFAs a 1.500 CFAs. Aunque en una posterior visita a la RMZ, el *payeur* nos dijo que no estaba informado de este nuevo acuerdo. En la reunión, los discursos del Consejo Regional de la Juventud y Child Foundation se posicionaban claramente al lado de la asociación de jakartamans. De hecho, salieron en su defensa ante ataques directos del Ayuntamiento, cuando hablaron de los “jakartamans que roban” o “de los que hacen carreras ilegales”. El presidente de Child Foundation rebatió estas acusaciones diciendo que eran una minoría y que en todos los sectores de la población se podían “encontrar personas que hacían cosas ilegales, incluso en la política”, acusándolos, a la vez, de que no había un plan de acción en la aplicación de la normativa de los mototaxis. “Hay muchos puntos de consenso. El presidente aquí presente de la asociación se compromete a cumplir estos acuerdos. Hay que confiar en su palabra porque es el responsable y con su presencia a mí me basta. Pero hay que acompañarlo, hay que supervisarlo, hay que ayudarlo. Si la asociación cumple, el Ayuntamiento tiene que cumplir también”. Al salir de la reunión, Souleye había convocado a la prensa. Y otra vez, en su línea de líder de movimiento juvenil, las primeras declaraciones que ofreció Souleye después del juicio sentenciaban: “Toda la juventud de Ziguinchor está en la cárcel ¿El día de mañana quien va a luchar por nosotros? ¿Dónde están los intelectuales ahora?”. Su discurso se iba afianzando y la palabra jakartamans era cada vez más intercambiable por “juventud”.

### 5.2.3. Los jakartamans como movimiento juvenil

Posiblemente si estuviesen constituidos como un sindicato de trabajadores no hubiesen desviado la mirada hacia los movimientos juveniles. Pero pocos jakartamans de Ziguinchor sentían una verdadera afiliación laboral. La mayoría, se reflejaban en las preocupaciones de la juventud urbana, adscribiéndose, incluso de forma inconsciente, en las dinámicas generacionales de Dakar. En mis estancias en Ziguinchor,

---

<sup>158</sup> Expresión que no tiene una traducción literaria, porque aunque se traduciría por “mover”, en este caso, hace referencia a “empujar” o “presionar”.

aprovechaba los pequeños viajes que hacía por la ciudad con diferentes jakartamans para preguntarles algunas cosas, entre ellas, a qué grupo étnico pertenecían. Me sorprendió que la mayoría de ellos me respondieran que eran wólof, en una ciudad donde existe una gran variedad de grupos étnicos coexistentes a causa de los múltiples éxodos rurales (Juillard, 2005; Dreyfus y Juillard, 2005). De hecho, el primer jakartaman que me dijo que pertenecía a otra etnia, fue un conductor de mi barrio que me apuntó que era mandinga, acotando “soy de los pocos mandinga que conducen una moto”. La cuestión que se presentaba aquí era saber si había algún motivo por el cual los conductores de mototaxi eran mayormente wólof, o si, por el contrario, los jakartamans me decían que eran wólof cuando en realidad pertenecían a otro grupo étnico. Pude descifrar esta cuestión con el tiempo. El 14 de diciembre de 2017 vino Souleye a casa sobre las nueve y nos sentamos, como de costumbre, en el patio con un café. Le empecé a preguntar sobre los grupos étnicos que había en la asociación y me dijo que era desconocedor de este aspecto, pero que puede que viendo los nombres podríamos descifrar su origen. “Para contestarte bien tu pregunta -me dijo- tendríamos que ir a mi despacho”. Me extrañó porque nunca había hecho referencia a la existencia de unas oficinas, así que fui con él un poco desconfiada. Me llevó a su *arrête* en Boudody. Bajamos de la moto y saludamos a los otros jakartamans, a los que les anunció que me llevaba al despacho. Rieron mientras yo seguía sin entender nada. Fuimos a la tiendecita de al lado y me dijo: “Él me guarda los papeles”. El chico detrás del mostrador se agachó y reapareció con unas carpetas que dejó encima de la tabla. La situación se iba haciendo cada vez más absurda, no pude aguantar la risa y le pregunté: “Pero ¿qué es esto?”. “Ahora, ahora, no te impacientes”, me contestó mientras cogía con una mano las carpetas y con la otra la mía y me guiaba hasta una caseta al lado del puerto. Era la caseta de los pescadores. Souleye saludó al entrar y llegamos a una sala de reuniones con una gran mesa en el centro sin sillas. Dejó los papeles encima de la mesa y me dijo sonriendo: “Este es mi despacho, compartido, como todo. Voy a por sillas”. Con Souleye nunca sabía si me estaba tomando el pelo o me hablaba en serio. A veces, pensaba que ponía a prueba mi paciencia o mi convicción para ver si estaba realmente interesada en escuchar. Pero en este caso, hablaba en serio. Fue el día que vi todos los documentos de la asociación.

Estuvimos horas allí, mientras iban entrando y saliendo pesqueros y jakartamans. Algunos con un café en la mano se sentaban con nosotros para ver que hacíamos y, se acabó creando un debate sobre los nombres y los grupos étnicos. Llegamos a la conclusión que la asociación de jakartamans de Ziguinchor está constituida por varios grupos étnicos. Por orden de mayor a menor número de miembros encontramos: mandinga, wólof, joola, peul, manjak, toucouleur, serer y khassonké –de Malí. Entre

mandinga, wólof y joola se encuentran la mayoría de los miembros de la asociación, aunque el comité central está formado por un joola, el presidente -joola fogny<sup>159</sup> para ser más precisos- y dos peul. Las explicaciones que iban surgiendo del motivo de que la mayoría de jakartamans eran de estos grupos étnicos eran bastante curiosas y se basaban más en estereotipos que en análisis científicos. Los comentarios que más se repetían eran que “Los wólof están en todas partes” o “Los wólof lo quieren todo”. En cambio, los mandinga eran descritos como “adaptables” o “se buscan la vida”. Y los joola “son los de aquí”. En otro orden de ideas, también hubo observaciones en relación a que casi no había peul en la asociación y en cambio había dos en la junta. Aquí lo tuvieron claro: “Los peul no trabajan si no es para mandar”. Las risas acompañaban estos comentarios jocosos creando un ambiente distendido que, aunque no me sirvió para satisfacer mi curiosidad sobre las causas de estos porcentajes, fue interesante por dos razones: ver las percepciones que se tenían de las diferentes etnias y, lo más importante, comprobar que no todos los jakartamans son wólof. Así que volvemos a la conexión con los movimientos juveniles urbanos. El wólof es la lengua vehicular por excelencia de los jóvenes urbanos.

Aunque es verdad que las poblaciones rurales joola de la región de la Baja Casamance fueron y siguen siendo muy reticentes al avance de la wolofización, ya en los años 1990, encontramos estudios que señalan que, en las ciudades medianas, como es el caso de Ziguinchor, con una población joven pluriétnica y plurilingüe, el uso del wólof como lengua vehicular se aceleró notablemente en esta década. La mezcla de estudiantes provenientes de diferentes zonas de Senegal encontró en el wólof su lengua de comunicación (Juillard, 1991, 1995). Pero en el siglo XXI, los jóvenes de Senegal no usan el wólof solo como lengua de comunicación, sino de expresión. Una lengua que en generaciones pasadas se percibía como una lengua opresora que se mostraba superior a los otros grupos étnicos y representaba la versión más cruel del clientelismo político nacional, se estaba reinventando en el lado totalmente opuesto. Los jóvenes urbanos reaccionaban al orden social establecido por sus mayores utilizando referentes de la cultura wólof. Usando dicha lengua como una herramienta para liberarse del acatamiento al que eran sometidos, desde su perspectiva, precisamente por sus padres. Ser wólof, por tanto, no significaba pertenecer a un grupo étnico, sino tener unos rasgos comunes que especifican una manera de ser, joven y

---

<sup>159</sup> Aunque la etnia en Senegal se transmite por línea paterna, hay algunas excepciones, como cuando el padre los abandona. Este era el caso de Souleye, que se identificaba con la etnia de su madre. Aunque, reconocía que hablaba mejor wólof y francés que joola fogny.

urbana. Los jakartamans que me decían que eran wólof, no hablaban de etnias sino de tendencias.

Trabajando con la asociación me di cuenta de que la etnia y la religión es una coyuntura que no los define. Sus comportamientos, valores y modelos se basan en la identificación con los demás miembros de su generación que aspiran a cambiar unas normas sociales que los subyugan. Esta asociación de jakartamans evidencia la necesidad de sus miembros de pertenecer a un grupo más allá de su identidad étnica o religiosa, en la misma línea de los *bul faale* o *Y'en a marre*. El uso del wólof confiere de esta manera una identidad colectiva que permite a los jóvenes expresarse, referirse a preocupaciones, lamentaciones, sueños y anhelos comunes. Expresados también, en las letras de grupos locales de rap y hip hop, con los que la asociación mantenía fuertes vínculos. Pero no solamente esto, el perfil de los jakartamans también variaba mucho entre sí como para ser un grupo homogéneo. Podemos encontrar desde jóvenes que habían dejado el colegio para trabajar de jakartamans, hasta estudiantes universitarios que se pagaban sus estudios con esta actividad. Había chicos que no habían trabajado antes, pero también hay jakartamans electricistas, mecánicos o albañiles de profesión y no encuentran trabajo. Así que, desde personas que no han estudiado, pasando por diferentes oficios, hasta llegar a los que tienen estudios superiores, todos son jóvenes viviendo una crisis económica permanente que no les deja prosperar en su país.

De hecho, tengo que advertir que mis intentos para vincular la asociación con cofradías religiosas fueron improductivos. “Hay marabús que son propietarios de motos, igual que hay policías y funcionarios y, eso no significa que nos identifiquemos como musulmanes o como socialistas o democráticos”. De esta manera me explicaba el secretario de la asociación su no afiliación a ninguna religión o partido político como asociación. “Yo soy peul, soy musulmán, pero a veces he ido a algún fetiche. Incluso he ido a ver al Rey de Oussouye. No tengo problemas con eso. A todo lo que me pueda ayudar, voy”. La única conversación que se creó alrededor de la religión fue para explicarme que había un marabout muy conocido que los defendía siempre en una emisión de radio. Su nombre era Serin Dame Djang y, aunque creían que su defensa estaba ligada a que era propietario de varias motos, les congratulaba que una autoridad religiosa les apoyase en público. La emisión de radio era en wólof, por lo que no podía acceder al discurso. Pero en una ocasión, tuve la oportunidad de grabar una y Souleye, demostrando una vez más su infinita paciencia, se ofreció a traducírmela.

Una tarde a principios de marzo de 2018 fuimos al bar Erobon y con móvil en una mano y libreta en la otra me dispuse a anotar lo que Souleye iba traduciendo. Aunque

nos hemos referido a esta entrevista en otro capítulo -ya que en su discurso se exponían varios temas-, me gustaría apuntar aquí que la primera mitad de la emisión se basaba en enaltecer el valor social de los jakartamans en detrimento del trato que el Estado les otorgaba. “Las jakartas son un valor para el desarrollo de la población”. Con esta contundente frase daba inicio a la emisión. Los puntos fuertes de su discurso giraban en torno a tres temáticas. En primer lugar, el progreso en términos de movilidad. “Según donde quieras ir en la sesión de lluvias, los taxis te dicen “no voy a ir”. Los jakartas te llevan. Ayudan a ir a la gente a todos los lugares a moverse para todos lados”. “Hoy, si el transporte solo contase con los taxis y los klandos, mucha gente no llegaría a su casa”. En segundo lugar, la creación de empleo. “Los jakartas crean empleo. Si la juventud no trabaja se convierten en ladrones y agresores. Ahora todos trabajan, han disminuido los maleantes”. “Antes los jóvenes pedían a sus familias 100 o 200 CFAs para comer. Ahora es al revés. Ellos son los que dan a sus padres para comprar comida”. Y por último, el reproche al Estado por estigmatizarlos. “Todo el mundo tendría que tener esta visión. Una visión positiva para la juventud. No se tiene que mirar a los jakartas con desprecio, sino con esperanza”. “El esfuerzo que el Estado tendría que hacer para ayudar a la movilización de la población de la Casamance, es la juventud quien lo ha hecho. Y, a cambio, lo único que hace es criminalizarlos. [...] Los jakartas han avergonzado al Estado”. Al acabar la emisión, Souleye me advirtió que aunque es verdad que los marabús pueden tener más impacto en el discurso de los jakartamans que otras autoridades, eso no significa que haya una cofradía detrás del movimiento de los jakartamans o que éstos estén influenciados por ellos. “Buscamos ayuda en cualquier autoridad, política o religiosa. Quien nos ayude, bienvenido”.

Y es que ser joven en Ziguinchor reivindica un deseo de emancipación que se refleja en la búsqueda de nuevas “familias” contemporáneas, que van más allá de la religiosidad o el etnicismo y se sitúa en dinámicas sociales y formas de asociación generacional. El rap, las redes sociales, el arte y el deporte son las herramientas a través de las cuales expresan su desconformidad con la sociedad habitada. Estas actividades no nacen de una abrupta espontaneidad, sino que responden a un proceso de reconstrucción de identidad asociada a la exclusión que sienten por parte un sistema político y un orden social que les ignora. Estas reformulaciones identitarias afectan también a las relaciones privadas del ámbito doméstico. Desafiar el orden social significa cuestionarse el rol asignado dentro de las relaciones familiares. La autoridad vigente de los miembros de la familia de mayor edad se ve así comprometida por los hijos, los hermanos menores e incluso los nietos. La decepción que se instala en esta juventud sin futuro laboral atañe no solamente a sus políticos, sino a sus mayores. Este desconsuelo social les hace

albergar, como única opción de futuro, el creer en uno mismo. Hecho que conecta a este movimiento con un proceso de individualización ante el antiguo régimen familiar. Hablando con diferentes jakartaman pude observar como la opinión de sus mayores respecto a su trabajo no era la cuestión primordial. Comentarios como: “Llevo dinero a casa y me tienen que tratar como a un hombre” o “Mi familia no puede darme un futuro, me lo tengo que buscar yo”, me hacían notar que estos jóvenes estaban intentando romper con una estructura familiar que ya no les servía. En un tiempo donde la modernidad y la urbanidad se impone, las relaciones familiares donde el poder legítimo era asignado de forma natural ya no afianzan el futuro de estos jóvenes y, por lo tanto, este poder pierde su fuerza y, en consecuencia, su respeto.

Pero para que los jakartamans se convirtiesen definitivamente en representantes de la juventud tenían que llenar su discurso de unas preocupaciones laborales que albergasen toda la colectividad y dejar de lado los intereses exclusivos de los jakartamans. Esta estrategia se veía reflejada en las actuaciones en público y los discursos en los medios de comunicación de su presidente Souleye. Su demanda, poco a poco, se iba convirtiendo en una reivindicación sobre temas comunes que afectaban a todos los jóvenes de la ciudad. Sus palabras buscaban constantemente cómplices en otros movimientos juveniles. Participaba en programas de radio y televisión dentro de la compañía Groupe Medias du Sud y diferentes radios locales. Junto a otros sectores precarios de la juventud, como chicas que se dedican a la limpieza de hogares, intercambiaban opiniones y hablaban del futuro. Pero la astucia de Souleye no consistía solamente en ampliar su base social y sus objetivos, sino también mostrarse como líder de opinión, o sea, mostrar sus dotes diplomáticas. Así que, hacía públicos por medio de la prensa o las redes sociales<sup>160</sup>, todas las reuniones a las que asistía con diferentes agentes políticos locales y nacionales. Este sistema de relaciones públicas reforzaba ante la opinión pública su posición como hombre político, un rol que se retroalimentaba. Como más aparecía en los medios de comunicación, más poder le daban los políticos locales como representante de una generación. Posición que Souleye aprovechaba, sobre todo, durante el período electoral. Los jakartamans se convertían así, en un nuevo grupo de presión electoral, que, al mismo tiempo que mostraban su implicación en diferentes temas socioeconómicos y culturales -desatendidos por las instituciones políticas tradicionales-, buscaban su hueco en este sistema político.

---

<sup>160</sup> Crearon una página de facebook el 14 de marzo de 2017. Tiene 464 seguidores en diciembre de 2021.

Souleye aprovechaba su posición para entrar en el juego del clientelismo político. Intercambiaba votos por beneficios para los jakartamans, transformándose en víctima e instrumento de un sistema corrupto. Los políticos locales le prometían progresos a cambio de que él les hiciese propaganda. Pero no siempre resultaba. Souleye, consciente de las reglas de juego, intentaba manejar bien sus cartas. “Me prometen, me prometen para que vaya a la radio y hable bien. Diga mira cómo nos ayuda este señor o el otro. Pero a mí, si no me entregan los chalecos de seguridad antes de las elecciones, no pienso decir nada”. Y es que el período electoral se basa en promesas hacía la juventud y no solo los jakartamans son concededores de los objetivos de las campañas electorales. “Ahora los políticos no van a hacer nada hasta después de las elecciones. Porque ahora no quieren que la juventud se enfade con ellos. Esto pasa igual en Kaolack o en Thies; primero el Préfet dice que van a prohibir las jakartas, pero luego llegan los políticos y no les interesa que los jakartas se les pongan en contra. Son sus votos” (bombero, 24 de enero de 2018). En este contexto electoral, los jóvenes son la mayor fuerza votante y, al ser un sector atravesado por todo tipo de incertidumbres, se convierten también en la oportunidad de nuevos candidatos que buscan un cambio social. Así, la oratoria política acomoda la narrativa juvenil a sus propios discursos; apropiándose de los símbolos de la juventud y ofreciendo a los jóvenes lo que más anhelan: la globalización.

Pero como asociación de jakartamans, sus miembros tenían claro que por mucho que se esforzaran en enaltecer sus actos sociales y sus implicaciones políticas, tenían un palo en la rueda que no les dejaba crear una buena imagen ante la opinión pública. Ser los protagonistas de los accidentes de tráfico. Un día en noviembre de 2017, hablando con la junta para buscar la manera de limpiar su imagen, decidieron que podrían programar una serie de encuentros en institutos. De esta manera, no solamente podían concienciar y sensibilizar a los jóvenes de que no abandonasen la escuela para dedicarse a ser jakartamans, sino que, además, podían cambiar la percepción que tenían los padres si se mostraban implicados y responsables ante la causa de la seguridad vial. Así se empezó un programa de sensibilización escolar que se alargó, entre avances y retrocesos, hasta marzo de 2018. Tres institutos fueron los escogidos por la junta y varios miembros de la asociación a partir de criterios esencialmente relacionados con vínculos sociales o familiares, es decir, conocían a alguien del equipo directivo o al mismo director del centro: el CEM<sup>161</sup> Tete Dedhiou, el CEM

---

<sup>161</sup> CEM significa Centro de Enseñanza Media y se imparte un equivalente a la ESO en el sistema de educación español, es decir, jóvenes de 12 a 16 años.



Soucoupapaye y Lycée Saint Charles Lwanga. Los dos primeros son centros públicos<sup>162</sup> y el último un instituto privado.

Como no sabían exactamente cómo llevar a cabo este programa de sensibilización, lo primero fue ir al CEM Tete Dedhiou, ya que Souleye conocía personalmente a su directora. Me aclaró, además, que era mejor ir primero a hablar con una mujer para saber qué opinaba sobre poder realizar esta actividad en las escuelas. No porque respetase más el dictamen de una mujer, sino “porque las mujeres son más directas, más claras. Es sí o no. No te dicen *insha’Allah*”. Nos reímos tratando de reprimir la carcajada, dándonos un golpecito para intentar sofocar nuestro pensamiento, sintiéndonos un poco culpables de esa inoportuna risa. Y es que éramos encubridores de una broma interna. En las varias reuniones que habíamos tenido con agentes de la Administración senegalesa, cada vez que nos decían *insha’Allah* y, era bastante a menudo, nos mirábamos moviendo la cabeza disimuladamente de derecha e izquierda. Habíamos aprendido que *insha’Allah* era sinónimo de “No lo voy a hacer”.

De camino al instituto, le propuse a Souleye si podíamos hacer encuestas a los alumnos para saber la percepción que tenían sobre el oficio de jakartaman. Le pareció buena idea. Así que lo propusimos a la directora. Salimos de ese instituto con un programa oficial que sería el que ofreceríamos a los otros dos centros: entregaríamos un cuestionario con seis o siete preguntas de respuesta múltiple y que solo se diese la opción de desarrollar en el caso de que el alumno quisiera. Después prepararíamos un video de sensibilización y educación vial que podríamos enseñar a los alumnos y hacer un pequeño debate al finalizar. La directora nos aconsejó hacer el curso por medio de imágenes porque sino “será difícil que os escuchen. Creedme lo sé por experiencia. Cuando solo hablamos, se aburren”. Decidimos que se pasaría la encuesta en el curso de cuarto, que eran alumnos de 14 y 15 años. Hay que tener en cuenta, pero, que a veces los niños se escolarizan más tarde de la edad que les correspondería. Incluso se daban casos que se cambiaba la fecha de nacimiento o se mentía en la fecha del carné de identidad, para que pudiesen tener acceso a los primeros cursos cuando ya no pertenecían a la franja de edad correspondiente. De esta manera, aunque oficialmente serían jóvenes de 14 a 15 años, podías encontrar perfectamente chicos de 19 años cursando cuarto.

Los otros dos centros estuvieron de acuerdo con este planteamiento. En los tres institutos se mostraron receptivos a hacer esta actividad. Nos decían que tenían

---

<sup>162</sup> La educación pública en Senegal es gratuita hasta los 16 años, o sea, hasta finalizar el CEM.

problemas con el abandono escolar desde la llegada de las jakartas y el director del CEM Soucoupapaye nos remarcó: “Es una buena iniciativa. Espero que mostrándoles la vida real de los jakartamans podamos reducir el abandono para hacer la jakarta”. Por su parte, el director del Lycée Saint Charles Lwanga nos explicó que le afectaba personalmente este proyecto. Un alumno suyo había dejado la escuela para conducir una mototaxi.

En septiembre no se presentó. El colegio se lo paga un tío suyo que vive en Alemania. Así, que, cuando no lo vi, llame al tío y me dijo que él se ocupaba. Al cabo de pocos días me llamó y me explicó que estaba haciendo de jakarta y que su familia no podía hacer nada. Le dije que me pasaría por su casa para hablar con la familia, pero ese mismo fin de semana se murió. El sábado por la noche tuvo un accidente, iba bebido. Él acabó muerto y su amigo, que iba detrás, malherido. (Director Lycée Saint Charles Lwanga, 3 de diciembre 2017)

Nos narró la historia apenado por el chico, pero también por la impotencia que le producía. “Pasa demasiadas veces. Espero que les digáis que estudien. Tienen que estudiar”. En los primeros encuentros que tuvimos con los tres directores, éstos le preguntaron a Souleye que nivel de estudios tenía. Notaba como se avergonzaba al decir que había dejado los estudios al terminar el CEM, que no había podido estudiar más porque su familia no se lo podía permitir<sup>163</sup>. Creo que los directores también notaban su vergüenza porque le decían palabras de apoyo como “Nunca es tarde para seguir”. La directora del CEM, Tete Diedhiou le dio incluso la documentación de un programa para mayores de 25 años para poder ir a la universidad.

Cuando tuvimos un borrador del cuestionario, en diciembre de 2017, volvimos al CEM Tete Diedhiou para que la directora lo revisase y nos diese su conformidad. La encuesta definitiva la conformaban seis preguntas con respuestas múltiples cerradas con las que pretendíamos saber la frecuencia en la que eran usuarios/as de jakartas y en que recorridos, cuáles eran sus ventajas e inconvenientes, qué les decían sus padres a propósito del uso de las jakartas y si pensaban que ser jakartaman tenía futuro profesional. Y, para terminar, había una cuestión abierta donde preguntábamos si

---

<sup>163</sup> Nunca acabé de construir la historia de vida de Souleye, porque creo que había cosas que no quería explicar. Su padre era un hombre político de Gambia. Formaba parte del equipo de Adamaba Barrow, presidente de Gambia hasta 2017. En un momento dado, abandonó a su madre y se casó con otra mujer francesa. Pero nunca acabé de descubrir cuáles eran sus funciones exactamente y cuando los abandonó porque a Souleye parecía incomodarle el tema y no quise seguir investigando. Sé que se quedó con su madre y se fueron a vivir a Ziguinchor, de donde era originaria. En varias ocasiones pude tomar un té con ella en su casa y era una mujer extremadamente educada que hablaba un francés muy correcto, anómalo en mujeres de su generación.

sabían qué se necesitaba para poder ser conductor de mototaxis<sup>164</sup>. No pudo ser hasta mediados de enero de 2018 cuando pasamos los formularios definitivos a los institutos. Los profesores se encargaron de pasar los cuestionarios a alumnos, ya que concluimos que se incomodarían aún más si íbamos nosotros directamente. Pretendíamos influenciarlos lo mínimo posible para que no estuvieran condicionados a la hora de responder, aunque éramos plenamente conscientes de que las respuestas siempre estarían condicionadas. Los mismos profesores nos advirtieron de que cualquier formulario que entregásemos, lo verían como un examen. De hecho, el pronóstico se confirmó y cuando pasamos a buscarlos, nos explicaron que les habían hecho preguntas del tipo “Si respondo esto, ¿está bien?”.

Conocedores de estos detalles, entendimos que la mayoría habría contestado según el criterio de hacerlo correctamente, más que el de ser honestos. Pero partiendo de que todos seguimos el criterio de quedar bien, y más ante superiores, pensamos que igualmente podíamos analizar los resultados teniendo en cuenta esta premisa. El 21 de enero pasamos a recoger todos los formularios, 50 del CEM Tete Diedhiou, 44 del CEM Soucoupapaye y 29 del Lycée Saint Charles Lwanga. En los tres institutos se pasó a una clase en concreto de cuarto, dato que nos indica el número de alumnos por clase que tienen de media -los públicos unos 50 alumnos, el privado, 30. Los resultados de estas 123 encuestas no defirieron mucho de lo previsto. La mayoría de los alumnos, el 61%, contestaban que “casi nunca” eran usuarios de jakartas, mientras que solo el 15% decían cogerla todos los días. Con este medio de transporte iban principalmente a la escuela, el 42%, o al mercado, el 41%. La mayoría señalaba dos ventajas a la hora escoger este sistema de movilidad: el precio, el 42%, y como forma de evitar los atascos de tráfico, el 43%. El 50% de ellos escogía como problema principal la inseguridad derivada del no uso del casco, tanto en los conductores como en los usuarios. En cuanto a la percepción de los padres, un 70% respondía que eran peligrosas y no querían que las usasen. Por último, un 71% eligió la respuesta de que ser jakartaman definitivamente no era una profesión de futuro.

En la pregunta abierta del final hubo más variedad. Aunque es verdad que la mayoría ante la cuestión de “¿Qué se necesita para ser jakartaman?”, contestaban, “Tener permiso de conducir”, había algunos que hacían incluso una lista más larga de la que por ley se exigía y, especificaban: “Una moto jakarta, con un equipamiento completo, guantes, cazadora y zapatillas adecuadas. Dos cascos, uno para el pasajero y uno para

---

<sup>164</sup> Véase el formulario “Enquête sur l’impacte des jakartas dans le milieu scolaire” en el Anexo. Material Documental 6, pág. 373.

el conductor” o “Un permiso de conducir, *carte gris*, seguro, saber la capacidad de carga de la moto y sancionar en caso de sobrecarga”. Los miembros de la asociación se reían ante tales exigencias y hacían comentarios como: “Son más duros que la Administración” o “Tenemos suerte de que no son policías”. Aunque las carcajadas se desataron con aquellas respuestas que mostraban una ausencia de conocimiento sobre la normativa, pero una buena deducción lógica. Eran, podríamos decir, los más ingeniosos, con respuestas como: “No ser fumador ni bebedor”, “Ser bien educado”, “Ser respetuoso con los mayores” o “Tener una moto”. Este último nos hizo especialmente reír, porque irónicamente, era el que reflejaba mejor la realidad. En verdad, lo único que necesitaba un joven para ser jakartaman, era una moto.

Una vez comentados los formularios, se plantearon qué querían que saliera en el video de educación vial que realizaríamos a posteriori entre Souleye y yo. Se decidió que tendría tres partes. La primera, de sensibilización vial. Querían mostrar fotos y videos donde los jakartamans cometían algún tipo de imprudencia, como no llevar casco, ir tres en la misma moto, no llevar bien los retrovisores, cruzar o avanzar sin dejar paso a los peatones, etc. Una segunda parte donde se desarrollaban los problemas en torno a la profesión y en la que pretendían mostrar con cifras e imágenes que ser jakartaman no significaba tener dinero, más bien todo lo contrario. Se hacía hincapié en que había demasiados jakartas en la ciudad y la mayoría no ganaban suficiente para pagarle al propietario de la moto los 2.500 CFAs diarios exigidos. Y, por último, reservaríamos los últimos minutos para hacer propaganda de la asociación, mostrando que estaba trabajando para mejorar el futuro de los jakartamans y de la juventud en general. El video compuesto por imágenes de jakartas, una música de fondo y textos cortos superpuestos tenía una duración de nueve minutos.

El mes de febrero de 2018, después de acordarlo con los directores, se escogió un día para ir a los institutos a llevar a cabo el fórum. Souleye, Boubacar y otros miembros de la asociación, cinco en total, fueron los portavoces de este proyecto. Yo los acompañaba, pero me quedaba en un segundo plano haciendo alguna foto para poder colgarlas a posteriori en el facebook. Siguieron la misma estructura en los tres institutos. Entraban al aula acompañados de un profesor que los presentaba. Después hablaba Souleye para presentar a cada miembro y se mostraba el video. Cuando terminaba, entre aplausos, empezaban una pequeña charla donde los hacían partícipes preguntándoles algunas cuestiones directamente a los alumnos que veían más habladores o más tímidos. Repetían alguna cosa del video y recalcaban sobre todo dos discursos: si eran usuarios de jakarta tenían que ir siempre con un conductor de confianza y no podían dejar los estudios para hacer de jakarta porque nadie estaba

ganando dinero con esta profesión. Se ponían a ellos mismos de ejemplo, explicando los gastos y beneficios que tenían y les hacían cómplices, a modo de confesión, de que en verdad todos los jakartamans estaban buscando trabajo en otra profesión. La reacción e intervención de los jóvenes fue más activa de lo esperado y los debates se alargaron unos 40 minutos. En este tiempo salían no solo quejas hacia la conducción de los jakartamans, sino otro tipo de problemas sobre el transporte y las infraestructuras viales. Explicaban que en muchas vías no había alumbrado urbano y a veces se encontraban volviendo de la escuela completamente a oscuras. Souleye aprovechaba estas quejas para decirles: “Hay que estudiar para el día de mañana poder trabajar en el Ayuntamiento o incluso ser ministro y poder ayudar a la Casamance. Vosotros sois el futuro de la región y os necesitamos”.

Al hablar del abandono escolar incluyeron, además, el tema de los embarazos adolescentes. Cosa que me sorprendió porque no se propuso a la hora de hacer el video. En el discurso increpaban directamente a las chicas, pero, lejos de la narrativa que me habían expresado anteriormente en conversaciones informales como “Es que se suben la falda para montar y nos provocan” o “Ellas son las que nos buscan”; ahora les decían “No os dejéis engañar”, “Los jakartamans no ganan dinero” o “Os vais a quedar embarazadas y no se van a hacer responsables del niño”. Las chicas se ruborizaban mientras los chicos se reían y se daban codazos cómplices o acusantes entre ellos. Pero nadie se atrevía a hablar sobre este tema en concreto. De hecho, intenté averiguar varias veces si existía un aumento de embarazos adolescentes desde la llegada de las mototaxis. Y, aunque los directores de los centros nos hablaban de ello como un problema actual, no tenían cifras que lo verificasen. Algunos nos decían que no podían asegurar la correlación porque muchas chicas no decían quién era el padre. Otros, nos explicaban que, aunque habían notado un ligero aumento, siempre había habido embarazos adolescentes, por lo que no se trataba de un hecho novedoso. Así que no pude descubrir la correlación directa entre el aumento de embarazos y la aparición de este nuevo medio de transporte<sup>165</sup>.

La experiencia fue satisfactoria tanto para la asociación como para los directores de los centros, que nos comunicaron lo “afortunados” que se sentían de haber formado parte de esta iniciativa. Aunque como muchas de las actividades que empezaba la asociación, no se repitió en ningún centro ni ningún año más. Haciendo valoración a posteriori con Souleye, me dijo que fue demasiado esfuerzo para el poco alcance conseguido. Ni mediática ni socialmente se obtuvo su principal objetivo, cambiar la

---

<sup>165</sup> He apuntado esta idea en un capítulo anterior.

imagen que se tenía de los jakartamans como jóvenes irresponsables, protagonistas, precisamente por esta característica, de la siniestralidad vial en la región. Y es que lo primero que sorprende al pasear por las calles de Ziguinchor es la gran cantidad de mototaxis que circulan atajando rápida y tenazmente entre coches y autobuses. Se desenvuelven en la ciudad como si fuesen sus dueñas. A pesar de su corta edad, da la sensación de que están allí desde antes de la construcción de la misma. Como si fuesen conocedoras de cada recóndito rincón.

Parece que este medio de transporte nació para vivir en público, mostrando ostentosamente el dinamismo de su juventud, moviéndose entre los vehículos -tan pesados en comparación- sin ningún tipo de permiso. De esta manera, las mototaxis han revolucionado la movilidad y las políticas de movilidad, creando defensores y detractores a su paso entre los usuarios, competidores del transporte público y las autoridades.<sup>166</sup> Es precisamente esta exhibición de sus atributos la que las hacen atractivas también a las críticas, en particular a todas las relacionadas con los accidentes de tráfico. Desde mi llegada a Ziguinchor, incluso sin preguntar sobre este medio de transporte en concreto, se acumulaban en las conversaciones los reproches por ser las causantes de los accidentes de tráfico en Senegal. Varias veces a lo largo de mi etnografía se me había transmitido esta percepción. Frases como “Son máquinas de matar” o “Las motos cuando se las dan a los niños son peor que armas” o, incluso, “Ya puedes darte prisa en hablar con los jakartamans porque pronto estarán todos muertos”, estaban anotadas en mi diario de campo, ejemplificando el mayor estigma sobre los jakartamans como responsables de accidentes. Todo el mundo parecía querer expresarme su preocupación por este tema y, la asociación de jakartamans, no era la excepción.

### **5.3. *Keur gui, Tali bi, Morgue bi***

Un mañana de marzo de 2017, uno de esos días que habíamos intentado hablar con varias personas de la Administración y, como nos pasaba en algunas ocasiones,

---

<sup>166</sup> Esta ambivalencia de la valoración moral de los jakartaman -héroes/villanos; recurso social fundamental/peligro público- se registra en otros contextos. Por ejemplo, en Goma, en la República Democrática del Congo (Muhindo, 2020).

después de horas esperando, no habíamos conseguido que nos atendieran. Eran las 13h y ni la sombra de la palmera que nos cobijaba nos servía ya para protegernos del sol. Souleye se reía de mi por el calor que desprendía la rojez de mis mejillas y, con un tono empático pero socarrón, me dijo: “Bueno, ya es suficiente por hoy. Has aguantado muy bien ¿Nos vamos?”. Mi sonrisa le dio la respuesta. Así, que me ayudó a despegarme de la piedra donde estaba sentada y nos subimos a la moto. Al dejar el centro atrás, arrancó la brisa y con ella recuperé el habla y empecé a elogiar las maravillas de viajar en moto por Senegal. Creo que Souleye se dio cuenta de que estaba perdiendo completamente el juicio e interrumpió mi embriaguez para decirme: “¿Sabes cómo le llamamos a la marca KTM en wólof? *keur gui, tali bi, morgue bi*”. Por el retrovisor vio mi cara de incompreensión y volteó un poco la cabeza hacia mí: “Significa de casa, por la carretera, a la morgue”. Le increpé por haber interrumpido tan bruscamente el feliz momento, pero fue la frase que resumía a la perfección el sentimiento generalizado de la población. Las jakartas eran máquina de matar. Así que decidí averiguar si se trataba de una mera percepción social o un hecho comprobable. Para tal hazaña y, sin la existencia de ninguna estadística oficial, ni local, ni nacional a mi disposición, decidí hablar con los agentes implicados en la siniestralidad vial: médicos, bomberos y policías.

### 5.3.1. Hôpital Régional de Ziguinchor<sup>167</sup>

El Hôpital Régional de Ziguinchor se encuentra en el barrio de Kansaoudy, pegado al norte del Aeropuerto Internacional de Ziguinchor. Lo primero que observas al llegar es que no se trata de un solo edificio. Más bien se trata de un complejo de edificios, la mayoría de una sola planta, ubicados dentro de un recinto rodeado por un muro de unos dos metros de color salmón palidecido por el sol. En 1970 se construyó el primer edificio de dos pisos para la atención quirúrgica, con financiación francesa a través del fondo de ayuda y cooperación y, poco a poco, se fue completando con otras especialidades y edificios burocráticos anexos, ocupando actualmente un terreno de 10ha. Cuando llegas en taxi y tienes la capacidad de desplazarte de forma autónoma, éste te deja siempre delante de la reja de entrada. Si por el contrario, el taxista lleva una

---

<sup>167</sup> Aunque la población, incluso los propios médicos que trabajan en él lo llaman Hôpital Régional, su nombre administrativo es Centre Hospitalier Régional de Ziguinchor.

persona con movilidad reducida, puede entrar en el recinto después de que la persona de seguridad compruebe la situación y le abra la verja. Cuando llegas allí en jakarta, si no llegan con una urgencia derivada de un accidente de tráfico, en cual caso también les dejan entrar con moto, siempre te deja al lado derecho de la reja. Allí se encuentra la parada de jakartamans, justo delante de la casita de recepción -el *Bureau des entrées et facturation*. Así que, una vez bajas de la moto, entras por el paso de viandantes, enmarcado entre dos columnas al cada lado de la entrada de los vehículos. Antes de acceder a la recepción, que se encuentra a tu derecha, hay un hombre sentado en una especie de silla de camping en la puerta de una caseta, el *Service hygiene et securité*, que te pregunta qué necesitas. Puede que él te lo pueda solucionar sin pasar por recepción si estás buscando simplemente la ubicación de un médico o una especialidad en concreto.

Aunque donde se encuentra el hospital es más bien un solar de arena que permite que el peatón se mueva con libertad, sí que tiene una vía medianamente asfaltada que atraviesa el complejo de edificios por donde pasan los vehículos o ambulancias cuando es necesario. Así, siguiendo este camino que marca la entrada, a unos veinte pasos a tu izquierda encuentras el primer recinto de *radiologie, ecographie-scanner* y el servicio de ginecología y obstetricia, *maternité*. Si continúas andando, a la derecha, puedes ver otras casetas que contienen diferentes especialidades: *stomatologie, ophtalmologie y consultation chirurgien*. En el otro lado de la vía, a la izquierda, hay varios edificios más entre los que se resalta el conocido como *hospitalisation*, donde se encuentran todos los pacientes que han requerido de un ingreso de largo duración, además, de las salas de atención primaria, *médecine generaliste*. Más adelante encontramos el servicio de *otorhinolaryngologie y cardiologie* y, justo en frente, en el fondo a la izquierda del camino, está el edificio de urgencias, *Service Accueil des Urgences (SAU)*. Rodeándolo por detrás llegas a hasta la morgue, que marca el límite del recinto del hospital.

El 1 de febrero del 2017 a las 9.30h fui por primera vez al hospital de la mano de un doctor francés jubilado, Joseph, que estaba esos días de vacaciones, pero había trabajado allí de voluntario unos años atrás. Era habitual a los inicios de estar en Ziguinchor que, al preguntar sobre algún hecho en particular a mis conocidos, lo primero que hacían era presentarme a un blanco. Aún no se si era porque pensaban que me entendería mejor o porque no confiaban en mí. Fuese como fuese, siempre aceptaba la invitación con la esperanza de que me llevarsen a otras personas y ese fue el caso. Joseph conocía al jefe de urgencias del Hôpital Régional en ese momento, el doctor Arnaud, con el que ya había conversado sobre el problema de los accidentes de jakarta. De hecho, estaba realizando, en la medida de lo posible, un pequeño estudio



estadístico para advertir a las autoridades locales del aumento de siniestralidad vial. Llegamos hasta el puesto de urgencias y la secretaria nos acompañó hasta su despacho. Pese a mi mínimo conocimiento sobre las etnias nacionales, al verlo tuve la impresión de que Arnaud no era senegalés. No sé si fue su apellido el que me puso sobre la pista o su manera de hablar y gesticular o, simplemente, su aspecto físico el que me llevó a tal conclusión, pero no me equivoqué. Nació en Burkina Faso, aunque me explicó que vino a estudiar medicina en Dakar ya que en Burkina Faso no hacían la especialidad de *urgentiste*<sup>168</sup>. Era un hombre de unos 30 y tantos, con aire desenfadado y sonriente. Desde un inicio, su discurso mostraba una frustración envuelta de ironía, que me facilitó el terreno a la hora de conversar con él.

En ese primer encuentro, entre entradas y salidas de pacientes y enfermeros, me presentó al resto del equipo de urgencias, otro médico, dos enfermeros, una administrativa y la persona que lo “gestiona todo”. Entre risas, me explicaba que nadie exactamente sabía su función pero que nada funcionaba sin él. Con el tiempo, entendí que era la persona que se encargaba de gestionar a los pacientes y los familiares, explicarles la situación, rellenar las fichas o llevarlos de un recinto a otro si era necesario. Se trataba de lo que se llama *agent de service hospitalier*<sup>169</sup>. Una de sus principales quejas al presentarnos, compartidas entre todos, fue la falta de infraestructura, personal y material sanitario. Arnaud decía que llevaba solo unos meses allí y estaba “completamente desanimado” por la situación de abandono del servicio de urgencias por parte de las autoridades. Joseph añadía que cuando llegaba un doctor de calidad al hospital duraba poco porque pronto una ONG, “Amnistía Internacional, Cruz Roja o Médicos Sin Fronteras” le ofrecía un trabajo mejor remunerado y el médico, aceptaba la mayoría de las veces sintiendo esta frustración e impotencia ante la poca implicación del gobierno local para mejorar las condiciones laborales, acababa aceptando<sup>170</sup>.

Cabe resaltar que, aunque se acuñe al Hôpital Régional de “público”, en verdad en Senegal no existe la sanidad pública como la entendemos nosotros. Los pacientes deben pagar 2.000 CFAs por la visita en urgencias sin ingreso, además de todos los medicamentos que se les suministre -que no son precisamente baratos para su economía doméstica<sup>171</sup>. Salí de allí a las 12.30h, aunque fue un primer encuentro

---

<sup>168</sup> Especialidad que tampoco existe en España.

<sup>169</sup> Adquieren varias misiones para asegurar el buen funcionamiento del servicio de urgencias y son el salvoconducto también con otras administraciones, por ejemplo, la de protección al menor

<sup>170</sup> De hecho, Arnaud está ahora mismo (2021) trabajando para Médicos Sin Fronteras en Níger.

<sup>171</sup> Para poder hacernos una idea, 1g de paracetamol inyectable son 1.500 CFAs.

productivo, las diferentes interrupciones hicieron decidimos por quedar otro día con Arnaud para planear un estudio sobre la siniestralidad vial. En un par de días empezamos a trabajar de forma conjunta y, a partir de ese momento, nos encontramos muchas veces, dentro y fuera del hospital durante el periodo 2017 y 2018, sobre todo en el restaurante Makari, a unos pasos del Hôpital Régional, donde se escapaba a tomar cafés en sus ratos libres o entre guardias. Profundizamos en el tema y realizamos una serie de encuestas que nos ayudaron en nuestro propósito de descifrar la omisión de datos estadísticos.

El Service Accueil des Urgences se inauguró en mayo de 2015 con la ayuda de la cooperación italiana. Se trata de un edificio de una sola planta que se compone de un pequeño hall a la entrada donde se encuentra la secretaria; dos despachos, uno para el jefe de urgencias y otro para los otros médicos; una sala para los enfermeros; una sala de observación con cuatro camas, todas con oxígeno a la pared en caso de tratamiento a pacientes en estado de choque; una sala de hospitalización de corta duración con cuatro camas, también con oxígeno; y una sala séptica con dos camas. Este sería el cuadro oficial. Pero en una de mis visitas asiduas al SAU, me encontré que un enfermero le anunciaba a Arnaud que la “salle Jakarta” estaba llena. Con este peculiar nombre se conocía a la sala de hospitalización de corta duración. Decían que desde hacía un par de años, en este espacio se acaban acumulando todas las personas que llegaban con traumatismos causados por accidente de mototaxi. Así, que informalmente la bautizaron *salle jakarta*. Más tarde, hablando con personas de la asociación me confirmaron que conocían el nombre y que les parecía otro más de muchos discursos que solo hacían que incrementar la estigmatización de su trabajo. “Ahora, haya quien haya en la sala, ya se le llama *salle jakarta*”. Entre ellos, las posturas más drásticas acusaban incluso a los médicos de desatender a los jakartamans en esta habitación. “Simplemente los meten allí y los dejan morir”. La existencia de este espacio reafirma dos narrativas contrapuestas. Por un lado, la preocupación de los médicos por el aumento de siniestralidad vial causada por las mototaxis. Por el otro, la protesta de los jakartamans por estar siempre en el foco del conflicto, sean o no los protagonistas del mismo.

Teniendo en cuenta esta premisa, el objetivo era entonces averiguar si el discurso de los médicos se fundamentaba en hechos reales. Necesitábamos saber el porcentaje de accidentes de jakarta que llegaban a urgencias dentro del número total de accidentados de tráfico. El primer problema que encontramos a la hora de poder analizar estadísticamente los accidentes de jakarta era que cuando una persona iba por causa de un accidente viario, según la normativa vigente, en la ficha del paciente se tenía que

indicar únicamente “AVP”, *accident de la voie publique*, sin especificar el vehículo o vehículos que han intervenido en el suceso. Por lo tanto, no se puede analizar el porcentaje de accidentes donde se ha visto involucrada una jakarta. Desde que llegó Arnaud, pero, tomó consciencia que la problemática entorno a que la siniestralidad vial iba en aumento y, decidieron, a partir de enero de 2017, anotar “AVP-jakarta” cada vez que los accidentados hacían referencia a una moto. Arnaud añadía: “Puede que estemos estigmatizándolos con esto, no digo que no. Es verdad que no apuntamos 7 places o minibús, pero es que no podemos más. Hay que tomar consciencia”. Y es que, según las fichas documentadas en enero de 2017, el 47,8% de los pacientes atendidos en urgencias acudían por un accidente con jakarta, ya fueran conductores, usuarios, usuarios de otros vehículos o peatones. Para nuestro fin, establecimos que, en los próximos dos meses, febrero y marzo 2017, se escribía en cada ficha de los pacientes si era un “AVP-jakarta”, “AVP-particular” o “AVP-transport en commun”, para tener una idea general de cuantas personas llegaban por percance de jakarta. Teníamos presente que en un accidente muchas veces intervienen diferentes vehículos. Así que lo que preguntábamos era en qué vehículo viajaba, no quién era el causante, ya que hubiésemos entrado en un terreno pantanoso, donde la mayoría de las veces ni la policía es capaz de descifrar qué había ocurrido.

Por otro lado, preparamos una documentación para todos aquellos que nos indicaban que sus heridas eran producidas por AVP-jakartas, ya fuesen conductores, usuarios o viandantes. Aquí nos encontramos con otro problema que señalaron tanto médicos como enfermeros. Según ellos, había personas que llegaban con algún corte, rasguño, quemaduras o traumatismos alegando que se habían caído “andando”, cuando los médicos veían claro que era un accidente de moto por el tipo de herida. Su explicación se daba porque seguramente no tenían seguro o documentación en regla o ni siquiera carné de conducir. “La única opción es mentir sobre su accidente”. Me explicaban que, si no venían acompañados de la policía con un parte -que solo se hacía en los casos donde había un accidente con heridos graves o muertes-, no podían demostrar lo contrario a sus exposiciones y lo apuntaban en la ficha como *traumatisme*. Hay que señalar aquí, que el Hôpital Régional de Ziguinchor es el único en toda la región que tiene un médico especializado en traumatología, por lo que atienden todos los accidentes graves de la Baja Casamance, más aquellos que se producen en las vías fronterizas con Gambia o Guinea Bissau. De hecho, más adelante pude comprobar, en las estadísticas documentadas por el mismo Hôpital Régional, que desde noviembre de 2015 hasta noviembre de 2016, el 24,47% de los ingresos que se llevaron a cabo fueron

por motivos de traumatismo craneoencefálico, TCE<sup>172</sup>, un porcentaje bastante alto teniendo en cuenta las múltiples especialidades en urgencias.

Decidimos que solo podríamos saber el perfil de los accidentes que se exponían de manera oficial y directa. Lo otro sería especulación. Aunque éramos conscientes que entonces nuestro estudio quedaba sesgado por esta apreciación. El documento que rellenaba o bien la secretaria cuando los atendía o el agente, si se trataba de un accidente más grave -o yo, si me encontraba allí-, constaba de dos partes. La primera, administrativa. Se indicaba sexo y edad del paciente, fecha y hora de ingreso y tipo de lesión. La segunda sobre el accidente en sí mismo. Si se trataba de un choque directo o indirecto, donde se había producido, si era conductor, usuario o peatón, si llevaba casco y si tenía permiso de conducir -en el caso que fuese el conductor<sup>173</sup>. Aunque les anunciábamos que la encuesta era para una estadística privada del Hôpital Régional y que sus datos personales no se iban a hacer públicos, la mayoría de ellos nos indicaron que eran usuarios de las jakartas y no reconocían casi nunca ser los conductores. Nos encontramos incluso el caso de dos chicos de 25 y 27 años que se presentaron la tarde del 24 de febrero de 2017 admitiendo que habían sufrido un accidente de jakarta, pero no pudimos averiguar cuál de los dos era el conductor. Por este motivo, acabamos preguntando a todos los pacientes si tenían permiso de conducir.

Pese a todas estas contradicciones e inconvenientes a la hora de establecer una fiabilidad de los datos, hubo algunos que fueron significativos para nuestro estudio. En el período indicado de dos meses pasaron por urgencias 1.498 pacientes, de los cuales los accidentes de tráfico representaron el 26,56% del total de pacientes atendidos. De entre estos, el 62,3% de los casos eran accidentes de jakarta, frente a un 26,1% de vehículos particulares y 11,56% de transporte en común. Dejando un momento de lado el alto porcentaje de jakartas y, teniendo en cuenta el reducido registro de matriculación de automóviles particulares que existe en la región, sorprende que el porcentaje de accidentes de vehículos privados sea tan elevado. De hecho, los últimos datos que existen de la Agence Nationale de Statistique et de la Démographie de Senegal son del 2016 y en ellos consta que la flota de vehículos en la región de Ziguinchor consta de 4.829, de los cuales solo 522 son automóviles particulares frente a 3.421 motocicletas. En verdad, pues, si correlacionamos datos, vemos que en el 62,3% de los accidentes de la región están involucrados jakartamans, pero teniendo en cuenta que el 70,8% de los vehículos matriculados de la región son motocicletas, podemos

---

<sup>172</sup> La primera causa de TCE son los accidentes de tráfico. En segundo lugar, a mucha distancia, se trata de hombres recolectores de vino de palma que se caen accidentalmente de la palmera.

<sup>173</sup> Véase el formulario "AVP - JAKARTA" en el Anexo. Material Documental 7, pág. 375.

concluir que se trata, simplemente, de una correspondencia lógica. Cuanta más cantidad de un tipo de transporte existe, más éste se convertirá en el protagonista de las estadísticas de siniestralidad vial.

Cuando expuse esta conclusión al staff médico su respuesta no fue precisamente de conformidad. Más bien todo lo contrario. No podíamos reducir las causas de los accidentes de jakartas al número de motocicletas. Estaba claro que había una relación, pero no era el único factor que influía, al menos, remarcaron, en la gravedad. Ese día hablamos durante horas para poder llegar al entendimiento de que más allá de la cantidad de accidentes, lo que preocupaba en el hospital era la “calidad” de estos, o sea, el nivel de peligrosidad de los accidentes. Entendían que podían llegar con rasguños o fracturas, pero lo que les inquietaba es que hubiese un número tan alto de mortalidad en una edad tan joven. Arnaud se explayaba en una conversación posterior tomando un café. “Yo no entiendo cómo les dejan conducir sin casco. No sé quién hay detrás, el Ayuntamiento, los ministros o la policía. Pero está claro que todos están metidos en el negocio de las jakartas, porque si no, no entiendo como puede ser posible que nadie haga nada”. Añadía además que le interesaba que el Hôpital Régional participase en mi estudio para poder presentárselo a las autoridades locales, que habían ignorado hasta el momento sus quejas.

De entre todos los pacientes que llegaron por un accidente de jakarta en el periodo estudiado, solo pudimos documentar 77 que nos atendieron para poder recoger sus datos. En cuanto al perfil, la mediana de edad fue de 30,45 años con extremos que van desde los 6 años a los 75 años. Aunque el grupo de edad más representativo era de 23 a 25 años inclusive. El sexo masculino dominó con el 81,82% frente a tan solo el 18,18% del sexo femenino. Solo el 12,34% de los pacientes admitieron que ellos eran los conductores y, en la mayoría de los casos, por no decir todos, lo hacían porque venían con el cliente. Frente a un 7,7% que decía ser un peatón involucrado indirectamente y un 79,96% que se declaraba usuario. De entre los que reconocieron ser conductores, solo el 18,75% respondían que tenían algún tipo de carné de conducir, y, de entre todos los accidentados, tan solo el 6,5% lo poseía. No obstante, el dato más revelador fue que tan solo el 1,3% llevaba casco en el momento del accidente, fuese conductor o usuario. Este dato corrobora uno de los principales problemas que se encuentran en el SAU: la gravedad de los pacientes que llegan con traumatismos craneoencefálicos, que representaron el 14,29% de los ingresados por accidente de jakarta. Una cifra demasiado elevada, según Arnaud, ya que “la mayoría de estos traumas, no nos engañemos, acaban en parálisis o muerte”. De esta manera, podríamos decir que la designación de la *salle jakarta* cobra sentido por ambas partes. Los médicos alegando

que la sala de hospitalización de corta duración está ocupada casi siempre por jakartamans y la percepción que tienen de que estos acaban muriendo allí, aunque no podemos decir que sea por la desatención médica, sino por una lesión grave en la cabeza.

Por último, pudimos observar los puntos geográficos y horas “calientes” en cuanto a accidentes de motos. Las tres franjas horarias con mayor número de pacientes atendidos fueron de 13h a 14, de 18h a 19h y de 22h a 23h. Los dos primeros horarios corresponden a las horas de salida del trabajo o los institutos, donde hay una mayor concentración de tráfico. La última franja horaria es representativa de la mayoría de las quejas de la población, alegando que por la noche conducen los jakartamans más jóvenes y menos experimentados. Pero lejos de lo que podíamos prejuzgar, de las 12h de la noche hasta las 6h de la mañana solo contabilizamos un accidente de moto y, de hecho, no fue una colisión, sino una caída, ya que iban tres chicos montados en una misma motocicleta, de 23, 21 y 15 años. Evidentemente sin cascos ni permiso de conducir y, sin poder confirmarlo, el médico que los atendió me dijo que llegaron en estado ebrio. En cuanto al estudio geográfico, aunque el Hôpital Régional de Ziguinchor atiende a los heridos graves de toda la región, solo el 22% del total de accidentados vienen de poblaciones de fuera de la capital, principalmente del departamento de Bignona y, en menor medida, del departamento de Oussouye. Pero también encontramos algún caso de la región de Kolda y Sédhiou y del país vecino, Guinea Bissau. Dentro de la misma ciudad, el punto caliente lo encontramos en el margen oeste. Siendo los barrios de Peyrissac y Lyndiane los que experimentan un número más elevado de accidentes de tráfico. Hay que tener en cuenta que en esta zona existen dos grandes hándicaps. El primero, que no existe ninguna carretera bien asfaltada en el área. La única vía en mejores condiciones es la carretera regional R20 que conecta el barrio de Boudody con la población de Oussouye. El otro problema, es que en esta zona se encuentra el mercado de Boucotte, centro comercial de la ciudad, donde se produce la mayor congestión de tráfico, sobre todo en las horas punta, provocando que los vehículos tengan que estar parados durante varios minutos por los embotellamientos.

Hablando un día con los médicos, me dijeron que solo había dos maneras de salir de urgencias: “Andando por tu propio pie o llevando los pies por delante”, o sea, vivo o muerto. Esto hizo preguntarme en las maneras que había de entrar en urgencias después de un accidente. Me dijeron que la mayoría llegaba en vehículos particulares, lo que significaba en coche privado, taxi o jakarta. Después, los más graves, los traían los bomberos porque solían llegar antes que la ambulancia. “La ambulancia -decían-

suele traer otra clase de pacientes, con problemas cardiológicos, pulmonares, de otra clase". Estaba claro entonces que mi siguiente paso para seguir dilucidando la compleja trama de la siniestralidad vial en Ziguinchor era ponerme en contacto con su parque de bomberos.

### **5.3.2. Brigade Nationale des Sapeurs Pompiers. Groupement d'Incendie et de Secours N° 4**

El Camp Sapeurs Pompiers de Ziguinchor, o sea, el parque de bomberos, se encuentra en el sur, en el barrio de Castor, justo al lado de la Universidad Assane Seck, por lo que se accede a ellos por la carretera universitaria<sup>174</sup>. La entrada está delimitada por una línea de neumáticos de coche semienterradas en vertical en el suelo, un recurso bastante recurrente en Ziguinchor para indicar que es un espacio donde no se puede aparcar. En la entrada, entre dos columnas, hay un letrero metálico en lo alto, donde se puede leer en letras blancas "Ministre de l'Intérieur. Groupement d'Incendie et de Secours N° 4". El Groupement d'Incendie et de Secours N° 4 (GIS4) forma parte de la Brigade Nationale des Sapeurs Pompiers y tiene jurisdicción sobre la región natural de la Casamance -Kolda, Sédhiou y Ziguinchor. La sede de este grupo se encuentra en Ziguinchor. El comandante del Groupement d'Incendie et de Secours N° 4 es un bombero designado por orden del Ministère de l'Intérieur y es responsable del mando operativo, administrativo y técnico del área. En el mismo recinto, encontramos la 41ème Compagnie d'Incendie et de Secours de Ziguinchor,, que cubre solamente los departamentos de la región de Ziguinchor -Ziguinchor, Oussouye y Bignona. Se encargan, principalmente, de la protección y el salvamiento en caso de incendios u otros accidentes que amenacen la seguridad pública, de la prevención y previsión de riesgos y de la gestión de desastres naturales.

Pese a que no hay ninguna puerta o reja que impida la entrada, a la izquierda, sentado detrás de una mesa de madera, se haya un hombre del personal de seguridad que te invita a anotar fecha de entrada, nombre y firma en un documento provisto de una cuadrícula. Este hombre está situado delante de la caseta de la Poste de Police. Una vez dentro del enorme solar, lo primero que ves al fondo son los automóviles de bomberos, un par de camiones y un par de furgonetas. A la izquierda, se encuentran todas las casetas que forman parte del parque de bomberos, que incluyen un centro principal de

---

<sup>174</sup> Esta vía no fue asfaltada hasta el año 2008 y, aunque la vía en si está pavimentada, la zona de la acera es tierra.

bomberos y salvamento con el mando operativo; un centro secundario ocupado por el servicio administrativo y técnico; una estación de bomberos y salvamento donde guardan todo el material necesario; dos grupos de unidades especiales de investigación, exploración y buceo; y dos puestos de asistencia sanitaria y médica. En este terreno, que la vista no llega a alcanzar del todo, se encuentran también las viviendas de los mandos superiores del parque, que viven allí con sus familias mientras están destinados en esta compañía de bomberos.

La primera vez que fui al parque de bomberos de Ziguinchor fue a finales de febrero de 2017. Aproveché que Souleye había concretado un encuentro entre el cuerpo de bomberos y la asociación de jakartamans para ir con él y poder hablar con el comandante. Eran las cuatro de la tarde cuando entrábamos en el terreno. El sol era tan fuerte que dolía en la piel. Mientras bajábamos de la moto y Souleye se quitaba el casco, yo me puse un pañuelo sobre los hombros para protegerme de los fogonazos del sol, la persona de seguridad nos observaba curioso. Me dijo, sonriendo: “¿Qué? ¿Hace calor, ¿eh?”. Souleye me acarició la cabeza y se rio de mi cara de sufrimiento. Después de meses de estar allí seguía sin acostumbrarme a ese calor asfixiante de después de comer. Firmamos el documento mientras se saludaban y nos informó de dónde se encontraba el Sargento Mamadou, la persona de contacto de Souleye. Llegamos a la caseta indicada. Al entrar, sentados en sillas de madera, estaban tres bomberos que nos indicaron que el Sargento se encontraba dentro del despacho. Uno de ellos se levantó y fue a avisarle y, en pocos segundos, Momodou salía por la puerta para saludarnos. Era un hombre alto y fuerte. Vestía con el uniforme oficial de bomberos, una camisa y un pantalón azul marino con una franja blanca reflectante. En su camisa destacaba una pequeña bandera de Senegal y su nombre bordados en una especie de parche cosido sobre su pecho izquierdo. Llevaba, además, una boina negra que formaba parte del uniforme. No sé si fue el uniforme o que estaba acostumbrada a tratar con jakartamans, normalmente, más delgados y pequeños, pero su presencia me impuso respeto. Era un hombre serio y hablaba con seguridad. Era crítico con la Administración y las autoridades. En cambio, diría que tenía un discurso un tanto paternal al hablar de los jakartamans. Impresión que pude verificar en los diferentes encuentros que tuvimos a partir de ese momento. Le expliqué lo que estaba realizando en el Hôpital Régional de Ziguinchor y se alegró al oír que alguien más, a parte de él, “estaba interesado en ayudar”. En ese momento la palabra “ayudar” no me pareció tan significativa como entendí pasado un tiempo.

Des del punto de vista de los bomberos, los “jóvenes no tienen la culpa. Los jóvenes son jóvenes”. Según ellos, es la sociedad la que tiene que ayudarles para que puedan



desarrollar su trabajo de forma responsable y adecuada o, en algunos casos, prohibírsele. El mismo discurso que me encontré en el Hôpital Régional de Ziguinchor se repetía entre los bomberos. No entendían porque la Administración no actuaba ni regulaba este sistema de transporte. “Hay que protegerlos o prohibirlos”. Así de sencillo se presentaba el problema ante Mamadou, quien insistía en que la única respuesta posible ante el problema de siniestralidad vial estaba en manos de la Administración. Me acordé de unas palabras que me dijo mi casero en el primer viaje. Una noche de marzo de 2016, discutiendo sobre el tema mientras cenábamos. “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 jakartas no son los chicos, son sus familias, es la educación, es el Estado”.

Cuando visité a los bomberos por primera vez, ellos ya estaban realizando un estudio sobre la siniestralidad vial mucho más detallado que el del hospital. Anotaban, en cada salida que ejecutaban, los motivos por los que habían sido reclamados. Me enseñaron sus libretas y me explicaron que, pese a su trabajo se basaba en apagar fuegos, la mayoría de las veces socorrían accidentes de tráfico. Ante el aumento de siniestralidad vial, hacía unos meses que habían empezado a realizar informes sobre cada accidente. Escribían qué tipo de vehículos se veían involucrados, cuantas personas estaban implicadas y si había algún muerto. Las cifras que empezaban a trabajar indicaban que atendían de media unos 50 accidentes de tráfico al mes, de los cuales unos 43 eran protagonizados por jakartas, o sea que en el 86% de los accidentes graves en la vía pública participaba una motocicleta. Como en el hospital, no podían tener datos exactos del causante del siniestro, aunque me decían que estaban convencidos de que más de un 50% de las veces está provocado por una jakarta.

Pude comprobar estas cifras en un estudio que se hizo detalladamente entre enero y junio de 2017. En él, se especificaba que los bomberos habían tenido que intervenir 260 veces en accidentes de tráfico en que había una motocicleta implicada. Atendieron a 312 personas, de las cuales murieron 14 en el siniestro. De entre todos estos accidentes, determinaron que el 15,4% fueron causados por la colisión entre dos motos; el 24,6% se dieron por el atropello de una jakarta a un peatón; el 16,2% fueron por la caída de un único ciclomotor en la calzada; el 13,8%, por la colisión entre una motocicleta y una bicicleta u otro medio de transporte no motorizado, y, por último, el 30% fueron porque un automóvil volcó a una motocicleta. Con estas cifras, pese a que no podemos confirmar el porcentaje de accidentes provocados por una jakarta, sí que podemos analizar los accidentes donde ésta se ha visto involucrada. El 70% de los siniestros

viales se han producido sin que haya otro vehículo motorizado copartícipe que no sea una jakarta. Esto no influye en la causa del accidente. No nos indica que la infracción la haya cometido la motocicleta, pero sí que nos hace saber que en la mayoría de los accidentes de jakarta, éstas son las protagonistas de la gravedad del accidente ya que son el único transporte motorizado implicado. El 53,8% son acometidas contra otra jakarta, un transporte no motorizado o un peatón. Puede que el siniestro se deba a motivos externos, incontrolados, imprevistos e independientes a la voluntad del jakartaman. Puede que se deba a una infracción repentina producida por una causa ajena al conductor de moto. Pero incluso en este caso, en que el error recaería en el peatón o en el otro transporte no motorizado, el hecho de que los bomberos hayan tenido que intervenir por la gravedad de los heridos, desde esta hipótesis, se debería a la participación de una motocicleta.

Un bombero, cabizbajo, me decía que yo solo miraba las cifras, pero ellos lo vivían. Lo peor, me explicaba, era el número de víctimas que se hubiesen podido evitar si las mototaxis siguieran una normativa. Me habló de un caso donde tuvieron que ir porque un jakartaman había chocado contra una casa y, al no llevar casco, falleció en el acto. Después de preguntar a los vecinos que lo vieron, supieron que un niño había salido a la vía de forma súbita y el conductor, para no atropellarlo, tuvo que hacer una maniobra donde perdió, suponen, el control y acabó colisionando con una pared. “Un casco. Un simple casco le hubiese salvado la vida. Ese chico no merecía morir. Ese chico hizo todo lo posible para salvar a un niño. El problema es que no hay normas y, si no hay, cada uno hace lo que quiere”. El discurso estaba claro, las autoridades tenían que tomar medidas y desde el parque de bomberos sabían perfectamente cuales. Fueron incluso anotadas en un informe que se entregó al Ayuntamiento de Ziguinchor y que me enseñó Mamadou. Básicamente, se resumía en seis puntos: uso obligatorio de casco de seguridad, fijar un límite de velocidad para las mototaxis, crear cursos especializados para instruir a los jakartamans sobre el código de circulación, obligatoriedad de carné de conducir de motocicleta, prohibición de conducir a los menores de 18 años y matriculación de todas las motos. No era el primer informe que entregaron y, por lo que pude observar durante el trabajo de campo, tampoco fue el último.

Llegó un día que Mamadou nos invitó a Souleye y a mí a tomar un café en su casa. Era la mañana de un sábado y, para resguardarnos del sol, decidimos entrar en el salón donde había dos sofás con un par de chicas adolescentes tumbadas mirando la televisión, mientras tres niños jugaban delante revolcándose por el suelo. Nos alargó tres sillas y nos sentamos en una esquina de la puerta de la entrada. Una brisa, entre

los rayos de luz, deleitaba con su presencia intermitente el encuentro. Allí, sentados, se creó una atmosfera de intimidad, como si de tres viejos amigos se tratase. Y supongo que la comodidad de la situación hizo que la conversación se volviese más personal. Mamadou, sin abandonar del todo el discurso oficial, acabó confesándonos su frustración e impotencia cuando trataba de gestionar la accidentalidad de los jakartamans con la policía. “Como cuerpo del Estado -empezaba- tenemos la obligación de asegurar su protección, pero a los policías parece que les da igual. Los mismos documentos que te entregué a ti, se los he enviado al Préfet y a la Marie: Pero nada. Ya no sé qué hacer”.

Parecía, de repente, como si bomberos y jakartamans tuvieran el mismo enemigo en común: la policía. El paternalismo mostrado hasta ahora hacía estos “chicos” conductores de mototaxi, se estaba convirtiendo ante mis hijos en fraternidad. Supongo que Souleye también lo notó cuando dijo: “Los bomberos son la fuerza de la población y la policía, de la represión”. Nos reímos ante el lema expuesto y hablamos de las diferencias de objetivos entre la policía y los bomberos. Es posible que esta sea una de las pocas percepciones universales que existen, la de que los bomberos están siempre de parte del pueblo.

Durante las dos horas que estuvimos allí fuimos saltando de un tema a otro, explicando anécdotas con policías que solo hacían que aumentar la complicidad ya consensuada. Casi al final de la conversación y, a modo de despedida, Souleye hizo un suspiro y dijo “Los policías son políticos. No hay nada que hacer”. Su frase sentenciaba que, al final, ellos eran simples mandados y que el problema venía de arriba. Pero Mamadou insistió en su responsabilidad, con unas palabras que nos hicieron estar en silencio unos segundos antes de irnos. “¿Los policías no son conscientes que al coger 1000 CFAs de un jakarta pueden matar a alguien? Los ven pasar sin casco o lo que sea y les da igual porque lo importante es sacarse 1000 o 2000 CFAs. Al mes, hacen cuatro días de paradas de estas y lo que se sacan, se lo meten en el bolsillo y no piensan en las consecuencias ni repercusiones que puede llevar esto”. Una reflexión que aún no había sido capaz de hacer después de un año de ver cifras de siniestralidad y de cientos de charlas informales con usuarios o no de jakarta. En ese momento vi claro que tenía que seguir intentando hablar con los policías. Necesitaba discursos no oficiales de ellos. Necesitaba averiguar su opinión y si Mamadou estaba en lo cierto con esta contundente acusación.

### 5.3.3. Commissariat Urbain de Ziguinchor

Me gustaría poder escribir aquí que mis aproximaciones al cuerpo de policía de Ziguinchor fueron siempre objetivas y profesionales. Pero lejos de esto, tengo que admitir que los prejuicios incrustados en ambos lados hicieron que nuestros encuentros fuesen, cuanto menos, equívocos y los convirtiese, finalmente, sin ser suficientemente consciente, en esquivos. El principal problema fue que desde un principio mis primeras intervenciones fueron de la mano de los jakartamans. Acompañaba a Souleye y al resto de la asociación a las diferentes reuniones que se acordaban entre ellos. Siempre en un segundo plano, pero anotándolo todo en mi libreta y, aunque se les explicaba que se trataba de una investigación universitaria, no creo que llegaran a entender mi papel allí y, la verdad, es que yo tampoco hacía mucho por aclarar mi presencia -por motivos ya expuestos. Por lo que me presenté, delante de ellos de una manera posicionada. En este caso, en la oposición. Su percepción, influida evidentemente por mis errores en la puesta en escena, fue que era una defensora del movimiento de los jakartamans. Así que mis acercamientos eran recibidos más como espionaje que como una investigación científica. Fueron varios los intentos a posteriori de corregir mis actos, pero me encontré con un hermetismo de datos y discursos. O no contestaban mis preguntas o, simplemente, no eran la persona que se encargaba de la siniestralidad, o no podían darme cifras porque eran confidenciales, etc. Después de muchas excusas y a punto de asumir mi fracaso en el terreno, la fortuna me volvió a sonreír.

Era una tarde de principios de diciembre de 2017. Había ido al centro para gestionar el billete de Ziguinchor a Dakar y, al salir de la agencia, decidí pasar a saludar a Pierre por su restaurante, el N'Daary Khassoum. Pierre era el gerente del establecimiento. Un bar-restaurante-hotel que se encontraba en una calle del centro en el barrio de l'Escale. Pero lejos de ser un sitio muy transitado, era más bien tranquilo y tenía un patio donde podía trabajar sin ser molestada, sino era por él, claro, que me acompañaba la mayoría de las ocasiones. Era un chico de unos 30 años, charlatán, social y un poco canalla en el buen sentido de la palabra. Entré y lo vi en el fondo. Lo saludé con la mano y crucé hacia el patio donde me senté en la mesa principal, protegida por un techo de paja, imitando un *mini-impluvium*<sup>175</sup>. Antes de que me pudiese acomodar, Pierre ya estaba allí con dos cervezas frías y sin dejarlas en la mesa me dijo: "Hoy te iba a llamar; es tu día de suerte". Se sentó y, mientras abría las cervezas, me explicó que había llegado un nuevo policía a Ziguinchor. Se pasó el otro día a tomar una cerveza por el bar y

---

<sup>175</sup> Un impluvium es un tipo de vivienda típica de la etnia joola de la Casamance. Se trata de una construcción circular de barro. En el centro, se encuentra una zanja de agua, alimentada por una abertura en el techo de paja que deja entrar agua a la casa, haciendo que permanezca fresca en climas muy calorosos.

estuvieron hablando. Se llamaba Mar, venía de Dakar y era el nuevo responsable de la siniestralidad vial en la región de Ziguinchor. Sin parar de sonreír me dijo: “Esto sí que me lo tendrás que agradecer”. Le increpé para que continuase el relato y que la recompensa ya la hablaríamos después. Pierre le había contado que había una chica española haciendo una investigación sobre los accidentes de Jakarta y el policía mostró interés por ayudar. Así que le dejó su teléfono por si lo quería llamar. No hizo falta, esa misma tarde, sobre las 18,30h, cuando aún estábamos allí, apareció.

Había llegado hacía unos días desde Dakar porque le habían ofrecido trabajo en el Commissariat Urbain de Ziguinchor, que se encuentra en el mismo barrio de l’Escale, justo delante del edificio de la Gouvernance, a unos metros de donde estábamos. Tenía unos 40 años. Su familia se había quedado en Dakar y estaba allí solo. “Cuando llegué no conocía a nadie, pero ahora tengo a mi gran amigo Pierre”, dijo mientras acercó su cerveza para brindar con él. Me explicó que sus compañeros de trabajo parecían buena gente y estaba a gusto, pero aún no podía decir que fuesen amigos. Puede que este fuese el motivo de mostrarse así de abierto en cuanto a hablar de la siniestralidad de los jakartamans y la relación que éstos mantenían con la policía. No me conocía a mí, pero tampoco a nadie. Por lo que no le implicaba compromiso alguno opinar sobre el tema y me lo dejó claro desde un inicio. Me dijo que me ayudaría en todo lo que pudiese y no faltó a su palabra. Era un hombre de apariencia tímida. Hablaba poco y bajito, y, siempre con la mirada agachada, que solo levantaba para sonreír enrojecido cuando Pierre soltaba algún disparate. Era extrañamente agradable. Mar se encargaba principalmente de gestionar toda la Administración alrededor de los accidentes de tráfico. Era el agente de enlace con los bomberos y el Hôpital Régional y gestionaba los expedientes de siniestralidad vial que, si era necesario, se llevaban a juicio.

A partir de ese momento, el N’Daary Khassoum se convirtió en nuestra sede central. Creo que los dos nos sentíamos más cómodos hablando fuera de la comisaria. Me explicó que, acostumbrado a trabajar en Dakar, lo primero que le chocó fue la familiaridad de la policía con los posibles detenidos. La comisaria de Ziguinchor, como es de costumbre en los edificios administrativos que ya hemos visto, era una construcción compuesta por varias casetas. Cuando pasas la reja de entrada, te encuentras el puesto oficial y un camino por el lateral te lleva a unas casetas donde se encuentra el despacho del comisario y varias oficinas., en una de las cuales trabajaba Mar. La primera vez que fui a la comisaria, me impresionó que, a mano derecha, justo delante del mostrador, hubiera una pequeña celda en que los detenidos por un incidente menor esperan allí pendientes de pagar la respectiva multa. Se trata de lo que aquí se llama informalmente “el cuartelillo”, pero que esté expuesto de tal manera, a

primera vista, es, cuanto mínimo, sorprendente. En alguna de mis visitas, me había encontrado con algún familiar que llevaba algo de comer al detenido mientras la familia estaba intentando recaudar el montante preciso. Había asistido extrañada a las conversaciones informales e incluso, amigables, que se producían entre policías y familiares. “Lo que sucede aquí -me decía Mar- es que todo el mundo se conoce. Todos saben quiénes son y, si no, preguntan por su familia o en qué barrio viven y acaban encontrando una persona en común. Cuando llegan con un detenido, te ponen en antecedentes, pero no policiales, sino familiares”. Coincidimos con Mar en que los hábitos de su trato social como policías se nos hacían extraños. En ese momento, fui consciente de que los tres agentes de la Administración que me habían ayudado más a entender la siniestralidad vial eran “extranjeros”: dos de Dakar y uno de Burkina Faso. Puede que esa fuese la razón no solamente de nuestro entendimiento, sino, fundamentalmente, de nuestra complicidad a la hora de observar los comportamientos de los habitantes de Ziguinchor.

Me explicaba que, como los anteriores, se sentía bastante impotente en su trabajo porque era complicado hacer un seguimiento de los accidentes en esta región: Más que nada porque tenía que descifrar las embrolladas explicaciones de los implicados a la hora de explicar los hechos. El galimatías de los discursos se le presentaba casi incomprensible en muchas ocasiones y perdía más tiempo intentando interpretar a los afectados que haciendo trabajo de Administración.

Un día me llamó Arnaud porque vio algo raro. Siempre me llamaba cuando veía algo raro. Habían llegado dos chicos. Uno con la pierna rota y otro con rasguños en la cara y los brazos diciendo que estaban corriendo y se cayeron. No se creía nada. Pero es que al poco, llegó un hombre que dijo que había sido atropellado por una jakarta que se había fugado. Así que pensó que podía tratarse del mismo accidente y me avisó. [...] El hombre no tenía nada grave y le dije ‘déjalo estar’. Sé que está mal, pero hay días que no puedo más. (Mar, 4 de diciembre 2017).

Normalmente, en la comisaría se registran dos tipos de accidentes: aquellos a los que acuden los bomberos porque éstos los llaman una vez atendidos los pacientes para que hagan un parte, y, cuando se lleva a cabo un *porte plainte* por parte de la víctima del accidente. Aunque en estos casos, según Mar, era cuando se complicaba más la burocracia. Cuando se llevaba a cabo una queja o denuncia, se tenía que abrir una investigación sin haber podido presenciar los hechos, lo que los llevaba a un sinfín de especulaciones por parte de los testigos, que muchas veces eran incapaces de confirmar antes del juicio. “Y, lo peor -seguía explicando- es que a veces hago todos los papeles y

cuando llega el juicio, dicen que le perdonan porque conocen a la familia. Me descorazonan”.

El resto de accidentes, los más leves, nunca llegan a la policía, o bien porque simplemente el conductor se fuga del lugar o bien, porque entre ellos, es decir, entre las familias, llegan a un acuerdo. Me explicaba que en los accidentes en que no ha habido víctimas, pero sí daños materiales, había jakartamans que ofrecían viajes gratuitos a miembros de la familia a cambio de que no los denunciaran, ya que no tenían seguro ni permiso. Este trueque, de hecho, me lo habían confesado anteriormente algunos jakartamans. Así que, en este caso, Mar se excusaba de la falta de estadísticas fiables por motivos relacionados con el propio funcionamiento de la sociedad. Me indicaba que en un principio no entendía la ausencia de datos al respecto e intentó cambiar la gestión, pero que, poco a poco, él también se había dado por vencido. Y eso se reflejó en el informe final de siniestralidad vial del 2017 del Commissariat Urbain de Ziguinchor. Mientras el Hôpital Régional registraba una media de 200 pacientes al mes por accidentes de tráfico y los bomberos acudían a una media de 43 accidentes donde había involucrada una motocicleta, en el reporte oficial de la Prérfecture de pólíce del departamento de Ziguinchor del año 2017 se informaba de un total de 277 accidentes anuales, una cifra muy inferior de la advertida por las otras dos administraciones. Se podría pensar que la cifra se da porque tanto el Hôpital Régional como los bomberos atienden accidentes de toda la región, y la comisaria es solamente del departamento. Pero en lo que se refiere a percances de jakartas, el 80% de ellos son producidos no solamente dentro del departamento, sino en los límites geográficos de la *commune* urbana de Ziguinchor. Por lo que podemos concluir que la policía no solamente registra menos accidentes de los acometidos, sino que interviene en la mitad de los que advierten el cuerpo de bomberos.

Otro dato a señalar es, que de los 277 accidentes que anuncia el reporte final, solo pudimos encontrar la ficha de 138, resultando un acto de fe confirmar que se había registrado tal número<sup>176</sup>. Igualmente pude analizar estas fichas, de las cuales encontré que el 41,3% fueron accidentes de jakartas; mientras que el 24,6% implicaban un taxi urbano; el 19,6% estaba involucrado un vehículo particular; el 9,4% fue protagonizados por un transporte público; y, el resto, el 5,1%, fueron de camiones o camionetas de transporte comercial. Si comparamos otra vez las cifras, podemos advertir que mientras en el Hôpital Régional se sondea que en el 60% de los accidentes hay

---

<sup>176</sup> No pude comentar estas cifras con nadie ya que la persona que me las ofreció no sabía si podía ser conocedora de ellas de forma oficial. Decidí entonces, ser cauta y no poner a esta persona en ningún compromiso.

implicadas mototaxis y los bomberos aumentan esta cifra hasta el 80%, la policía recoge que solo en el 40% de los accidentes de tráfico hay involucrada una jakarta. La hipótesis, por tanto, es aquella de la que ya me había avisado con anterioridad Mar. Los jakartamans “siempre encuentran la manera de evitar la ley. Negociando, incluso, con los policías, o huyendo”. Parece ser, entonces, que hay una doble culpabilidad. Por un lado, la de los conductores de moto, que sin permiso ni seguro se escapan del lugar de los hechos antes de que se pueda avisar a la policía. Por el otro, que estas relaciones de “parentesco” que se crean entre la población y la policía alarga sus tentáculos para influir también en la siniestralidad vial. Así que no solamente es cuestión de que la policía no intervenga en según qué accidentes viales, sino que, según Mar, “puede incluso que un policía sea propietario de un jakarta y esto se resuelva internamente”.

Entre las informaciones que nos dan las fichas, hay dos en concreto que vienen a corroborar la impresión general que he notado abundantemente compartida a todos los niveles y en todo tipo de gente. De los 138 accidentes, solo un taxi urbano conducía sin permiso y únicamente dos automóviles particulares no llevaban matrícula. En el caso de las jakartas es todo lo contrario. De las 57 motos involucradas, solo una conducía con permiso de circulación y solo otra estaba matriculada, y, de hecho su matrícula empezaba por “AD” lo que nos indica que no se trataba de una jakarta propiamente dicha, sino que se trataba de un “vehículo administrativo”. Así pues, se viene a confirmar lo que hemos estamos observando, los jakartamans conducen sin ningún tipo de permiso y las motocicletas no están matriculadas. Ligada a esta percepción, se encuentra la descripción que hacen los policías en la casilla “causa del accidente”. Cuando esta es desconocida, por lo que no pueden indicar motivo probado como “exceso de límite de velocidad”, “no respetar un stop”, “adelantamiento defectuoso” o “mal cambio de sentido”, escriben *défaut de contrôle* en todos los vehículos, menos en las mototaxis que indican *défaut de maîtrise*. Esto es significativo porque “maîtriser” aunque se pueda traducir como controlar, en verdad tiene un matiz que hace referencia a “saber utilizar”, “dominar” o “conocer” una técnica.

Así pues, las motocicletas lejos de “perder el control” -que es lo que se anotaría en el caso de un automóvil-, se les achaca una falta de dominio o de conocimiento. Es verdad que podríamos decir que es una deducción relacionada con el hecho probado de no tener permiso de conducir. Pero no se puede se puede afirmar que todos los que no tienen permiso, no saben conducir. Si tenemos en cuenta que 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, lo primero que tendríamos que hacer es analizar el supuesto de verdad del primero. Y en este caso, la premisa falla. Se da por supuesto



que el no tener el permiso conlleva a no saber el código de circulación y, por lo tanto, no tener el conocimiento suficiente para dominar el vehículo<sup>177</sup>.

Desde mi punto de vista, esta premisa no es comprobable. Si bien el permiso de conducir es un documento que avala el conocimiento, es imposible de comprobar que las personas que no lo tengan no posean el conocimiento suficiente, por lo que la policía en este caso solo hace que nutrir, como en tantos otros casos, el estigma de las mototaxis. De los 57 accidentes de Jakarta, en 37 la causa señalada es *défaut de maîtrise*, poniendo el énfasis en que la causa del accidente es la ausencia de conocimiento del conductor. Culpan, de esta manera, a la persona individualmente, sin tener en cuenta otros factores o su competencia real para conducir una motocicleta. Parece ser, que la “falta de dominio” es utilizada así por la policía para alimentar el discurso popular de que las jakartas son las culpables de la siniestralidad vial por su falta de conocimiento sobre el código de circulación. De esta manera consiguen, además, alejar las críticas que podrían ser vertidas sobre ellos porque, según lo observado, se podrían considerar copartícipes de la accidentalización, al no controlar que se cumpla la normativa. Una de las últimas veces que me encontré con Mar, a principios de marzo de 2018 -ya que al poco tiempo fue trasladado-, me confesó: “La culpa es de las autoridades. Si detuviesen a todos los que conducen sin carné se acabaría con el tema del permiso. Pero hay propietarios que se interponen, funcionarios, policías, militares, etc. Son ellos los que impiden que se les multe y, son ellos los que les dan las motos a los jóvenes sin carné”.

#### 5.3.4. La respuesta de la asociación

La asociación de jakartamans de Ziguinchor asumía que estos eran los protagonistas de la mayoría de los accidentes de tráfico, pero, como en el caso de las otras administraciones, la culpa siempre se proyectaba hacia fuera. En este caso, señalaban a los jakartamans más jóvenes. Era una constante en las conversaciones con los miembros de la asociación que se tenía que resolver la cuestión del límite de edad. Una mañana del 8 de marzo de 2017 tomando un café en la parada de Boudody, un jakartaman de unos 40 años me decía: “Un chico de 16 años con una moto, hará todo lo que un chico de 16 años con una moto puede hacer”. Discutíamos así de la

---

<sup>177</sup> A título de curiosidad, existe una investigación sobre la relación entre la falta de capacitación formal de los conductores de mototaxis *boda boda* en una región de Kenya -Kisumu- y los altos niveles de accidentalidad vial (Nyachio, 2020).

responsabilidad que se tiene a esa edad. “No piensan en el futuro” o “Es normal. A esa edad no se tiene miedo a nada” eran las frases que envolvían la idea de que el riesgo es un factor intrínseco a la juventud. “No es una cuestión de si se sabe o no conducir, es una cuestión de que, si tienes 14 o 15 años quieres ir rápido. Es normal. Claro que pueden conducir. Lo que no pueden es ser taxistas”. De esta manera, sentenciaba otro jakartaman. Desde su punto de vista, no era una cuestión de obligarles a sacarse el permiso de conducir, sino que la solución se encontraba en prohibir a los menores de 18 años ser taxista.

Souleye, como presidente, era el responsable no solamente de gestionar la asociación, sino de intentar ayudar, en lo posible, cuando había un accidente de tráfico grave con una jakarta implicada. “No siempre me llaman, claro. Solo cuando me conocen por algo. Pero cuando es el caso, me llaman para que vaya a ayudar”. Cuando dice “me llaman” es o bien otro jakartaman que estaba en el lugar de los hechos o incluso, en alguna ocasión, le han llamado desde el parque de bomberos. Cuando ocurren estas circunstancias, Souleye acude al Hôpital Régional de Ziguinchor para averiguar en primera instancia la gravedad del suceso y la cuantía necesaria para poder tratar a la víctima. Después, se encarga de ir a hablar con la familia del jakartaman e intentar solucionar tanto los problemas hospitalarios, como los conflictos legales, si los hubiera, sin tener que ir a juicio. “Me pueden llamar a cualquier hora. Nadie me paga por esto, claro. Nadie de la asociación gana dinero. Solo perdemos tiempo. Y mientras hacemos esto tampoco podemos trabajar, así que también perdemos dinero”. Se lamentaba Souleye diciendo que la mayoría de las veces se encontraba con jóvenes menores de edad. Pese a que este era el discurso oficial que mantenía la asociación delante de las autoridades y, sin pretender negar su veracidad, en varias ocasiones me encontré con que Souleye acudía a accidentes de tráfico causados por alguno de sus miembros. Teniendo en cuenta que solo se pueden afiliarse los mayores de 18 años, este discurso parece que tiene otra pretensión además de la de buscar un enemigo en común y es la de exculpar, en la medida de lo posible, a los miembros de la asociación de la accidentalidad.

Un sábado de febrero de 2018, estábamos tomando algo junto con Souleye, Pierre y un par de amigos en el Ndaary Khassoum. Ya estaba entrando la noche cuando llamaron a Souleye. Un jakartaman de la parada de Boudody había tenido un accidente. Se fue. Al cabo de un par de horas, ya en casa, lo llamé para ver cómo iba. Estaba esperando en urgencias. Aún no sabía exactamente qué había pasado, pero le habían dicho que, en principio, no era grave. Al despertar al día siguiente lo llamé para que viniese a tomar un café en casa. Me explicó que finalmente había sido una fractura en la pierna, pero

que, como no llevaba casco, lo tenían que dejar en observación 24h en la *salle jakarta*. Así que aún estaba allí. Cuando el médico habló con Souleye, le dio el recibo del hospital y la receta de los medicamentos. Con estos papeles fue a ver a la familia, que le informó que no disponían del dinero suficiente para poder pagar los medicamentos. Así que esta mañana, antes de venir, pasó por su farmacia de confianza. Le fiaron para poder conseguir lo indicado en la receta. Mientras tomábamos el café, sus largos brazos, normalmente agitados, reposaban en sus piernas y su rostro, cansado, me miró. “Ahora tengo que ir a la parada de Boudody y a un par más a recaudar dinero para poder pagar al farmacéutico”. Cuando se daban estas circunstancias cada jakartaman ponía 100 CFAs para ayudar. “Tengo que aguantar quejas por todos lados. Primero, el hospital, la familia y ahora, de los jakartamans que me van a decir que no tienen dinero”. En diferentes ocasiones pude observar que la solidaridad compartida de la asociación, en cuanto a dinero se refiere, se expresaba más afanosa cuando la suma era destinada a una festividad o celebración religiosa que cuando se trataba de pagar costes hospitalarios de un accidentado.

Las relaciones que se establecían entre la asociación y las administraciones encargadas de gestionar los accidentes de tráfico eran constantes, pero, inevitablemente variables según el agente. Desde que conocí a Souleye, éste era consciente que el punto flaco de los jakartamans a la hora de conseguir sus objetivos era la siniestralidad vial. A este efecto, había concebido una línea de actuación para procurar que agentes institucionales detractores se convirtieran en cómplices de su lucha. En este caso, pretendía reforzar lazos con el parque de bomberos y el Hôpital Régional de Ziguinchor colaborando en diferentes acciones conjuntas para concienciar a los jakartamans de su responsabilidad. Y, con esto, a poder ser, impulsar una nueva imagen entre la población, más comprometida socialmente. En su Facebook se anunciaba “Una nueva visión de los jakartamans de Ziguinchor”, un lema que recuerda al *Nouveau Type de Sénégalais* del movimiento *Y'en a marre*. Podemos decir, también, que las colaboraciones ideadas eran de diferente grado según la Administración. Mientras que con los bomberos había un plan sostenido en el tiempo, con el Hôpital Régional se estableció una acción puntual y, con la comisaria, más que una acción, se podría definir como un encuentro. Así pues, la única iniciativa donde había involucrada la policía era en un pequeño torneo de fútbol organizado por los jakartamans. En ella competían cuatro equipos: comerciantes de Boucotte, el cuerpo de bomberos, la comisaria de Ziguinchor y la asociación de jakartamans.

Aunque la idea se me presentó absurda en un primer momento, entendí, acompañando a Souleye en diferentes reuniones, que se trataba de establecer relaciones de

“compañerismo” que podrían ser usadas a su favor de manera extraoficial en un futuro, además de crear una actividad lúdica que se presentaba ante el público como una colaboración entre diferentes oficios. Los jakartamans se igualaban, de esta manera, a los comerciantes, policías y bomberos sin distinción, ni discriminación. Conseguían, a través de la fiesta, equiparse a otros empleos no solo reconocidos legalmente, sino respetados por la sociedad. De esta manera, a principios de marzo lo acompañé a hablar con los tres equipos contrincantes para establecer una fecha y un lugar para el encuentro. Las conversaciones fueron en todo momento amigables y Souleye desprendía todo su encanto en cada encuentro. Intentaba satisfacer las peticiones de cada equipo, por muy rocambolescas que fueran. Los comerciantes solo podían jugar a partir de las 20h entre semana o el sábado por la tarde, ya que cerraban el mercado antes. Cosa que dificultaba el primer plan de Souleye de pedir el estadio de fútbol Aline Sitoé Diatta para el evento, porque el fin de semana se jugaba la liga y entre semana a partir de las 20h se tendría que pagar la luz del estadio. Los comerciantes, en tono burlón, replicaban: “Ya pagaremos nosotros la luz. Que no somos tan pobres como los jakartamans”. Souleye se reía con ellos y corroboraba con la cabeza tal afirmación. Pero les dijo que ya encontraría la manera de hacerlo.

Al final, el encuentro se jugó en el terreno de los bomberos, suficientemente grande como para poder recrear un campo de fútbol. El partido entre bomberos y jakartas se programó para el viernes 10 de marzo y, el de comerciantes y policías para la tarde del sábado 11 de marzo. Ganaron, respectivamente, bomberos y policías. Lo interesante es que no hubo sorteo para decidir los contrincantes. La asociación tenía claro que, a primera ronda, jugaría contra los bomberos. De hecho, cuando perdieron les pregunté si lo habían hecho adrede para no jugar contra los policías. Soltaron una carcajada y me dijeron: “Sabes demasiado. Eres peligrosa”. Para jugar la final, Souleye fue a hablar con el Inspector del Ministère de la Jeunesse para ver si podía patrocinar el estadio Aline Sitoé Diatta. Llegaron a un acuerdo y el día de la final, el domingo 26 de marzo a las 17h, desplegaron una pancarta que anunciaba: “*Merci Monsieur le Ministre Benoit Sambou d’être le parrain de cette finale de la jeunesse*”. Los bomberos se proclamaron vencedores. Este torneo se repitió, con otros patrocinadores y en otros escenarios, pero con los mismos equipos, en 2018, 2019 y 2021.

Mientras que con los policías de Ziguinchor ésta era la única actividad compartida, con el parque de bomberos realizaban conjuntamente muchas otras acciones. Entre ellas, seminarios de educación vial para los jakartamans, participación en varias reuniones con otras administraciones gubernamentales y colaboración en las relaciones con otros agentes, como autoescuelas o aseguradoras, intentando mediar entre los diferentes

intereses. Aunque la actividad más importante que realizaban eran cursos de primeros auxilios. Cuando hay un accidente grave en la vía, como hemos visto, se avisa a los bomberos. Pero éstos me explicaban que siempre que había una moto implicada, cuando llegaban al accidente se encontraban, en el mejor de los casos, que otros jakartamans estaban acompañando al herido, y, en el peor, que no había herido porque los otros conductores lo cargaban en sus motos hasta el hospital. “Los jakartamans siempre llegan antes. Siempre son los primeros, Y sí, pueden ser muy útiles si saben atender a la víctima de accidente, pero si lo cogen y lo suben a la moto de cualquier manera, lo pueden matar”, me explicaba un bombero encargado de hacer un curso de primeros auxilios. Cada dos meses intentaban hacer este curso a unos 15 o 20 jakartas de Ziguinchor. Les enseñaban herramientas básicas para poder atender a un herido. Les instruían para saber diagnosticar una víctima y los primeros pasos a realizar si se trataba de un paro cardíaco o tenían una herida abierta. Cada explicación del curso empezaba con la frase: “Sobre todo, sobre todo, no lo movías”. Así que lo primero que les mostraban era como inmovilizar a la persona que se había podido causar un traumatismo craneoencefálico. Era imprescindible que los jakartamans entendieran que tenían que esperar a la llegada de los bomberos para moverlos. “Curar está bien, pero prevenir es mejor”, era la frase con la que acababan el curso, recordándoles que tenían que frenar sus primeros impulsos de querer llevar a su compañero al hospital y esperar a los profesionales.

La empatía que desprendían las palabras de los bomberos no se encontraba, al menos en igual medida, en la narrativa de los médicos. Además de la controversia suscitada en torno de la *salle jakarta*, en el Hôpital Régional, se acumulaban las quejas relativas a los jakartamans. Frases como “Estamos hartos de que saturen urgencias” o “No podemos invertir todos nuestros recursos en ellos”, se escuchaban en sus reuniones privadas y pausas para el café. La asociación, consciente de este malestar en el ambiente y, aunque lejos de admitirlo, concedores de su culpa, decidieron programar una jornada de donación de sangre que se realizó el 4 de marzo de 2017 y se repitió en 2018. Juntamente con voluntarios y estudiantes de medicina organizaron dos turnos para que los jakartamans pudiesen contribuir a dar sangre. De 10h a 11h estuvieron en el edificio del antiguo Ayuntamiento de Ziguinchor y, a partir de las 11h, en la Place de Gao. Unos 50 jakartamans se aproximaron a dar sangre. Por la tarde, cuando se lo expliqué a Arnaud, que desconocía la propuesta, me dijo: “Podrían poner su nombre directamente en el etiquetado porque la sangre será para ellos”. Aunque lo comentó en tono jocosos, me dio la sensación de que sus palabras irónicas escondían su verdadera opinión. En verdad, en varias ocasiones coincidimos con Arnaud y Souleye, incluso fuimos a tomar algo juntos, y su trato era siempre amigable. Pero en todas las

conversaciones siempre había un momento donde Arnaud le reprochaba: “Me hacéis trabajar mucho”.

Y es que me costaba entender en muchas ocasiones los comportamientos de la Administración, pero también, a veces, los de la asociación. Parecía como si su discurso de indignación y sus protestas se desvanecieran después en actividades completamente superfluas, como un torneo de fútbol entre policías y jakartamans. Me daba la sensación de que una especie de norma no escrita marcaba el camino de la asociación. Sus actividades tenían que ser plausibles, pero no hacía falta que fuesen verdaderas, ni tan siquiera verosímiles. Souleye me decía: “Jugamos a su juego. El de la exhibición. El de haber quien hace más cosas para que la juventud disfrute”. Aprendieron a jugar, así, a hacer política. Me repetía muchas veces: “Lo primero es que entienda lo que dicen. No sus palabras, sino lo que quieren decir, lo que quieren conseguir”. Y así era. Los discursos se contradecían constantemente con las prácticas, pero por ambos lados. Las reuniones eran tensas, llenas de desacuerdos y exigencias por parte de unos y de otros. Se defendían y se acusaban para conseguir sus propios beneficios. Pero al salir, fumaban un cigarro, se reían y jugaban al fútbol, haciendo que me planteara si el teatro se hacía dentro o fuera de los despachos. O en los dos sitios y acaso en todos.

## 6. LOS JAKARTAMANS DE OUSSOUYE

“¡Alulum! ¡Alulum!” Fue lo primero que oí al bajar del *7 places* en Oussouye. De pie, al lado del coche, mientras el conductor abría el maletero para sacar mi mochila, vi a mi alrededor ese pequeño descampado al inicio del pueblo que servía de *gare routière*. En ese espacio, semivacío a esas horas del día destinadas a la siesta o cómo mínimo a esconderse del duro cielo azul, el significado de estar “en medio de la nada” empezaba a cobrar sentido. Pero, de repente, unas voces infantiles me sacaron de la perplejidad. Al girarme, un grupo de niños vestidos con el uniforme del colegio me miraban a lo lejos, señalándome con el dedo y gritando “¡Alulum! ¡Alulum!” entre risas. Ese mismo día, un poco más tarde, me explicaron que la primera palabra que oí en lengua joola se utilizaba para definir a “los blancos”. Sin embargo, al cabo de un tiempo, este término cobró otro significado, no en el sentido de polisemia, sino en el de interpretación. Y es que en Oussouye, las informaciones importantes te llegan poco a poco, dosificadas, a medida que eres merecedora de confianza o, cómo me dijo Pierre, un buen amigo de Oussouye, que “consigas hacer la pregunta adecuada”. De esta manera, pese a que mi viaje en *7 places* duró poco más de 45 minutos desde Ziguinchor, supe, al poco de pisar aquel pequeño pueblo, que para comprender algo de los jakartamans, primero tendría que entender, lo que podríamos llamar, “su mundo”, o al menos la parte a la que pudiese acceder. Y creedme, este capítulo de mi investigación fue el más difícil. No por el hecho de tener que entender una forma de hacer o de ser completamente diferente a la mía, sino porque tuve que reelaborar posibilidades, una y otra vez, hasta encontrar la pregunta adecuada. Así, con mis interlocutores de Oussouye, la técnica de la entrevista perdió toda razón de existir ante las virtudes de una buena y larga charla.

### 6.1. Oussouye, capital del reino Bubajum áai

A unos 40 km al suroeste de Ziguinchor, encontramos el pueblo de Oussouye, capital del departamento del mismo nombre, que limita al este con el *arrondissement* de Nyassa -Departement de Ziguinchor-, al norte con el río Casamance, al oeste con el Océano Atlántico y al sur con la República de Guinea Conakry. En cuanto a la división administrativa, el Plan Departementel de Développement d’Oussouye de 2016 elaboró

una redistribución del departamento de Oussouye<sup>178</sup>, definiendo que está compuesto por dos *arrondissements*: Kabrousse –formado por las *communes* de Diembéring y Santhiaba Manjacque- y Loudia Wólof –por las *communes* de Mlomp y Oukout. Cada *commune*, a su vez, se compone por diferentes pueblos –algunos insulares- y distritos<sup>179</sup>. Lo significativo de esta división territorial es que siendo Oussouye la capital del departamento, este nombre no aparece cuando se describe la composición del mismo. En esta misma línea, en el Plan de Développement Communal d’Oussouye de 2016<sup>180</sup> – el último hasta el momento- se define a Oussouye administrativamente como una *commune* formada por las aldeas de Kalobone y Oussouye, sin aludir a qué papel juega dentro de la división del departamento. Así pues, incluso en los documentos oficiales del Ministère de la Gouvernance Locale, du Développement et de l’Aménagement du Territoire, Oussouye no se define administrativamente más allá de decir que es una *commune*, denominación que se le dio el 1 de febrero de 1960 a partir de la decisión de unir Oussouye y el pueblo vecino de Calobone bajo el mismo ayuntamiento para poder obtener el reconocimiento de la administración senegalesa de “*Commune* de Oussouye” (Moreau, 2002). Según los últimos datos estadísticos de 2016 esta *commune* cuenta con 7.461 habitantes<sup>181</sup>.

Oussouye es uno de los principales enclaves joola de la Baja Casamance, un grupo étnico con una notable presencia allí y que sufre una doble marginalidad, la que ejerce sobre este Senegal como Estado y el que le coloca en un lugar simbólicamente central pero periférico en todo lo demás respecto la propia Casamance en su conjunto. Una de las expresiones del castigo que han sufrido los joola fue en 1964, cuando el gobierno de Léopold Sédar Senghor aprobó la Loi sur le Domaine National, que se establecía que, por un lado, la tierra era propiedad del Estado, al tiempo que la podía ceder a quien la solicitase de manera particular<sup>182</sup>. Pero la población joola no albergaba documentos de

---

<sup>178</sup> El Plan Departamental de Développement d’Oussouye (2016) [https://www.ard-ziguinchor.org/media/attachments/2019/11/04/pdd-oussouye\\_version-definitive-25072016.pdf](https://www.ard-ziguinchor.org/media/attachments/2019/11/04/pdd-oussouye_version-definitive-25072016.pdf) se realizó teniendo en cuenta el Acte III de la Décentralisation de la Loi n° 2013-10 du 28 décembre 2013 portant Code général des Collectivités locales Journal Officiel de la République de Sénégal, N° 6765 du samedi 28 décembre 2013. <http://www.jo.gouv.sn/spip.php?article10120>

<sup>179</sup> Algunos de los pueblos se encuentran aislados en islotes rodeados de agua, como es el caso de Eloubalin –perteneciente al arrondissement de Loudia Wólof- que solo se puede acceder en canoa desde Edioungou.

<sup>180</sup> Plan de Développement Communal (PDC) d’Oussouye (2016). [http://b\\_climat.pouyelayese.com/ardzig/media/attachments/2020/11/23/rapport-pdc-oussouye\\_vf.pdf](http://b_climat.pouyelayese.com/ardzig/media/attachments/2020/11/23/rapport-pdc-oussouye_vf.pdf)

<sup>181</sup> (idem)

<sup>182</sup> Este marco regulador está decretado dentro de la Ley de Patrimonio Nacional –aprobada en 1964- y sus decretos de implementación –que luego fueron complementados por la Ley de Reforma Administrativa de 1972 y las leyes de Descentralización de 1996. (Darbon, 1988; Hesseling, 1985, 1994; Marut, 1995, 2010; Ki-Zerbo, 1997; Evans, 2004; Tomàs, 2005a, 2005b; Lamine Manga, 2012).



propiedad porque tienen un sistema económico basado en la tenencia privada y no poseen una lengua escrita, por lo tanto los tratos siempre eran orales; ligado a esto, la mayoría de los joola en ese momento no entendían el francés, que era la única lengua vehicular administrativa.

En resumen, los joola perdieron parte de sus tierras<sup>183</sup>, de las que se apropiaron nordistas y franceses para ser destinadas a los campos de cultivo de exportación, a la tala de bosques o a los complejos hoteleros regentados ellos mismos. De esta expropiación también se beneficiarían las cofradías musulmanas, que organizadas en torno a los grandes marabouts –siempre del norte–, supieron, con la llegada de la independencia de Senegal, organizarse dentro del sistema democrático formal para poder conseguir votos a cambio de trabajo y tierras, en un claro caso de clientelismo político entre el Estado y las cofradías. Entre las tierras expropiadas figuraban campos agrícolas, casas particulares y bosques sagrados. Así, la gestión de la tierra en Senegal todavía está dominada por dos modelos de gestión superpuestos: un modelo "tradicional" basado en las reglas consuetudinarias de propiedad comunitaria y un modelo "moderno" basado en la propiedad privada y regulado por la legislación nacional<sup>184</sup> (Hesseling et al., 1983).

El problema que nos encontramos aquí deriva de un claro conflicto de autoridad, entre un mando estatal y un mando tradicional. Desde un inicio, parece ser que los colonos infirieron que, al ser la población joola una sociedad sin Estado, carecía de una estructura de poder, lo cual demostraba la simpleza social de su civilización (Labonia, 9-11 de septiembre de 2010). Pero en breve comprendieron que las autoridades tradicionales de la zona tenían una gran influencia en los territorios joola y aquí empezó la batalla por el control de las poblaciones, primero intentando pactar y, a posteriori, vencerlas militarmente. Finalmente, tuvieron que reconocer a las

---

<sup>183</sup> Y esto que en la época colonial la Casamance era conocida con el nombre de "el granero de Senegal", proporcionando más del 70% del arroz a la población. La economía de Casamance se basa esencialmente en la agricultura de subsistencia, pero la expansión de los cultivos de maní ha provocado el empobrecimiento de muchas familias de la zona. A pesar de las condiciones climáticas favorables, la Casamance ahora no puede asegurar la subsistencia de la región ni, obviamente, la del país. Esta falta de autosuficiencia da lugar al éxodo rural, agravando aún más la crisis agrícola (Dramé, 2005) y el conflicto independentista.

<sup>184</sup> El principal problema, según las personas joola húluf con las que hablé, es que los wólof siempre han tenido una actitud arrogante hacia ellos, tratándolos de salvajes y primitivos, fundamentada en la percepción que en Dakar se tiene respecto a los agricultores casamanceses. Cosa que constaté en varias conversaciones. Ofensa que no solo alude a su profesión como ricultores sino que el arroz para los joola también es símbolo de vida y se da como ofrenda a las libaciones y rituales principales, junto al vino de palma, bunuk.

autoridades tradicionales y asumir que era imposible lograr encajar en el interior de cada pueblo sin tener en cuenta su autoridad (Tomàs, 2007a).

Para entenderlo, voy a centrarme en ese núcleo de población más importante de la etnia joola, la población de Oussouye,<sup>185</sup> uno de los escenarios de este informe. Oussouye es, a nivel administrativo, la capital del Departamento de Oussouye, al sudoeste de la región de Ziguinchor, de la que ocupa en torno a un 12% de su superficie. Sus habitantes se dedican a la agricultura de subsistencia, en particular el cultivo del arroz y, en menor medida, del mijo, el sorjo y el maíz (Ndiaye y Diatta, 2021). Una parte importante de la economía local en la actualidad depende del turismo atraído por el complejo playero de Cap Skirring, puesto que el surgimiento del sector en la Baja Casamance coincide con la crisis en el sector agrícola tradicional, llevando también a conflictos sobre la tierra, en cuanto a su propiedad y la defensa de su biodiversidad (Sène y Diémé, 2018; Thior et al., 2019).

Pero a estos datos hay que añadirles otro no menos importantes. Oussouye es la capital del reino Bubajum jai<sup>186</sup>, que se caracteriza por su resistencia histórica ante la islamización, la colonización francesa y la posterior wolofización. En efecto, tan pronto franceses y wólof se adentraron en tierras joola, empezaron las revueltas y resistencias contra el poder colonial. Las más destacables fueron las que se dieron en 1903 en respuesta a la captura del rey de Oussouye, Sinalefé; posteriormente, en 1906 un centinela francés mató a Diñaba Badji, un héroe de la resistencia anticolonial que atacó una columna francesa; en 1914 empezaron las protestas contra el reclutamiento obligatorio para luchar en la Primera Guerra Mundial, y, por último, encontramos la figura carismática de Aliin Situé Diatta –ya referida anteriormente–, que durante el periodo de entreguerras protestó pacíficamente por el trato que se daba a los habitantes de la Casamance, fue acusada en 1943 de impedir el buen funcionamiento de la administración colonial francesa y acabó muriendo pocos años después en una prisión de Tombuctú (Tomàs, 2005a, 2020a; Toliver-Diallo, 2005; Lunn, 1999).

---

<sup>185</sup> Aunque este tema se desarrollará a lo largo de esta tesis, para una mejor comprensión sobre la sociedad joola, véanse desde las primeras incursiones en el terreno de Thomas (1959) i Péliissier (1966) a desarrollos posteriores (Tomàs, 2001, 2005a, 2005b, 2007a, 2007b, 2008a, 2009a, 2009b, 2014, 2015, 2016; De Jong y Gasser, 2005; Foucher, 2003a, 2005a; Mark, 1976; Moreau, 1994, 2003; Roca, 2005; Baum, 1990, 2016; De Jong, 2000, 2007, Sambou, 1984; Chéneau-Loquay, 1994; Diédhiou, 2004; Marzouk, 1993; Hesseling, 1994; Linares, 1992; De Benoist, 1991; Glaise, 1990; Marut, 1995, 1996, 2002b, 2010; entre otros.

<sup>186</sup> Bubajum áai tiene su origen en el verbo *kabaj* -tener- y *áai* -rey- (Tomàs, 2005a), así que literalmente significa “propiedad del rey”, aunque diferentes autores lo han definido de forma más amplia. como “los hijos del rey” (Diatta, 1998) o incluso “área de influencia política” (Thomas, 1972). También se define como “reino de Oussouye” o “Anaelufayi” que según Jordi Tomàs (2009a) podría derivar del término *húluf* y probablemente sería la forma más adecuada para definir el reino.

Oussouye forma parte, además, de un altiplano, el Húluf, que histórica y culturalmente conforma la identidad joola de Oussouye. Esta región la forman ocho pueblos: Oussouye, Kahinda, Senghalène, Calobone, Ekih<sup>187</sup>, Edhioungo, Jilite<sup>188</sup> y Djwant<sup>189</sup>. El Bubajum áai lo conforman 21 localidades, según el modo de contar tradicional, o 15 si contamos los pueblos a la manera estatal. Así, a los ocho de Húluf, hay que añadir: Madiop y Eteilo<sup>190</sup>, Karuna, Niambalang; Katakis, Buluf, Usal, Kabunkut. La población del Bubajum áai suma aproximadamente unos 12.000 individuos (Tomàs, 2005a).

El funcionamiento del reino se fundamenta en un complejo sistema de la religión tradicional basado en *uciin* (*báciin*, en singular) -traducidos, a falta de mejores palabras, por fetiches o altares- que organizan la sociedad, tanto a un nivel de comunidad - existen *báciin* dedicados a la iniciación masculina, la maternidad, los delitos de sangre, la lluvia y así hasta más de cien altares-; como de carácter familiar y de linaje -aluden a las ceremonias del ciclo vital, nacimientos, bodas y defunciones. Cada *ucciin* tiene su sacerdote o sacerdotisa, con su propio consejo, más amplio o más restringido según la función de este. Así pues, aunque podríamos hablar de una estructura de poder piramidal, el reino no está centralizado en un altar o una persona, aunque existe la figura del rey. El rey de Oussouye es considerado el sacerdote máximo, el máximo signo de unidad entre el cosmos y el mundo, es sagrado, pero también es esclavo<sup>191</sup> de su reino, el poder total lo hace prisionero de su propio poder y no actúa solo, sino que lo hace siempre de acuerdo con su consejo. Así pues, la tradición joola no está solo basada en un sistema de valores y prácticas religiosas, sino que este debe considerarse integrado en un sistema político-religioso más amplio que determina su preferencia por la lealtad a las autoridades joola por encima de la obediencia a las institucionalizadas por el Estado senegalés (Tomàs, 2005a).

Volviendo al documento antes mencionado -El Plan de Développement Communal d'Oussouye de 2016-, la siguiente descripción que encontramos de la *commune* de

---

<sup>187</sup> La administración senegalesa lo cuenta como un solo pueblo, Calobone, en lugar de dos, Calobone y Ekih.

<sup>188</sup> La administración senegalesa lo cuenta como un solo pueblo, Edhioungo, en lugar de dos, Edhioungo y Jilite.

<sup>189</sup> El Plan Departemental de Développement d'Oussouye (2016) [https://www.ard-ziguinchor.org/media/attachments/2019/11/04/pdd-oussouye\\_version-definitive-25072016.pdf](https://www.ard-ziguinchor.org/media/attachments/2019/11/04/pdd-oussouye_version-definitive-25072016.pdf)

<sup>190</sup> Forman parte de un pueblo más grande, Oukout, la administración senegalesa solo reconoce este pueblo.

<sup>191</sup> El rey posee un conjunto de derechos, pero también tiene una compleja red de deberes: no puede salir del reino bajo ninguna circunstancia, no puede comer ni beber en público, debe vivir aislado -sin la familia- en el bosque real, etc.

Oussouye alude a sus orígenes históricos: “La *commune* de Oussouye pertenece a la zona de Húluf en el antiguo reino de Kassa en la Baja Casamance. Húluf es un grupo de seis aldeas (Kahinda, Djivente, Edioungou, Senghalène, Kalobone y Oussouye) ubicadas en la misma meseta forestal y que tienen una civilización tradicional común”. Desde el punto de vista tradicional, a estos seis pueblos reconocidos por la administración senegalesa, hay que añadirle las poblaciones de Ekih y Jilite. Y aunque la administración senegalesa transcribe los nombres siguiendo el modelo francés. Si escribimos los nombres conservando la grafía más adoptada por los habitantes de Oussouye, serían: Oussouye, Kahinda, Senghalène, Calobone, Ekih, Edhioungo, Jilite y Djiwant. En el texto se alternan las dos grafías según quien me lo dice o cómo está escrito en el documento consultado. De esta manera, la importancia de su situación, también en los documentos oficiales, no recae en sus vínculos administrativos, sino en su repercusión histórica. Y es que solo hace falta pisar este pueblo, para entender que los habitantes de Oussouye se sientan más cómodos con las circunscripciones tradicionales que con las delimitaciones estatales. De hecho, la mayoría de mis interlocutores, cuando les preguntaba por la situación geográfica de Oussouye, no hacían referencia a la región de Ziguinchor, sino al Húluf o al Bubajum áai.

Oussouye forma parte de la región del Húluf, que une todos los pueblos que se encuentran en un mismo altiplano rodeado de agua y bosques. Si observásemos esta zona a través de una vista de satélite, podríamos advertir que está perfectamente delimitada, al este por el bolong Kambobeul y al oeste por diferentes bosques, algunos, sagrados: Khème, Guinome, Oukout y Boukitingo. La meseta, por tanto, está rodeada de afluentes del río Camanance que se enredan en brazos de mar convirtiéndose en grandes bolongos y manglares entre zonas de selva subtropical. Y, entre todo ello, la huella humana se observa solamente en sus pueblos construidos alrededor de los grandes arrozales que son la base de su economía. Aunque no se puede hablar de que estas localidades son un grupo completamente homogéneo, sí que podemos afirmar que se identifican con la identidad de los joola húluf<sup>192</sup>, que consideran que comparten una lengua, una historia y una tradición político-religiosa. Hablo aquí de “político-religiosa” porque la religión joola impregna toda la realidad y, por tanto, toda la sociedad<sup>193</sup>. No se puede pensar la religión como cosa aparte. Religión, política y sociedad forman parte de la misma unidad indivisible que se presenta a nuestros ojos de múltiples maneras. Toda la realidad tiene una connotación religiosa y sagrada y,

---

<sup>192</sup> Dentro de la etnia joola se pueden diferenciar una docena de subgrupos: húluf, bliss-karon, brin- seleki, bayot, ajamaat, her, fogny, anelufay, ehing, asuka, esulaalu (Tomàs, 2005a).

<sup>193</sup> Eso no quiere decir que en nuestra sociedad no sea de algún modo algo parecido, por mucho que “lo religioso” y “lo sagrado” aparezcan disimulados bajo todo tipo de disfraces.

por tanto, también la sociedad es percibida en términos que desde una perspectiva occidental consideraríamos explícitamente religiosos y sagrados. En el caso de los joola, para hablar de "religión" y "sagrado" usan conceptos específicos que tienen un significado más allá de lo rigurosamente estipulado. Religión se llama *butin* que también significa "camino". Un camino íntimamente ligado con las diferentes iniciaciones y etapas del ciclo de la vida joola. Pero además, designan su propia religión como *awaseena*, que significa, literalmente "hacer libaciones". Y sagrado se traduce como *ñeeyñeey*, que significa a su vez "prohibido"<sup>194</sup>.

La religión tradicional<sup>195</sup> joola húluf o *awaseena* se caracteriza por la creencia en un único dios, denominado Atèmit –al que ya me he referido antes- o Ata-Èmit, "el maestro (Ata) del Cielo (Èmit)", o también Èmitay, que significa a la vez "cielo" y "lluvia" (Tomàs, 2005a)<sup>196</sup>. Es un Dios creador y responsable último de todos los acontecimientos que han sucedido y suceden en el mundo. Y cómo creador, también es quien les ha dado el conocimiento. Dios es juez y tiene capacidad punitiva. Es él quien, a través de las acciones que caen sobre los humanos, puede castigarlos. Aunque nunca se comunica directamente con las personas. Por este motivo, para poder hablar con Atèmit, los joola usan los altares-ministerios, llamados *báciin* (sing.) y *uciin* (pl.). Cada uno de estos *uciin* se encarga de una condición de la vida de los joola –la maternidad, la iniciación, el perdón, etc.- o de algún aspecto de la naturaleza –como la lluvia, el viento... Para poder llevar a cabo esta comunicación se designa un sacerdote para cada uno de los altares-ministerios que es el encargado de comunicarse con Dios a través de ellos. He optado por traducir, o más bien describir, el término *báciin* como altar-ministerio, tal como utiliza Jordi Tomàs (2005a), porque me parece el concepto más adecuado para definirlo, ya que el sistema de *uciin*, además de su función sagrada, es un sistema de gobierno tradicional. Los *uciin* cumplen múltiples funciones que traspasan, desde el punto de vista occidental, la esfera religiosa. Constituyendo un sistema complejo de representaciones colectivas que están en la base de todo hecho social. Así, el *báciin*, aparte de su función específicamente ritual y de relación con la

---

<sup>194</sup> Aparecen situaciones relacionadas con este concepto a lo largo del capítulo.

<sup>195</sup> No entraré tampoco aquí en la polémica sobre el concepto "religión tradicional", pero lo usaré en esta tesis para referirme al sistema de representación supuestamente precolonial que estructura ideológicamente la vida colectiva de los joola húluf. Como en el caso de tradición y tradicional, el concepto "religión tradicional" es también un concepto emic en el sentido que la gente de Oussouye habla justamente de ella para referirse a lo que durante mucho tiempo Occidente reconoció como "animismo". Es interesante constatar como un culto que, en los años 60 del siglo pasado, se daba por en vías de extinción –"el animismo joola" (Thomas, 1965)- ha conocido desde los años 1980 un progresivo aumento en prácticas y seguidores (Tomàs, 2016: 143).

<sup>196</sup> Apuntar que la lluvia es un elemento indispensable en la vida de los joola porque por un lado, inunda los campos de arroz, la base de su alimentación, y, a su vez, se trata de un alimento sagrado, destinado a diferentes ceremonias relacionadas con la religión tradicional.

sacralidad, es un transmisor de tradición, una esfera de decisión política y un integrador social.

Sin embargo, las personas con las que hablé, en un primer momento tradujeron *báciin* como “fetiche” o “altar”. Pero esta primera traducción fue matizada con el tiempo y puesta en su contexto. No sabía nunca si mis interlocutores utilizaban las malas definiciones elaboradas por los colonizadores porque pensaban que, de esta manera, me resultaría más fácil entenderlos o, simplemente, habían desistido ante la ignorancia de los “blancos”. Pude observar cómo la gente del reino de Oussouye, en un primer momento, cuando conversaba con un forastero, hablaba de sus prácticas y creencias con conceptos que no eran los suyos. Por ejemplo, es posible que se definan como animistas y digan que tienen “fetiches”, pero ellos saben perfectamente que su religión se aleja de las características dadas a estos conceptos desde occidente. Un día, paseando con Piero -que al estar estudiando, en ese momento, para guía turístico, me acompañaba en algunas de mis caminatas y me enseñaba algunos de los rincones de Oussouye-, me dijo: “A los *uciin* se les llama fetiches, pero son más bien como para vosotros, los católicos, los altares” (hombre joven joola no jakartaman, 23 de enero de 2018)<sup>197</sup>.

Dejando a un lado mis creencias, fe o religión -tema más que controvertido entre la comunidad joola porque no se entendía que alguien pueda elegir creer o no creer, ya que, simplemente, “no creer” no es una opción-, intenté indagar en qué quería decir con el concepto “fetiche” o “altar”. Después de varias conversaciones con diferentes personas, entendí que, en verdad, no se sentían identificados con el término “fetiche” y que lo usaban solamente porque fue acuñado por los colonos franceses y entendían que su uso me lo hacía inteligible. Recordemos que el término fetiche -que según De Broses (2010 /1760) era el concepto que usaban los africanos para definir su religión, una religión primitiva que adoraba los objetivo-, en verdad, es una mala traducción del término criollo *fetisso*, que significa, simplificando, hechizo (Sansi, 2009). Nada que ver, entonces, con los altares-ministerio de los joola, donde los elementos que configuran el *báciin* -huesos de animales, cuernos, palos, etc.- están dispuestos para conformar físicamente el sitio donde las personas pueden, a través de ellos, comunicarse con

---

<sup>197</sup> Aunque en el capítulo anterior he descrito más detenidamente a mis interlocutores, he optado en este capítulo por salvaguardar más su anonimato. He tomado esta decisión teniendo en cuenta que, al ser un pueblo donde todos se conocen, entrar en rasgos de personalidad basados en mi opinión, aunque fuese positiva, solo podría llevar a perjudicarlos. Por eso, les describiré teniendo en cuenta cuatro características relevantes a la hora de contextualizar sus discursos: sexo, generación, etnia y si son jakartamans o tienen otra profesión no relacionada. Si su oficio es relevante a la hora de entender su opinión, como mecánico o funcionario, también lo detallaré.

Atèmit. Dicho de otra manera, estos objetos, en sí mismos, no tienen vida, ni alma, ni son adorados. Por otro lado, estaban más cómodos con el concepto “altar”, puede que por su proximidad a la religión católica<sup>198</sup> o porque les parece un símil más adecuado para definir ese lugar sacralizado donde se llevan a cabo las libaciones y al que los fieles dirigen sus oraciones.

Dejando a un lado los *uciin* –de manera sintáctica, porque ya hemos dicho que no se pueden separar los *uciin* de casi ningún tema de los que tratamos-, los pueblos del Húluf, a su vez, forman parte del reino Bubajum áai, conocido popularmente como “reino de Oussouye”, ya que su capital es el pueblo de Oussouye. Este reino está formado por 21 pueblos si se cuentan de la manera tradicional o 15, si se hace según la administración senegalesa. A los ocho pueblos del Húluf, se le añaden: Madiop y Eteilo –que cuentan como Oukout en la administración-, Katakak, Buluf, Usal, Kabunkut –en la administración senegalesa estos pueblos con barrios de Siganar-, Karunat, Niambalang, Emaye, Essaout, Boukitingo, Diakène –la administración la denomina Diakène Diola para diferenciarla de Diakène Wólof- y Diantène. En mi trabajo pude observar en varias ocasiones, que cuando mis interlocutores se dirigían hacia mí para anunciarme que había programada una celebración en un pueblo, usaban las denominaciones de la administración senegalesa, mientras que si hablaban entre ellos, usaban los nombres tradicionales. Por ejemplo, a mí me hablaban de una ceremonia en Siganar y, entre ellos, especificaban que iban a Katakak o Kabunkut. Asumían así, que ante mi desconocimiento del territorio, me sería más fácil situarme en mapas administrativos -o en google maps- que en sus delimitaciones tradicionales. Pero las nuevas nomenclaturas estatales no han sustituido las viejas divisiones, simplemente, las han aprendido para comunicarse con el forastero. En la práctica, la pertenencia de un individuo a un barrio o a un pueblo en concreto es una fuente de información para los joola. Y es que hay pueblos, como es el caso de Oussouye, de los que no todos los barrios forman parte del reino; por este motivo, es de vital importancia saber de qué barrio eres<sup>199</sup>. Lejos de perder su percepción territorial tradicional ante la administrativa, para ellos, es imprescindible conservarla.

El reino del Bubajum áai no está delimitado geográficamente como el altiplano Húluf, por tanto, la pertenencia a él no está ligada a un área geográfica. De este modo, hay

---

<sup>198</sup> A pesar de que hubo varios enfrentamientos entre los joola de religión tradicional y los católicos entre los años 20 y 70 del siglo pasado (Tomàs, 2005a), hoy la relación entre ellos es más que amigable, hasta el punto que hay personas que comparten ambas religiones. De tal manera, se puede ver un hombre que ha hecho la iniciación tradicional yendo a la misa católica de los domingos.

<sup>199</sup> Esta idea se desarrollará en el próximo apartado.

pueblos que se encuentran espacialmente más cercanos a Oussouye, como es el caso de Diakène Wólof o Loudia Wólof, que no pertenecen al reino y, en cambio, hay pueblos a más distancia, como Essaout, que sí que forman parte de él. Además, es preciso mencionar que cada pueblo del Bubajum áai tiene una relación con el reinado diferente. Aunque todos los pueblos formen parte del mismo sistema real, esta afirmación no significa que todos se articulen de la misma manera. Podríamos decir que el rey principal del Bubajum áai es el rey de Oussouye, Maan Sibilumbaye Diédhou<sup>200</sup>. Pero hay pueblos que, a su vez, tienen su propio rey que depende, en última instancia, del rey de Oussouye, como la población de Essaout.

A este hecho, se le suma que llamarlo reino no equivale a un sistema monárquico occidental. Lejos de esta percepción, el poder no se personifica en una única figura, sino que depende de un complejo sistema de *uciin* y linajes. En este sentido, hay familias, por ejemplo, de donde saldrán los reyes elegidos, otras se encargan de elegir al rey y otras, a su reina<sup>201</sup>. De tal manera que en la organización social de este territorio, hay una diversificación de tareas y responsabilidades según el *báciin* al que pertenecen, además de existir un consejo real que acompaña al rey. Pese a esta repartición de poderes, se considera al rey de Oussouye como sacerdote máximo y al pueblo de Oussouye tradicional<sup>202</sup> como el centro de los *uciin* más importantes. Sin embargo, desde la percepción joola, el poder, en muchos sentidos, no es sinónimo de autocracia, sino de esclavitud. El poder total hace del rey prisionero de su propio poder. Al rey le corresponde ser generoso y humilde, hasta el punto que el liderazgo tiene más de servidumbre que de privilegio. Un día, en uno de esos paseos que realizábamos esporádicamente con Piero por el Oussouye tradicional<sup>203</sup>, le pregunté si conocía la famosa frase de Roosevelt: “Un gran poder conlleva una gran responsabilidad”. Desconocía la referencia, pero nos dio pie a hablar del rey Sibilumbaye y, después de un rato conversando, matizó: “No es responsabilidad, es sacrificio” (hombre joven joola no jakartaman, 13 de noviembre de 2017). El rey no representa a los habitantes del reino ante Dios, sino que es el sacrificio viviente de su

---

<sup>200</sup> El actual rey de Oussouye fue presentado públicamente en enero de 2000.

<sup>201</sup> Solo puede ser rey un hombre de los *kank* de Ebiluweï, Elubœchin y Hulahom del *hukin* de Jiwant de Oussouye o de los *kank* de Batahumoboel y Batetik, del pueblo de Kahinda. En cambio, su elección está en manos de ciertos hombres del *kank* de Oussouye Batefus (Julliard 1994; Girard 1969; Palmeri 1995; Roche 1985).

<sup>202</sup> A propósito de la realeza divina en África, no puedo dejar de estar en deuda con las tesis ya clásicas de Frazer, 2001/1890; Luc de Heusch, 1972, 1982, 1987, 1997; Puigserver, 1998 o Adler, 2000, entre otros. Para una visión general sobre la monarquía joola véanse los textos de Thomas, 1959, 1966, 1972; Diatta, 1998; Mark, 1976; Linares, 1992; Moreau, 1994, entre otros. Aunque aquí me referiré solo a las características específicas de la realeza joola de Oussouye.

<sup>203</sup> “Oussouye tradicional” es de nuevo un concepto emic que diferencia los primeros seis barrios que conformaban el pueblo de Oussouye de los barrios de nueva construcción.



comunidad. Teniendo en cuenta esta premisa, el rey de Oussouye tiene una serie de funciones sociales, compiladas en un conjunto de derechos y, sobretudo, deberes.

Estas funciones se podrían dividir en dos esferas, la políticosocial y la estrictamente religiosa, aunque una no podría existir sin la otra. Por un lado, una de las funciones del rey es distribuir los bienes, principalmente, el arroz entre los habitantes de su reino. Los campos de arroz del rey, *huinum*, son “propiedad” de toda la comunidad por lo que él es un simple distribuidor. De hecho, el rey está condenado a la “humildad” y por eso, tiene que vivir en una cabaña en el bosque sin ninguna riqueza. El rey, además, da consejo a todas las personas que se lo piden. Estos consejos van orientados a resolver desde disputas familiares hasta problemas de orden legal. A pesar de la existencia del tribunal de justicia senegalés, una gran parte de los joola recurren a los juicios del rey para mediar en conflictos entre familias. Su función es la de ejercer como mediador y, precisamente, es este carácter moderador el que le hace merecedor del respeto de sus vecinos. Y no solo interviene en disputas vecinales, sino que es el intermediario entre los joola y el Estado, cuando las acciones de la administración no protegen o perjudican al pueblo joola. A hacer notar su rol en la precaria resolución del conflicto independentista de los años 80-90 (Tomàs, 2005b; Foucher, 2007).

En su función religiosa, el rey debe orar por todos y cada uno de los miembros de su reino en diferentes ceremonias de ámbito general o bajo demandas individuales. El rey es el más cercano a Dios. Es el único que puede sacralizar nuevos *uciin* y el encargado de proclamar nuevas prohibiciones *-ñeeyñeey-* o revocar las antiguas. Finalmente, sin el rey no se pueden hacer las dos iniciaciones más importantes en la vida de un hombre<sup>204</sup> joola de Oussouye: el *kahanten*, la iniciación al altar *Jaañaañaaande* y el *ewaa*, la iniciación al altar real de los hombres de Oussouye y de diferentes pueblos del reino<sup>205</sup>. Pero estas responsabilidades conllevan muchas restricciones. Entre ellas: no poder salir bajo ninguna circunstancia del reino; no poder comer ni beber en público; tener que vivir aislado en el bosque real; comunicarse solamente en lengua joola -aunque sepa otros idiomas-; ir siempre vestido de color rojo -símbolo de la realeza-, con una especie de bonete del mismo color *-ejunjum-* y un cetro, etc. Además tiene que llevar siempre consigo su propio “trono”: un taburete de madera *-hubahum-* donde solo puede sentarse él.

---

<sup>204</sup> Estas dos iniciaciones son exclusivamente masculinas.

<sup>205</sup> Para más información sobre el rey, la estructura de poder del reino, los *ucicin* y las iniciaciones, consultar Tomàs, 2005a y 2009a, entre otros.

Cabe destacar, pero, que la función más importante del rey es la de mantener lo que en cada momento se reconoce como la tradición. Los reyes, a lo largo de la historia de Oussouye, se han caracterizado por su obcecada resistencia ante los diferentes intentos de invasión: la islamización, la colonización y la wolofización. Uno de los ejemplos más claros fue la figura del rey Sihalebé, conocido por su oposición al colonialismo. Fue detenido en 1903 por el ejército francés y, ya preso, siguió con el deber tradicional que le impedía beber y comer en público, de tal forma que "se fue" debido a la inanición<sup>206</sup>. Y el actual rey de Oussouye, Sibilumbaye, fue clave para apaciguar el conflicto armado iniciado por el Mouvement des Forces Démocratiques de Casamance (MFDC) en los años 1990, con el fin de proclamar la independencia de la Casamance. El discurso oficial del Estado senegalés habla de que se consiguió un alto al fuego en el año 2000 gracias a un cambio de gobierno. Tras 40 años de gobierno socialista en Senegal, la oposición subió al gobierno de la mano de Abdoulaye Wade, que junto a su eslogan "Sopi" -cambio-, prometió en diferentes momentos de la campaña electoral que él tendría la solución definitiva al conflicto. Pero desde la percepción joola, este hecho poco o nada tuvo que ver con el principio de paz, sino que coincidió con el mismo año que se nombró el nuevo rey de Oussouye y, con él, volvió la armonía deseada<sup>207</sup>.

Es imposible abordar en estas pocas líneas el complejo sistema político-religioso de los joola de Oussouye y sus implicaciones, por ejemplo, en el conflicto armado casamancés, pero era indispensable hacer esta introducción simple -y simplista, lo sé- para poder hablar de la asociación de jakartamans de Oussouye. A diferencia de los de Ziguinchor, su asociación no tiene una relación directa con el Estado, ni tan solo con la administración local. Su relación es con la sociedad joola, con lo que consideran que es su propia tradición y su propia forma de ser y de hacer. Y así lo verifica su lenguaje. *Mujooloayi* se traduciría como "la manera de hacer de los joola", que se diferencia de otras formas de hacer, como *muwolofayi* -la forma de hacer de los wólof- o *mululumayi* -la forma de hacer de los *alulum*, los "blancos". Y así volvemos al concepto de *alulum* mencionado al inicio. Pese a que *alulum* se traduce como "blanco", originalmente, la palabra significa "el curioso".

No fue hasta el siglo XX que empezó a relacionarse con los colonizadores de piel blanca. Pronto, el estado colonial fue conocido entre los joola como *alulum ayi*, pero esta misma oración se mantiene para describir al Estado senegalés, acusado por la mayoría

---

<sup>206</sup> En joola, los reyes no mueren, sino que "se van".

<sup>207</sup> La ausencia de rey en Oussouye -del año 1985 al 2000- coincide con el conflicto armado casamancés, por lo que se puede inferir que la elección del rey Sibilumbaye fue indispensable para reestablecer la paz en la Casamance.

de las personas con las que hablé de conservar las fronteras aleatorias e impuestas por el estado colonial sin importarles su propia percepción del territorio. La ofensa es que desde el Estado senegalés se sigue tratando a Oussouye como una periferia del núcleo urbano de Ziguinchor, cuando ellos decidieron, hace siglos, ser el centro de su propio reino. Lo interesante, en lo que nos atañe, es que aunque *alulum* ahora se ha popularizado como “blanco”, es un término con memoria, que concierne al pasado colonial y al actual estado senegalés, en manos, principalmente, de la etnia wólof. Lo que nos lleva a pensar que este concepto diferencia el “nosotros” de “los otros”, los invasores, los colonizadores, los blancos y todos aquellos que los ayudaron. Y vamos un paso más allá, en joola, lingüísticamente, el prefijo *an-* significa persona, *anaala* es una persona negra, *anaale* es mujer y *aníne* es hombre y, aún más, *anahite* es persona blanca. En cambio, este “otro”, el conquistador, el enemigo, es *alulum*, sin el prefijo *an-*.

Queda claro que el origen o la filiación es un aspecto importante en la concepción del mundo de los joola, derivada, por supuesto, de su propia organización social. Ser joola del Húluf o del Bubajum áai significa que tienes un vínculo con cualquier familia de la región, del que queda excluido todo aquel que venga de fuera, no solo los blancos. Entender que esta gran red integra y excluye de igual forma es de vital importancia. Aunque dicho así, parece que los joola vivan en una porción de tierra política y socialmente independiente del resto del Estado senegalés. Lejos de esta idea, los joola húluf conviven en el mismo espacio con otros grupos étnicos y con la administración senegalesa. La relación que se establece en este contexto de pluralismo étnico puede ser más o menos cercana, pero siempre es tratada con consideración. Los no practicantes de la religión tradicional respetan al rey, al igual que los joola húluf a los “extranjeros”. De hecho, en joola hay una expresión que dice *ajaala áai*, que significaría “el extranjero es el rey”.

*Étranger*<sup>208</sup> es el término francés que utilizan para definir a quien viene de fuera, al blanco o de otro país o región, pero también a personas que residen en el mismo pueblo. Así, según el contexto, *ajaala* puede significar extranjero, pero también invitado, visitante o huésped. El mismo término expresa dos acepciones bien distintas: el “extranjero”, quien no pertenece ni al Oussouye tradicional ni tiene ninguna relación con la “tradición” joola; y el “invitado”, una persona que siendo por ejemplo del mismo clan pero no del mismo linaje extenso, se le considerará extranjero en casa del segundo pero no cuando el clan se reúne. Por ejemplo, “si un joola de Oussouye

---

<sup>208</sup> En su lengua, el término que utilizan para definir al extranjero es *ajaala*, que significaría “el que va”, “el que anda” o “el que te encuentras”, según mis interlocutores.

perteneciente al barrio de Battefos se presenta en casa de un amigo que vive en el barrio de Etama, se le considerará ajaala en cuanto entre a la concesión y salud, por ejemplo, los padres de su amigo. No será ajaala, sin embargo, cuando se charle de temas de Oussouye” (Tomàs, 2005a: 383)

De esta manera, y siguiendo con el ejemplo de Jordi Tomàs, los habitantes del pueblo vecino Loudia Wolof, en su mayoría de etnia wólof y religión musulmana, aunque esten asentados en este pueblo desde el s.XIX, siguen siendo extranjeros ante la mirada joola húluf<sup>209</sup>. Por consiguiente, en un pueblo que pese a la convivencia existe una distinción clara entre unos y otros, ¿Cómo se organiza una pequeña asociación de jakartamans formada por jóvenes conductores de procedencia diversa que intentan crear una asociación sin tener en cuenta políticas, religiones, ni etnias? Esto es lo que iremos descifrando a lo largo del capítulo, aunque primero, es imprescindible hacer una pequeña incursión a los barrios de Oussouye.

### 6.1.1. Oussouye tradicional y los seis *kukin*

Oussouye, desde un punto de vista urbanístico, no es que sea un lugar donde haya mucho que ver. El centro del pueblo -donde está la Préfecture-, lo marca la intersección de las dos calles principales, las únicas vías pavimentadas del municipio. En dirección este encontramos la carretera R20, que conecta con la ciudad de Ziguinchor, y si seguimos hacia el oeste llegamos al pueblo de Elinking. En dirección norte, está la carretera que lleva al pueblo de Mlomp, y, hacia el sur, la R20 continua hasta el pueblo turístico de Cap Skirring. Este cruce de vías guía la evolución espacial urbana y en ellas, se concentran todos los edificios administrativos y de servicios. Entrando por la carretera de Ziguinchor, antes de llegar al centro, está la *gare routière*. A diferencia de la de Ziguinchor, ésta ocupa un pequeño espacio en la entrada del pueblo y normalmente está desierto porque los pocos vehículos que puedes encontrar están de paso. Si quieres viajar desde Oussouye a un pueblo cercano, lo más habitual es hacerlo en jakarta y, para un trayecto más largo, tienes que ir parando los *7 places* o minibuses que van o vienen de Ziguinchor y probar si tienen una plaza libre. Para asegurarte el viaje, lo

---

<sup>209</sup> Aunque en un primer momento me pareció excesiva la dureza de este término para definir incluso a las personas que han residido en el departamento de Oussouye toda su vida, me di cuenta que si contextualizaba este concepto en un pueblo, por ejemplo, de Catalunya, en este caso el mío, no había tantas diferencias. En mi pueblo son identificados como “forasteros” todas las personas que no vengan de un linaje del pueblo. De hecho, toda mi familia es del pueblo de al lado, y yo, aunque nacida en Gandesa, entre la gente más mayor, sigo siendo “la de fuera, la del Pinell”.

mejor es llamar directamente a un conductor de la *gare routière* de Ziguinchor o Cap Skirring para que te guarde una plaza desde el principio, porque la coincidencia de que alguien baje en Oussouye para que puedas reemplazarlo son mínimas y, a veces, puedes pasar horas sentado en la acera de la *gare routière* esperando que pase la suerte.

A continuación de la *gare routière*, encontramos el mercado, varias tiendecitas, la farmacia y llegamos a la rotonda que bifurca el camino. Siguiendo por la carretera de Mlomp está el Ayuntamiento, si nos desviamos por la vía de Elinking, vemos la comisaria y el hospital y en la carretera de Cap Skirring, la famosa universidad -apodo que le dan los habitantes de Oussouye, mostrando su buen sentido de la ironía, a la zona donde se compra y se bebe *bunuk* -vino de palma. Allí siempre te encuentras algunos hombres que se juntan a pasar el rato y hablar. William -un agricultor joola que sin tener relación directa con los jakartamans, fue una persona clave en mi trabajo de campo por su amplio conocimiento de la organización joola tradicional, por ser mi traductor oficial y por su buen sentido del humor- en tono jocoso, siempre que pasábamos por delante de este enclave me decía: “Vamos a la universidad a aprender”. El resto son casas, tiendas, barecitos y pequeños campamentos turísticos, pero cuando abandonamos estas carreteras pavimentadas nos encontramos con una serie de calles terrosas y sinuosas que nos llevan a otros recónditos rincones que guardan los verdaderos secretos de Oussouye.

La evolución urbana de Oussouye está marcada por el agua que lo envuelve. Originalmente, Oussouye estaba poblado únicamente por la etnia joola y construido íntegramente al lado de los campos de arroz del sud. En los últimos años se ha ido expandiendo hacia el noroeste a medida que venían nuevos habitantes, teniendo en cuenta el difícil crecimiento urbano marcado por estar situado en el grandioso delta del río Casamance. En esta evolución espacial, el centro urbano parece ocupar, actualmente, una posición externa en relación a los habitantes del Oussouye más antiguo. De hecho, entre los joola, hay una clara diferencia entre el Oussouye tradicional -los seis barrios del sur, encajados entre los campos de arroz y la carretera principal, lejos del centro-, y el Oussouye más urbano -que además de estos barrios, engloba las áreas de nueva construcción.

De esta manera, da la sensación que, consciente o inconscientemente, el sistema de *uciin*, que forma parte de la organización social, política y religiosa de los joola de

Oussouye, se mantiene estratégicamente resguardado del centro urbano<sup>210</sup>. La estructura interna del pueblo tradicional de Oussouye está compuesta por seis *kukin* (sing. *hukin*): Batefus, Jiwant, Suloe, Batajaken, Etama y Kalelam. Cada uno de los cuales consta de varios *kank* (sing. *hank*) que agrupan varias familias: Ekujenhwel, Elubayang, Kalij, Suge -del *hukin* Batefus; Ebiluwey, Eluboechin, Hankehoemoek, Hylahom -del *hukin* Jiwant; Basana, Hajametik, Hajamhoemoek- del *hukin* Suloe; Elubafalen, Etombolong, Jibojo -de Batajaken; Babanumba, Elibiling, Kabayot, Manundun, Ubak -de Etama- y Kalelam, Kunjang- de Kalelam. Cada *hukin* representa un conjunto de linajes extendidos -de cuatro a seis generaciones- unidos por tener un antepasado común, aunque, en muchos casos no puedan identificarlo, o dicho de otra manera, a nivel de *hukin* es difícil que puedan especificar el árbol genealógico que les permita encontrar la relación de parentesco específico. No obstante, se asumen estos lazos de parentesco hasta el punto de que está prohibido mantener relaciones sexuales con miembros del mismo *hukin*<sup>211</sup>.

Dentro de estos linajes extendidos, los *kank* representan el conjunto de linajes restringidos -de dos a tres generaciones- que son la estructura social básica. Estos linajes restringidos comparten la tierra, el hábitat y la vida cotidiana, creando relaciones de ayuda mutua y trabajo compartido. Los *hank*, traducidos como "concesión", forman asociaciones -generalmente, aunque existen excepciones- patrilocales y patrilineales que controlan a través de la herencia y la distribución de la tierra. La tierra determina la pertinencia a un linaje y solo puede ser heredada dentro del mismo linaje. Aunque pueden existir procedimientos de "adopción". Por ejemplo, con un hombre de otro origen que trabaja o es pastor en esas tierras durante varios años. La familia puede decidir entregarle parte de ese terreno convirtiéndolo en miembro de pleno derecho del *hank*, y en consecuencia del *hukin* correspondiente. Esta decisión tienen que ser comunicada al *hukin* y al rey (Hesseling, 1994; Juillard, 1994; Thomas, 1994; Tomàs, 2005a; Nicolas y Gaye, 1988).

En la época colonial, los seis *kukin* fueron divididos administrativamente en dos barrios: Esinkin -"los de abajo"- que agrupa Kalelam, Batajaken y Etama, y Etia -"los de arriba"-, que une los otros tres *kukin* más cerca de los arrozales. A partir de ese momento, los joola usaron el término francés *quartier*<sup>212</sup> para designar tanto a Esinkin y Etia, como a los seis *kukin*. Pero no pasó lo contrario y el término *hukin* nunca se utilizó

---

<sup>210</sup> Véase mapa de los barrios de Oussouye en Anexo. Material Gráfico, pág. 4.

<sup>211</sup> La consideración de este tipo de transgresión no es equivalente a un incesto, pero es normativa por tradición.

<sup>212</sup> Término que no existe en lengua joola.

para los barrios de Etia y Esinkin. Por tanto, esta nueva división no sustituyó la anterior, aunque fue integrada, de algún modo, en la organización social tradicional. Por ejemplo, para algunas ceremonias, los jóvenes de Etia se organizan en equipos de trabajo distintos a los de Esinkin<sup>213</sup>. No obstante, esta división administrativa no ha cambiado las relaciones entre los *kukin* y no tiene ninguna repercusión real en la religión tradicional. El 1 de febrero de 1960 hubo una nueva reorganización. Con el fin de ser reconocidos como *commune*, Oussouye y el pueblo vecino de Calobone, decidieron unirse en un mismo municipio.

En esta nueva disposición, la administración reconoce tres barrios: Calobone -que incluye el barrio de Saradamba de Oussouye; Etia- que además de los tres *kukin* tradicionales, reagrupa los nuevos distritos de HLM, Camp des gardes y Harlem; y Esinkin -que además de los otros tres *kukin* tradicionales, anexiona el barrio de Escale. En 1968, el Plan de Urbanismo de Oussouye reestructuró el espacio del pueblo, superponiendo nuevos trazados a las estructuras socioespaciales establecidas. Con el fin de mejorar la gestión urbana, se favorecieron las delimitaciones entre esfera pública y privada, en detrimento de los espacios amplios y compartidos de las viejas casas de los *kank* (Moreau, 2002). En consecuencia de este plan de desarrollo, aparecieron nuevas calles, plazas y rotondas. Pero, a pesar de esta redistribución espacial, la organización de la vida social y religiosa de los *joola* de Oussouye sigue basándose en los dos niveles tradicionales de organización, el *hank* y el *hukin*, formando un complejo sistema de redes relacionales que, en muchas ocasiones, es difícil de descifrar, sobre todo para un “extranjero”.<sup>214</sup>

Este orden de relaciones está íntimamente ligado con el sistema de *uciin*. La pertenencia a un *hukin* conlleva la atribución de funciones socioreligiosas específicas. Por ejemplo, el sacerdote del *báciin* principal de Oussouye -el segundo altar-ministerio más importante de la región, después del real- es escogido, alternativamente de los *kank* Hajamhoemoek de Suloeck y Eluboechin de Jiwant. Por otro lado, cada *hukin* tiene sus propios *uciin* para celebrar las diferentes ceremonias que atañen al ciclo de vida *joola*. Por ejemplo, cada *hukin* tiene su *kuhulung*, el altar donde se celebran todas las ceremonias relacionadas con la llegada o salida de un miembro del linaje. En este *báciin* tiene lugar el *kasabo*, donde se presenta -o se registra- al recién nacido en comunidad, y las ceremonias de *katiim* y *kanoolen*, relacionadas con la muerte de un miembro. Pero

---

<sup>213</sup> Aunque, desde la década de 1940, los jóvenes de Etama se han unido a los de Etia.

<sup>214</sup> De hecho, las nuevas propuestas urbanísticas para Oussouye reconocen la necesidad de considerar una “doble catastralidad” a la hora de reconocer el valor de los terrenos en función de si resultan de la aplicación de leyes culturales o administrativas (Llopert Fuentes y Lluch Antolí, 2012: 7).

además de esta particularidad, las ceremonias que se efectúan en un altar comunitario, como es el caso de los sacrificios por la lluvia *-kasila-* se hacen por separado para cada *kukin*<sup>215</sup>. Así, la división administrativa del municipio tiene poca relevancia, por no decir ninguna, para la vida social, política y religiosa de los joola húluf, que siguen basando su identidad en una realidad dicotómica: los que pertenecen a un *hukin* determinado del Oussouye tradicional y los otros, los nuevos residentes.

Al margen de esta afirmación, cabe señalar que “ser” de un *hukin* no significa necesariamente que vivas en él y, al contrario, vivir en un *hukin* determinado no es condición suficiente para “ser” del *hukin*. En la actualidad, hay personas que pertenecen a un *hukin* que nunca han residido en él, y otras que, siendo residentes, no son consideradas como miembros del Oussouye tradicional. Partiendo de esta premisa, la identidad se conforma por un vínculo de parentesco, más allá de los límites geográficos. La pertenencia es atribuida por la filiación, en la gran mayoría de los casos, paterna. Una persona es de un *hukin* si su padre es de ese *hukin*. Así pues, muchas veces, la pertenencia a un *hukin* se refleja en los apellidos: los Diatta son de Sulook y Batjaken, los Lambal de Etama, los Diédhiou de Jiwant o Batefus, los Badiane de Kalelam, los Assine de Batefus y los Diabone de Jiwant. En definitiva, un Diatta que vive en barrios de nueva construcción, como Harlem, reclamará su pertenencia al *hukin* Sulook o Batjaken –según la procedencia del padre–; superponiendo su pertenencia social a la espacial.

Y es que, a pesar de que el crecimiento demográfico de la población de Oussouye fue propiciado principalmente por personas de otros grupos étnicos –peul, wólof, serer y toucouleur–, actualmente los joola también residen en estos nuevos barrios –Escale, HLM, Camp des gardes, Harlem, Campement, Jioehit, Saradamba–, –cuyos nombres casi nunca son en joola. Sin embargo, aunque hayan construido sus casas en nuevas zonas residenciales, el anclaje espacial está relacionado con su barrio de procedencia, y vuelven a él para realizar todas las ceremonias relacionadas con su comunidad de origen. La identificación por medio del barrio de procedencia es, por lo tanto, imprescindible para categorizar a uno mismo y al otro. Tan importante que se hace patente en los primeros saludos. Cuando te presentan a una persona, las preguntas siempre se repiten, a modo de ritual. Después del *Kásuumaay!* –traducido literalmente como “la paz”, pero usado a modo de “hola”–, le siguen toda una retahíla de cuestiones para averiguar quién eres: *Kaya ebo?* –¿Cómo te llamas?–, *Kasafi bu?* –¿Y de apellido?–, *Awu bay?* –¿De dónde eres?–. Y si aquí la respuesta es, por ejemplo, “de

---

<sup>215</sup> Para más información sobre los *uccin* y el ciclo de vida joola, consultar Tomàs, 2005a.



Oussouye”, la siguiente pregunta será *Oussouye tay?* -“¿De dónde de Oussouye?”-. A lo que tendrás que responder el barrio o *hukin* correspondiente.

Después de lo expuesto, y viendo la importancia de la filiación en la percepción joola, uno de mis primeros objetivos fue descubrir cuantas personas de la asociación de jakartamans de Oussouye pertenecían al Oussouye tradicional. Este propósito, a priori, fácil de ejecutar, se fue complicando, porque saber, simplemente, donde vivían no me daba la información adecuada, y sus apellidos tampoco significaban necesariamente que perteneciesen a los seis *kukin*. A esto, se le sumaba que la asociación de Oussouye no tenía documentación oficial sobre sus miembros. Tenían listas donde había 36, 38 o 49 miembros, advirtiéndome en todo momento que en realidad eran más. Finalmente, para este cometido, tomé como referencia la lista de participación de la asamblea general extraordinaria del 3 de diciembre de 2017, donde constaban 79 miembros.

Pese a que volvieron a avisarme de que no estaban todos los jakartamas porque algunos se habían ausentado, concluimos que era la lista más completa que se tenía hasta el momento<sup>216</sup>. En ella, había 79 miembros, de los cuales, acabé descifrando, que sólo siete pertenecían al Oussouye tradicional. De los restantes, 31 eran joola practicantes de la religión tradicional<sup>217</sup> y los otros 41, “extranjeros” -o bien de otras etnias, casi todos musulmanes, o bien joola que no practican la religión tradicional -la mayoría, católicos<sup>218</sup>, con alguna excepción musulmana<sup>219</sup>. Ante mi sorpresa, la asociación estaba compuesta mayoritariamente por personas que no eran joola del Bubajum áai. De entre ellos, la mayoría eran peul<sup>220</sup> y los otros, en bastante menor proporción: serer, toucouleur, wólof y manjak. Entonces, desde una perspectiva desde la que la sociedad se divide claramente entre joola del reino de Bubajum áai y el resto del mundo, ¿qué significaba que la asociación de jakartamans fuese un grupo

---

<sup>216</sup> Véase la lista de miembros de la Association Kadiokor Diakarta de Oussouye -con algunas anotaciones- en el Anexo. Material Documental 8, pág. 377. En el momento de finalizar la investigación de campo se carecía todavía de una relación definitiva de los miembros de la asociación

<sup>217</sup> Teniendo en cuenta la premisa de que el modelo de negocio de las jakartas se basa en una relación de parentesco -que no tiene por qué ser estrictamente consanguínea, pero si familiar-, en Oussouye podemos inferir -y se ha podido validar sobre el terreno- que los conductores son de la misma etnia que los propietarios de la jakarta. La mayoría de propietarios joola eran funcionarios, principalmente profesores, ya que era la única condición que les permitía pedir un crédito para comprar una moto.

<sup>218</sup> Esta información la pude obtener gracias a la participación de varios jakartamans y la ayuda inestimable de Pierre, que presentaré en el próximo apartado.

<sup>219</sup> Casi todos los casos a los que tuve acceso eran hombres casados con mujeres de su propia religión, salvo algunos casos excepcionales de matrimonio mixto con una mujer católica.

<sup>220</sup> En varias ocasiones, gente de Oussouye, joola y no joola, me explicaron que la impresión general era que había una mayoría de peul porque estos son comerciantes y son más hábiles a la hora de negociar, comprar o vender jakartas.

multiétnico? Y dando un paso más, ¿Era verdadera -o simplemente verosímil- la autodefinición, que me repitieron los miembros de la asociación hasta la saciedad, de “todos somos lo mismo”?

La respuesta a esta pregunta no siempre fue clara, incluso ahora, se me presenta poco precisa, abriendo un abanico de hipótesis. Me permito confesar en este escrito que el tiempo transcurrido entre los joola de Oussouye fue insuficiente para poder profundizar en todas las bifurcaciones que se me planteaban. Ya he dicho que, a veces, no encontraba la pregunta correcta, y otras, además, entre los joola del reino más jóvenes, desconocían si me podían dar o no esa información porque estaba asociada a los *uciin* y por tanto, al amparo del *ñeeyñeey*. Así que no siempre era fácil tener respuestas concretas. Y cuando por fin empecé a entender su sistema y me sentía con la capacidad y la confianza necesaria para comenzar a hacer conexiones que llevaran a inferencias fidedignas, llegó la pandemia y se anuló mi último viaje. Para resumir, lo que presento a continuación no son conclusiones, sino un conjunto de inferencias inducidas por las múltiples conversaciones con los habitantes de Oussouye que, espero, puedan ser contrastadas y debatidas en profundidad en un futuro.

## 6.2. Los jakartamans joola húluf

Mi primer viaje a Oussouye fue el 24 de enero de 2017. Ya me he referido a aquella primera sensación al llegar. Aquel desconcierto inicial al apearme del *7 places* me hizo avanzar por el descampado de la *gare routière* con cierta timidez. Todo el arrojo que tenía en Ziguinchor, lo perdí en el primer paso que di en ese pequeño pueblo. Aun no alcanzo a entender muy bien el respeto instantáneo que me mereció la gente de allí con la que me iba encontrando. Es extraño como en los pueblos pequeños siempre tomas más consciencia de quién eres y qué haces. Cuando el *7 places* se fue y me quedé en la *gare routière*, sola con mi mochila, empecé a andar por un lado de la R20 encogida de hombros. Miraba, casi sin atreverme a levantar la cabeza, mientras pretendía mostrarme despreocupada, intentando que mis ojos se acostumbraran al nuevo paisaje. A los pocos pasos, vi un grupo de jakartas aparcadas a mi izquierda, y recuerdo que pensé que se trataba de una *arrêt*. Lo que no sabía en ese momento, es que era la única del pueblo.

Jordi Tomàs me había puesto en contacto con Pierre, que tenía un *campement*<sup>221</sup> al lado derecho de la carretera de Cap Skirring, en el *kukin* Suloek. Así que me dirigí con paso firme hasta allí. Cuando llegué me estaba esperando en la entrada. En esa primera conversación con Pierre, sin dejar tan siquiera la mochila en la habitación, sentada junto a él en esas grandes sillas de madera debajo de la paja del techo, me di cuenta que no sabía dónde me había metido y la primera sensación de desconcierto se convirtió en miedo, pero ese tipo de miedo que te atrapa. Pierre, procedente de una de las familias tradicionales más importantes de Oussouye, estaba preparado para explicarme todo lo que quisiera saber sobre el pueblo, con un español, además, más que fluido –por el transcurrir de los turistas y los trabajadores de ONGs españolas que habían pasado por Oussouye. El problema es que yo aún no estaba preparada para preguntar. Así que lo único que pude hacer es pedirle si me podía poner en contacto con un jakartaman. “¿Es todo?”-me dijo él. “De momento”- le respondí yo sonriendo. Creo que vio en la expresión de mi cara mi inocente torpeza y me dijo: “Vamos primero a dejar la maleta en la habitación y después seguimos hablando”. Esa primera charla que ahora recuerdo clara, pero lejana y estúpida, fue la base de todo lo que me ocurrió a posteriori en Oussouye, y Pierre no solamente se convirtió en un buen amigo, sino en un hermano<sup>222</sup> que me ayudó a aclarar, entre la paciencia y la desesperación, todas mis insensatas dudas sobre la religión tradicional.

De la mano de Pierre, conocí a mi principal informante entre los jakartamans de Oussouye, Bamba, quien fue presidente de la asociación unos meses de 2019 hasta que se fue a vivir a Dakar por motivos laborales. Aunque llegó a ser presidente, en verdad no conducía una moto jakarta, sino una Yamaha 125cl prestada, por lo que pude descifrar, de un tío suyo que la había comprado años antes en Guinea Conakry. Él es practicante de la religión tradicional y entre sus funciones como jakartaman había dos principales: servir a los *abonnés*, en su mayoría maestros, e ir a buscar *bunuk* a los recolectores del bosque para las diferentes ceremonias tradicionales. El *bunuk* –o vino de palma- está presente en todas celebraciones rituales de la religión tradicional. Todas las libaciones a los *uciin* se hacen con *bunuk* y es la bebida social por excelencia. En una ceremonia, sólo una parte de este vino va a parar estrictamente a la ofrenda, el resto se

---

<sup>221</sup> Se le llama *campement*, en general, a los hostales para turistas que tienen la forma de las casas impluvium.

<sup>222</sup> Pierre no solo tuvo la amabilidad de acompañarme en mis viajes, sino que me ofreció el privilegio de integrarme en su familia y su comunidad. A través de la ceremonia *kasabo* en el *bàacin kuhulung* me dieron a conocer con el nombre AtomBáciin, “la chica del altar-ministerio”. A partir de ese momento, mis amigos me presentaban como AtomBáciin Diatta ante mi vergüenza inicial y, con el tiempo, mi orgullo. Cuando me llamaban por la calle, alternaban Atom y AtomBáciin, aunque en privado muchas veces se les escapaba un Romina.

consume en comunidad, o mejor dicho, en corro. Te sientas en círculo alrededor de un recipiente lleno de la bebida recién fermentada *-edioungue-* y, con una cuchara de madera *-houcobotte-*, se recoge el vino del recipiente, se vierte un poco al suelo para compartirlo con los ancestros y se bebe. Después de beber, otro compañero coge la cuchara y así sucesivamente.

Hago hincapié en este hecho porque, a lo largo de los días, entendí que los jakartamans de Oussouye -al igual que el resto de los habitantes de este pueblo-, aunque forman parte de la misma asociación, se dividen para según qué funciones entre los joola húluf y el resto de jakartamans. Podríamos decir que los jakartamans de Oussouye tienen dos actividades principales: transporte de personas y recogida y entrega de mercancías. En este segundo bloque, hay una distinción especial para los jakartamans joola que forman parte del reino de Bubajum áai, el traslado de *bunuk* de los recolectores del bosque hasta el pueblo o *hukin* donde se llevará a cabo la celebración. Esta información no fue nunca expresada oficialmente por ningún jakartaman, de hecho, ellos siempre defendían que dentro de su asociación eran todos iguales. A lo máximo, admitían la existencia de una distinción entre los más viejos y los más jóvenes, como pasaba en Ziguinchor. Pero con el tiempo, y preguntando a los jakartamans sobre sus actividades diarias, se me reveló esta diferencia. No encontré ningún jakartaman que no practicase la religión tradicional que fuese a buscar *bunuk* al bosque. Y si bien, los hombres joola no jakartamans con los que hablé tampoco me revelaron nunca esta particularidad, sí que estaba implícita, cuando me explicaban sus experiencias con algunos jakartamans. Me contaban que tenían que asegurarse de que el jakartaman que fuese a buscar *bunuk* en moto fuera una persona responsable, porque si no se bebía el *bunuk* antes de llegar a la ceremonia -cosa que, claramente, solo haría un joola. Un día, a finales de enero de 2018, mientras esperábamos un pedido de *bunuk*, un interlocutor me explicaba: “A veces, mandas a alguien para que te traiga *bunuk* y llegan con menos litros de los acordados. A veces, es verdad, que los recolectores no tienen tanto como te han dicho por teléfono, pero hay veces, estoy seguro, que los jakartamans se lo beben por el camino” (hombre joola no jakartaman, 25 de enero de 2018). De hecho, uno de mis interlocutores jakartamans me dijo, en varias ocasiones, que era uno de los transportistas “oficiales” de *bunuk*, porque él no bebía vino de palma sino era estrictamente necesario. Y es que ir a recoger *bunuk* a los recolectores no significa ir, cargar y volver, sino que se trata de una excursión que puede durar horas.

Pude acompañar a varios jakartamans en esta tarea, y aunque el viaje en moto no duraba mucho más de 15 minutos, en efecto, la misión solía ocupar varias horas. Ello en la mayoría de desplazamientos, porque una vez conseguías los litros, el recolector

sacaba el *edioungue* para que lo acompañases a beber. Otras veces, te encontrabas con que el recolector aún no había vuelto del bosque o había pasado alguna “circunstancia” que había impedido la recolección. Una vez, en febrero de 2017, fuimos a buscar vino a Emaye y, cuando llegamos, nos informaron que esa mañana los hombres del pueblo “se habían reunido”, por lo que habían salido a recolectar más tarde y aún no habían vuelto. Así que nos sentamos a esperar con las mujeres de la casa de un recolector mientras comíamos mandarinas de su huerto. Ocasionalmente, cuando teníamos confianza con el recolector y éste aún no estaba en casa, íbamos a buscarle con la moto por el bosque y lo veíamos trabajar. Uno de los recolectores con el que pude pasar más tiempo era de Diakène Diola, pero recolectaba en Diantène. Siempre que acompañaba a un jakartaman a buscarle *bunuk*, conducíamos hasta el bosque de Diantène y nos lo encontrábamos, la mayoría de las veces, subido a una palmera<sup>223</sup>. Cuando nos veía, se bajaba el buff de la cara que lo protegía de las abejas que se acumulaban alrededor de las botellas llenas de la savia dulce de la palmera, y levantaba la mano a modo de saludo. Bajaba lo más rápido posible y empezábamos a andar a su “rincón”.

En medio del bosque, en un pequeño claro entre la arboleda, tenía dos troncos a modo de banco y, ocultas entre las ramas, las garrafas de agua, vacías o llenas de vino recolectado. Entre ellas, se escondía una especial, cortada por la mitad, que contenía agua y a su mascota, una tortuga. Bajo el sol asfixiante del mediodía, se agradecía el fresco que te brindaba ese rincón protegido por los árboles. Allí, era donde los hombres, por la tarde, después de recolectar, se sentaban a beber *bunuk* y conversar sobre la jornada. Nos explicaba que hablaban de lo que habían recolectado pero también de sus familias, preocupaciones, etc. Cuando llegábamos allí, nos invitaba a sentarnos, mientras rellenaba las garrafas que traíamos nosotros, y no nos dejaba irnos hasta que no bebíamos del *edioungue*, y si había suerte, sacaba algunas ostras de manglar para acompañar el banquete. A veces, no tenía bastante *bunuk* para rellenar las botellas que nos habían pedido los clientes, pero siempre había un litro para nosotros. Un día, le dije que haciendo eso salía perdiendo dinero, porque era mejor venderlo que ofrecérselo. Me respondió sonriendo: “Este vino no es para vender, es para compartir con los amigos” (recolector, 14 de noviembre de 2017). Después de esto, estuvimos hablando de la importancia del *bunuk* para ellos, y añadió: “El *bunuk* no es una bebida, forma parte de nosotros. El *joola* bebe *bunuk*”. Esta última frase, *ajoola bunuk*, me la

---

<sup>223</sup> La técnica de recolección de *bunuk* consiste en hacer un pequeño corte en la base del tallo de las hojas de la palmera -palmier rônier o *dioule* en *joola*- para llegar a la savia. En este corte, se coloca un embudo hecho manualmente con las hojas del mismo árbol, atado a una botella de plástico que sirve como almacén del líquido. El recolector escala el árbol con una especie de cinturón confeccionado por hojas de palmera, que pasa alrededor de su cintura y del tronco de la palmera, y se ata.

repiteieron muchas veces, sobre todo cuando se me ofrecía esta bebida alcohólica sagrada a las nueve de la mañana y la quería reemplazar por un café. *Ajoola bunuk* era su manera de decirme, sin obligarme, que era mejor que me sentase a beber con ellos.

Sin embargo, no comprendí la importancia del servicio que ofrecía el jakartaman joola hasta finales de febrero de 2018, cuando fui invitada a la fiesta tradicional Kamagnene<sup>224</sup> para agradecer y celebrar el fin de la cosecha de arroz. Antes de ir, advertimos que disponíamos de poco *bunuk* para todos los que íbamos, así que llamamos a un recolector que nos indicó que disponía de algunos litros ya fermentados<sup>225</sup>. Con un jakartaman, nos dispusimos a ir cargados con tres garrafas de ocho litros vacías. Las llenamos y nos volvimos lo antes posible, disculpándonos por las prisas, ya que nos estaban esperando. Las garrafas llenas de *bunuk* no se pueden cerrar con el tapón, porque se están fermentando. Se “taponan”, por decirlo de alguna manera, poniendo un manojo de hierbas en el orificio para que deje entrar el oxígeno. Así que no se pueden transportar acostadas, siempre tienen que estar de pie. En ese viaje, el jakartaman se puso una entre las piernas, otra la llevábamos en medio de nosotros dos y la otra, la llevaba yo, apoyada en mi pierna derecha, intentando no perder el equilibrio, mientras me cogía como podía de mi conductor.

Al llegar, fuimos a la casa donde estábamos invitados, en el barrio de Kagnoute –en el norte de Mlomp–, y nos reunimos en torno al *edioungue*. Allí me explicaron que, antes de la irrupción de las jakartas, la labor de ir a buscar vino de palma podía llevar horas, incluso días y por lo tanto, se tenía que organizar mucho antes de hacer una celebración. Me contaban que en otros tiempos, si antes de ir a una festividad, se percataban que la previsión de *bunuk* había sido poca, no había forma de arreglar el error. Gracias a los jakartamans, en una sociedad en la que el caminar había sido – como en tantas en África– el recurso básico para el traslado (Diaz Olvera et al., 2008a, 2010, 2020), un recorrido que antes se prolongaba durante horas, ahora duraba unos pocos minutos. Esta conversación informal que mantuvimos alrededor del *edioungue*, me hizo reflexionar sobre la relación entre la moto y el tiempo. Está claro que las mototaxis han instalado la instantaneidad en las sociedades senegalesas, pero, en el caso de Oussouye, han cambiado también la forma de programar una celebración

---

<sup>224</sup> El sacerdote de *kamagnene* en ese momento, Houssa, era del pueblo de Haer, en la *commune* de Mlomp. La ceremonia del *kamagnene* comienza en el pueblo de Mlomp y acaba en Kagnoute, de la *commune* rural de Mlomp.

<sup>225</sup> Cuando se acaba de recolectar, el vino es blanco. Se parece a una especie de zumo de frutas lechoso, muy dulce y no tiene alcohol. Pero a medida que pasan las horas, comienza la fermentación, el vino se vuelve espumoso, fuerte, más amargo y con un olor muy característico y no muy agradable. En ese momento, el *bunuk* está preparado para realizar las libaciones a los diferentes *uccin*.

religiosa. La preparación de una fiesta se acortaba en el tiempo hasta el punto que daba espacio a la improvisación. Así que, si bien no se puede concluir que los jakartamans han cambiado los ritos tradicionales, sí que podemos hablar de que han modificado el tiempo previo. La entrega o recogida de *bunuk*, se tenía que hacer a pie, al menos, la parte del camino inaccesible para los coches. Ahora, 15 minutos antes de ir, pueden decidir cuantos litros necesitan. Al igual que pasaba en Ziguinchor, la telefonía móvil y los jakartamans se unen para simplificar las tareas y abreviar el tiempo, en este caso, el de la preparación festiva.

No obstante, no diría que la instantaneidad es la característica que define los joola. En muchas ocasiones, tuve que esperar durante un tiempo indeterminado la llegada de alguna persona con la que había quedado. Cuando quedaba con un jakartaman, por ejemplo, y le preguntaba a qué hora se pasaría para ir a buscar *bunuk* al bosque, sus respuestas siempre eran vagas: “después de comer”, “de buena mañana”, “cuando se vaya el calor”. Primero pensé que, al no tener horarios laborales fijos, le era imposible saber exactamente a la hora que podría pasarse o cuando terminaría de hacer sus tareas. Esta imprecisión horaria, pero, lejos de subsanarse a largo de los meses, se hacía cada vez más confusa. Había días que lo esperaba durante dos horas y otros en que se presentaba antes de lo esperado. Así que, a medida que ganaba confianza, empecé a impacientarme y a exigir horas concretas. Les requería: “¿Eso qué hora es?” o “¿A qué hora necesitan el *bunuk*?”. O, “¿a qué hora empieza la ceremonia?”. Pero, ni con estas exigencias conseguía una respuesta que satisficiera mi necesidad de formalización horaria. El siguiente paso fue entonces, precisarles yo la hora: “Quedamos a las 9. Pero a la nueve en punto”. Me contestaban siempre con una sonrisa y afirmando con la cabeza. Y después, llegaban a la hora que les daba la gana. El 19 de enero de 2020, estaba con William, bebiendo *bunuk* y comparando lo que nos parecía absurdo entre las maneras de hacer de los joola y de los blancos, *mujooloayi* y *mululumayi*. Entre risas y reproches inocentes, surgió el tema de la puntualidad. Mi queja, una vez más, mostró mi ignorancia, y su respuesta fue determinante para lo sucesivo en mi investigación: “No es una cuestión de puntualidad, sino de que entendemos el tiempo de manera diferente”. Esas palabras fueron como descubrir otro escondrijo en su bosque.

Entendí que los joola no tienen horas, sino períodos del día que determinan el tiempo. Cogí papel y boli y dibujé, junto a él, la curva que hace el sol en el horizonte y dividimos esa curva en “períodos” del día. Para los joola, el día empieza con los primeros cantos del gallo, sobre las cuatro de la madrugada. De esta hora hasta que desaparece el sol, sobre las ocho y media de la tarde, es el día, *etihounaka*, que se divide en diferentes períodos. De las cuatro de la madrugada hasta que el sol aparece en el

horizonte, sobre las seis de la madrugada, se llama *loulabe*. Desde que sale el sol hasta que los rallos de sol empiezan a dar calor, sobre las nueve de la mañana, es *liboudiome*. Cuando el sol empieza a estar caliente, sobre las diez de la mañana, hasta que llega “a la parte más alta del cielo”, las doce de la mañana, es *banak li kalabou*. Cuando el sol está “sobre nuestras cabezas”, de doce a dos del mediodía, se llama *banakabou malabé*. Cuando el sol empieza a bajar, de tres a cuatro y media de la tarde, aproximadamente, es *banakabou li kaolusse*. *Banakabou maloussé* o *katime* es el periodo que va entre las cinco y las seis y media de la tarde, cuando los rayos de sol ya no dan calor. El atardecer, me explicaba William, va de seis y media a ocho menos cuarto, se llama *banakabou li kalo*. El anochecer, o “el período de transición entre el día y la noche”, de las ocho menos cuarto a las ocho y media, es *boumémédjéne*. Y entonces, empieza la noche, *lihok*. El principio de la noche de las ocho a las diez, aproximadamente, es *kadione koutina* o *houtégne outiméle* –cuando se refieren a la hora de cenar. Cuando la noche está en su plenitud, de once a una de la madrugada, es *ehoukayi malité*. Y el fin de la noche, de dos a tres y media, aproximadamente, se llama *ehoukay masséssié*. Así, me dijo: “Cuando los hombres tenemos que hacer una reunión sobre algún tema que concierne al pueblo, la información que se pasa es el lugar, normalmente un *báciin* y el período, que puede ser, por ejemplo, *loulabe*. Y así, sabemos que sobre las 4h tenemos que ir, pero no hemos quedado a las 4h. ¿Me entiendes?”.

No solo entendí eso, sino que lo entendí todo. En ese preciso instante, vi por qué las ceremonias nunca empezaban a la hora que yo creía, por qué mis amigos no llegaban cuando pensaba o por qué nadie sabía precisarme a la hora que nos iríamos. Este malentendido, que me llevó a pensar que era gente poco puntal, era, en verdad, una cuestión de cómo percibíamos ellos y yo el tiempo, el día y la noche. Lo miré y no pude aguantarme de decirle: “Joder, me lo hubieses podido decir antes esto”. Su respuesta fue, como siempre, clarividente: “Nunca me lo habías preguntado”.

### 6.2.1. Viajar en Jakarta por el reino Bubajum áai

Oussouye, como ya he explicado, se extiende sobre el inmenso delta del río Casamance. Debido a su topografía, completamente llano, y al tipo de suelo, muy fértil, el paisaje habitual es de selva subtropical. Entre árboles<sup>226</sup>, los afluentes del río

---

<sup>226</sup> En este paisaje subtropical, destacan el baobab *-adansonia digitata* o *boubak* en joola-, el ceiba *-ceiba pentandra* o *boussanab* en joola-, el manglé rojo *-rhizophora mangle* o *coussole* en joola-, la palmera de aceite *-elaeis guineensis* o *djibékel* en joola- y la palma rönier *-borassus akeassii* o *dioule* en joola.



Casamance se entremezclan con el agua del mar creando bolongs y manglares a su paso, solo interrumpidos por los campos de arroz que se cuelan entre esa naturaleza. Soy de les Terres de l'Ebre y siempre he creído que los deltas imprimen un carácter especial a sus habitantes, puede que por la dificultad que éstos plantean para acceder a su territorio. Y es que llegar a esos pueblos, escondidos entre las altas palmeras, no es tarea fácil, y los habitantes del departamento de Oussouye son bien conocedores de ello. Pese a que los emplazamientos están todos conectados por caminos, éstos son, en el mejor de los casos, terrosos y amplios y, en el peor, pantanosos y estrechos. La mayoría de ellos tienen la amplitud de un coche, en este caso, un 4x4, los únicos que se aventuran a pasar por según qué senderos. En los otros, el espacio solo deja paso a una persona andando, en bicicleta o motocicleta. Y aquí se encuentra el verdadero privilegio de las jakartas frente a los otros vehículos motorizados de Oussouye: sólo ellas pueden pasar por los caminos hechos por el andar del hombre.

Ir en moto por el departamento de Oussouye dista mucho de hacerlo en Ziguinchor. De hecho, los jakartamans de allí no van a Ziguinchor si no es estrictamente necesario. Normalmente, solo se desplazan allí si necesitan alguna documentación oficial, algún intercambio de piezas de la moto o porque un cliente precisa de un transporte de mercancías urgente, de puerta a puerta. Pero me explicaban que intentaban quedarse en la ciudad el mínimo tiempo posible, porque les daba pavor como se conducía. Sus discursos se repetían: Había demasiados coches, demasiadas jakartas y todos iban demasiado rápido. "Si voy a Ziguinchor, hago lo que tengo que hacer lo más rápido posible y vuelvo. Intento no meterme en el centro. Es imposible circular por Ziguinchor. Allí están todos locos" (jakartaman joola joven, 28 de febrero de 2017). En Oussouye, en comparación, casi no existe tráfico. Si sacas una silla de dentro del bar y te sientas un rato delante de chez Fatu, en la carretera de la *gare routière*, veras pasar, muy espaciados en el tiempo, algún transporte motorizado como coches privados, camiones, 7 *places* o minibús. De manera intermitente, alguna bicicleta, carros o carretillas y, en la mayoría de las ocasiones, jakartas que van y vienen por la carretera, seguramente, vacías. Y es que si de algo son expertos los jakartamans de Oussouye es del arte del paseo. En medio de esa calma sosegada del pueblo, oyes, a lo lejos, el rugir de sus motores que se acercan. No es que el pueblo esté en un silencio categórico, más bien se encuentra en un estado de constante murmullo, sólo perturbado por el paso de una mototaxi que, exhibicionista y despreocupada, muestra sus atributos ante los habitantes. Aunque siempre de forma más tranquila y respetuosa que en Ziguinchor, donde además del motor, impera la práctica del claxon. En Oussouye no utilizan esta forma escandalosa de aviso, sino es para saludarse.

Sin embargo, si sacamos este medio de transporte escandaloso de la vía pública y lo ubicamos en el paisaje selvático de sus alrededores, da la impresión de que la jakarta se convierte en parte de la naturaleza. Cuando dejas la carretera de asfalto y, con ella, ese sol que vigila impertinentemente tus pasos, y te adentras en la sombra de los senderos protegidos del calor por bosques frondosos, el aire empieza a acariciar tu cara y las ramas de los árboles a latigear suavemente tu cuerpo, mientras la moto avanza lenta pero ágilmente por los estrechos caminos terrosos. No obstante, a pesar de la prudencia del motorista, se puede percibir el peligro. Las tierras fangosas son el enemigo principal de las ruedas, que tan pronto pueden llevar a que la moto patine o que quede atascada en el barro. Tuve la suerte de hacer varios trayectos por los bosques de Oussouye sin muchos incidentes, pero los suficientes como para comprobar ese factor de riesgo. Una vez, en un sendero, nos encontramos con otra moto de cara y aunque el camino era suficiente ancho para poder pasar los dos, acabamos ambos en el suelo. El conductor de la otra moto, al girar el volante perdió el control y se dirigió directamente hacia nosotros. Mi conductor, para evitar el choque, decidió que era mejor que el follaje nos amortizará el golpe y nos tiró, literalmente, hacía un lado del camino. En otra ocasión nos embarrancamos en un “puente”, por decirlo de alguna manera, hecho de troncos y ramas que cruzaba un riachuelo. El fango se había tragado los troncos y con ellos, nuestra moto. Pero en la mayoría de ocasiones, la moto era el mejor, sino el único, transporte para viajar por esos paisajes. Según la memoria autóctona, muchos de esos caminos, antes de la llegada de las jakartas, solo se podían hacer andando<sup>227</sup>, e incluso así, en época de lluvias, no se atrevían a pasar por algunas zonas que quedaban totalmente borradas por las inundaciones. “Ahora las motos se atreven con todo, van hasta Guinea Bissau”, me informaba, entre preocupado y divertido, un anciano joola de Emaye mientras nos invitaba a pasar a su casa (17 de febrero de 2017).

Puede confirmar que las motos llegaban hasta Guinea Bissau en diferentes conversaciones informales con jakartamans. Me explicaron que la mayoría de viajes se

---

<sup>227</sup> Aunque no pude confirmar esa información porque me fue imposible encontrar documentación al respecto, tuve una conversación muy interesante con varios hombres del pueblo de diferentes edades, que me explicaron que, en la mayoría de los casos, se iba andando y, si el agua lo impedía, el viaje se ejecutaba en pequeñas piraguas. Les pregunté también por la ausencia de caballos en la zona, algo que me parecía curioso comparándolo con otras etnias del norte que sí habían adoptado este medio de transporte de los colonos franceses. Un chico me dijo: “Aquí no hay caballos porque se asociaron a la colonización y los veían como un mal animal. Mi abuela me decía que tenían un espíritu malo en el interior y que había que matarlos o ellos te mataban a ti. Piensa que los franceses pasaban subidos a esos caballos y los secuestraban con cuerdas y se los llevaban y nunca más los veían” (hombre joven joola no jakartaman, 31 de enero de 2020). No pude verificar este relato, pero el resto de hombres del grupo afirmaron con la cabeza.

hacían para transportar mercancías, pero había excepciones donde también trasladaban personas: “Los joola de Guinea Bissau somos la misma familia<sup>228</sup>. Hay veces que necesitan enviar, por ejemplo, pescado a su familia del otro lado. Hay veces, por ejemplo, que hay una ceremonia por un entierro y quieren llegar rápido” (jakartaman joven joola, 3 de marzo de 2017). En un principio, pensaba que tendría más dificultad para qué me aclarasen este tipo de viajes por la peculiaridad de ser ilegales, ya que no pasan por la frontera, sino que la cruzan por el bosque. Pero la normalidad en que se abordaba el tema, solo hacía que incidir en el hecho de que, entre los joola húluf, las fronteras administrativas eran porosas y se diluían dentro de sus circunscripciones étnicas. Pero el tono jocoso que acompañaba estas conversaciones se acababa, de golpe, cuando preguntaba, a los más allegados, si en el bosque aún seguían resquicios de las guerrillas del MFDC. Entonces, las ganas de contarme anécdotas se sustituían por un: “Nosotros no sabemos nada”. Yendo un día por esos viajes que hacíamos por el bosque, un jakartaman me dijo: “Por lo único que te tienes que preocupar en los viajes a Guinea es por no perderte, porque por el camino encuentras muchas desviaciones” (jakartaman joven joola, 25 de enero de 2018).

Pero no solamente la estrechez de los caminos o el clima selvático dificulta llegar a según qué pueblos en transporte motorizado, sino que las jakartas pueden acortar en tiempo y kilómetros las distancias. De tal manera que, pongamos por caso, si tienes que ir en coche de Oussouye a Diantène, tendrías que coger la carretera a Cap Skirring, pasar por Oukout, bajar hasta Boukitingo y después coger una carretera secundaria sin asfaltar para volver a subir a Diakène Wólof hasta Diantène. En moto, acortas el viaje atravesando el bosque de Oukout. Así, haces Oussouye-Oukout-Diantène. Lo mismo pasa si tienes que ir de Oukout a Karunat. En vehículo de cuatro ruedas, tendrías que subir por Oussouye para volver a bajar a Karunat. Con las motos puedes ir en línea recta desde Oukout a Karunat. Incluso si quieres ir de un pueblo del sur de Oussouye a uno del norte, con la jakarta no hace falta que atraveses el pueblo; puedes ir zigzagueando por el bosque<sup>229</sup>. Sin embargo, si un día la noche te sorprende en el bosque, la vuelta se ve solo iluminada por los faros de la moto y en ese momento, el aire se vuelve frío y el bosque más peligroso. La visión se reduce a unos pocos metros y oscuridad hace que tus ojos busquen, desesperados, el alumbrado de la carretera

---

<sup>228</sup> A un lado y otro de la frontera de Guinea Bissau y Senegal se encuentran varios grupo joola que consideran que comparten un pasado en común. Varios autores han abordado este tema desde diferentes perspectivas. Por mencionar algunos: Roche (1985), Pélissier (1989), Julliard (1994), Journet-Diallo (2007), Marut (2010) o Tomàs (2020a).

<sup>229</sup> Véase mapa con los diferentes caminos en Anexo. Material Gráfico, pág. 5.

principal. De noche, excepcionalmente, los jakartamans, aunque tarden más tiempo o gasten más gasolina, prefieren las carreteras a los senderos.

El precio de estos viajes se mueve en franjas asequibles para los habitantes. Dentro de la *commune* de Oussouye el viaje cuesta unos 250 CFAs, fuera de Oussouye el precio aumenta a 500 CFAs –aunque me decían que los pueblos más cercanos, lo solían dejar por 300 CFAs, como es el caso de destinos como Kahinda, Djivente, Senghalène u Oukout. A partir de estas distancias, el precio sube a 500 CFAs y para los pueblos más lejanos, como Emaye o Boukitingo, el precio podía llegar a los 700 CFAs. Estas tarifas son las estipuladas para todas aquellas personas que no son *abonnés*, aunque, como todo, se pueden negociar. Cuando pregunté por los precios a otras localidades más lejanas, como Cap Skirring o Ziguinchor, me dijeron: “Más allá, no existen precios” (jakartaman joven peul, 26 de enero de 2018). Y es que, de hecho, más allá de estos pueblos era mucho más caro viajar en moto que en transporte público y, desde la visión de los usuarios, mucho más peligroso. Un usuario de mototaxis de Oussouye me dijo una frase que, a mi parecer, resume a la perfección esta idea: “Si tengo que ir a Niambalang cojo una jakarta. Pero si tengo que ir a Ziguinchor porque, por ejemplo, estoy enfermo, voy en 7 *places* y si no puedo, no voy. Prefiero estar enfermo que morir en la carretera” (hombre mayor *abonné* de jakarta, 12 de febrero de 2017). En una zona colmada de manglares y de vías sin pavimentar, las jakartas son la mejor opción de movilidad y consiguen colarse por las sendas generadas a pie. Frente a la incompetencia de las infraestructuras viales, las jakartas han decidido utilizar otras vías, más cortas, más rápidas y más lógicas. En definitiva, las motos son el único transporte motorizado en Oussouye que puede aprovecharse de aquellas “líneas del deseo” a las que, siguiendo a Bachelard, me he referido en mi descripción de la gare routière de Ziguinchor<sup>230</sup>.

En una visita al rey, la mañana del 18 enero de 2020<sup>231</sup>, pude preguntarle sobre las implicaciones que tenía coger estos atajos por el bosque o por según qué barrios relacionadas con la religión tradicional. Me contó que en el reino de Bubajum áai hay bosques sagrados, pero también, hay altares-ministerio que no pueden ser vistos por según qué personas, o sea, son *ñeeyñeey*. Ya he dicho, que para los joola el concepto sagrado y prohibido se aúna en la misma palabra: *ñeeyñeey*. De esta modo, si, por ejemplo, le decía a un jakartaman joola de una generación mayor de pasar por un camino y él era conocedor de que en él se encontraba algún *báciin* que él o yo no

---

<sup>230</sup> Véase ejemplos de líneas del deseo en Oussouye en Anexo. Material Gráfico, pág. 18-19.

<sup>231</sup> Explicaré esta visita con mayor profundidad en el apartado siguiente.

podíamos ver, me decía “Ñeeyñeey”. Aunque, las ocasiones en que se produjo este incidente fueron solo unas pocas y no pude averiguar si había muy pocos *uciin* prohibidos o simplemente, los jakartamans joola más jóvenes lo desconocían. Además, cuando preguntaba por este tema en concreto a los jakartamans, entre los más jóvenes, a veces, desconocían si me podían dar o no está información porque estaba asociada a los *uciin* y por tanto, al amparo del *ñeeñeey*. En según qué temas, por más que preguntase, no podía encontrar la respuesta, incluso si yo sabía que no infringía ninguna norma al preguntar.

Cuando traté este tema con el rey, su traductor me dio una explicación benevolente: “Hay quienes respetan los caminos sagrados y quiénes no. Depende de la etnia que sean. Todos los adultos joola respetan la religión y saben por dónde pueden y no pueden pasar. Pero los peul, por ejemplo, no son de la misma cultura, no entienden lo que llamamos nuestras prohibiciones, los *ñeeyñeey*. Cuando nosotros decimos este lugar es *ñeeyñeey*, no pueden conducir por allí. Pero ellos no saben qué es *ñeeyñeey* y pasan igualmente”. Con el poco joola que había sido capaz de aprender le repliqué: “Ajaala áai”. El rey afirmó con la cabeza, con una leve sonrisa, ante mi inesperada expresión en su lengua. Y siguió hablando con el traductor. Las siguientes palabras no fueron tan comprensivas: “Hay ceremonias, por ejemplo, donde incluso nosotros no podemos pasar por según qué lugares o se nos es prohibido salir de casa. Por ejemplo, un día se proclamó el *Butin Bulet*<sup>232</sup> y hay jakartamans que aunque sabían que ese día no podían salir, no hicieron caso y salieron por la calle. Los jakartamans son jóvenes, son testarudos, *c’est le têtú qui vienne*”. Pero los que son de aquí, respetan, saben que si pasan por allí van a tener problemas. Los joola jakartamans más mayores sí que los siguen, como en todas las otras profesiones”. Con esta última aclaración, hacía un inciso interesante, ya que aunque había quedado claro que las personas de otras etnias estaban absueltas de sus *ñeeyñeey*, remarcaba el carácter “tozudo” de los jóvenes haciendo referencia a la falta de respeto que mostraban hacia su cultura. Este adjetivo, de “tozudos” fue usado por todos mis interlocutores no jakartamans de Oussouye para definir a los conductores de mototaxis más jóvenes. Pero cuando les pedí que me indicaran cómo dirían en su propia lengua el término de “têtú”, la respuesta fue: “*Ajamelit*”, término que, de hecho, usan para hablar de cualquier niño, no solo de los jakartamans.

---

<sup>232</sup> Es una ceremonia a nivel de pueblo -significa "no hay camino"- y consiste en que las mujeres y los jóvenes no iniciados en el *bàacin* del Jaañaañaande no pueden salir de casa durante todo el día. Además, las familias que viven cerca deben irse a otra casa, alejada del *bàacin*, hasta que la ceremonia haya terminado. Por tanto, se trata de una ceremonia realizada por los hombres iniciados del pueblo con carácter secreto.

### 6.3. La asociación “Kadiokor Diakarta”<sup>233</sup> de Oussouye

Cuando llegué a Oussouye, pese a que ya hablaban de una “asociación de jakartamans”, no había ningún registro estatal que los designara como tal, ni tan solo un listado de sus miembros. Sin embargo, todo el mundo allí sabía quien ejercía esta actividad. No tener una cuantificación del número de jakartamans no suponía un problema para ellos porque se controlaban y reconocían fácilmente y, a diferencia de Ziguinchor, no había ninguna distinción entre los que pertenecían a la asociación y aquellos que no estaban registrados. En Oussouye todos los jakartamans eran de la asociación. Como mucho, podía haber algún *apprentis* menor de edad que trabajase solamente de manera excepcional en periodo vacacional, que se escapase al cálculo de jakartamans. Pero la mayoría estaban contabilizados porque esta figura se entendía de manera diferente que a Ziguinchor. En los dos lugares, se explicaba esta figura como un “hermano”, “primo” o “sobrino” al que se le dejaba la moto mientras ellos descansaban de su horario laboral. Pero en Oussouye hacían mención explícita a que los jakartamans eran *enseignants* de los menores y, por lo tanto, los encargados de enseñarles a conducir. De hecho, en Oussouye no hay una autoescuela y parece ser que, al menos para conducir una moto, tampoco les hacía falta. Me explicaron que el pueblo más cercano donde había una autoescuela era Cap Skirring, pero allí no había jakartas porque es un sitio de playa y las motos no pueden circular por la arena, así que tampoco se daban cursos para los conductores de mototaxi. Los *apprentis* de Oussouye no eran solo jóvenes que conducían, sino que eran el “joven de”. Los jakartamans escogían con más cuidado a quien le “prestaban” la moto, ya que sabían que lo que los jóvenes hiciesen con esa moto les representaba. “Sus accidentes son mis accidentes”, me dijo un día un jakartaman mayor que después de varios incidentes con sus *apprentis*, había decidido no dejar más su moto (jakartaman mayor, manjak, 28 de enero de 2020).

Como he dicho, nunca pude averiguar el número exacto de jakartamans en la asociación, aunque las cifras que se barajaban eran entre 80 y 90 miembros. Pero, en verdad, este no fue mi único problema a la hora de definir esta asociación sin estatutos. Otra dificultad con que me encontré fue entender dónde estaban sus límites geográficos. En Oussouye solo hay una *arrêt* situada estratégicamente delante de la *gare routière*<sup>234</sup>. En esta *arrêt* no señalizada encontramos grupitos de dos o tres jakartamans a

---

<sup>233</sup> El concepto *kadiokor* en joola podría ser traducido por “entre nosotros” o “ayuda mutua”.

<sup>234</sup> Aunque, actualmente, la *gare routière* se encuentra dentro del pueblo, antes del 2000 estaba en la misma carretera pero un poco más alejada. Según mis informantes, a finales de los años 1990 se decidió

lo largo de la carretera principal y una calle de tierra que entra en el *hukin* Batefus. Los jakartamans mayores están sentados encima de la moto y los más jóvenes de pie, moviéndose sin parar, como si su juventud no les dejase estar quietos. Parece, pero, por lo que pude averiguar, que los más mayores no se estacionan allí. La mayoría de sus clientes son *abonnés* y por lo tanto solo van a la *arrêt* si tienen que recoger a algún cliente, normalmente a las mujeres del mercado. Además de esta *arrêt*, en otros pueblos tienen su pequeña parada, casi siempre situada a la entrada del pueblo y conformada por dos o tres jakartamans como máximo. Sin embargo, los jakartamans de Oussouye siempre hacían referencia a la asociación como la “asociación de la *commune* de Oussouye”. En efecto, cuando en 2018 por fin se legalizaron, en el artículo 4 de sus estatutos se especifica: “Pueden ser miembros de la asociación dicha ‘Kadiokor Dkijarta’ todas las personas residentes dentro de la *Commune* de Oussouye y que aceptan cumplir los presentes estatutos”<sup>235</sup>. Si nos ceñimos a esta definición, la asociación tendría que estar formada solamente por los jakartamans residentes en el pueblo de Oussouye o en Calobone. Pero si volvemos a la lista de 79 miembros mencionada anteriormente se comprueba que los jakartamans proceden de otros pueblos más allá de la *commune*.

De los 79 jakartamans, solo 41 miembros eran de la *commune*: 39 de Oussouye y dos de Calobone. Después, en orden descendente, encontrábamos diez que procedían de Siganar, ocho de Ediougou, cuatro de Loudia Wólof y tres de Oukout, de Emaye y Djivente, respectivamente. En Niambalang, Karunat y Senghalène constaban dos miembros de cada pueblo y uno de Diakène Wólof. Así, del total, 41 residían en la *commune* de Oussouye y los otros 38 en los pueblos de alrededor, todos dentro de lo que la administración define como el *arrondissement* Loudia Wolof. Si ahora lo observamos desde la perspectiva tradicional, podemos decir que de los 38, 13 residían en pueblos del Húluf, 20 en el resto de pueblos del Bubajum áai y cinco jakartamans procedían de localidades fuera del reino. Este análisis de procedencia no aporta información sobre la identidad de sus miembros, porque, como ya hemos visto, que se resida en pueblos del reino Bubajum áai no significa que seas joola húluf, ni que practiques la religión tradicional. Si rescatamos el análisis anterior y lo comparamos ahora con estas cifras, podemos concluir que de los 79 jakartamans, hay 74 que viven en el reino Bubajum áai, pero solo 38 de estos practican la religión tradicional.

---

desplazarla unos metros hacia el interior y ahora hay un proyecto para construirla en el nuevo barrio de Harlem, justo en la otra punta del pueblo, en la zona de nuevas construcciones, en la carretera de Elikin.

<sup>235</sup> Véase la lista de miembros de la Association Kadiokor Diakarta de Oussouye -con algunas anotaciones- en el Anexo. Material Documental 9, pág. 379.

Estos números prueban diferentes realidades. Por un lado, sabemos que en los pueblos del reino Bubajum áai viven diferentes etnias, porque en muchos pueblos, como es el caso de Oussouye, sólo hay parte de ellos que pertenece realmente al reino. Si nos fijamos en los jakartamans del pueblo de Oussouye, vemos que de los 39 jakartamans que apuntaron “ser de Oussouye”, solo siete son de los seis *kukin*. Esta circunstancia es extrapolable a otros pueblos del reino. Por otro lado, las cifras aquí expuestas hacen evidente que cuando la asociación habla de “*Commune* de Oussouye” se refiere a otra definición que no es la administrativa. De hecho, la palabra “*commune*” para ellos parece tener más relación con el límite geográfico del Bubajuum àai, aunque no étnico ni religioso, que a la delimitación administrativa. Cuando planteé esta observación a diferentes jakartamans, la gran mayoría no supieron qué decirme. En el momento que les explicaba que la mitad aproximadamente de los miembros de la asociación procedían del *arrondissement* Loudia Wólof y no de la *commune* de Oussouye, se quedaban atónitos y me preguntaban cómo sabía eso o de dónde había sacado esa información.

Después de aclararles que mis fuentes se basaban en documentos del Estado senegalés, su cara pasaba de una expresión de curiosidad a una de desdén. Sus respuestas solían ser un suspiro acompañado de frases como: “Ellos no saben nada”, o “La administración hace lo que quiere, pero eso no tiene sentido”. Pero cuando insistía en donde ponían ellos los límites de la *commune* de Oussouye, sus explicaciones se volvían vagas y zanjaban la conversación con un: “La *commune* de Oussouye es la *commune* de Oussouye. Oussouye y los pueblos de alrededor” (jakartaman joola joven, 29 de enero de 2020). A los que insistía para que me diesen una definición más específica, solían explicarme que la *commune* de Oussouye la conformaba todos los pueblos que no eran de Mlomp, Elinkin y Cap Skirring. Su definición, por lo tanto, se basaba en parámetros de proximidad. Aunque me siguió pareciendo sugerente la casi coincidencia entre la perspectiva de “*commune*” para los jakartamans y el límite geográfico del reino de Bubajum áai.

### 6.3.1. Los inicios

El hecho de no tener una documentación oficial que los legitimara como asociación no les impedía tener un presidente. Cuando llegué a Oussouye, a principios de 2017, ya iban por el segundo. El 10 de febrero de 2017, con el interés de conocer más los alrededores de Oussouye y hacerlo en moto, llamé a mi jakarta de confianza y



preparamos una pequeña ruta. Él quería enseñarme las obras de la alfarera Eveline Bassène de Edioungou y presentarme a un escultor muy conocido en la zona, Mathias Diatta, que talla en madera y pinta minuciosamente pequeños pájaros autóctonos en Kahinda. Añadí que me gustaría ver el límite entre Calobone y Oussouye. Así que nuestra ruta por el noreste de Oussouye fue: Oussouye-Edioungou - Djivente - Kahinda - Senghalène - Kalobone - Oussouye. Antes, pero, me explicó que tenía que ir a Emaye a llevar un medicamento a su “prima”. Me preguntó si lo quería acompañar y agradecí la invitación. Aún no habíamos llegado a Emaye, cuando nos cruzamos por el camino con el presidente de la asociación en aquellos momentos, Alioune<sup>236</sup>. Yo aún no lo conocía. Mi confidente, conocedor de mi investigación, lo saludó y le hizo el gesto de parar y nos acercamos a él. Sin bajar de la moto, parados uno al lado del otro, el jakartaman con el que iba me presentó y hablamos brevemente. Me dijo que tenía muchos proyectos pensados para la asociación y me propuso ir a tomar un café para explicármelos. Como ya teníamos un plan para ese día, le sugerí quedar al día siguiente, por la mañana, en el *campement* donde me alojaba.

Así fue. El día 12 de febrero de 2017, a las nueve de la mañana, se pasó por allí. Yo ya estaba sentada fuera, bajo el cobijo del techo de paja, tomando mi café. Le ofrecí uno y empezamos a hablar. Pero después de dos horas de conversación, aún no sabía los planes que tenía para la asociación. La conversación acabó siendo una carta de presentación laboral, como si quisiera acreditar su valía ante mí, y cuando le preguntaba por la asociación, en verdad, seguía hablando de él, esta vez, para mostrarse como una especie de salvador que sacaría de la precariedad a los jóvenes de Oussouye. Parecía más interesado en explicarme su vida, o más bien ostentarla, que su propósito como presidente de los jakartamans. Me explicó que había nacido en Ziguinchor, pero que se fue muy joven de casa, cuando su padre murió y viajó por varias localidades de Senegal donde había montado “diferentes negocios”. Montó un *campement* ecológico en Kafounine –en el departamento de Bignona- con socios europeos. Tenía varios proyectos relacionados con el ecoturismo, la pesca y el mantenimiento de la flora y la fauna autóctona, pero no funcionaron “porque la gente no me hizo caso. El plan consistía en pescar durante seis meses y dejar reposar el río los otros seis. [...] El incremento estaba cifrado en un 8%. Pero allí la gente no lo entendía porque viven el día a día. [...] Al cabo de tres años volví y me dijeron que solo pescaban gambas pequeñas porque habían acabado con los peces. Yo tenía razón”. Este

---

<sup>236</sup> Voy a hacer aquí una excepción compartiendo la percepción que tuve de él. Creo que conocer las particularidades de su comportamiento son fundamentales para entender el apartado que nos atañe. Por este motivo, en este caso, uso un pseudónimo en vez de su nombre de pila.

tipo de argumentaciones se repitieron una y otra vez en su discurso, cosa que me dio a entender que, al final, ninguno de sus negocios había funcionado, pero siempre era culpa de los otros. No acabé de aclarar, tampoco, de donde venía ahora, Había llegado a Oussouye hacía seis meses con su jakarta, con el objetivo de hacer algo de dinero como jakartaman para poder “comprar” un terreno pequeño, tener un huerto y una vida tranquila. Pero dos semanas atrás, el expresidente dimitió y ante su sorpresa, me dijo, lo eligieron como nuevo presidente.

Yo no llevaba muchos días en Oussouye, pero entendí, sin ápice de duda, que él era aún más desconocedor de los jakartamans del pueblo que yo, y diré más, mi impresión fue que tampoco estaba muy interesado en conocerlos. Hablaba de la asociación en tercera persona, sin incluirse, como si fuese un ente ajeno a él. Desde el principio, me pareció un embaucador que había llegado al pueblo con ínfulas de hombre de mundo y de negocios, y con un discurso bien elaborado sobre derechos y deberes, ganándose la confianza de los jakartamans que esperaban que les allanase el camino de la administración senegalesa. Se paseaba por el pueblo con una pequeña radio atada a su moto con reggae a todo volumen. La música, me explicó, era su vida, su amor y estaba íntimamente relacionada con su religión. Es baye fall<sup>237</sup>. En un primer momento, me extrañó que un baye fall fuese el presidente de la asociación de jakartamans de Oussouye, cuando ninguno de sus miembros, según mi conocimiento, pertenecía a esta corriente mística del muridismo. Pero después de varias conversaciones, entendí que desde el juicio de los jakartamans de Oussouye, alguien venido de fuera podía entender mejor la enredada burocracia estatal. Veían en él una persona que podía luchar por sus derechos. En sus conversaciones con los jakartamans -en las que pude estar presente- expresaba sus conocimientos acerca de leyes, el código de circulación y los Derechos Humanos. Lo primero, según Alioune, era legalizar la asociación y hacer carnets de socio para cada miembro -para distinguir quién estaba dentro de la asociación y quién fuera. Una vez conseguido esto, el siguiente objetivo era pedirle al Ministère de la Jeunesse un despacho -con ordenador, mesa de reuniones, etc.- para poder trabajar en condiciones. Además, se tenía que abrir una cuenta corriente para poder pagar una *mutuelle de santé*. Para recaudar dinero, también tenía diferentes iniciativas, entre ellas, organizar un festival de reggae para la juventud del

---

<sup>237</sup> Recordemos que los baye fall son una rama de la orden sufí islámica Muridiyya, seguidores originariamente de Cheikh Ibra Fall, discípulo de Cheikh Ahmadou Bamba. Se caracterizan estéticamente por usar vestimentas coloridas y llevar rastas, pero también, porque reducen algunas prohibiciones espirituales y prácticas religiosas, convirtiéndose en la máxima expresión de los jóvenes urbanos marginales.

departamento. Insistía en que era imprescindible pedir dinero a la administración de la juventud de la región, ya que los jakartamans eran la juventud.

Dicen que los jóvenes tienen que aprender una profesión, pero puede que la profesión sea conducir una mototaxi. El problema es que al no estar reconocida como profesión, no la aprenden. [...] Lo más fácil es culpar de todo a los jakartamans porque ellos no son nadie. Pero el problema es del Estado, la policía y el Ayuntamiento. (Alioune, 2 de marzo de 2017).

En verdad, su discurso no se alejaba del de Souleye en Ziguinchor, pero había dos grandes diferencias. Por un lado, el contexto. Quería aplicar los mismos objetivos de una asociación de ciudad -por ejemplo, distinguir a sus miembros-, en un pueblo. Idea que no tenía sentido desde la perspectiva de los jakartamans. Varios fueron los que me hicieron partícipe de su desacuerdo con frases como: “¿Y si un jakartaman no puede pagar la cuota, lo echamos?”. Por otro lado, después de un mes de quedar varias veces con Alioune, no había ido ni al Ayuntamiento, ni a la policía, ni a hablar con ningún representante del Ministère de Jeunesse. Así que tuve la sensación que sus palabras se quedarían en eso, en palabras. Aunque callé mi opinión. Después de un tiempo, no vi ningún avance real en sus planes referentes a la asociación, más bien al contrario, presencié algunas actuaciones que lo beneficiaron individualmente en detrimento de los compañeros. Por ejemplo, proponía que fuese obligatorio el uso de un panel luminoso encima del manillar, como en los taxis urbanos. Panel que, por casualidad, tendrían que comprarle a él ya que tenía previsto montar una tienda de ornamentos de jakarta. En otra conversación entre él y otro jakartaman, le dijo que quería substituir al actual secretario de la asociación porque era impuntual y poco responsable, y ponerlo a él. El jakartaman lo rechazó de inmediato y le dijo: “Si crees que es irresponsable, lo primero que tienes que hacer es hablar con él y no querer cambiar las cosas por detrás” (jakartaman joven joola, 13 de febrero de 2017). Cuando Alioune se fue, el jakartaman me dijo: “No me gusta nada la traición. Es el valor que me enseñó mi padre. Es el valor de mi pueblo. Las cosas se hablan, se dicen a la cara”. Así que, volví a mi informante de confianza y le pedí si podía conocer al antiguo presidente de la asociación; necesitaba saber más sobre los jakartamans de Oussouye y esta vía, a mi parecer, estaba agotada.

El 3 de marzo de 2017, a las 10h de la mañana, fui a Oukout a conocer a Jeanot Manga, el primer presidente de la asociación. Cuando llegamos, estaba sentado en un pequeño taburete en la entrada de la casa, arreglando unos cables. Aún no habíamos bajado de la moto que entró dentro de la casa y salió con un par de taburetes para que nos pudiésemos sentar a su lado. Allí, bajo la sombra de los árboles, empezamos a hablar. Fue una conversación muy educada y agradable. Escuchaba mis preguntas con

atención y las respondía con la mayor precisión posible. El empezó a hacer de jakarta en 2011, cuando había solo 19 motos en el departamento de Oussouye. Me explicó que el primer jakartaman empezó en 2009, pero que ya no vivía allí<sup>238</sup>. Él se vio obligado a trabajar de mototaxi por necesidades económicas. Tenía una profesión, pero en ese momento no había trabajo. Me explicaba que haciendo de jakartaman se ganaba más dinero porque no había competencia. Según me expresaba: “No fue hasta 2013 que empezó a descontrolarse”. Desde que él empezó a trabajar en 2011, decidieron montar una asociación para organizarse y se le eligió a él como presidente. Se decidió, además, hacer una caja, donde cada jakartaman pusiese 100 CFAs al día para poder asumir los gastos derivados de imprevistos, como accidentes o recambios de piezas, o para poder pagar diferentes ceremonias, como el nacimiento o el fallecimiento de alguien. En ese momento, la idea era que si había un accidente y se tenía que pagar gastos médicos, la asociación se hacía responsable del 50% de la factura. Al principio, todo funcionaba bien y las jakartas parecían la solución más conveniente a todos los problemas de movilidad y accesibilidad del departamento. Era un transporte de dos ruedas ligero pero con la fuerza suficiente para ir por estas tierras pantanosas. El problema vino cuando empezaron a haber tantas jakartas que ya no se podían controlar. En 2016, había 140 motos en el departamento de Oussouye repartidas en cuatro *arrêts*: Oussouye, Diàkene Diola, Mlmp y Elinkin. Los más jóvenes se adueñaron de la profesión y, con ellos, empezó a crearse esa imagen de ellos a la que ya me he referido. “Es verdad que no todo es culpa de los jóvenes. Yo tenía clientes que me decían ‘prefiero ir en bici si tienes que conducir tan lento’”. Los clientes, según él, eran igual de responsables del posible accidente que los conductores, “porque ellos deciden con quien van y a Oussouye, nos conocemos todos”.

Me explicó que en 2015 tuvieron problemas con los taxistas, que hicieron tres días de huelga para quejarse de que no había suficientes clientes para las dos profesiones. La asociación fue a hablar con el Préfet de ese momento para desmentirlo. Según él, estaban influenciados por las huelgas que había en Ziguinchor, pero en el caso de

---

<sup>238</sup> Sobre el primer jakartaman de Oussouye hay varias versiones. Lo que puedo comprobar es que uno de los primeros fue Alpha Diallo, que realizó esta actividad entre 2010 y 2015-2016. Pude hablar con él la mañana del 27 de enero de 2020 en su ferretería. Me explicó que empezó a hacer de jakartaman porque él era comercial, viajaba mucho y había visto motos en otros lados del norte, sobretudo en Kaolack. Así que decidió empezar a hacer de jakartaman en Oussouye, pero al cabo de unos años lo dejó porque “es un trabajo temporal. Es una solución para el poco trabajo de la juventud, pero no es una profesión para toda la vida”. Llegó a tener seis jakartas para “dar trabajo a la juventud del pueblo”, pero también las acabó vendiendo porque, según él, no sacaba apenas beneficio. “Todo es demasiado caro: las tasas anuales por la moto, el seguro, el permiso de conducir, los accidentes, etc. Apenas gana dinero nadie, ni el propietario ni el jakartaman”. Actualmente, tiene una ferretería al inicio del pueblo, al lado de la *arrêt*, donde también vende alguna pequeña pieza de jakarta.

Oussouye, los jakartamans no eran competencia directa de los taxis, porque, simplemente, no hacían los mismos trayectos. Las jakartas cubrían los trayectos donde los coches no llegaban. “Si los taxistas pensasen que sacábamos más beneficios que ellos, hubiesen vendido su coche y comprado una moto”. El problema, continuaba, no era ese, sino que el aumento de jakartas solo perjudicaba a los jakartamans. Por eso, pidieron a la administración que se hiciese responsable de su gestión. Según su opinión, la administración no tiene ningún interés en controlar la compra-venta de jakartas. “El estado recibe dinero de la importación-exportación de las motos”. Me decía que, aunque no sabía mucho de teorías económicas, tenía claro que el Estado senegalés prefería el beneficio que le daba la economía internacional que invertir en la economía local. Esta teoría la encontré más veces en los discursos de los habitantes de Oussouye; por el contrario, en Ziguinchor nadie me había hecho nunca referencia a la importación de las máquinas. Un profesor de la escuela de Oussouye me dijo un día: “El control se tiene que hacer en las aduanas y no en los pueblos” (profesor de instituto, 27 de enero de 2020).

A finales de 2016, Jeanot decidió dimitir, cansado de trabajar para no ganar dinero. “Ahora es un trabajo efímero. No te asegura ningún futuro”. Durante esta conversación, Jeanot se mostró objetivo al hablar de los problemas que conllevaban los jakartamans, pero tenía claro que la ausencia de regulación del Estado era la principal culpable de lo que había pasado con una profesión que podía solucionar, en parte, el problema de movilidad en Oussouye. Después de todas las explicaciones que me dio, de sus palabras pausadas y argumentadas, aún entendía menos la figura del nuevo presidente. Así que, cautelosamente, le pregunté sobre su opinión de la nueva junta. Me explicó que Alioune había llegado a Oussouye hacía unos meses con la jakarta y que, cómo no conocía a nadie, preguntó por el presidente de la asociación y llegó a su casa. Jeanot, de buena fe, lo invitó a quedarse mientras veía donde podía instalarse. Venía de fuera con nuevas ideas para la juventud de Oussouye, así que en un principio, le pareció interesante lo que pudiese aportar. Pero ahora no veía que estuviese haciendo nada. “Yo ahora no trabajo de jakartaman, no tengo nada que decir sobre sus decisiones. Pero si algún jakartaman quiere mi opinión, se la daré”. No hacía falta que me dijese nada, su cara lo decía todo.

Con el paso de los meses, los jakartamans con los que hablaba me decían que no había ningún avance. De hecho, desde que me había ido –en abril de 2017-, Alioune no había convocado ninguna reunión y nadie sabía lo que estaba haciendo. Apo, un joven jakartaman de confianza, me dijo que creía que había conseguido un terreno en algún sitio, pero sin respetar la manera joola de “comprar” tierras, sino que lo había hecho

por medio de un proyecto presentado en alguna administración<sup>239</sup>. Cada vez que los llamaba para que me pusiesen al día, su voz se notaba más cansada y su decepción, más evidente. Cuando volví a verles, en octubre del mismo año, nadie sabía nada de Alioune. Era como si hubiese desaparecido de la asociación o como si los jakartamans hubiesen querido olvidarlo. Me expusieron sus dudas ante convocar una asamblea extraordinaria para escoger nuevo presidente, pese a no tener una dimisión formal del actual. Tenía que ir a Ziguinchor unos días, pero les insistí en que me avisasen si la asamblea se llevaba a cabo y les pedí si podía asistir como observadora. Un par de meses más tarde, llegó la llamada.

### 6.3.2. La reunión del 3 de diciembre de 2017

*“Romina, je suis en route”*. Era la voz de Souleye al otro lado del teléfono avisando que llegaba tarde. Eran las nueve de la mañana, hora a la que habíamos quedado en la estación de autobuses de Ziguinchor para coger un *7 places* a Oussouye. Colgué el teléfono desaprobando su tardanza y me acerqué al tableau de Cap Skirring para comprar el número 1 y 2 del próximo coche que saliera -dejando pasar el que estaba medio lleno en ese momento, porque sabía que Souleye no llegaría a tiempo. Con los billetes en la mano, fui a buscar dos cafés. En circunstancias normales, este viaje lo hubiésemos hecho en moto, pero hacía tres días que la moto de Souleye estaba en el mecánico. El jueves anterior, yendo a buscar a su hijo al colegio, nos quedamos sin frenos. Por suerte, no era la primera vez que le pasaba a Souleye y, con la tranquilidad de un conductor experto en cacharos, fue reduciendo la velocidad hasta que, en un semáforo, *“aterrizamos”* en la parte trasera de un camión. El domingo aún no había conseguido recolectar todo el dinero para pagar la reparación, así que la moto seguía en el taller. Decidí que no podíamos perder la oportunidad, y me ofrecí a pagarle el billete de ida y vuelta a Oussouye. Llevaba tiempo esperando este día.

---

<sup>239</sup> Para los joola la propiedad es un tema conflictivo y, aunque no pretendo extenderme aquí, diré que diferencian entre tierras joola y tierras del Estado. Siempre que he podido hablar sobre este tema con interlocutores de mayor edad, hacían referencia a la expropiación de tierras joola por parte del Estado senegalés a partir de la Loi sur le Domaine national de 1964. En ella, se especificaba que toda propiedad no registrada pertenecía al Estado y, como propietario, la podía dar o vender a quien quisiera. Los joola no tenían registradas sus tierras y por lo tanto nordistas, marabús o franceses les robaron sus campos, casas particulares e incluso bosques sagrados, para crear campos de cultivo de cacahuete, talar bosques para la exportación o incluso construir grandes complejos hoteleros, como es el caso de Cap Skirring. Para saber más sobre ello, consultar: Darbon, 1988; Eichelsheim, 1991; Hesseling, 1994.

El viernes anterior me había llamado Bamba, para informarme que se había convocado una reunión de la asociación de jakartamans para escoger nuevo presidente y que de hecho, él se presentaba como candidato. Ante mi sorpresa –aunque me hizo notar que no entendía mi asombro cuando llevaba tiempo insistiendo en que se produjese un encuentro entre los jakartamans de Oussouye y Ziguinchor- nos invitó a Souleye y a mí a asistir a la asamblea. Era el domingo 3 de diciembre a las 12 del mediodía. Decidimos llegar un poco antes a Oussouye, sobre las 10, para poder tener, antes de la reunión, una charla informal. Bamba hizo de perfecto anfitrión. Nos paseó por el pueblo mientras iba parando a los jakartamans y les presentaba a Souleye. Parecía que la campaña a presidencia había empezado y más que mostrarle el pueblo, le mostraba a él. Así que dudé si la invitación fue un acto de buena fe ante mi insistencia o éramos parte de su estrategia. Pero como normalmente las cosas no se hacen por un único motivo, me complació pensar que fue una buena combinación de objetivos.

La reunión se celebró al aire libre, debajo de un *fromager* –ceiba- en la entrada del pueblo. En ese paisaje de postal africana, habían dispuesto sillas –de todo tipo y maneras- en un círculo grande. El antiguo presidente, Jeanot y los candidatos a presidencia se sentaron justo delante del árbol, detrás de una gran mesa verde de profesor de escuela. A su lado, se sentaron los jakartamans más mayores<sup>240</sup> y la Mère Garage<sup>241</sup>. Y justo al lado, nos habían guardado dos sillas para Souleye y para mí. Había unas 50 sillas que se fueron llenando poco a poco. Los jakartamans iban llegando con sus motos que dejaban cerca del círculo, en un parquin improvisado. Lentamente, los asientos se fueron ocupando, según afinidades. A las 13h empezó la reunión<sup>242</sup>. A medida que avanzaba la reunión, entendí que había sido recelosa al creer que Bamba de Oussouye había invitado a Souleye para que lo ayudase a ganar esas votaciones. Mostraron respeto hacia Souleye y lo escucharon con atención cuando llegó su turno. Pero aparte de este esto, fue evidente que el camino de la asociación de Ziguinchor no era el suyo. Sus intereses y motivaciones eran otras, más cercanas a las necesidades de los vecinos de Oussouye. Parece ser que habían aprendido de la mala experiencia de Alioune –que ni tan solo se presentó a la reunión- y no querían más discursos motivadores, sino hechos reales. El debate giró en torno a cómo los jakartamans tenían que ser responsables ante la población, responsabilidad que incluía adaptarse a las necesidades de sus vecinos y no al contrario.

---

<sup>240</sup> Recordemos que los jakartamans forman parte, administrativamente hablando, de la clase de edad “juventud”, por lo que cuando hablo de los más mayores, hablo de un subgrupo que se mueve, aproximadamente, entre los 28 y los 35 años.

<sup>241</sup> Aclararé la importancia de esta mujer más adelante.

<sup>242</sup> Véase fotografías de la reunión en Anexo. Material Gráfico, pág. 20.

Empezaron preguntando si la reunión ocurriría en joola o en wólof. Al no oponerse nadie a que el debate se desarrollase en joola, esta fue la lengua oficial<sup>243</sup>. Los viejos jakartamans tomaron la palabra. Lo primero fue acordar que la no presencia del actual presidente llevaba a la destitución automática de éste. Pero antes de votar la renovación de la dirección, expusieron su opinión sobre varios temas controvertidos. No podían seguir “cruzados de brazos”, si tenían una asociación era para avanzar entre todos y no esperar que alguien de fuera viniese a gestionarlos. En ese momento, tomó la palabra Jeanot. Dijo que la figura de presidente era de responsabilidad, era la persona que tenía que ir a hablar con la policía, el Ayuntamiento o el Hospital si había algún conflicto. Era el que respondía ante los accidentes de jakartas. Explicó, brevemente, sus inicios como jakartaman y cómo fue evolucionando la profesión. Prosiguió advirtiéndoles que para ser respetados socialmente tenían que parar de hacer estupideces. Si tenían un accidente, aunque no matasen a nadie, perderían su dinero en reparaciones. Explicó también, que había oído hablar sobre carreras ilegales en las afueras de Oussouye y decía que si los pillaba llamaría a la policía. Finalmente, acabó su discurso dirigiéndose a los candidatos. Les dijo que tenían que ser conscientes, antes de hacer la votación, que el presidente trabaja para la asociación, para todos y no cobra dinero por hacerlo, ni puede sacar ningún beneficio individual. Además, de hacerse respetar por todo el mundo, incluyendo las autoridades. A continuación, presentó a los dos candidatos: Abdoulaye Gueye y Assane M. Gérard Badiane.

A medida que transcurría la reunión, fueron llegando más jakartamans, que se ponían de pie detrás de las sillas, y en el momento de la votación, conté que eran 65. Primero, obligaron a los candidatos a que se fueran de la reunión para poder votar a mano alzada, pero como no acabaron de contar bien, decidieron que cada miembro se levantara y le dijese a Jeanot a quién votaba y lo apuntase en un papel. Al final del recuento, Abdoulaye tenía 35 votos contra los 30 de Assane. Después de pronunciar los votos, los candidatos se abrazaron y al ver que las votaciones habían acabado tan ajustadas, decidieron que Abdoulaye sería el presidente y Assane el vicepresidente. Con esta decisión se unieron, también, las dos juntas. Abdoulaye dijo: “Vamos a trabajar juntos. Todos somos la misma familia”. Así, escogieron un secretario general, Apollinaire Lambal y uno adjunto, Tamsir Ba, y un tesorero general, Pedro Preira y uno adjunto, Abdourahmane Diallo. Añadieron que era importante que los tesoreros fueran los jakartamans más antiguos para que pudiesen llevar la caja con precisión y cumplimiento.

---

<sup>243</sup> Las anotaciones de esta reunión las tomé a partir de las traducciones simultáneas de mis vecinos de silla y de algunas intervenciones que se desarrollaron mezclando francés y joola.



Después de las votaciones, el ambiente se volvió más festivo y todos, jóvenes y mayores, levantaban la mano para dar su opinión y sus ideas para el futuro. En el transcurso de esta asamblea, se hizo más evidente que nunca que entre los jakartamans había dos generaciones, cada una con su discurso, no diré que opuesto, pero sí diferenciado<sup>244</sup>. Podríamos decir que, en general, la microsociedad que se establecía dentro de los límites de la asociación era una sociedad más bien gerontocrática, donde el respeto por los mayores marcaba las obligaciones de los más jóvenes, aunque no sin dejar de desafiarlos en determinados temas y momentos. De esta manera, reproches y respuestas se iban alternando. Las quejas de los más jóvenes iban dirigidas a la falta de comunicación y transparencia de la asociación. Decían que desde la dirección de la asamblea no se les comunicaban las decisiones, no se les daba explicaciones, ni siquiera participaban en ellas. Su principal protesta se centraba en que no eran concededores de cómo se gestionaba el dinero que les exigía tesorería como miembros. Los más mayores, a su vez, contestaban a esta queja dándoles la razón en que se tenía que hacer pública esta información. Pero, les preguntaban, ¿cuánto habían contribuido los jóvenes en la caja de ahorros? Les reprochaban que no pensaran en el futuro. Cuando tenían un accidente, acudían a la asociación, pero la mayoría no pagaba los 100 CFAs diarios que se tendrían que pagar. Un jakartaman mayor les interpeló: “El dinero no solo va a los accidentes. Hay que pensar en la jubilación. Hace falta cotizar para el futuro de la asociación”. Y defendía que la asociación nunca se había quedado dinero. “Los jakartamans están protegidos por la Asociación. Hay que entender esto. La asociación no pertenece a nadie, es de todos.”

Sus palabras escondían la sensación -que tantas veces había oído por parte de los más mayores- de que los jóvenes se comportaban como si la asociación fuese su enemiga. Y en parte, lo era, en cuanto una de las funciones de los miembros de la junta era reprenderlos si no seguían las normas. Aunque en este caso no era para evitar multas, sino para poder tener una buena imagen ante la población. Y es que con los discursos de los jakartamans mayores de Oussouye empecé a dilucidar que las estrategias de adaptación de la asociación de jakartas de Oussouye necesitaban de un reconocimiento social y no estatal. Su objetivo principal era ser útiles a la gente de Oussouye y no tanto obtener un reconocimiento u homologación por parte de las autoridades gubernativas. Pero este discurso de los más mayores, era matizado por los más jóvenes. La reunión se

---

<sup>244</sup> Entre los joola húluf, el concepto de generación es muy importante. Además de identificar un grupo de personas de edad similar, los miembros de un mismo rango de edad tienen una relación “entre iguales”. De esta manera, varios interlocutores al presentarme a alguien me decían: “es de mi generación” o “es de una generación por debajo”, exponiendo, sin tener que hacerlo explícitamente, el grado de jerarquía que les correspondía.

alargó hasta las 17h de la tarde, pero a las 15.15h nos juntamos en pequeños grupos de cinco o seis personas alrededor de grandes platos de *thieboudienne*, para comer. Mientras disfrutábamos de la comida, un jakartaman joven me comentó que era normal que ganase Abodulaye porque escribía mejor francés. Fue una observación, cuanto menos, para reflexionar. Esta frase reforzaba la idea de que los jakartamans más jóvenes de Oussouye buscaban, como mínimo, relacionarse con las autoridades estatales. Así, había una división interna más que evidente: mientras los mayores hablaban sobre la responsabilidad, la utilidad, el respeto hacia los clientes y entre ellos y el completo rechazo a beber y conducir –aunque ante esta afirmación, hubo más de una risa por debajo de la nariz y no solamente de los jóvenes-; los más jóvenes querían saber más sobre leyes, derechos y deberes.

### 6.3.3. El devenir de la asociación

La junta que salió de esta reunión constituyó, en enero de 2018<sup>245</sup>, la Association “Kadiokor Diajarta” de Oussouye. En sus estatutos, además de explicar que son una asociación apolítica que busca mejorar las condiciones de vida de los jóvenes de Oussouye y realizar actividades para promover la cultura de la paz, el deporte, actividades socioeducativas y luchar contra la degradación del medio ambiente –metas parecidas a la asociación de Ziguinchor-, hacen referencia a algunas particularidades de la zona. Entre ellas, me gustaría destacar tres. La primera –y la primera en la lista de objetivos de la asociación- es: “Unir a los jóvenes animados por un mismo ideal y crear entre ellos lazos de comprensión y cordialidad”. Parece ser que al tratarse de una asociación apolítica y multiétnica, se ven obligados a escribir un principio que alude a la comprensión mutua. Este propósito, que no está indicado en la asociación de Ziguinchor, da prueba de que los contextos de las dos asociaciones son diferentes. Mientras en Ziguinchor, la cohesión multiétnica juvenil se da por supuesta y en numerosas ocasiones su discurso se basa en la oposición “los jóvenes y los otros”, en Oussouye este binomio no es tan simple. El discurso de sus estatutos sugiere que la juventud de Oussouye no está unida por el simple hecho de ser juventud, y en el transcurrir de sus relaciones entran otras coyunturas relacionadas con la etnia.

Otra diferencia a remarcar en relación a la asociación de Ziguinchor es que no hay ninguna mención a la prohibición de conducción de los menores de 18 años. De hecho,

---

<sup>245</sup> No concreto el día porque en sus estatutos no sale ninguna fecha y nadie fue capaz de indicarme el día, pero todos hicieron referencia a que fue “a finales del mes de enero”.

se alude a los menores de edad en el Artículo 6 donde se hace referencia a que no pueden formar parte del organismo de dirección, y en el artículo 10, donde se les excluye de la participación en las asambleas generales –ordinarias, extraordinarias y constitutivas. Por lo tanto, al especificar que los jakartamans menores de 18 años no pueden intervenir en las decisiones de la asociación, se deduce, por omisión, que son miembros de la asociación, pero no –por decirlo de alguna manera- de pleno derecho. Me gustaría destacar aquí que mis interlocutores joola húluf no conductores de mototaxi, aunque criticaban a los jakartamans menores de edad, como pasaba en Ziguinchor, acusándolos de no saber conducir o de conducir “enfermos”-eufemismo de borrachos-, añadían una crítica destinada, únicamente, a los jóvenes joola: la flaqueza. “Son un poco flojos. Es mucho más fácil coger una moto que ir a trabajar al campo” (hombre mayor joola no jakartaman, 2 de febrero de 2020).

En varias ocasiones, me mencionaron que los jakartamans podían perder, a causa de esta profesión que les obligaba a estar sentados todo el día, la “fuerza joola”, una especie de rasgo distintivo que definía el carácter joola. Hacía referencia a la fuerza que se necesitaba para realizar las diferentes actividades relacionadas con sus prácticas tradicionales, como cultivar los campos, subir a los árboles para recolectar *bunuk* o la lucha senegalesa. “¿Si se acomodan conduciendo una moto donde estará su fuerza?” (hombre mayor joola no jakartaman, 1 de marzo de 2017). El mismo discurso era usado por los hombres joola para explicarme el motivo por el cual no utilizaban las motos para desplazarse. “Hay que andar para no perder la fuerza” (hombre mayor joola no jakartaman, 2 de marzo de 2020).

Aunque, en contraposición, mis mismos interlocutores también justificaban a los menores que tenían que trabajar de jakartamans, aludiendo a las necesidades económicas de su familia. “No se puede hacer nada si los estudiantes dejan la escuela para ayudar a sus familias. Se tiene que saber primero los motivos por los que dejan la escuela” (maestro de escuela, 24 de enero de 2018). “Hay familias que necesitan una jakarta para sobrevivir. Aunque no es una profesión para el futuro. Construir una casa siendo jakarta es muy difícil, hasta comprar un cerdo para poder casarse. Pero pueden ayudar al día día de una familia” (profesor de instituto, 27 de enero de 2020). De hecho, si los menores acudían a la asociación para ayudar a sus familias, con el consentimiento de ésta, la asociación los aceptaba. “En el caso de los menores en Oussouye hay que considerar sus circunstancias. Y si su familia no les puede pagar el colegio, hay que ayudarles y darles trabajo” (tercer presidente de la asociación, 25 de enero de 2018).

Hablé con varios jakartamans menores de edad que sólo trabajaban en verano o durante las vacaciones escolares. Un día, vinieron a verme al *campement* uno de los jakartamans con los que hablaba con su *apprentis*, al cual no había visto desde el primer viaje, y, al preguntare sobre qué estaba haciendo, me respondió: “Cuando viniste, el último viaje, tenía vacaciones, pero volví al instituto en febrero. Si mi madre se entera que dejo los estudios, no hace falta que vuelva a casa” (Pascal, *apprentis* joola menor de edad, 3 de noviembre de 2017). En esa misma conversación, el jakartaman añadía “Los jóvenes dejan los estudios porque piensan que tendrán más dinero. Pero es momentáneo, hasta que la familia se entera” (jakartaman joven joola, 3 de noviembre de 2017). Las risas de complicidad entre los dos, se hicieron más que evidentes y no pude hacer más que imaginarme a la familia de este *apprentis* obligándolo a volver al instituto, después del periodo vacacional. En otro caso, se me explicó que un chico de Oukout había dejado los estudios para hacer de jakartaman. Ya trabajando, dejó embarazada<sup>246</sup> a una chica y su madre lo obligó a hacerse responsable económicamente del niño. Pero a los pocos días, tuvo un accidente y su familia le prohibió seguir conduciendo una jakarta, obligándolo a volver a estudiar para aprender una profesión y poder mantener a su familia en el futuro. Estos casos ejemplifican el control familiar en la sociedad joola y hasta qué punto no es tan importante la edad como las circunstancias familiares. Pero lo que es seguro es que no necesitan una autoridad policial, cuando la autoridad que cuenta está dentro de casa.

Para terminar, el último objetivo de los estatutos al que quiero referirme es: “Establecer un marco de diálogo con los electos locales, autoridades administrativas, promotores privados y técnicos de todas las competencias con miras a la integración armónica de estas poblaciones en el proceso que se desarrolla en ellas”. De igual manera que en la primera meta, a partir de la aspiración de los jakartamans, se puede conocer la realidad en que viven. Si se ven forzados a escribir que necesitan un “marco de diálogo”, es porque este no existe. Así, encontramos una diferencia en los términos utilizados para definir la relación con las administraciones entre la asociación de Ziguinchor y la Oussouye. Mientras en la ciudad se habla de “negociar” o “llegar a acuerdos”, en Oussouye se trata de constituir una relación. Este deseo, que se antoja fundamental entre los miembros de la asociación, sobre todo, los más jóvenes, no acababa de ser aceptado por algunos habitantes joola del Oussouye tradicional.

A principios de febrero de 2020, con varios conocidos preparamos una comida en casa de Damás -uno de mis hermanos adoptivos- con la excusa que íbamos a hacer un

---

<sup>246</sup> He apuntado esta idea en un capítulo anterior.

torneo de juego de cartas llamado *bolotte* –una especie de brisca. Debíamos ser unas 20 personas, mejor dicho 19 hombres de diferentes edades y profesiones, entre ellas jakartamans, y yo. Estábamos sentados en círculo alrededor de los cuatro jugadores sentados en su mesa, en el centro del corro. Como todo buen torneo de cartas que se precie, necesita de un público enardecido para que lo aliente, y allí estábamos nosotros para cumplir ese papel. Nos enfadábamos con los jugadores, nos reíamos de ellos y con ellos y les aplaudíamos cuando la jugada había sido inmejorable. En este ambiente festivo, aproveché el fin del torneo para transmitir algunas incongruencias relacionadas con mi tesis. Y las preguntas, se convirtieron en debate. Como siempre, en esta sociedad con rasgos gerontocráticos, los mayores reprendieron comportamientos y anhelos de los más jóvenes.

Los niños desconocen muchas veces nuestra historia, por eso es importante explicársela. Ellos solo ven que el Estado senegalés no invierte en infraestructuras y movilidad y piden y piden. Pero nosotros, fuimos la resistencia de la colonización, protegimos nuestra tradición y religión frente a los franceses. [...] Después apoyamos la independencia de Senegal porque se nos prometió que si estábamos todos juntos en echar a los franceses, una vez fuésemos independientes, nos podríamos separar. Para nosotros no era un cuestión de conseguir la independencia, sino de que nos separásemos. Los joola y los wólof nunca habíamos estado juntos. [...] Pero los jóvenes no saben nada de nuestra historia, si lo supieran no querrían tener relación con la administración. Siempre nos ha traicionado” (hombre mayor joola no jakartaman, 2 de febrero de 2020).

La relación con la administración fue uno de los temas principales en todas las conversaciones con los jakartamans de Oussouye. Fuese quien fuese el presidente, se le exigía tener que establecer relaciones formales con las autoridades locales. Insistían en que era urgente y necesario, pero durante el tiempo que estuve allí parecía que ningún presidente se “atrevía” a dar el primer paso. Al cabo de un año, aproximadamente, de la elaboración de los estatutos de 2018, el presidente dimitió y en las nuevas elecciones realizadas el 26 de enero de 2019, se proclamó presidente al entonces vicepresidente, Assane Malick Gérard Badiane. Con él, llegó una junta nueva: Vicepresidente Chollard Diatta, Secretario general Amadou Ndiaye, Tesorero general Fabrice Diatta y Tesorero adjunto Rodriguez Diadia Badaiane. Además de este cambio, en los documentos de la asamblea general constitutiva de la renovación de la junta consta que la asociación tiene por nombre Conducteurs de Moto Taxi Jakarta d’Oussouye (CMTJO). Un cambio de nombre que, según los documentos que me facilitaron, no se discutió en ninguna asamblea, ni se formalizó legalmente. Cuando pregunté por este hecho a mis

interlocutores, ninguno supo darme una respuesta. Pero en una llamada telefónica con el nuevo presidente, me dijo: “Si, se ha cambiado el nombre porque ahora el objetivo es unir bajo la misma asociación todos los jakartamans del departamento de Oussouye” (Assane Malick Gérard Badiane, 15 de marzo de 2019).

El 20 de enero de 2020 fui a presentarme al último presidente<sup>247</sup>, Seyni Birame Sagna, el quinto que pasaba por la asociación desde 2016<sup>248</sup>. Cuando nos conocimos acababa de recibir el cargo de presidente, aunque no había sido por elección popular, sino que, cuando se fue el antiguo presidente a Dakar –a finales de 2019–, reorganizaron la junta directiva y decidieron que el asumiera este papel hasta que se hiciesen nuevas elecciones<sup>249</sup>. Lo encontré en una peluquería que regentaba un tío suyo y me invitó a tomar café en su casa y mostrarme algunos documentos. Sentados en la entrada, podía ver en el interior su habitación, donde rebuscaba papeles. Finalmente, salió con un portátil porque no encontraba los documentos impresos. Estuvimos un rato charlando sobre la asociación y volvimos, como no podía ser de otra manera, al tema de las autoridades. Por un lado, les reprochaba –aunque amablemente– a sus antecesores no establecer relaciones con ninguna autoridad, pero al mismo tiempo criticaba duramente la administración local por utilizar a la juventud en las campañas electorales y hacer propaganda en su propio provecho. “Cuando hay elecciones nos vienen a buscar, pero cuando llegan al Ayuntamiento nos abandonan”, discurso compartido con Ziguinchor.

En una ocasión, en 2018, Souleye me explicaba que una ONG senegalesa se ofreció a pagar los carnets de conducir a 25 personas de Oussouye. Todos lo obtuvieron, pero el 23 de diciembre de 2019 el Estado senegalés decidió cambiar los permisos de conducir, y para renovarlo, tenían que pagar 10.000 CFAs. “Ninguno de nosotros pudo pagarlo. Y ahora el viejo carnet no sirve para nada; es como si no lo tuvieses”. Después de varias anécdotas, concluyó que parecía que ninguno de los dos bandos está dispuesto a dar su mano a torcer. Los jakartamans se enfadaban porque se sentían menospreciados, ignorados y burlados por la administración, “pero después cuando se les dice algo para que haya más buenas relaciones, como que lleven el casco, no hacen caso. Siempre es complicado”. De hecho, acabó confesando que, para él, el trabajo de jakartaman era transitorio, para ganar un poco de dinero y poder comprarse un triciclo motorizado, ya

---

<sup>247</sup> Hago referencia al último presidente que conocí durante mi trabajo de campo en Oussouye –hasta febrero de 2020.

<sup>248</sup> Recordemos los cinco presidentes que pasaron por la asociación durante mi investigación: Jeanot Manga (2011-2016), Alioune (2017), Abdoulaye Gueye (2018), Assane M. Gérard Badiane (2019) y actualmente, Seyni Birame Sagna.

<sup>249</sup> Actualmente, a causa de la pandemia, aún no se han convocado dichas elecciones

que su objetivo era montar una panadería y poder repartir el pan por los diferentes establecimientos del departamento de Oussouye.

Después de varios meses conversando con los jakartamans, miembros de la junta de la asociación y presidentes, seguía sin comprender la relación, o mejor dicho, la no relación que mantenía esta asociación con las diferentes autoridades y el motivo de esta incomunicación, al parecer irremediable, entre unos y otros. Parecía que la asociación, a pesar de su discurso multiétnico de igualdad, o precisamente, por ello, prefería no rendir cortesía a ninguna autoridad, ni tradicional, ni estatal. Así que en mi último viaje en 2020, decidí ir a hablar con el otro bando para ver si me esclarecían el enigma. De esta manera, me reuní con autoridades locales, tradicionales y estatales para saber su opinión –o ausencia de ella- en lo que respecta a la asociación de jakartamans de Oussouye y su manera de relacionarse con ellos.

## **6.4. El dilema con la autoridad**

### **6.4.1. La autoridad tradicional. El rey Sibilumbaye**

Había ido a ver el rey de Oussouye un par de veces antes de este último viaje. Una vez para presentarme y la siguiente a saludarlo y hablar un poco de los jakartamans, pero de manera informal. Un par de veces más había concretado citas, pero no pude ir por motivos relacionados con el *ñeeyñeey*<sup>250</sup>. Pero no fue hasta el 18 de enero de 2020 cuando concreté un encuentro para hablar en profundidad sobre su opinión acerca de los jakartamans. William, muy amablemente, le hizo saber de mi inquietud y me citó a las 11 de la mañana. Le pregunté a William, que ya me había acompañado en otras ocasiones como traductor, si podía venir también en esta ocasión, ya que el Rey, aunque entendía el francés, estaba obligado a hablar en joola –y difícilmente recibe a un extranjero sin presencia de otra persona. Después de meses aprendiendo a hacer las preguntas correctas y sin saber si tendría otra oportunidad para verle, obligué a varios de mis conocidos más próximos a que me ayudaran a hacer un guion con varias cuestiones. Mis amigos, acostumbrados a mi espontaneidad a veces inoportuna a la

---

<sup>250</sup> Una día porque se proclamó el Butin Bulet, de modo que se me prohibió salir de casa. En otra ocasión, me vino el periodo; una amiga mía se enteró y me informó que no podía asistir a ver al Rey si estaba en los días de menstruación. Aunque en un primer momento lamenté el contratiempo, después entendí que ambas ocasiones me dieron la oportunidad de conocer más aspectos del sistema político-religioso tradicional y poder cumplir con sus normas.

hora de conversar, estaban sorprendidos por mi actitud. Aunque, al mismo tiempo, varios expresaron su satisfacción por mostrar este respeto. Con el guión en una mano y William de la otra, emprendimos el camino del noreste del pueblo por el que, entre la arboleda que se abre para mostrarte la senda, llegas a la cabaña del rey, cobijada por grandes hojas de palmera que preservan su intimidad. A las 10.50h, ya estábamos allí.

Cuando llegamos, había unos turistas esperándolo fuera, así que su “ayudante” vino a saludarnos. Habló con William y nos invitó a esperarle “dentro”. Primero, atendería a los turistas y después, a nosotros. No era exactamente “dentro” donde pasamos, sino a como la antesala de su casa, donde atendía a los habitantes del reino. Aun así, fue un privilegio cruzar el vestíbulo de hojas de palmera que separaba el mundo de los joola del de los extranjeros. Allí, sentados en sillas de plástico, rodeados de hojas de palmeras y con los pies en la arena, sentí la grandeza de un palacio de oro. Al poco rato, apareció el rey con su propio traductor. Nos levantamos a darle la mano y se sentaron los dos enfrente nuestro. William empezó a hablar y le recordó al rey quien era: “AtomBáciin Diatta. Ata Atabo<sup>251</sup>”. En ese momento el rey me sonrió tímidamente creando un breve momento de complicidad, incluso tuve una sensación de aprobación, aunque no sé si, inducida por su entrañable gesto o por el deseo de que ese fuese su mensaje. Mi acompañante siguió hablando y le explicó el por qué de esta comparecencia. A continuación, le pregunté si podía tomar notas de la conversación, a lo que él accedió sin problemas. Estuvimos reunidos alrededor de una hora, aunque en ocasiones yo procuraba terminar rápido la conversación porque me sentía culpable de acaparar su tiempo; en otras, quería que no se acabase nunca. Pese a que, por desgracia no podíamos hablar directamente –porqué me había sido imposible aprender su idioma, más que para saludar y alguna expresión-, era agradable escucharlo. Su tono era pausado, hablaba lento y bajito, pero sin titubear; disponía de un tiempo para responder pero cuando lo hacía, no interrumpía su discurso.

Me explicó que era conocedor de que los jakartamans se habían organizado en una asociación para poder conseguir sus derechos ante el Estado, pero nunca habían ido a presentarse ante él. Ninguno de los miembros de la junta, ni los presidentes, habían ido a explicar su proyecto o a pedirle consejo. Le dije que me parecía, como mínimo, extraño que ningún presidente hubiese ido a presentar la asociación. Afirmó con la cabeza antes de que el traductor pudiese abrir la boca. Y siguió diciendo que los jakartamans que iban, lo hacían a modo personal. “Los jakartamans joola, sobretudo los

---

<sup>251</sup> Atabo era el nombre de mi padre adoptivo. “Ata” hace referencia a que soy “de” la familia. Podría traducirse como “de Atabo”.



mayores, vienen, pero igual que vendrían si tuviesen cualquier otra profesión”. Los que sí que iban a quejarse a él, eran los propietarios. Le explicaban que los jakartamans no pagan la cuota diaria porque les decían que no había clientes cuando ellos sabían que esta afirmación era incierta. “Los propietarios se lamentan siempre”. Añadió que, sobre eso, solo podía aconsejar a los propietarios de cómo ayudar a la juventud, pero poco más. Igualmente, ningún jakartaman había ido nunca a solucionar ni disputas internas entre ellos, ni problemas con algún vecino del pueblo, ni accidentes relacionados con la profesión. “Cuando hay accidentes –dijo– es la policía quien interviene. Es su responsabilidad”. Según su parecer, los accidentes de mototaxi eran una cuestión de la administración estatal.

Aclaró que no podía ser de otra manera porque no todos los conductores eran de la etnia joola y por lo tanto, le sería complicado solucionar este tipo de discrepancias si solo uno era joola e imposible si los dos eran de otras etnias. Y añadió que entre joola, por el momento, no había sabido de ningún problema. Comentamos que hacía unos meses había habido un accidente donde habían fallecido dos jakartamans, el conductor y el usuario. Pero deducimos que al no producirse ningún choque, las familias no buscaron culpables, ni en la autoridad estatal, ni en la tradicional<sup>252</sup>.

Los jakartamans, a su entender, no eran una profesión para el futuro de la juventud. “La mayoría solo son jóvenes que buscan ganar un poco de dinero en poco tiempo. [...] Hay quienes dejan la escuela y después, no van a poder jubilarse porque no es legal”. Además, remarcaba: “No es una profesión que se pueda aprender, no es un oficio, como la albañilería o el mecánico. Crean demasiados problemas. No es bueno para la juventud del país”. Subrayaba en su discurso, constantemente, que lo más importante para la juventud era la educación, tradicional y estatal. “No hay futuro para la Casamance sin educación para conseguir una economía sostenible y autónoma”. Pese a los reproches a los jakartamans, como el resto de vecinos de Oussouye, culpaba del problema, principalmente, al Estado. “Ellos han visto el problema desde el principio y

---

<sup>252</sup> Me gustaría hacer un pequeño inciso aquí, porque, aunque digo que no se buscó la ayuda del Rey para resolver la culpabilidad, los joola con los que he hablado sobre el tema afirman que no creen en la muerte como un acto natural o accidental. Así, pues, antes del entierro, la tradición establece que hay que descubrir qué ha causado la muerte del difunto: una enfermedad, una persona, la acción punitiva de un altar, etc. Una especie de autopsia mística que se hace a través de la ceremonia del Kasab, el interrogatorio al muerto. Cuatro hombres, iniciados en el altar real, llevan el cuerpo del fallecido en sus hombros, tapado con una tela blanca, encima de una especie de camilla hecha de troncos, ramas y con una ornamenta de cuernos en la parte de la cabeza. Alguien de la familia, derrama *bunuk* ante el *kuhulu*, el altar familiar, y se dirige al cadáver, tirando vino de palma ante él para ver si su alma está allí. Después, varias personas le hacen preguntas sobre su vida y su muerte a las que el cadáver, encima de los cuatro portadores, responde, con un sí, si el cadáver avanza, un no, si retrocede o un no sé, si da vueltas sobre sí mismo, a veces, con una rapidez que puede embestir al público. Pude presenciar esta ceremonia en varias ocasiones.

decidieron no hacer nada, ninguna ley, ningún reglamento para gestionarlo, solo dejan que pase”. Desde su punto de vista, no se trata de eliminar la profesión por completo y señalaba sus beneficios: “Hay jakartamans que son serios, siguen la ley, son buenos para el pueblo y con esto, dan de comer a su familia”. En pocas palabras, lo que exigía era una gestión desde el Estado: “Hay que encontrar una solución para que las jakartas se conviertan en una profesión para el futuro”. No dejó de sorprenderme que sus ideas estuviesen tan cerca de las mías, siendo su universo tan lejano. Un lenguaje que parecía ancestral para expresar un pensamiento moderno.

Salí de allí con la convicción de que, pese a que los jakartamans no habían ido nunca a presentarse formalmente como asociación, los excusaba porque al ser una organización multiétnica no podían dar más relevancia a una autoridad tradicional que a otra. Aunque comentó que siempre era provechoso escuchar a los mayores, fuesen de la religión que fuesen. Me fui también con la sensación que, aunque el rey no fuese consciente, compartía con muchos jakartamans la idea de que el Estado era el único que podía solucionar sus problemas. No culpaba a la juventud de los accidentes o el descontrol, sino a la administración pública. Así que mi siguiente paso fue, como no podía ser de otra manera, intentar hablar con el Ayuntamiento para dilucidar los motivos de la falta de actuación por parte de las autoridades locales.

#### **6.4.2. La autoridad local. El Ayuntamiento**

El 22 de enero de 2020, después de algún intento fallido, pude hablar con el alcalde de la *commune* de Oussouye, Edouard Lambal. Había ido alguna que otra vez al Ayuntamiento, un edificio colonial situado fuera del pueblo tradicional, en la carretera de Mlomp, pero nunca lo había encontrado. Ese día, pude reunirme con él y, aunque me atendió amablemente en su despacho, me dijo que no tenía mucha información sobre los jakartamans, ya que nunca se habían reunido formalmente. Comentó que era conocedor de que el antiguo alcalde -Bénédict Lambal (2002-2014)- sí se había encontrado con ellos y me aconsejó hablar con el secretario, Edgar Coly, que estaba en el Ayuntamiento desde antes de su nombramiento, en julio de 2014. Me puse en contacto con él y quedamos para el día siguiente a las nueve de la mañana. Cuando llegué a su despacho, en la segunda planta del Ayuntamiento, estaba barajando varios documentos dentro de una carpeta. Me saludó y me invitó a sentarme. Entonces, abrió la carpeta y me dijo: “Estos son los documentos que tenemos”. Mientras me enseñaba unos pocos papeles y anotaciones, me explicaba que, al principio, cuando los

jakartamans empezaron, había una buena relación, pero que, poco a poco, se fueron alejando y ahora, no sabían ni cuantas jakartas había en Oussouye. Hablaba de los jakartamans con un tono que recordaba a un padre regañón y benevolente. Me recordaba a la típica reprimenda a un hijo adolescente que extralimitaba su desobediencia. Me explicó que, a finales de 2010, había 30 motos en Oussouye<sup>253</sup>. El Ayuntamiento los convocó a todos y se reunieron el 23 de diciembre de 2010 en Consejo Municipal para establecer una tasa mensual de 2.500 CFAs.

“Al principio- me mostraba los documentos mientras hablaba-, todos pagaban la tasa y había una buena comunicación entre el presidente Jeanot Manga y el Ayuntamiento. Se organizaban bien, crearon una junta y controlaban a todos los jakartamans. El presidente nos contactaba constantemente para presentarnos a cada jakarta nuevo”. Añadía que, además, el presidente les ayudaba con la gestión de la tasa y si se le informaba que algún jakartaman no había pagado, era él quien se encargaba de ir a buscarlo. A partir del año 2012, la asociación les pidió una reducción en la tasa municipal y el Ayuntamiento accedió a la petición. El 23 de febrero de 2012 se reunieron para disminuir la tasa a 1500 CFAs mensuales y se fueron pagando hasta finales de 2013 más o menos regularmente<sup>254</sup>. El problema de la incomunicación actual, según él, no era causada por el aumento de jakartas en la *commune*, sino porque los más viejos se fueron a trabajar en otras profesiones –hecho contrastado en mi investigación. “Los primeros economizaron el dinero y se compraron un coche o montaron un negocio. Con los reemplazos empezaron los problemas”. Me explicaba que hasta 2017 –coincidiendo con el nombramiento de Alioune-, la mayoría de jakartamans pagaban la tasa, aunque algunos jóvenes ya no lo hacían. “A partir de 2017 no paga nadie. Cuando hay jóvenes que empiezan a no pagar, los otros tampoco pagan. Es siempre así”. Cuando les increpaban por la ausencia de pagos, les ponían como excusa que al ser tantos ya no ganaban dinero, pero que eso era imposible en Oussouye: “Hay beneficios porque llegan donde no llegan los coches”. Edgar conocía bien los precios que se movían, los costes de los viajes y tarifas de los *abonnés*. “Hay muchos *abonnés*, profesores, estudiantes, funcionarios, etc. Y a los *abonnés* les cobran 14.000 CFAs al mes para ir y volver de la escuela”. Reflexionando sobre los diferentes precios y viajes, surgió el tema de la tarifa diaria que los jakartamans tenían que pagar a los propietarios. A pesar de creer que era abusiva, se desentendió de la posible explotación

---

<sup>253</sup> Esta información se contradice con la que me procuró el primer presidente de la asociación –apuntada anteriormente. Según sus palabras en 2011, cuando él empezó, solo habían 20 jakartamans.

<sup>254</sup> Véase un ejemplo de lista de jakartamans de la *commune* de Oussouye que pagaban la tasa municipal en julio de 2013 en el Anexo. Material Documental 10, pág. 383. Según el secretario del Ayuntamiento, la mayoría de jakartamans en ese momento estaban al día de sus pagos.

laboral, alegando que todo el mundo busca sus propios beneficios. Para él, no existía un abuso de poder por parte de los propietarios, porque consideraba que ninguno de ellos estaba enriqueciéndose. Era un negocio como cualquier otro. Una manera de ganarse la vida, de salir de esa “pobreza” cronificada en la Casamance. “El problema es que donde no hay dinero, hay jakartamans. Es el medio de transporte de los pobres”. Con esta frase sentenciaba una profesión producida y consumida por personas con pocos medios económicos.

El secretario municipal acabó confesando, además, que el sistema de propiedad era una cuestión imposible de gestionar desde el Ayuntamiento, porque el Estado no les daba las herramientas para poder hacerlo. Me reveló que, para ellos, por ejemplo, era un combate irresoluble el asunto de las motos robadas: “La mayoría de motos no están registradas ¿Cómo quieres que sepamos quien es el propietario?”. Ese comentario me hizo acordarme de una anécdota que viví en mi primer viaje a Oussouye. Era la tarde del 1 de marzo de 2017, yo estaba en un taller con Grégoire, un mecánico joola que tuvo la paciencia de enseñarme las diferencias entre una moto KTM y otras marcas, como la Yamaha o la Honda. En ese cometido nos encontrábamos, montando y desmontando motos, como dos niños jugando a legos, cuando nos interrumpió un amigo suyo, jakartaman. Bajó de la moto y, sin poder parar de reír, le explicó la historia que, a posteriori, bautizamos “el mecánico, ladrón de jakartas”.

La noche anterior robaron una moto jakarta del taller de otro mecánico –en Oussouye solo hay dos talleres, así que, aunque quiso omitir el nombre, era evidente de quien se trataba. La policía fue a investigar y, al final, el mecánico les confesó que la moto estaba en Bignona. Los dos amigos empezaron a reírse a carcajadas y a burlarse del otro mecánico. No podían creer que hubiese confesado ser cómplice del robo. Nos explicó que se llevaron al mecánico a la cárcel, pero que no han encontrado la moto. La situación les pareció tremendamente divertida. Se ponían las manos en la cabeza, gesticulando exageradamente, mientras no paraban de hacer comentarios jocosos. Cuando se fue, Grégoire me explicó que era bastante habitual que los mecánicos estuviesen “compinchados” con los ladrones. Pero hizo una acotación: “En Oussouye<sup>255</sup> nadie roba. Si roba alguien es de fuera, este mecánico era extranjero. Aquí ni se roba, ni se miente. *Ajoola lalobe malagen*<sup>256</sup>”. Entonces, le confesé que, la tarde anterior había

---

<sup>255</sup> Muchos joola cuando hablaban de Oussouye” se referían a “los joola de Oussouye”.

<sup>256</sup> Se podría traducir como “el joola dice siempre la verdad”. Fue una frase que me repitieron en muchas ocasiones durante mi trabajo de campo. Sobre todo, cuando, para asegurarme de que algo era como me lo habían explicado, recurría a un tercero para verificarlo, es decir lo triangulaba: “Me han dicho que...”.

pasado por el otro taller con un jakartaman. En ese momento, un mecánico estaba enseñando una moto -no KTM-, que acababa de recibir de Guinea Bissau. Le pregunté al jakartaman si podía tomar una foto del taller y él me respondió que sí, pero al hacerlo, el mecánico enfureció. Empezó una confrontación con nosotros y acabé por borrar la fotografía. Cuando nos fuimos, le comenté a mi jakartaman que el mecánico había tenido una actitud extrañamente agresiva, acostumbrada como estaba al buen trato de la gente de Oussouye. El jakartaman me dijo: “Déjalo. Es extranjero”. Grégoire, que había permanecido atento a mi historia, se echó a reír y me chocó las manos mientras me decía: “Aquí tienes tu explicación. La moto era robada”. Aunque no estuve presente en más incidentes relacionados con los robos, en varias ocasiones, tanto en Ziguinchor como en Oussouye, se contaban historias de cómo las motos viajaban por las fronteras de Guinea Bissau y Gambia sin documentos, por los senderos del bosque, franqueando las aduanas.

Después de unos 40 minutos en el despacho de Edgar, acabamos la conversación hablando del modelo de negocio de las jakartas y el problema subyacente de encontrarse en medio de un tipo de empresa privada y un transporte público. Es como si los atributos físicos de la moto, que le otorgan una ventaja en la movilidad, fuesen, al mismo tiempo, la prueba irrefutable de que, al final, solo pueden funcionar entre arenas movedizas -tanto en el campo del transporte como en el legal. Acabó la conversación, como “buen padre”, asumiendo parte de la responsabilidad de los problemas de “sus” adolescentes. “Es verdad que se sienten solos y marginados. Hay veces que pienso que no saben a quién acudir. Hay que gestionarlos, acompañarlos y ayudarlos”. Antes de irme, y sin poderme aguantar el consejo, le dije: “Habla con ellos”<sup>257</sup>, y le desee que entre todos pudiesen encontrar la solución para que los jakartamans se convirtiesen en una profesión homologada y respetada por la autoridad. Ya casi en la puerta, me giré para preguntarle si tenía datos sobre la siniestralidad de las jakartas en Oussouye. Un par de días antes, el 20 de enero, me había pasado por la Gendarmerie a hablar con el comisario Faye, pero me dijo que ellos no llevaban ningún registro de los accidentes de jakartas porque de esto se encargaba la comisaria de Ziguinchor, que gestionaba todos los accidentes de la región. Así que me había resultado imposible tener datos oficiales sobre la siniestralidad vial en el

---

Normalmente, si mi interlocutor era joola, su respuesta se asimilaba a un: “Si te lo ha dicho, será verdad. Los joola dicen siempre la verdad”.

<sup>257</sup> El trato habitual, prácticamente siempre, era el tuteo, incluso con las autoridades, seguramente, porque en joola no existe el tratamiento de usted.

departamento de Oussouye. El Ayuntamiento tampoco poseía esta información, pero me aconsejó ir a hablar con los médicos del Hospital de Oussouye.

Había estado allí antes, aunque no puedo explicar aquí el motivo por el que fui. Pero tenía el número de un enfermero que me atendió en esa ocasión, así que lo contacté para exponerle mi dificultad a la hora de obtener cifras. Pocos días después, el 3 de febrero de 2020, a las 17h de la tarde, tenía una cita con la médica jefe del Hospital de Oussouye. Cuando llegué a su despacho, me esperaba con tres grandes tomos encima de su mesa. Después de saludarnos, me dijo que allí estaban registrados todos los pacientes que habían atendido en 2019. Mientras abría uno de los libros, me puso sobre aviso de que no encontraría los accidentes viales graves ni mortales, porque estos iban directamente al Hospital de Ziguinchor. Tampoco tenían registros específicos del tipo de vehículo con el que se había producido el accidente, aunque acotó que por la edad se lo podía imaginar. Por ende, en el registro figuraban todos los accidentes, de cualquier vehículo, como “AVP”, *accident de la voie publique*. A parte de esta imprecisión, había otro problema para poder contabilizar los accidentes. Como en el caso de Ziguinchor, había jóvenes que se presentaban al Hospital con una fractura y no querían explicar cómo se la habían hecho. Así que sólo la podían anotar como “fracture”. Sin embargo, me dijo: “Cuando veas ‘fracture’ solo puede tratarse de un AVP o de una caída de un árbol de un recolector”. Pero decidí no tener en cuenta las “fracture” para el recuento de accidentes, ya que sería hacer afirmaciones basadas en conjeturas.

Como la médico estaba de guardia en ese momento, me emplazó a seguir la conversación en la *salle de garde* por si acudía algún paciente. Una vez allí, acercamos dos taburetes a una camilla y pusimos los registros encima de ella. Este escenario, a priori extraño, acabó siendo más íntimo al no encontrarnos separadas por la distancia simbólica de un escritorio de médico. Así, una al lado de la otra, abrimos los registros. Le dije que podíamos mirar los últimos seis meses de 2019, pero me explicó que en julio hubo un problema de anotaciones y mejor empezar por agosto. Buscamos el mes de agosto y abrí mi libreta. Mientras contábamos el número de AVP que había en cada mes, íbamos comentando franjas de edad y los lugares más conflictivos. En total, en los últimos cinco meses de 2019, habían llegado 66 personas que reconocían haber tenido un accidente vial. De estos 66 y, siguiendo la división administrativa de la juventud, 44 eran menores de 35 años. Aunque este dato, evidentemente, no certificaba que todos fuesen accidentes de jakartas, podía ser interesante en cuanto nos advertía que en el 67% había involucrada, al menos, una persona joven. Y según, las observaciones llevadas a cabo, los jóvenes viajaban muy mayoritariamente en jakarta. Así que

teniendo en cuenta estas dos premisas, podíamos deducir, aunque en forma de hipótesis más que de veracidad, que en la mayoría de accidentes intervenía un mototaxi.

De los 66 pacientes, solo 14 eran mujeres. Me comentó que era normal ese dato porque las mujeres apenas conducían en Oussouye. En mi investigación, aparte de los jakartamans, todos hombres, no me había encontrado a ninguna mujer conduciendo ni un transporte público ni privado en Oussouye. Y de hecho, la gran mayoría de mujeres que habían acudido por un accidente, eran menores de edad o muy jóvenes. Después, nos percatamos de que la mayoría de accidentes se daban en la carretera de Cap Skirring, sobre el 20% del total. Argumentaba este dato con dos teorías que se complementaban. Por un lado, era una carretera asfaltada, lo que se traduciría en mayor velocidad en la conducción. Por el otro, a Cap Skirring se iba habitualmente de fiesta, por lo que podían volver con una tasa de alcohol más elevada. Por contra, identificar puntos calientes dentro de la *commune* de Oussouye fue imposible porque había personas que especificaban el barrio y otras que, simplemente, decían “Oussouye”.

El último dato que identificamos fue la variabilidad de accidentes según el mes. Me explicó que la mayoría de accidentes se contabilizaban los meses de lluvia -por la dificultad que suponía conducir en el barro-, y en las grandes ceremonias o festividades -por la combinación de alcohol y conducción. Y así lo corroboraban las cifras. Los meses de agosto y septiembre -meses de lluvia- habían registrados 16 y 15 accidentes. En octubre, cuando se acaba la temporada de lluvias el número bajaba a siete y en noviembre era de ocho. En cambio, en diciembre, a causa de diferentes festividades, subía a 20. Y es que en la profesión de los jakartamans las festividades son un día laborable importante. De hecho, en diferentes ceremonias pude presenciar como los jakartas aparcaban al lado, esperando que finalizase la fiesta para ofrecerse a los asistentes. En muchas ocasiones, sobre todo mujeres mayores de pueblos vecinos utilizaban este servicio en ese momento. Y pese a que culpaba a muchos jóvenes de su irresponsabilidad al manejar, en particular con temas relacionados con el alcohol, acabó matizando: “No todo es culpa del alcohol. Cuando hay celebraciones, la gente vuelve de noche y lo más peligroso es que pueden salir animales a la carretera y no los ves”. Los animales, por lo tanto, se suman en Oussouye al peligro de la falta de iluminación y la ausencia de infraestructuras como posibles causas de la siniestralidad vial. Y pese a no tener cifras para demostrar que las jakartas eran las principales protagonistas de los percances, me dijo que estaba segura que desde su llegada habían aumentado.

Una vez hecho el escrutinio, estuvimos hablando de los diferentes motivos por lo que acababan en la *salle d'urgence*. Me explicó que cuando un paciente iba a urgencias era por una causa grave y los motivos más habituales, según comprobamos, eran fracturas -o bien por caídas de árboles o por AVP-, picaduras de serpiente o malaria. En efecto, en la hora y media que estuvimos charlando y evaluando los registros no vino nadie. En comparación, en la *salle d'urgence* de Ziguinchor era continuo el bullicio de gente y ruido, que interrumpía constantemente el transcurrir de cualquier conversación; en Oussouye el silencio era tan abrumador que acabamos reduciendo el volumen de nuestras voces para no molestarlo. Aunque el análisis, de forma comparativa, no fue tan minucioso como en Ziguinchor por los motivos ya explicados, el tono en que se produjo la conversación me dio otro tipo de información interesante. Más allá de hablar de la irresponsabilidad de algunos jakartamans, su discurso fue más objetivo que en Ziguinchor, culpando a otros factores de la siniestralidad vial, como la iluminación, la lluvia o el mal estado de las carreteras.

Al final de la conversación, aproveché para preguntarle sobre una eventualidad que me habían explicado varias veces los jakartamans: su función como ambulancia improvisada. Sonrió mientras afirmaba con la cabeza y les daba la razón. Y añadió que no era tanto que los jakartamans trajesen a los pacientes al hospital, sino que llevaban a los médicos a alguna casa inaccesible con ambulancia. Un jakartaman me explicó en una ocasión que había llevado a un médico por la noche a una casa, pero al llegar vio que el paciente estaba muy grave y lo tenían que llevar de inmediato al hospital. Así que volvieron al hospital los tres, yendo el paciente en medio, encapsulado entre ellos dos para que no cayese. Sonrió de nuevo y dijo que, efectivamente, en Oussouye podían darse estas situaciones. Me habló de que tenían jakartamans de confianza y que, en alguna ocasión, los tenían que llamar para alguna urgencia. Siempre los habían trasladado, fuese a la hora que fuese e incluso, de forma gratuita. Puede que, por este motivo, su relato fuese menos agresivo que el de los médicos de Ziguinchor. Es muy probable que fuera por cosas así que los jakartamans en Oussouye estuviesen mejor valorados que los de allí..

Después de hablar con las diferentes administraciones locales, había observado que en Oussouye los discursos alrededor de la imagen de los jakartamans eran más benevolentes. Si bien se les reprochaba conductas inmaduras, también se valoraba su aporte social en cuanto a movilidad. Si tuviese que sacar una conclusión de todas esas conversaciones, sería que la profesión de jakartaman en una ciudad era útil, pero aquí, en una zona rural, se volvía imprescindible. Por eso, en los comentarios de los vecinos de Oussouye parecía que no se buscaban culpables entre ellos y que el principal



reproche era que no se autogestionasen para funcionar mejor. Y en consecuencia, no era imprescindible que su actividad laboral cumpliera con normas estatales, ni tan siquiera con prohibiciones religiosas, solo se les exigía que satisficieran necesidades sociales. Sus consejos y reprimendas a la asociación de jakartamans iban siempre asociados con este deber con la comunidad. Ningún vecino de Oussouye se inquietaba por si tenían los papeles en regla o por si se habían sacado el carnet de conducir; su preocupación estaba ligada a su comportamiento. Si eran irrespetuosos socialmente, no podrían seguir usando sus servicios. Al tratarse de una asociación multiétnica, pero, no podían escoger como mediador a la autoridad tradicional, y no acababan de sentirse cómodos con la administración local porque los joola nunca le habían dado esa autoridad. Así que para poder mediar con la comunidad solo les quedaba una opción, escoger una persona que, dejando a un lado adscripciones religiosas y políticas, fuese respetada por todo el mundo. Esta figura, en Oussouye, es la Mère Garage.

#### **6.4.3. La autoridad mediadora. Mère Garage**

Junto a la *gare routière*, unos pocos pasos adentrándose en el pueblo, te encuentras sentada en un pequeño taburete rodeada de frutas y verduras, a una mujer enjuta que cubre con su cuerpo casi toda la entrada de la pequeña tienda-almacén que se esconde en su retaguardia. Si no se levanta de ese taburete, la única forma de acceder a ese pequeño cobertizo, sería saltándola. Su disposición, que a priori parecería contraproducente para el negocio, es en verdad la clave de su papel. Este almacén no guarda sólo pequeñas cosas para vender, sino que es el depositario, en muchas ocasiones, de las mercancías que viajan por la *gare routière*. La regente de este negocio, Elisabet Eyoumbal Sambou, es conocida en todo el pueblo como Mère Garage. En un día normal, Elisabet empieza su jornada laboral a las seis de la mañana y finaliza al atardecer, sobre las seis de la tarde. Durante este periodo, da igual el momento en que pasases delante de su tienda, siempre la encontrabas allí, sentada, sonriendo, impasible. Había coincidido con ella en varias ocasiones pero, frente a la limitación de mi joola y su francés, siempre tenía que ir acompañada de alguien para hablar. En la mayoría de los casos, mis acompañantes eran jakartamans y, cuando le hacía preguntas sobre ellos, sus respuestas eran escurridizas, pero no desde una superioridad autoritaria, sino desde la humildad de una servidora. Me decía cosas como: "Pregúntales a ellos. Ellos saben más que yo". Pero su intervención en la asamblea general del 27 de diciembre de 2017 me hacía dudar de esta afirmación.

En dicha reunión, sólo una mujer –a parte de mí, que estaba como observadora- rompía la estampa típica de los jakartamans. Esa mujer, la Mère Garage, se mantuvo atenta a los discursos de los miembros de la asociación durante toda la mañana, sin interrumpir en ningún momento el debate. Pero después de comer, tomó la palabra. Cuando se recogieron los platos y dimos por terminado el almuerzo, se levantó animándonos a rehacer el corro de la reunión. Casi sin palabras, los jakartamans se volvieron a poner en el sitio que ocupaban antes del descanso, como si después de romper filas, volvieran a ser llamados a formación. Cuando vio que todos estaban sentados y en silencio, empezó a hablar. Lejos de hacer un discurso maternal que te esperarías de esa mujer mayor y afable, les echó una buena bronca. Y punto por punto fue desentrañando todos los comportamientos de los jakartamans que, a su juicio, solo hacían que jugar en su contra. Insistió en que si querían que los respetasen, tenían que respetar ellos primero a las autoridades administrativas, tradicionales y a los habitantes del pueblo. Así que les recriminó varias malas conductas derivadas del exceso de velocidad, el exhibicionismo ostentoso, su apariencia física, las malas palabras y, claro está, beber. Si anhelaban que ser jakartaman fuese una profesión respetada, les decía, tenían que vestir y actuar como si lo fuera. Por último, indicó que lo primero que había que hacer para poder volver a establecer las relaciones con la administración, era pagar la tasa de 1500 CFAs mensuales al Ayuntamiento. Desde su punto de vista, era incongruente exigir los mismos derechos de los otros transportes públicos si no cumplían con los mismos deberes. Mientras hablaba, los más jóvenes agachaban la cabeza con vergüenza y los mayores, fijaban la mirada en sus palabras, asintiendo con la cabeza, como muestra de acuerdo y respeto. Después de su parlamento no hubo ningún comentario en su contra. La reyerta que había durado toda la mañana entre jóvenes y mayores, se había olvidado. En ese momento, me di cuenta de que era una mediadora entre los vecinos de Oussouye y los jakartamans, pero también su máxima autoridad.

Pero ¿Por qué ella? Como ya he dicho, su figura estuvo presente a lo largo de mi investigación, pero mis conversaciones con ella habían sido poco fluidas. Sabía, por mis interlocutores, que su rol como mediadora local entre los jakartas se dio por una especie de transferencia natural. La Mère Garage era la persona que se encargaba de gestionar muchas de las actividades de la *gare*. Al no tener horarios, muchas veces los transportes públicos que traían algún paquete de Ziguinchor o Cap Skirring, se lo dejaban en su tienda, para que el destinatario pudiese recogerlo a posteriori. Pero además, tenía el número de todos los choferes, los conocía bien y mediaba entre ellos o con la gente de Oussouye si surgía algún conflicto. La mañana del 25 de enero de 2020, le pregunté a William si me podía acompañar a saludarla. Tenía la esperanza de que si iba con una persona que no trabajase en el transporte, ni tuviese ninguna relación,

podría sentirse más cómoda a la hora de hablar. Y por fortuna, así fue. Cuando llegamos, nos dijo que si queríamos nos podíamos pasar sobre las 18h que era cuando ella recogía y podíamos conversar más tranquilamente. Fuimos esa misma tarde y nos sentamos a su lado, encima del margen de piedra que hacía de cerco de su entrada. Allí sentados los tres le dije, simplemente, que me gustaría escuchar su historia de vida. Cuando William le tradujo, su sonrisa empezó a hablar lentamente. Me explicó que desde que tiene memoria, siempre había trabajado en ese sitio. En los inicios, era la única tiendecita que estaba al lado de la *gare routièrre*. Vendía frutas y frutos secos. Así que cuando llegaba un vehículo, se acercaba con los alimentos en un cesto para ver si los viajeros le compraban algo. Poco a poco, sin ser premeditado por ninguno de los dos lados, se empezó a crear una relación de confianza entre ella y los chóferes. Los conductores empezaron a pedirle favores, como que les guardase alguna mercancía o les vigilase el vehículo mientras hacían alguna gestión. Ahora, en su pequeña tienda, guarda maletas y paquetes de clientes y, en efecto, hay más cosas guardadas que a la venta.

Paulatinamente, de forma natural, pasó de guardar objetos a gestionar conflictos. Y ya no solo era la almacenadora, sino que cuando había problemas entre los conductores, iban a buscar su consejo o la empleaban de intermediaria para que hablase con los dos bandos. Cuando la profesión de jakartaman llegó a Oussouye, le pidieron si podía ser, también, su “madre” y aceptó encantada. Me pareció interesante que la pregunta fuese, precisamente, esta. No le pidieron ser “mediadora” o que les ayudase en la gestión, sino que le pidieron ser sus “hijos”. No sabía en qué momento empezaron a llamarla así, pero tenía claro que “*mère*” expresaba lo que ella hacía con los conductores, los cuidaba, los aconsejaba pero, también, los reñía si hacían algo mal, como una madre. Mi amigo añadió: “Una madre es sabia, enseña y ayuda. Hay que respetarla. Cuando habla una madre, hay que escucharla porque ella sabe más que tu”. Ciertamente su función se asemejaba, desde este punto de vista, a la labor de una mamá. Además, igual que una madre, lo hace de manera voluntaria, no gana dinero con esta actividad. Aunque, si tiene que viajar, todos los transportes, sean de la *gare* o jakartamans, la llevan gratis. Desde el momento que la hicieron “madre”, los jakartamans le piden orientación para solucionar algún problema, gestionar una actividad en el pueblo o resolver una disputa interna. Cuando hay un accidente, también van a buscarla si ha surgido algún conflicto con la policía. Matiza que con los otros transportes también le ha tocado hacerlo alguna vez, sobre todo cuando ha habido problemas con la documentación y, por ejemplo, los retenían sin poder circular.

Con los jakartamans, cuando hay alguna celebración o ceremonia -como entierros, bodas, etc.- también ayuda a recaudar dinero entre todos y apoyar a la familia. Estas recolectas se realizan en todos los casos, sean de la religión o la etnia que sean los beneficiarios. A lo largo de mi investigación pude presenciar varias recolectas donde iban apuntando a una lista quien había pagado los 100 CFAs que habitualmente se piden. De la única ceremonia que Mère Garage se abstenía, era cuando se recogía dinero porque un jakartaman había dejado embarazada a una chica, sin ser su mujer. Les reprochaba que fuesen tan poco responsables de tener un niño sin poderle asegurar un futuro. Así que se mantenía al margen porque, según sus palabras, “contribuir a esta recolecta sería como encorajarlos para que lo siguiesen haciendo”. La diferencia, me planteaba, entre los jakartamans y los otros conductores, es que los jakartamans son más jóvenes y hay que tener más paciencia. “A veces me entero de chicos que han dejado la escuela para hacer de jakartas. Entonces, voy a hablar con ellos. Les digo que si de verdad quieren hacer de jakartas, tienen que entender que hay unas normas. [...] Pero eso -me decía- toma su tiempo”.

Para ella era muy importante que entendiesen cómo funciona la asociación y que debían, por ejemplo, pagar las tasas al Ayuntamiento. Su estrategia se basaba, entonces, en no abandonarlos, no darlos por perdidos y repetirles las veces que fuese necesario la importancia de cumplir con las normas para ser respetados. Sus palabras allanaron el camino para hablar sobre las generaciones. Opinaba, al igual que todas las personas con las que hablé, que había una gran diferencia entre los mayores y los más jóvenes, pero también creía que era lo normal. Los jóvenes, siempre son más tozudos, *ajamelits*, y hay que hacerles entrar en razón. Cuando un joven empieza a hacer de jakartaman piensa que puede trabajar por libre y no va a hablar con ella ni con la asociación. Pero pronto se da cuenta de que necesita de la organización para negociar con el propietario, la policía o la administración. Se mostraba esperanzada con el buen funcionamiento de la asociación y con la actitud de los más mayores que hacían, a la vez, de “padres” de los muchachos, felicitándolos cuando lo hacían bien y amonestándolos cuando era preciso. “Es una cuestión de respeto y buena voluntad por parte de los dos lados”. Aunque me confesó que cuando alguien venía preguntando por un jakarta, sobre todo, si se trataba de las mujeres del mercado, les daba el nombre de un jakartaman mayor porque les tenían más confianza; los más jóvenes aún se la tenían que ganar.

Los jakartamans de más edad me habían apuntado con anterioridad esta cuestión. Me decían que las “mamis del mercado” los buscaban siempre a ellos para viajar. Podía ser que la mercancía la transportasen los más jóvenes, pero si eran ellas quienes tenían que

viajar, se sentían más seguras con los mayores. Pude comprobar este hecho en mi observación y con las diferentes conversaciones que tuve con las mujeres del mercado. El 6 de febrero de 2020, cuando empezaba a salir el sol, fui con William, mi traductor oficial, a casa de una mujer joola que trabajaba en el mercado de Oussouye y vivía cerca de Siganar. Nos había invitado el día anterior a desayunar con ella para hablar de su relación con los jakartamans. Cuando llegamos, el *bunuk* y el arroz estaban preparados en la entrada de su casa y nos sentamos a acompañarla en torno al banquete. Su marido, que trasteaba alrededor nuestro intentando estorbar como lo hace un niño pequeño, se acabó yendo cuando su mujer le dijo, entre risas, que no estaba invitado. Uno de los motivos principales por los que había ido conversar con ella es porque, en Oussouye, la mayoría de clientes de los jakartamans se dividen entre chicos o chicas que van a la escuela o al instituto y mujeres que trabajan en el mercado. Los hombres, por diferentes motivos, al igual que pasaba en Ziguinchor, eran más reacios a ser usuarios de jakartamans. Pero mi interlocutora me dejó claro que las mujeres estaban encantadas con la llegada de estos jóvenes sobre dos ruedas.

Ella tenía un puesto de frutas y verduras y, cuando era temporada, de arroz en el mercado de Oussouye<sup>258</sup>. A veces, además, si se lo podía combinar, también vendía pescado procedente de Cap Skirring. Antes de la llegada de las motos, tenía que hacer el viaje de 8 o 9 kilómetros que la separan de Oussouye, andando, cargada con kilos de fruta en su cabeza. Esto le producía un dolor de espalda que muchas noches no le dejaba dormir. “El dolor del transporte”, se quejaba. Pero ahora, los jakartamans le llevan la carga y a ella en moto, por lo que no solo se reduce el tiempo del viaje sino que mejora en salud. Dice que cree que los precios que se piden son del todo adecuados y que ella estaría dispuesta a pagar más por el servicio, porque ha cambiado la vida de muchas mujeres en Oussouye. Habitualmente, llama al jakartaman cuando tiene la cosecha preparada para ir al mercado. En el momento que fuimos, de hecho, ya tenía dos cestos de varios kilos de naranjas dispuestos. A veces, si no tiene muchos kilos, nos explicaba que se organizaba con sus vecinas y reunían todos los productos en un mismo cesto para economizar los viajes. Una vez el jakartaman deja los alimentos en el mercado, vuelve a buscarla a ella que ha tenido tiempo de arreglarse para ir a trabajar. Cada mañana estaba puntual en su puesto. En cambio, antes de las mototaxis, debía hacer varios viajes a pie para llevar todas las frutas hasta allí. A veces, cuando llegaba ya no había clientes. Nunca sabía si podría llegar a vender algo y necesitaba que alguna mujer, vecina de su parada, la ayudase a vender su mercancía, pero no era lo mismo. Además, añadía, otra ventaja era la accesibilidad de las motos en

---

<sup>258</sup> Para saber más sobre la organización interna del mercado de Oussouye, consultar Bastardes Tort, 2009.

comparación con los vehículos de cuatro ruedas. Las motos llegaban hasta la entrada de su casa y podían cargarlo todo allí. Era una ventaja enorme porque en el departamento de Oussouye hay muchas casas inaccesibles para los coches y, por ejemplo, cuando era la temporada de arroz, aunque pudiesen llevar los sacos en auto hasta el mercado, los dos o tres kilómetros que la separan de la carretera principal, los tenían que hacer a pie. “Y cargar un saco de arroz no es nada fácil”.

Cuando le pregunté si tenía jakartamans de confianza, me contestó que sí, pero que no hace distinción de etnia entre los jakartas. Si conducían bien, no le importa la edad o la etnia. Lo más importante era la manera de conducir y que respetasen que estaban llevando una persona mayor y, por lo tanto, no quería viajar rápido, sino con seguridad. Charlando sobre seguridad, le pregunté por el miedo de ir en moto. Me respondió, rápidamente, que corría más riesgo cuando iba andando sola. “Los jakartamans son acompañantes”. Estuvimos un rato charlando sobre este tema. Cuando llegué a Oussouye me inquietó que los hombres del pueblo me quisieran acompañar a todos lados, sobre todo, cuando al anochecer volvía al *campement* a dormir. Hombres que me encontraba por el camino, se ofrecían a andar conmigo hasta allí. No era muy normal para mí que desconocidos me acompañen y, en un primer momento, este acto me causaba más miedo que tranquilidad. Poco a poco, fui entendiendo los riesgos de ir sola. No era una cuestión de hombres o mujeres, sino de animales. En Oussouye, podías encontrar diferentes animales en tu camino, entre ellos, serpientes venenosas. Así que cuando dejabas atrás las pocas farolas que había en el pueblo, el máximo riesgo es que en medio de la oscuridad, no visualizases la presencia de una serpiente. La mujer me explicó que ella no solamente tenía que andar por calles oscuras, sino por un bosque oscuro. Por ese motivo, intentaba siempre volver del mercado antes de que la noche la encontrase por el camino. Pero, si por alguna razón, se le había hecho tarde al volver, siempre había algún vecino que la acompañaba a casa. Con los jakartamans no necesita que nadie la acompañe andando, sino que ellos la dejaban en la puerta de su casa, evitando cualquier sorpresa desagradable entre los árboles.

Uno podría imaginar a priori que las mujeres mayores pudiesen criticar esta nueva profesión. Pero lejos de esta suposición, lo que me encontré en Oussouye fueron madres que agradecían la ayuda de sus hijos. Parece ser que eran quienes mejor habían entendido los beneficios de la modernidad. Una modernidad, por otro lado, que no rompía con el marco anterior sino que de algún modo lo alimentaba. Una forma de entender estos dos conceptos, no dicotómica, sino que va evolucionando de forma endogámica. Al amparo de las mototaxis, la organización social tradicional se veía

reforzada por las ventajas de la accesibilidad, flexibilidad y rapidez que propiciaban. Puede, pero, que al mismo tiempo, esta fuerza de la organización tradicional joola fuese la que no dejase acabar de avanzar a la asociación de jakartamans como tal. Una organización que pretendía ser multiétnica, apolítica y arreligiosa, en este contexto, acaba asemejándose más a un barco a la deriva que a un grupo de jóvenes autogestionados e independientes. Parece que las convicciones y las creencias de los joola tradicionales frente a los otros grupos étnicos, aunque no quisiesen, les impedían un acuerdo sobre a qué autoridad rendir pleitesía. Con todo, han sabido encontrar, cómo no, un atajo, una vía neutra, entre la administración y la tradición: la madre, Mère Garage. Una figura que no deja de evocar el rol de las mujeres en la historia de la resistencia joola, empezando por Aliin Situé Diatta y acabando con el papel de la mujer en la resolución del conflicto de la Casamance. Mère Garage aún, de forma tácita, poder, sabiduría y reconocimiento social, y, al mismo tiempo, sigue dispuesta a comprender y escuchar.





## CONCLUSIONES

Mi abuelo, en su intento de recomponer la historia de nuestro pueblo, el Pinell de Brai, escribió entre las páginas que nos dejó una cita de Bertrand Russell: "Sólo el pasado es verdaderamente real; el presente no es más que un penoso nacimiento al ser inmutable de lo que ya no es. Sólo lo muerto existe plenamente. Las vidas de los vivos son fragmentarias, inciertas y cambiantes". Nunca antes había apreciado tanto estas palabras como cuando empecé el trabajo de campo en Ziguinchor y Oussouye. Tuve la sensación, durante todo el tiempo que duró la investigación en la Baja Casamance, que lo que presenciaba se me escapaba de las manos, que lo que iba viviendo se desvanecía en el aire y que nunca iba a ser capaz de plasmar la totalidad de su complejidad. Allí, tuve en todo momento la impresión de que me estaba sumergiendo en un momento de cambio, una etapa-bisagra -o una etapa-grieta- en que diferentes órdenes sociales se sobreponían de manera abrupta entre espasmos y contradicciones, dando como resultado una especie de todo fluctuante, una estructura tan consistente como inestable.

Es evidente que una tesis doctoral no puede pretender agotar la realidad que ha conocido de manera, lo quiera o no, parcial y fragmentaria. La mía tampoco lo ha podido hacer, por supuesto. En mi paso por Ziguinchor y Oussouye me he fijado en aspectos de la vida social de los jakartamans mientras éstos intentaban poner en palabras -que yo entendiese- la importancia de sus problemas o de sus hazañas. Pero entre sus discursos sobre los derechos laborales o la precariedad de la juventud casamancesa, se colaban sinuosamente prácticas que los conectaban con la naturaleza plástica de unas tradiciones invocadas constantemente como tales, pero que no tenían nada de agarrotadas, sino que eran reinventadas, sobre la marcha, constantemente, como instrumentos de adaptación, en sus propios términos, a las dinámicas globales. Tanto en el caso de Ziguinchor como en Oussouye he podido apreciar que conviven tres grandes ejes organizativos: el tradicional -poblado, linaje, etnia, religión-, el estatal -el aparato administrativo, el funcionariado- y el de rango de edad, en especial el de los jóvenes. El caso de jakartamans me ha servido para establecer como esa clase generacional se ve determinada, a su vez, por dos vectores: por una parte, imposiciones del contexto socioeconómico asociadas a la obtención de trabajo casi siempre en el campo informal; por la otra, la adhesión a modelos culturales de conducta y de presentación mixtos en que se mezclan más que articulan referentes tradicionales con otros procedentes de los medios de comunicación globales.

Los jakartamans hablan su propio lenguaje, un lenguaje que va más allá de lo heredado. Sus patrones de comportamiento y sus demostraciones públicas se asientan en vínculos voluntarios fundamentados en afinidades compartidas con los demás miembros de su generación. Traspasan lo étnico, familiar o confesional para identificarse con su grupo de edad y reclamar el cambio de una jerarquía social que los destierra, en el mejor de los casos, en un constante segundo plano. Este tipo de exaltaciones conductuales y estéticas están asociadas a movimientos juveniles que se dan en el conjunto de Senegal y de los que el mundo asociativo de los conductores de jakartas es experimento social significativo. He podido observar, en el transcurso de mis estancias en Oussouye y Ziguinchor, que el asociacionismo de los jakartamans es una expresión más de ese tránsito que se ha ido produciendo entre un tipo de organización social inspirada en el modelo de los lazos familiares, fundamentada en posiciones sociales heredadas, en relaciones personales de intimidad y confianza, en sistemas tradicionales o divinos de sanciones, etc. -algo así como la *Gemeinschaft* de Tönnies (1984/1887)- a un tipo ideal de sociedad fundada en relaciones impersonales, vínculos independientes, relaciones contractuales, sistema de sanciones seculares, etc. - esa *Gesellschaft* que no en vano hemos visto traducida al español como *asociación*.

Bien indicada esa noción -la *Gesellschaft* de Tönnies como *asociación*- para el asunto del que aquí se escribe, que no es otro que cómo el asociacionismo de los jakartamans deviene ejemplo de cómo se recorre el camino que va de lo común a lo colectivo. Tanto en la gran ciudad -Ziguinchor- como en un enclave rural -Oussouye-, encontramos variables de unas corrientes juveniles que se dan en el conjunto de Senegal y de la que los jakartaman concretan una misma dinámica de tránsito entre formas de organización asentadas en las redes de parentesco y en jerarquías sancionadas desde la tradición, a un tipo de vínculo voluntario fundamentado en el individuo y su autonomía, reclutado a partir de afinidades compartidas que no son de tipo étnico, familiar o confesional, sino de intereses asociados sobre todo al trabajo y la edad.

Mi trabajo de campo se desarrolló en dos enclaves bien diferenciados, aunque unidos por una problemática en común: la accesibilidad. Por un lado, Ziguinchor, la capital de la Baja Casamance, con una población multiétnica derivada de las múltiples migraciones acogidas por esta ciudad en el último siglo. Una ciudad que presenta problemas de movilidad -como tantas otras- ante la ausencia de un plan urbanístico que previniese su crecimiento desordenado, haciendo que los nuevos habitantes se instalasen de manera caótica por su entramado urbano hasta desbordar sus márgenes. Por el otro, en la *commune* de Oussouye, con una población de unos siete mil habitantes, donde el grupo étnico predominante es el de los joola, situada en el delta de

río Casamance, rodeada por agua y manglares, con las dificultades para los desplazamientos que ello implica.

En un primer momento incurrí en el prejuicio de pensar que los jakartamans de Ziguinchor serían, por decirlo de alguna manera, más cosmopolitas que los de Oussouye. La imagen vulgar que las sociedades de capitalismo avanzado solemos tener de una sociedad rural africana es la de una unidad cuyos habitantes son esclavos de la costumbre y viven dependiendo de ritos y mitos. Ese imaginario común se desmintió cuando llegué allí y me encontré con una gente esencialmente utilitarista que pone toda su actividad -incluyendo la mítico-ritual- al servicio de necesidades prácticas con frecuencia inmediatas y urgentes. He podido observar, en concreto, como en el reino de Oussouye se proclama y se aplica una lealtad a lo que se etiqueta como tradición en orden a dar prioridad a determinados deberes y derechos incluso por encima de los proclamados por el Estado. Ese distanciamiento o incluso rebeldía respecto a la Administración podría ser interpretado como consecuencia de la supuesta personalidad étnica de los joola y asociarla al conflicto armado casamancés. Sin embargo, sin querer negar que este sea un elemento importante en la desconfianza respecto del Estado, no es menos cierto que es compartida por el conjunto de comunidades rurales en Senegal -y me atrevería a decir que en muchas otras partes del mundo-, que prefieren someterse a las autoridades tradicionales locales que a las administrativas y es a las primeras que se le confían las labores de mediación inmediatas.

Lejos de mis primeros aprioris sobre la distancia entre los jakartamans “urbanitas” y modernizados de Ziguinchor y los “tradicionales” e “identitarios” de Oussouye, el contacto con la realidad fue evidenciando que tanto la asociación profesional de unos como la de otros están conformadas por miembros de diferentes grupos étnicos y es, posiblemente, esta heterogeneidad la que provoca la necesidad de tener una adhesión colectiva que trascienda la afinidad política, religiosa o étnica y que les hace partícipes de una juventud que reivindica ser admitida en los marcos de interacción de la vida social y política de su contexto. Sin embargo, es precisamente ese contexto el que, a su vez, diferencia la manera de relacionarse de las dos asociaciones con las autoridades, tanto locales como estatales.

Que constate la heterogeneidad de sus miembros, no quiere decir que no haya percibido diferencias entre las dos asociaciones. En Ziguinchor, por un lado, pude observar los múltiples intentos de la asociación de jakartamans por establecer un diálogo -por medio de la colaboración o, en ocasiones, la confrontación- con el Estado.

Su lucha consiste en ser escuchados por una Administración que –según su conveniencia- les excluye o les utiliza. Anhelan un reconocimiento oficial que les garantice sus derechos como trabajadores ante la ley. Las idas y venidas acompañando a los miembros de la asociación a reuniones con las autoridades administrativas, judiciales, policiales, etc. para llegar a acuerdos oficiales o pactos informales en relación con los derechos y deberes de esta actividad, fueron varios y con resultados diversos, aunque la mayoría, como se ha podido leer, fallidos. En cambio, la asociación de Oussouye no se reunió con ninguna autoridad ni estatal ni tradicional durante toda mi estancia. Sus reuniones y decisiones fueron, por así decirlo, como sus propias reglas, endógenas en relación a la gestión pública. Lejos de mostrar una necesidad de obtener un reconocimiento oficial, sus discursos y prácticas –y me atrevería a decir que sus normas no escritas- se basaban en obtener una aprobación social. Es por este motivo que la persona que les ayudaba en sus mediaciones con el resto de la población –desde policías, propietarios, usuarios hasta no usuarios-, quien mejor transmitía la opinión y el interés de la comunidad, no era un líder político o religioso, ni un funcionario, sino una vendedora de frutas y verduras: Mère Garage.

Esta figura que hace a la vez de autoridad dentro de la propia estructura jerárquica de la asociación y de intermediadora tanto con las autoridades locales como con los vecinos, no la encontramos en Ziguinchor. Allí, algunas de sus funciones son asumidas por el mismo presidente y la junta de la asociación, otras, cuando éstos no consiguen sus propósitos, son contraídas por alguna ONG estatal que les ayuda en las mediaciones ante posibles conflictos con el Estado o la policía. Desde esta perspectiva, vi cómo los jakartamans de Ziguinchor han optado por un diálogo directo y frontal con el Estado, asumiendo a la vez cometidos propios de los movimientos juveniles senegaleses: reivindicando no solamente la necesidad de asegurarse un futuro laboral, sino de contribuir a afianzar un futuro para la juventud del país. En contraste, los jakartamans de Oussouye, ante una histórica desconfianza hacia la Administración estatal y una falta de acuerdo para reconocer una misma autoridad tradicional que los represente -a causa de la heterogeneidad de sus miembros-, han acudido a una persona –que por su trayectoria como mediadora en la *gare routière* de Ziguinchor- podía ayudarles en la ardua tarea de ganarse el respeto de una sociedad que los necesita al tiempo que los desprecia. La figura de Mère Garage no solo es útil para terciar, ni tan solo para conseguir sus propósitos como asociación, sino y sobre todo, para protegerlos ante el desamparo que perciben como una colectividad juvenil que pretende establecerse al margen tanto de la legitimidad joola como de la del Estado senegalés.

Esta primera aproximación intenta entender el jakartaman no solo como un servicio público que suple las carencias interesadas en materia de urbanismo y movilidad, sino como eje de un auténtico ecosistema constituido a partir de la interacción entre individuos, colectivos, instituciones y ambientes, que mantienen entre sí una relación simbiótica hecha de ajustes, competencias, alianzas y conflictos. En cualquier caso, un conjunto de hechos, aquí sometidos a escrutinio, que va más allá de un organigrama de reglas y conductas. Una estructura experimental en una sociedad en constante movimiento que merece, como mínimo, que nos paremos a observar con todo el detenimiento posible.

El jakartaman no me ha revelado todos sus secretos y estas páginas solo quieren ser una contribución a un conocimiento que continuará incompleto después de haber sido leídas. Muchos aspectos de esta actividad han estado abordados en esta tesis doctoral sin la profundidad suficiente; lo sé. Ni siquiera siento haber sido capaz de ubicarme de forma clara en ninguna posición temática o teórica. No estoy segura de la naturaleza de lo que he hecho. Lo presentado habla de naciones y nacionalismos, procesos de descolonización, conflictos entre poder y autoridad, pero no pretende ser un ejercicio de antropología política. Hacen acto de presencia musulmanes, católicos y practicantes de ritos que un día llamamos animistas, pero me avergonzaría hacer creer que es una tesis de antropología religiosa. La discusión sobre los límites y las sobreposiciones entre lo formal y lo informal ha sido central, pero espera que los especialistas en antropología económica no sean demasiado severos con sus imprecisiones. La juventud es uno de sus asuntos centrales, pero no creo que llegue a ser un avance en la antropología de las generaciones. Ni siquiera es un trabajo de antropología de las infraestructuras o sobre cultura material, puesto que los sitios y las cosas solo son el decorado y el atrezzo vivientes de lo que realmente me ha interesado, que son los jakartamans, los chicos de las jakarta, unos muchachos que se ganaban la vida llevando a gente pegada a sus espaldas sobre una moto por calles, carreteras y caminos de la Baja Casamance, unos días que estuve con ellos a finales de los años veinte de este siglo.

Antes que yo, estuvieron aquí otros que vieron y escucharon otras cosas. Por ejemplo, Jordi Tomàs, contempló a su alrededor gentes y paisajes parecidos a aquellos de los que he hablado aquí y otros que ya no están. Hace años, Jordi recordaba que, en 1965, Louis Vincent Thomas había dicho que la religión tradicional joola estaba en trance de desaparecer y que cuarenta años después él había podido certificar lo erróneo de tal pronóstico. Luego, en ese mismo texto, clamaba para que, en algún momento de la historia, “un joven investigador o investigadora demuestre que hoy, nosotros, estamos

totalmente equivocados al defender que la religión tradicional joola está en plena vigencia y que le queda una larga vida en los avatares de la historia" (Tomàs, 2007a: 85). Ahora, sintiéndome aludida e interpelada por ese deseo, lo hago mío y cierro esta tesis esperando que alguien más temprano que tarde regrese a la Baja Casamance para certificar todos mis errores e insuficiencias. Eso querría decir que los fracasos y carencias de este trabajo habrían sido su principal virtud, puesto que habrán emplazado a otros u otras a volver allí para mejorarlo.

## EPÍLOGO

Llegué a Barcelona de Oussouye el 12 de febrero de 2020 sin ser, ni la gente de la Baja Casamance que acaba de dejar atrás ni yo misma, ni remotamente conscientes de lo que nos esperaba. Nos despedimos hasta setiembre, cuando tenía que volver para estar tres meses más en la región. Me acuerdo que en el viaje de vuelta iba pensando en las últimas conversaciones que había tenido, donde entre reproches por abandonarlos antes del Día de los Enamorados, me explicaban la gran fiesta de San Valentín que celebrarían en Oussouye. Y me hicieron prometer que a la vuelta compartiría con ellos dos fiestas importantes: la Fiesta del Rey y Navidad. Así eran mis interlocutores de Oussouye, practicantes de la religión tradicional pero dispuestos a celebrarlo todo. El 8 de marzo me mandaban fotos y videos de la ceremonia de Kamagnene que recibía con verdadera envidia. El siguiente mensaje que recibí por parte de mis informantes de Oussouye fue el 14 de marzo de 2020 y ya contenía la palabra Covid-19. A partir de ese momento, esta palabra marcaría nuestras conversaciones por whatsapp. Ese día, varios de mis interlocutores, me reenviaron un texto que circulaba por las redes -sin saber exactamente quien lo había difundido, si el Estado, el sistema sanitario, etc.- con las precauciones a tomar ante esta nueva pandemia. Entre las mascarillas y los geles hidroalcohólicos, había dos que me sorprendieron desde la desinformación que manejábamos nosotros también: estar el máximo tiempo posible bajo el sol, porque el virus moría a temperaturas altas y beber bebidas calientes cada 15 o 20 minutos, de esta manera -rezaba el texto- el virus, aunque ya estuviese en tu boca, se moriría por el calor o si, en el peor de los casos, aguantaba la temperatura, el líquido lo llevaría al estómago donde el ácido gástrico lo eliminaría. Después de leer el texto llamé a William. Recuerdo que me pidió dinero para un termo y las risas disimularon la preocupación. Los siguientes días ellos estaban más preocupados por mí que al contrario. Mientras nosotros estábamos completamente confinados en casa, ellos habían cerrado escuelas y había toque de queda por la noche, pero el día, en general, seguía su curso.

El 20 de marzo cerraron bares y restaurantes en la región de Ziguinchor y la cosa se complicó. Los jakartamans me decían que seguían trabajando, en este caso, para el transporte de mercancías porque la hostelería podía seguir vendiendo para llevar y el mercado, uno de sus mayores clientes, seguía funcionando. El 22 de marzo, según mis interlocutores, se detectó el primer caso de coronavirus en la Casamance. Era un hombre francés de 73 años que había llegado a Ziguinchor. Al día siguiente se decretó toque de queda de las 20h a las 6h y se impedía la movilidad entre regiones.

Intentábamos tener conversaciones divertidas que distrajesen nuestros verdaderos miedos. Ese mismo día me llamaron algunos amigos de Oussouye que se habían reunido en una casa y me compartían, en tono distendido, que el virus había traído cosas buenas. Por ejemplo, que era una venganza a la colonización porque era un virus de blancos o que, gracias a él, por fin eran independientes. Y me obligaban a quedarme en casa porque: “Recuerda que aunque tengas espíritu de negra, tienes piel de blanca”. Los primeros días de confinamiento esos comentarios en tono de broma me ayudaban con la situación que vivíamos aquí y, aunque irónicos, contenían parte de verdad.

Pero el 28 de marzo empecé a recibir los primeros mensajes de alarma real. Desde el gobierno senegalés se aconsejaba que se quedasen en casa, pero me preguntaban: “Si no salimos a trabajar, ¿quién ganará el dinero?”. Durante los próximos días las conversaciones giraron ante el miedo al confinamiento real en Senegal: “Aquí no nos pueden confinar totalmente porque vivimos de lo que ganamos al día”. O, “a vosotros os ayuda el Estado, pero a nosotros ¿quién nos ayuda?”. Estas dos frases -que se repitieron en diferentes versiones- ponía sobre la mesa, más claramente que nunca, dos características económicas de los jakartamans y me atrevería a decir, de la sociedad casamancesa en general. Por un lado, la famosa *dépense quotidienne* (Diop, 2002), ese concepto que define en dos palabras el modo en que la mayoría de familias senegalesas gestionan una economía doméstica que carece de un salario fijo, por lo tanto, las ganancias varían según el día y lo que se gana ese día es lo necesario para gastar esa misma jornada.

Por otro lado, los jakartamans no están reconocidos oficialmente por el Estado, así que incluso si éste hubiese dado ayudas sociales a los trabajadores del transporte, no hubiesen podido recibir ninguna subvención. Además, evidentemente, de no cotizar por su profesión y por lo tanto no recibir retribuciones del paro. En ese momento, su autopercepción sobre el trabajo que hacían mostraba, más que nunca, su sentimiento de abandono por el Estado senegalés, que les abraza o les da la espalda según su interés: “He dejado la moto. No vale la pena. Ya no volveré a trabajar de jakarta. Ahora estoy ayudando a mi padre en el campo” (jakartaman de Oussouye, 14 de abril de 2020). O: “Hay algún cliente que me llama, pero no tengo dinero para poner ni gasolina” (jakartaman de Ziguinchor, 23 de abril de 2020)<sup>259</sup>.

---

<sup>259</sup> Un balance general de las catastróficas consecuencias de la pandemia para los trabajadores del sector informal en Senegal, provista precisamente desde medios académicos de Ziguinchor, se puede consultar en Sène, 2021.



Nunca les confinaron completamente, pero cerraron escuelas, mercados y prohibieron celebraciones, por lo que para los jakartamans esto se traducía en un confinamiento total. Sus fuentes de ingreso se acabaron y la mayoría pasaron los siguientes meses ayudando a la familia en lo que podían, incluso algunos se fueron a Dakar a probar suerte con algún familiar que era electricista o con alguna profesión que aún funcionaba. Sin embargo, cuando les decía que lo que estaba pasando era una catástrofe económica, la mayoría me corregían: "Es una catástrofe social". La vida de los jakartamans transcurre, más que en cualquier otra profesión, en las calles. Son sus dueños. Sin vida urbana, sin mercados, sin fiestas, sin escuelas, sin celebraciones, volvían a ser esa juventud apartada de la vida pública y sus espacios. El Covid-19 les estaba arrebatando sus ingresos, pero también su orgullo. La juventud volvía a estar bajo la tutela de sus familiares y la mayoría, que se había sentido propietaria por un instante de su vida, tenía que devolvérsela a sus padres. La esperanza rebelde del cambio se transformaba en la aceptación de la jerarquía clásica de parentesco y la tutela de una Administración de la que ahora pasaban a depender previo sometimiento a sus lógicas. Mientras escribo estas líneas, Souleye me comunica que el Estado est  repartiendo subvenciones para los jakartas -450 millones de CFAs en 12 regiones de Senegal, excluyendo Dakar y K dougou-, pero que para obtenerla debían acudir a la prefectura a inscribirse y tener todos los papeles en regla y las tasas al corriente, pauta difícil para la mayoría de jakartamans.

Pese a esto, no salir a trabajar no se traducía en no comer, porque aunque no tenían ahorros económicos s  que poseían reservas de arroz para todo el año. Cuando me ofrecía a ayudarlos económicamente si tenían necesidad, siempre me decían: "Tranquila, tenemos arroz", o, "pase lo que pase, no vamos a morir de hambre". El problema lo tenían, entonces, con esas otras necesidades "sociales" que si requerían de un intercambio monetario, como la higiene o la comunicación telefónica. Además, en algunos casos, no los jakartamans directamente, pero si algún familiar cercano tenía deudas con los bancos que no podían afrontar.

Alguno de mis interlocutores, en confianza, me explicó que el sistema de *tontines* de su madre funcionó para paliar esos gastos; en otros casos, los bancos alargaban los plazos para asegurarse de recibir algún dinero porque no les podían embargar nada en propiedad. Pero, como nosotros, ellos también buscaron la manera de sobrevivir económica y socialmente. Me enviaban fotos con sacos de arroz o naranjas, en el campo o en la playa, pero ahora, sin sus motos. Los meses fueron transcurriendo entre preocupaciones y cambios personales, de ellos y míos. Nos dábamos consejos y fuerzas mutuas para seguir. Ellos fueron volviendo a la normalidad, poco a poco -pero más

rápidamente que nosotros- y empezaron a hacer ceremonias en petit comité y a volver a la vida social. Y con ellos, lentamente, el ruido de las jakartas volvía a las calles. De entre mis informantes, algunos no volvieron nunca a la profesión y se quedaron ayudando a sus padres; otros se fueron a vivir a Dakar con algún familiar -entre los cuales los dos presidentes de las asociaciones-, pero unos cuantos siguen dando vueltas por las calles sin asfaltar de Ziguinchor y entre los manglares y los bosques sagrados que rodean Oussouye.

## BIBLIOGRAFÍA

- Abercrombie, D. (1968). Paralanguage. *British journal of disorders of communication*, 3(1), 55-59.
- Adler, A. (2000). *Le pouvoir et l'interdit. Royauté et religion en Afrique Noire*. Albin Michel.
- Agar, M. (1991). Hacia un lenguaje etnográfico. En G. Clifford y J. Clifford (Eds.), *El surgimiento de la Antropología posmoderna*, (pp. 117-140). Gedisa.
- Agbibo, D. E. (2018). Conflict analysis in 'world class' cities: urban renewal, informal transport workers, and legal disputes in Lagos. *Urban Forum*, 29(1), 1-18.
- Agbibo, D. E. (2020). How informal transport systems drive African cities. *Current History*, 119(817), 175-181.
- Agossou, N. (2004). Les taxis-motos zemijan à Porto-Novo et Cotonou. *Autrepart*, (4), 135-148.
- Agyemang, W., Adanu, E. K. y Jones, S. (2021). Understanding the Factors That Are Associated with Motorcycle Crash Severity in Rural and Urban Areas of Ghana. *Journal of Advanced Transportation*. <https://www.hindawi.com/journals/jat/2021/6336517/>
- Akinlade, O. C. y Brieger, W. R. (2003). Motorcycle taxis and road safety in southwestern Nigeria. *International Quarterly of Community Health Education*, 22(1), 17-31.
- Alaminos, M. A. (2008). El Africom: Qué lugar ocupa África en el dispositivo militar americano. *UNISCI Discussion Papers*, (18), 177-213.
- Al-Hasan, A. Z., Momoh, S. y Eboime, L. (2015). Urban poverty and informal motorcycle transport services in a Nigerian intermediate settlement: A synthesis of operative motives and satisfaction. *Urban, Planning and Transport Research*, 3(1), 1-18.
- Alonso, M. y Solé, A. (2017). L'enclavement de Kolda (Sénégal). La mobilité des vivants et des difunts. *Quaderns de l'Institut Català d'Antropologia*, (33), 31-45.
- Amougou Mbarga, A. (2010). Le phénomène des motos-taxis dans la ville de Douala: crise de l'État, identité et régulation sociale: une approche par les Cultural Studies. *Anthropologie et sociétés*, 34(1), 55-73.
- Amouzou, E. (2009). *L'impact de la culture occidentale sur les cultures africaines*. L'Harmattan.
- Amselle, J. L. y M'Bokolo, E. (Eds.). (2017/1985). *Au cœur de l'ethnie: ethnies, tribalisme et*

*État en Afrique. La découverte.*

- Anderson, B. (2021/1983). *Comunidades imaginadas: reflexiones sobre el origen y la difusión del nacionalismo*. Fondo de cultura económica.
- Anderson, J. (2004). Hablar caminando: una arqueología geográfica del conocimiento. *Área*, 36(3), 254-261.
- Anderson, N. (2014/1923). *The Hobo: the sociology of the homeless man*. University of Chicago Press.
- Anta Félez, J. L. (2021). Movilidad, sujeto y práctica social. Observaciones en una estación de autobuses. *Disparidades. Revista de Antropología*, 76(1), e011-e011. <https://dra.revistas.csic.es/index.php/dra/article/view/888/1044>
- Ardener, S. (1964). The comparative study of rotating credit associations. *The Journal of the Royal Anthropological Institute of Great Britain and Ireland*, 94(2), 201-229.
- Assogba, Y. A. (2011). *Insertion des jeunes exclus en Afrique*. Bibliothèque Paul-Émile Boulet de l'Université du Québec à Chicoutimi. [http://classiques.uqac.ca/contemporains/assogba\\_yao/insertion\\_jeunes\\_exclus\\_afrique/insertion\\_jeunes.html](http://classiques.uqac.ca/contemporains/assogba_yao/insertion_jeunes_exclus_afrique/insertion_jeunes.html)
- Atubi, A. O. y Ali, A. O. (2009). Motorcycle taxis in Enugu: Implications for development. *Sustainable Human Development Review*, 1(4), 133-148.
- Augoyard, J. F. (1979). Pas à pas: essai sur le cheminement quotidien en milieu urbain. *L'Homme et la Société*.
- Augusto, C. V. y Lucena, N. Á. (Eds.). (2011). *Cuerpos políticos y agencia: reflexiones feministas sobre cuerpo, trabajo y colonialidad*. Editorial Universidad de Granada.
- Awenengo-Dalberto, S. (2006). À qui appartient la paix? Résolution du conflit, compétitions et recompositions identitaires en Casamance (Sénégal). *Journal des anthropologues. Association française des anthropologues*, (104-105), 79-108.
- Awenengo-Dalberto, S. (2008). Le conflit casamançais. Matrices, émergence et évolutions. *Revista de Política Internacionala*, (XI-XII), 116-145.
- Awenengo-Dalberto, S. (2011). Sénégal: les nouvelles formes de mobilisations de la jeunesse. *Les carnets du CAP*, (15), 37-65.
- Bâ, B. y Foucher, V. (2021). Une agencité forte: l'État sénégalais face à la crise gambienne de 2016-2017. *Canadian Journal of African Studies/Revue canadienne des études africaines*, 1-20. <https://doi.org/10.1080/00083968.2020.1864654>
- Ba, M. (2016). Dakar, du mouvement Set Setal à Y'en a marre (1989-2012). *Itinéraires. Littérature, textes, cultures*, (1). <https://doi.org/10.4000/itineraires.3335>

- Bachelard, G. (2000/1957). *La poétique del espacio*. Fondo de cultura económica.
- Baffour-Awuah, E. (2018) Exploratory study on service quality of small scale motorcycle maintenance and repair enterprises in Ghana. *International Journal of Development and Sustainability*, 7(8), 2169-2186.
- Bakari, R. (2021). *Women and peacebuilding: The use of traditional methods of conflict resolution by women from Casamance, Senegal*. [Tesis doctoral, Universität Leipzig].
- Balandier, G. (2004). Ce que "disent" le corps et le sport. *Métissages*, 6-7. <http://corpsetculture.revues.org/document885.html>
- Barker, G. y Ricardo, Ch. (2005) *Young Men and the Construction of Masculinity in Sub-Saharan Africa: Implications for HIV/AIDS, conflict, and violence*. World Bank.
- Bastardes Tort, B. (2009). "Kajakul, c'est cher!!": Organización y lucha de las mujeres joolas para controlar los precios del mercado de Oussouye. En E. Molina y N. San Miguel (Coords.), *Universidad, género y desarrollo II. Buenas Prácticas en Derechos Humanos de las Mujeres: África y América Latina*, (pp. 91-104). UAM 4 años Ediciones.
- Baum, R. M. (1990). The emergence of a Diola christianity. *Africa*, 60(3), 370-398.
- Baum, R.M. (2015). *West Africa's women of god: Alinesitoue and the Diola prophetic experience*, Indiana University Press.
- Baum, R. M. (2016). Prophetic critiques of colonial agricultural schemes: the case of Alinesitoué Diatta in Vichy Senegal. *Journal of West African History*, 2(2), 29-50.
- Becker, H. S. y Geer, B. (1982). Participant observation: The analysis of qualitative field data. En R. G. Burgess (Ed.), *Field research: A sourcebook and field manual*, (pp. 239-250). George Allen and Unwin.
- Bennafla, K. (2015). "Informalité", notion à la une Géoconfluences. [URL://géoconfluences.ens-lyon.fr/informations-scientifiques/a-la-une/notion-a-la-uneinformalite](http://géoconfluences.ens-lyon.fr/informations-scientifiques/a-la-une/notion-a-la-uneinformalite).
- Berenstein, P. (2006). Errances urbaines: l'art de faire l'expérience de la vie; autres chemins contre la spectacularisation urbaine. En H. P. Jeudy y P. B. Jacques (Eds.), *Corps et décors urbains: Les enjeux culturels des villes*, (pp. 103-116). L'Harmattan.
- Bernier, J. (1976). La formation territoriale du Sénégal. *Cahiers de géographie du Québec*, 20(51), 447-477.
- Berremen, G. (1963). Behind many masks: Ethnography and Impression Management in a Himalayan Village. *American Anthropologist*, 65(6), 1362-1363.

- Bertrand, M. y Dubresson, A. (1997). *Petites et moyennes villes d'Afrique noire*. Karthala.
- Besteman, C. (2009). Counter AFRICOM. En J. H. Keenan (Ed.), *The Counter-Counterinsurgency Manual: Or, Notes on Demilitarizing American Society*, (pp. 115-132). Prickly Paradigm Press.
- Bianchini, P. (2019). The 1968 years: revolutionary politics in Senegal. *Review of African Political Economy*, 46(160), 184-203.
- Biaya, T. K. (1999). Le message des cheveux dans les villes africaines: la belle, le mystique et le fou. *Bulletin du Codesria*, (1-2), 35-41.
- Biaya, T. K. (2000). Jeunes et culture de la rue en Afrique urbaine. *Politique africaine*, (4), 12-31.
- Biaya, T. K. (2002). "Crushing the Pistachio": Eroticism in Senegal and the Art of Ousmane Ndiaye Dago. En D. Chakrabarty, H. K. Bhabha, Sh. Pollock y C.A. Breckenridge (Eds.), *Cosmopolitanism*, (pp. 138-156). Duke University Press.
- Blacking, J. (1977). *The anthropology of the body*. Academic Press.
- Blackman, L. (2008). *The Body: the Key Concepts*. Berg.
- Blundo, G. y Olivier De Sardan, J. P. (2001). La corruption quotidienne en Afrique de l'Ouest. *Politique africaine*, (3), 8-37.
- Bop, C. (2005). Roles and the position of women in Sufi brotherhoods in Senegal. *Journal of the American Academy of Religion*, 73(4). <https://doi.org/10.1093/jaarel/lfi116>
- Bourdieu, P. (1997). *Razones prácticas. Sobre la teoría de la acción*. Editorial Anagrama.
- Bourdieu, P., Wacquant, L. J. y Dion, L. (1995). *Respuestas por una antropología reflexiva*. Editorial Grijalbo.
- Bredeloup, S. (2008). Introduction Générale. La privatisation *made in Africa* des services urbains. En S. Bredeloup, B. Bertoncetto y J. Lombard (Eds) *Abidjan, Dakar: des villes à vendre? La privatisation made in Africa des services urbains*, (pp. 19-40). L'Harmattan.
- Brohm, J. M. (1986). *Quel corps? Éditions de la passion*.
- Bruneau, J. C. (1979). *Ziguinchor en Casamance: la croissance urbaine dans les pays tropicaux; une ville moyenne du Sénégal*. Centre d'Etudes de Géographie Tropicale.
- Bugnicourt, J. y Diallo, A. (1991). *Set setal: des murs qui parlent: nouvelle culture urbaine à Dakar*. Enda.

- Büscher, M. y Urry, J. (2009). Mobile Methods and the Empirical. *European Journal of Social Theory*, 12(1), 99-116.
- Büscher, M., Urry, J. y Witchger, K. (Eds.). (2010). *Mobile methods*. Routledge.
- Butler, J. (1993). *Cuerpos que importan. Sobre los límites materiales y discursivos del 'sexo'*. Ediciones Paidós.
- Buxó i Rey, M. J. (1999). Riesgo y cultura: Proyecto de Antropología Aplicada a la educación cívica en el ámbito de la seguridad vial. *Cuadernos de etnología y etnografía de Navarra*, 31(73), 169-182.
- Calpe, J. M. E. (2010). Hombres, motos y riesgo: androcentrismo y sexismo en el mundo de las motos. *Accès*, 28. <http://www.telefonica.net/web2/sword/default.htm>
- Caratini, S. (2013). *Lo que no dice la Antropología*. Ediciones del Oriente y del Mediterráneo.
- Carbonnel, L., Diallo, K. y Doumbia, L. (2021). Associations et bureaucratisation: perspectives africaines. *Emulations-Revue de sciences sociales*, (37), 7-22.
- Cardín, A. (1989). Prólogo a la edición española. En Malinowski, B., *Diario de campo en Melanesia*, (pp. 7-14). Júcar Madrid.
- Carpiano, R. M. (2009). Ven a dar un paseo conmigo: la entrevista "Go-Along" como un método novedoso para estudiar las implicaciones del lugar para la salud y el bienestar. *Salud y lugar*, 15 (1), 263-272.
- Castro Cristancho, M. V. y Buchely Ibarra, L. F. (2016). Mujer, espacio y poder: ciudad y transporte público como dispositivos de exclusión. Reflexiones desde la ciudad de Cali. Estudio de caso de los "motorratones", carros piratas y usuarias del servicio en las comunas 15 y 18 de la ciudad de Cali. *Estudios Socio-Jurídicos*, 18(2), 229-254.
- Channon, A., Quinney, A., Khomutova, A. y Matthews, C. R. (2018). Sexualisation of the fighter's body: Some reflections on women's mixed martial arts. *Corps*, (1), 383-391.
- Charpy, J. (1994) Casamance et Sénégal au temps de la colonisation française. En F. G. Barbier-Wiesser (Ed.), *Comprendre la Casamance. Chronique d'une intégration contrastée*, (pp. 475-500). Karthala.
- Chenal, J. (2009). *Urbanisation, planification urbaine et modèles de ville en Afrique de l'Ouest: jeux et enjeux de l'espace public* [Tesis doctoral, Ecole Polytechnique Fédérale de Lausanne]. <https://infoscience.epfl.ch/record/128805>
- Chenal, J., Yves, P., Cisse, G. y Vincent, K. (2009). *Quelques rues d'Afrique. Observation et gestion de l'espace public à Abidjan, Dakar et Nouakchott*. Les éditions du Lasur.

- Chéneau-Loquay, A. (1994). Demain encore le riz? Fin d'une civilisation du riz. En F. G. Barbier-Wiesser (Ed.), *Comprendre la Casamance. Chronique d'une intégration contrastée*, (pp. 351-383). Karthala.
- Chevé, D., Barthélémy, M. y Seck, D. (2012). Corps en lutte à Dakar entre tradition et modernité: une approche anthropobio-culturelle. *Antropo*, (27), 73-79.
- Chole, E. y Ibrahim, J. (Eds.) (1995). *Processus de démocratisation en Afrique noire. Problèmes et perspectives*. CODESRIA.
- Chrétiennot, L. (2008). *Le chant des moteurs. Du bruit en musique*. L'Harmattan.
- Choplin, A. y Lombard, J. (2010). «Suivre la route». Mobilités et échanges entre Mali, Mauritanie et Sénégal: Afrique, 50 ans d'indépendance: dynamiques spatiales, identités, circulations. *EchoGéo*, (14), 1-20.
- Cissokho, S. (2014). Les relations de travail dans la gare routière de «Pompiers» (Sénégal): Représentations spatiales, enjeux hiérarchiques et compétition dans les interstices. *Terrains & travaux*, 25(2), 179-197.
- Citro, S. (2009). *Cuerpos Significantes. Travesías de una etnografía dialéctica*. Biblos.
- Citro, S., Bizerril, J. y Mennelli, Y. (Eds.) (2015). *Cuerpos y corporalidades en las culturas de las Américas*. Biblos.
- Clark, A. y Emmel, N. (2010) Using Walking Interviews. *Realities toolkit*, 13. <https://eprints.ncrm.ac.uk/id/eprint/1323/>
- Clifford, J. (1991). Sobre la autoridad etnográfica. En G. Clifford y J. Clifford (Ed.), *El surgimiento de la Antropología posmoderna* (pp. 141-170). Gedisa.
- Clifford, J. (1999). *Itinerarios transculturales*. Gedisa.
- Clifford, J. y Marcus, G. (Eds.) (1986). *Writing culture: the poetics and politics of ethnography*. University of California Press.
- Cohen, E., Ndao, A., Gueye, L, Boëtsch, G, Pasquet, P y Chapuis-Lucciani, N. (2012). La construction sociale du corps chez les sénégalais dans un contexte de transition des modes de vie. *Antropo*, (27), 81-86.
- Colville-Andersen, M. (2018). *Copenhagenize: The definitive guide to global bicycle urbanism*. Island Press.
- Connell, R. W. (2003). La organización social de la masculinidad. En C. Lomas (Ed.), *¿Todos los hombres son iguales? Identidades masculinas y cambios sociales*, (pp. 31-54). Paidós Ibérica.
- Contijoch, M., Martínez, R. y Delgado, M. (2021). Klandos y Jakartas. Informalidad y



Estado en dos sistemas de movilidad urbana en la Baja Casamance, Senegal. *AIBR. Revista de Antropología Iberoamericana*, 16(02), 397-418.

Coquery-Vidrovitch, C. y Nedelec, S. (1991). *Tiers-monde: l'informel en question?* L'Harmattan.

Cordonier, R. (1983). Une approche anthropologique du commerce et des marchés et son application aux femmes-commerçantes de l' Afrique de l'Ouest. *Africa*, (6), 44-58.

Correia, P. (2011). Dakar-Pékin: une réconciliation opportuniste mais problématique. *Outre-Terre*, (4), 351-358.

Crossley, N. (1995). Merleau-Ponty, the elusive body and carnal sociology. *Body & society*, 1(1), 43-63.

Crossley, N. (1996). Body-subject/body-power: agency, inscription and control in Foucault and Merleau-Ponty. *Body & Society*, 2(2), 99-116.

Crousse, B, Le Bris, E., Le Roy, E. (1986). *Espaces disputés en Afrique noire: pratiques foncières locales*. Karthala.

Csordas, Th. (1993). Somatic Modes of Attention. *Cultural Anthropology*, 8 (2), 135-156.

D'Hers, V. (2014). Cuerpo, expresividad y prácticas de investigación. Renovando nuestros caminos de indagación. *Boletín Onteiken*, (9), 9-19.

Daffé, G. y Diagne, M. (2008). Politiques éducatives et stratégies de lutte contre la pauvreté. En D. Gaye y D. Abdoulaye, *Le Sénégal face aux défis de la pauvreté. Les oubliés de la croissance*, (pp. 165-204). Karthala Editions.

Dalakoglou, D. y Harvey, P. (2012). Roads and anthropology: Ethnographic perspectives on space, time and (im) mobility. *Mobilities*, 7(4), 459-465.

Daloz, J.-P. y Quantin, P. (Éds.) (1997). *Transitions démocratiques africaines*. Karthala.

Darbon, D. (1988). *L'administration et le paysan en Casamance*. Pédone.

De Benoist, J.-R. (1991). Pour une solution définitive du conflit en Casamance. *Afrique Contemporaine*, (160): 27-38.

De Brosses, C. (2010 /1760) *Du Culte Des Dieux Fétiches: Ou Parallèle De L'ancienne Religion De L'egypte Avec La Religion Actuelle De Nigritie*. Nabu Press.

De Certeau, M. (1984). *The practice of everyday life*. Univeristy of California Press.

De Certeau, M. (1996). *La invención de lo cotidiano: artes de hacer*. Universidad iberoamericana.

- De Heusch, L. (1972). *Le roi ivre*. Gallimard.
- De Heusch, L. (1982). *Rois nés d'un coeur de vache*. Gallimard.
- De Heusch, L. (1987). *Ecrits sur la royauté sacrée*. Bruselas, Editions de l'Université de Bruxelles.
- De Heusch, L. (1997). The symbolic mechanisms of sacred kingship: rediscovering Frazer. *Journal of the Royal Anthropological Institute*, 213-232.
- De Jong, F. (1999). Revelation and secrecy: Cultural Models of Performance in the Casamance Revolt, senegal. Wageningen university.
- De Jong, F. (2000). Diola religious history. *Journal of African History*, 41(3): 492- 493.
- De Jong, F. (2007). *Masquerades of modernity: Power and secrecy in Casamance, Senegal*. Indiana University Press.
- De Jong, F. y Gasser, G. (2005). Contested Casamance: Introduction. *Canadian Journal of African Studies/La Revue canadienne des études africaines*, 39(2), 213-229.
- De Soto, H. (1987). *El otro sendero: La revolución informal*. Editorial Ausonia. Editorial La Oveja Negra.
- Debord, G. (1958). *Teoría de la deriva*. Internacional situacionista, 1.
- Delgado, M. (2007). *Sociedades movedizas: pasos hacia una antropología de las calles*. Anagrama.
- Delgado, M. (2011). Distinción y estigma. Los jóvenes y el espacio público. En J. Trilla, (coord.), *Jóvenes y espacio público. Del estigma a la indignación*, (pàg. 27-42). Edicions Bellaterra.
- Devereux, S. y Hoddinott, J. (1992). *Fieldwork in Developing Countries*. Harvester Wheatsheaf.
- Di Nunzio, M. (2018). Anthropology of infrastructure. *LSE Cities, Governing Infrastructure Interfaces-Research Note, 1*.  
<https://www.lse.ac.uk/cities/Assets/Documents/Working-Papers/Governing-Infrastructure-Interfaces-Anthropology-of-infrastructure-MarcoDiNunzio.pdf>
- Diagne, M. (2018). Le Corps des jeunes dans l'espace public au Sénégal. *Corps*, (1), 291-303.
- Diagne, S. B. (1992). L'avenir de la tradition. En M. C. Diop (Ed.), *Trajectoires d'un État*, (pp. 279-298). Codesria.
- Diallo, M. M. (2015). Mobilités socio-spatiales et production territoriale en Ségambie.

Analyse à partir de la frontière Sénégal-Gambie. *EchoGéo*, (34).  
<https://journals.openedition.org/echogeo/14411>

- Diatta, N. (1998). *Proverbes joola de Casamance*. Karthala Editions.
- Diaw, P. M. (2019). *La communication du tourisme dans une zone de conflit: le cas des Communes de Ziguinchor et Djembéring (Basse-Casamance)*. [Memoria de master, Univeristé Assane Seck de Ziguinchor]  
<http://rivieresdusud.uasz.sn/xmlui/handle/123456789/422>
- Diaz Olvera, L., Plat, D. y Pochet, P. (2007). Mobilité quotidienne en temps de crise. *Belgeo. Revue belge de géographie*, (2), 173-188.
- Diaz Olvera, L., Plat, D. y Pochet, P. (2008a). Caminar y nada más. Movilidad diaria y pobreza en las ciudades subsaharianas. *Scripta Nova: revista electrónica de geografía y ciencias sociales*, 12.  
<https://raco.cat/index.php/ScriptaNova/article/view/84845>
- Diaz Olvera, L., Plat, D. y Pochet, P. (2008b). Logiques d'usage et formes d'appropriation de la voiture en Afrique subsaharienne. En F. Clochard, A. Rocci y S. Vincent (Eds.), *Automobilités et altermobilités. Quels changements?*, (pp. 199-211). L'Harmattan.
- Diaz Olvera, L., Plat, D. y Pochet, P. (2020). Looking for the obvious: Motorcycle taxi services in Sub-Saharan African cities. *Journal of Transport Geography*, 88.  
<https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2019.102476>
- Diaz Olvera, L., Plat, D., Pochet, P. y Sahabana, M. (11-15 de julio de 2010). *Motorized two-wheelers in Sub-Saharan African cities: Public and private use*. 12th World Conference on Transport Research-WCTR. <https://www.wctrs-society.com/wp-content/uploads/abstracts/lisbon/selected/02223.pdf>
- Diaz Olvera, L., Plat, D., Pochet, P. y Sahabana, M. (2010). Entre contraintes et innovation: évolutions de la mobilité quotidienne dans les villes d'Afrique subsaharienne. *Espace populations sociétés. Space populations societies*, (2010/2-3), 337-348.
- Diédhiou, L. (2004). *Riz, symboles et développement chez les Diolas de Basse-Casamance*. Presses Université Laval.
- Diedhiou, P. (2016). Les Mécanismes Traditionnels de Résolution des Conflits: Le Rôle des Femmes des Bois Sacrés dans la Résolution du Conflit de Casamance. *Proceedings of the African Futures Conference* 1(1), 63-93.
- Dieng, M. (2008). *Réseaux et systèmes de télécommunications dans une région périphérique du Sénégal: Ziguinchor en Casamance* [Tesis doctoral, Université Michel de Montaigne-Bordeaux III].

- Dieng, M. (2015). La contribution des jeunes à l'alternance politique au Sénégal: Le rôle de Bul faale et de Y'en a marre. *African Sociological Review/Revue Africaine de Sociologie*, 19(2), 75-95.
- Dieng, O. y Riot, T. (2020). De l'ascension à la chute du lutteur sénégalais «Tyson». Itinéraire visuel d'un héros renversé (1995-2006). *Journal des anthropologues. Association française des anthropologues*, (160-161), 211-227.
- Dillé, B. (2000). Frontières et développement régional: impacts économique et social de la frontière Niger-Nigéria sur le développement de la région de Konni [Tesis doctoral, Université Lumière Lyon 2]. <http://books.content.datacup.io/>
- Dimé, M. (2017). De bul faale à Y'en a marre: continuités et dissonances dans les dynamiques de contestation sociopolitique et d'affirmation citoyenne chez les jeunes au Sénégal. *Africa Development*, 42(2), 83-105.
- Diop, A. B. (1965). *Société toucouleur et migration: enquête sur l'immigration toucouleur à Dakar*. IFAN.
- Diop, M. C. (1992). *Trajectoires d'un État*. Codesria.
- Diop, M. C. (Ed.). (2002). *Le Sénégal contemporain*. Karthala Editions.
- Diop, M. C. (2013). *Le Sénégal sous Abdoulaye Wade: le Sopi à l'épreuve du pouvoir*. Karthala Editions.
- Diop, M. C. y Diouf, M. (1990). *Le Sénégal sous Abdou Diouf: état et société*. Karthala Editions.
- Diop, M. C., Diouf, M. y Diaw, A. (2000). Le baobab a été déraciné. L'alternance au Sénégal. *Politique africaine*, (2), 157-179.
- Diouf, M. (1992a). Fresques murales et écriture de l'histoire. Le Set/setal à Dakar. *Politique africaine*, (46), 41-45.
- Diouf, M. (1992b). Le clientélisme, la 'technocratie' et après ? En M.C. Diop (Ed.), *Sénégal. Trajectoires d'un Etat*, (pp.233-78). Codesria.
- Diouf, M. (1994). *Sénégal: les ethnies et la nation*. L'Harmattan.
- Diouf, M. (1998). Urban youth and Senegalese politics: Dakar 1988-1994. En J. Holston, *Cities and citizenship*, (pp. 42-66). Duke University Press.
- Diouf, M. (1999). Privatisations des économies et des États africains. *Politique africaine*, (1), 16-23.
- Djibo, H. y Hassane, R. (2016). Taxi moto à Zinder: potentialités d'un transport urbain. *Revue des Etudes Multidisciplinaires en Sciences Economiques et Sociales*, 1(3).

<https://revues.imist.ma/index.php/REMSES/article/view/5974>

- Djiby, S. (2021). Analysis of the dynamics of two distinct land regimes in Senegal Case of the city of Touba and Ziguinchor (Senegal). *African Journal on Land Policy and Geospatial Sciences*, 4(2), 196-211.
- Doherty, J. (2020). Motorcycle taxis, personhood, and the moral landscape of mobility. *Geoforum*. <https://doi.org/10.1016/j.geoforum.2020.04.003>
- Dorlin, E. (2006). *La Matrice de la race. Généalogie sexuelle et coloniale de la nation française*. La Découverte.
- Douglas, M. (1978). *Símbolos naturales*. Alianza.
- Dramé, H. (1998). Décentralisation et enjeux politiques. L'exemple du conflit Casamançais (Sénégal). *Bulletin de l'APAD*, (16).
- Dramé, H. (2005). Organisations paysannes et dynamique de changement en milieu rural casamançais (Sénégal). *Canadian Journal of African Studies/La Revue canadienne des études africaines*, 39(2), 254-282.
- Dreyfus, M. y Juillard, C. (2005). *Le plurilinguisme au Sénégal: Langues et identités en devenir*. Karthala Editions.
- Eichelsheim, J. L. (1991). Formation d'État et particularisme en Afrique: les relations des Diola au sud du Sénégal avec le pouvoir central à Dakar. *Afrika Focus*, 7(3), 193-221.
- Espinosa, H. y Contijoch, M. (2021). El espacio público y sus disconformes. Informalidad y conflicto urbano. *AIBR. Revista de Antropología Iberoamericana*, 16(02), 249-264.
- Essombe-Edimo, J. R. (1993). Contribution à l'analyse essentielle de la tontine africaine. *Africa Development/Afrique et Développement*, (2), 111-122.
- Esteban, M. L. (2004a). Antropología encarnada. Antropología desde una misma. *Papeles del CEIC*, (12). <https://ojs.ehu.es/index.php/papelesCEIC/article/view/12093>
- Esteban, M. L. (2004b). *Antropología del cuerpo. Género, itinerarios corporales, identidad y cambio*. Bellaterra.
- Estevan, A. y Sanz, A. (1996). *Hacia la reconversión ecológica del transporte en España*. Bakeaz: Los libros de la catarata (Vol. 33).
- Evans, J. y Jones, P. (2011). The walking interview: Methodology, mobility and place. *Applied geography*, 31(2), 849-858.

- Evans, M. (2004). Senegal: *Mouvement des forces démocratiques de la Casamance* (MFDC). Royal Institute of International Affairs.
- Evans-Pritchard, E.E. (1960). A contribution to the study of Zande culture. *Africa*, 30 (4), 309-324.
- Evans-Pritchard, E.E. (1980/1940). *La religión nuer*. Taurus.
- Ezeibe, C. C., Nzeadibe, T. C., Ali, A. N., Udeogu, C. U., Nwankwo, C. F. y Ogbodo, C. (2017). Work on wheels: collective organising of motorcycle taxis in Nigerian cities. *International Development Planning Review*, 39 (3).
- Fall, A. S. (1991). Le local ou le cosmopolite: Quel terrain d'études des réseaux de sociabilité en ville. *Pratiques sociales et travail en milieu urbain : Les Cahiers*, (16), 35-49.
- Fall, A. S. (1994). Et si l'insertion urbaine passait par l'investissement dans des réseaux sociaux. En J.-P. Jacob y Ph. Lavigne Delville (Eds.), *Les associations paysannes en Afrique. Organisations et dynamiques*, (pp. 293-303). APAD- Karthala-IUED.
- Fall, A. S. y Mboup, A. (1995). Pratiques de la médiation dans le secteur informel à Dakar. *Bulletin de l'APAD*, (9). <https://journals.openedition.org/apad/1491>
- Fall, I. M. (2009). *Évolution constitutionnelle du Sénégal: de la veille de l'indépendance aux élections de 2007* (Vol. 22). Karthala Editions.
- Fall, K. (2021). Enjeux et dynamiques de bureaucratisation des pratiques associatives en milieu rural. *Emulations-Revue de sciences sociales*, (37), 75-91.
- Fanchette, S. (2011). *Au pays des Peul de Haute-Casamance: l'intégration territoriale en question*. Karthala Editions.
- Farré, A. (2010). El poder y las autoridades tradicionales africanas. *Janus-Meio século de independências africanas*, (13), 128-129.
- Favreau, L. (2012). Coopératives et mouvements sociaux: la face cachée de leur réussite. *Vie économique*, 3(0), 4. <http://www.eve.coop/?a=141>
- Faye, D. (2013). *Urbanisation et dynamique des transports informels et des mobilités dans les villes secondaires sénégalaises: les cas de Touba, Thiès et Saint Louis*. [Tesis doctoral publicada. Bordeaux: Université Michel de Montaigne - Bordeaux III].
- Faye, O. (1994). L'instrumentalisation de l'histoire et de l'ethnicité dans le discours séparatiste en Basse Casamance (Sénégal). *Africa Spectrum*, 65-77. <https://www.jstor.org/stable/40174512>
- Feixa, C. (1999). *De jóvenes, bandas y tribus*. Ariel.

- Fincham, B., McGuinness, M. y Murray, L. (Eds.). (2009). *Mobile methodologies*. Springer.
- Flonneau, M. y Guigueno, V. (2019). *De l'histoire des transports à l'histoire de la mobilité?* Presses universitaires de Rennes.
- Fontaine, L. y Weber, F. (2011). *Les paradoxes de l'économie informelle: à qui profitent les règles*. KARTHALA Editions.
- Foucault, M. (2000). *Vigilar y castigar: nacimiento de la prisión*. Siglo XXI.
- Foucher, V. (2003a). Le "retour au religieux" et la recherche de la paix en Casamance. *Studia Africana* (14), 40-44.
- Foucher, V. (2003b). Pas d'alternance en Casamance? *Politique africaine*, (3), 101-119.
- Foucher, V. (2005a). La guerre des dieux? Religions et séparatisme en Basse Casamance. *Canadian Journal of African Studies/La Revue canadienne des études africaines*, 39(2), 363-390.
- Foucher, V. (2005b). Les relations hommes-femmes et la formation de l'identité casamançaise. *Cahiers d'études africaines*, 45(178), 431-455.
- Foucher, V. (2007). «Tradition africaine» et résolution des conflits. *Politix*, (4), 59-80.
- Foucher, V. (2011). On the matter (and materiality) of the nation: interpreting Casamance's unresolved separatist struggle. *Studies in Ethnicity and Nationalism*, 11(1), 82-103.
- Fouquet, T. (2013). Les aventurières de la nuit dakaroise. En M. Diouf y R. Fredericks (Eds.), *Les arts de la citoyenneté au Sénégal: Espaces contestés et civilités urbaines*, (pp: 131-157). Karthala.
- Frazer, J. (2001/1890). *La rama dorada*. Fondo de Cultura Económica.
- Frimpong, Y., Oluwoye, J. y Crawford, L. (2003). Causes of delay and cost overruns in construction of groundwater projects in a developing countries; Ghana as a case study. *International Journal of project management*, 21(5), 321-326.
- Frisby, D. (2007). *Paisajes urbanos de la modernidad: Exploraciones críticas*. Universidad Nacional de Quilmes.
- Frost, R. (2017/1916). Un valle en las montañas. *Poesía completa*. Limeo Poesía.
- Gandy, M. (2014). *The fabric of space: Water, modernity, and the urban imagination*. MIT press.
- Gasser, G. (2001). Être jeune à Ziguinchor. *Autrepart*, (2), 135-150.

- Gatens, M. (1996). *Imaginary Bodies: Ethics, Power and Corporeality*. Routledge.
- Gauthier, M. y de Singly, F. (2000). Voir les jeunes autrement. *Lien social et politiques*, (43), 5-8.
- Gell, A. (1998/2016). *Art and agency. An anthropological theory*. Oxford University Press.
- Gewald, J.B., Luning, S. y Van Walraven, K. (Eds.). (2009). *The speed of change: Motor vehicles and people in Africa, 1890-2000*. Brill.
- Girard, J. (1963). De la communauté traditionnelle à la collectivité moderne en Casamance. *Annales africaines*, 135-165.
- Girard, J. (1969). *Genèse du pouvoir charismatique en Basse Casamance (Sénégal)*. IFAN.
- Glaise, J. (1990). Casamance: la contestation continue. *Politique africaine*, (37): 83- 89.
- Glasman, J. (2004). Le Sénégal imaginé. Évolution d'une classification ethnique de 1816 aux années 1920. *Afrique histoire*, 2(1), 111-139.
- Gleyze, J.-F. (2001). *Réseaux, territoires et accessibilité*. Institut Géographique National, Laboratoire COGIT.
- Gluckman, M. (1958/1940). Análisis de una situación social en el país zulú moderno. *Rhodes-Livingstone Paper*, (28), 1-27. [https://www.ciesas.edu.mx/publicaciones/clasicos/Articulos\\_CCA/031\\_GLUCKMAN\\_Analisis\\_de\\_una\\_situacion.pdf](https://www.ciesas.edu.mx/publicaciones/clasicos/Articulos_CCA/031_GLUCKMAN_Analisis_de_una_situacion.pdf)
- Godard, X. (Ed.). (2002). *Les transports et la ville en Afrique au sud du Sahara: le temps de la débrouille et du désordre inventif*. Karthala Editions.
- Godard, X. y Ngabmen, H. (2002). Z comme Zemidjan, ou le succès des taxis motos. En X. Godard (Ed.), *Les transports et la ville en Afrique au sud du Sahara: le temps de la débrouille et du désordre inventif*, (pp. 397-406). Karthala Editions.
- Goffman, E. (1979). *Relaciones en público. Micro estudios del orden público*. Alianza editorial.
- Goffman, E. (1997/1959). *The Presentation of Self in Everyday Life*. Doubleday.
- Goldman, M. (2006). Alteridade e experiencia: antropologia e teoria etnográfica. *Etnográfica*, (10)1, 161-173.
- Gomes, A. R. (2019). O Conflito de Casamansa e as Relações de Poderna Senegâmbia: Senegal, Guiné-Bissau e Gâmbia. *Cadernos de Estudos Africanos*, (38), 217-237.
- Gomis, J. y Sall, O. (2019). *Étude de l'habitat spontané dans la commune de Ziguinchor*. Éditions universitaires européennes.



- Gomis, J. S., Sow, D. y Sall, O. (2019). Genèse et expressions de l'informalité dans les villes ouest-africaines Genesis and expressions of informality in west-african cities. *Le Journal des Sciences Sociales*, 20, 31-41
- Gomis, J. S. (2020). Espace urbain et économie informelle: perceptions, caractéristiques et logiques de fonctionnement des petits métiers de rues dans la ville de Ziguinchor (Sénégal). *Journal d'Economie, de Management, d'Environnement et de Droit*, 3(2), 100-112.
- Gomis, J., Thior, M., Cissé, I. y Diedhiou, S. O. (2020). Urban sprawl and the role of Jakarta motorcycles in the process of integration of the urban peripheries. *CinqContinents. Revue Roumaine de Géographie*, (10), 21, 150-164.
- Graham, S. (Ed.). (2010). *Disrupted cities: When infrastructure fails*. Routledge.
- Graham, S. y Thrift, N. (2007). Out of order: Understanding repair and maintenance. *Theory, culture & society*, 24(3), 1-25.
- Graham, S., y Marvin, S. (2002). *Splintering urbanism: networked infrastructures, technological mobilities and the urban condition*. Routledge.
- Graziano, A. (2014). Alhamdulillah: The Use of the Car Rapide as a Living Symbol of Senegal. *Independent Study Project (ISP) Collection*. [https://digitalcollections.sit.edu/isp\\_collection/1911](https://digitalcollections.sit.edu/isp_collection/1911)
- Guèye, C. y Seck, A. (2011). Islam et politique au Sénégal: logique d'articulation et de co-production. *Islam et engagement au Sénégal*, 13-43.
- Gueye, S. (2015). *Mouvements sociaux des femmes au Sénégal*. African Books Collective.
- Guezere, A. y Mahamat-Hemchi, H. (2021). Les transports informels dans les marges urbaines en Afrique: Une analyse à partir du rôle des motocycles dans les espaces périurbains. *Espace Géographique et Société Marocaine*, (45-46).
- Gumel, G. B., Adam, I. M., y Rilwan, I. A. (2017). Impact of Commercial Motorcycle Transport in Raising Income: Evidence from Jigawa State, Nigeria. *CARD International Journal of Social Sciences and Conflict Management*, 2(3), 74-91.
- Gupta, A. y Ferguson, J. (1997). *Anthropological locations: Boundaries and grounds of a field science*. Univ of California Press.
- Gutiérrez, A. (2012). ¿Qué es la movilidad? Elementos para (re) construir las definiciones básicas del campo del transporte. *Bitácora Urbano Territorial*, 2(21), 61-74.
- Gutmann, M. C. (1999). Traficando con hombres: la antropología de la masculinidad. *Horizontes antropológicos*, 5(10): 245-286.

- Hall, E. (2005/1987). *La Dimensión Oculta*. Ed. Siglo XXI.
- Haraway, D. (1995). *Ciencia, cyborgs y mujeres: la reinvención de la naturaleza*. Universitat de València.
- Harding, A., Pálsson, G. y Raballand, G. (2007). *Ports et transport maritime en Afrique de l'Ouest et du Centre: les défis à relever*. Union Européenne-Banque Mondiale-Union Africaine, SSATP WP, (84).
- Hart, K. (1973). Informal income opportunities and urban employment in Ghana. *The journal of modern African studies*, 11(1), 61-89.
- Hart, K. (2009). *On the informal economy: the political history of an ethnographic concept*. Universite Libre de Bruxelles Working Papers CEB.
- Harvey, P., Jensen, C. B. y Morita, A. (Eds.). (2016). *Infrastructures and social complexity: A companion*. Taylor & Francis.
- Harvey, P. y Knox, H. (2015). *Roads: An anthropology of infrastructure and expertise*. Cornell University Press.
- Havard, J. F. (2001). Ethos «bul faale» et nouvelles figures de la réussite au Sénégal. *Politique africaine*, (2), 63-77. <https://www.cairn.info/journal-politique-africaine-2001-2-page-63.htm>
- Havard, J. F. (2005). *Bul faale!: processus d'individualisation de la jeunesse et conditions d'émergence d'une "génération politique" au Sénégal* [Tesis doctoral, Lille 2].
- Havard, J. F. (2007). *Bul faale! Jeunesses urbaines et politique au Sénégal*. Karthala.
- Havard, J. F. (2018). Lutter pour sa réputation au Sénégal. *Corps*, (1), 71-81.
- Hein, J. R., Evans, J. y Jones, P. (2008). Mobile methodologies: Theory, technology and practice. *Geography Compass*, 2(5), 1266-1285.
- Heinrichs, D., Goletz, M. y Lenz, B. (2017). Negotiating territory: strategies of informal transport operators to access public space in urban Africa and Latin America. *Transportation Research Procedia*, 25, 4507-4517.
- Hensman, R. (2001). *The impact of globalisation on employment in India and responses from the formal and informal sectors*. International Institute for Asian Studies (IIAS).
- Hermitte, E. (2002). "La observación por medio de la participación. En S. Visacovsky y R. Guber (Eds.), *Historia y estilos del trabajo de campo en Argentina*, (pp.263-287). Antropofagia.
- Hesseling G. (1985). Le droit foncier dans une situation semi-urbaine: Le cas de Ziguinchor. En B. Crousse, E. Le Bris y E. Le Roy (Eds.), *Espaces disputés en*

*Afrique noire. Pratiques foncières locales*, (pp. 113-132). Karthala.

- Hesseling, G. (1990). Urban land conflicts and the administration of justice in Ziguinchor, Senegal. *Review of Development Studies*, (3), 13-29.
- Hesseling G. (1994). La terre, à qui est-elle? Les pratiques foncières en Basse Casamance. En F.-G. Barbier-Wiesser (Ed.), *Comprendre la Casamance: chronique d'une intégration contrastée*, (pp. 243-262). Karthala.
- Hesseling, G., Sypkens Smit, M. y Miginiac, C. (1983). *Le droit foncier au Sénégal: l'impact de la réforme foncière en Basse Casamance*. African Studies Centre.
- Hetherington, R., Toufique Hasan, A. B. M., Khan, A., Roy, D., Salehin, M. y Wadud, Z. (2021). Exposure risk analysis of COVID-19 for a ride-sharing motorbike taxi. *Physics of Fluids*, 33(11), 113319. <https://aip.scitation.org/doi/full/10.1063/5.0069454>
- Hibou, B. (1999). La «décharge », nouvel interventionnisme. *Politique africaine*, (1), 6-15.
- Hobsbawm, E. y Ranger, T. (1983). *The Invention of the Tradition*. Cambridge University Press.
- Horta, G. (2019). From Peripatetic Anthropology to the Ethnography of Roads and Motorisation in Africa. *Cadernos de Estudos Africanos*, (37), 213-233.
- Horta, G. y Malet, D. (2014). *Hiace. Antropología de las carreteras en la isla de Santiago (Cabo Verde)*. Pol.ien Edicions.
- Howe, J. (2003). "Filling the middle": Uganda's appropriate transport services. *Transport Reviews*, 2, 161-176.
- Howe, J. y Maunder, D. (2004). Boda Boda-Lessons from East Africa's Growing NMT Industry. *10th World Conference on Transport Research, Istanbul Technical University*. <https://trid.trb.org/view/844385>
- Hugon, P. (1988). L'industrie agro-alimentaire analyse en termes de filières. *Revue Tiers Monde*, 29 (115), 665-693.
- Iniesta, F. (1995). Jacobins contra Casamance: a propòsit de la teoria política deixada per França a Senegal. *Ètnia i nació als mons africans*, 297-318.
- Ikonikoff, M. y Sigal, S. (1980). Armée de réserve marginalité et secteur informel. *Revue Tiers Monde*, 427-434.
- Jack, J. K. A., Amoah, E. K., Hope, E. y Okyere, F. (2021). Should Ghana Legalize the Commercial Use of Motor Bikes and Tricycles as Means of Public Transport? A Case Study of Five Selected Regions in Ghana. *Journal of Economics and Business*, 4(1), 214-239.

- Jackson, M. (1983). Knowledge of the body. *Man*, 18, 327-345.
- Jenkins, J., Mokuwa, E., Peters, K. y Richards, P. (2021). Rural–urban connectivity strengthens agrarian peace: Evidence from a study of gender and motorcycle taxis in Sierra Leone. *Journal of Agrarian Change*. <https://onlinelibrary.wiley.com/doi/full/10.1111/joac.12423>
- Jeolás, L. S. y Kordes, H. (2013). Le corps à risque, machines et vitesse. *Agora débats/jeunesses*, (3), 9-22.
- Jirón, P. (2011). On becoming 'la sombra/the shadow'. *Mobile methods*, 36-53.
- Jones, P., Bunce, G., Evans, J., Gibbs, H. y Hein, J. R. (2008). Exploring space and place with walking interviews. *Journal of research practice*, 4(2), D2-D2.
- Joseph, I. (1984). *Le passant considérable: essai sur la dispersion de l'espace public*. FeniXX.
- Journet-Diallo, O. (1999). Catégories de genre et relation ethnographique. *Femmes plurielles. Les représentations des femmes: discours, normes et conduites*, 21-28.
- Journet-Diallo, O. (2007). *Les créances de la Terre. Chroniques du pays joola-ajamaat*. Brill Academic Publishers.
- Juillard, C. (1991). Comportements et attitudes de la jeunesse face au multilinguisme en Casamance (Sénégal). *Cahiers des sciences humaines*, 27(3-4), 433-456.
- Juillard, C. (1995). *Sociolinguistique urbaine. La vie des langues à Ziguinchor (Sénégal)*. CNRS éditions.
- Juillard, C. (2005). Plurilinguisme et variation sociolinguistique à Ziguinchor (Sénégal). *Bulletin VALS-ASLA*, (82), 117-132.
- Juillard, A. (1994). Droit du sol en Guinée-Bissau. Dieu, la terre et les hommes chez les Diola-Ajamat, En F.-G. Barbier-Wiesser (Ed.), *Comprendre la Casamance: chronique d'une intégration contrastée*, (pp. 129-152). Karthala.
- Kalieu, C. (2016). *Surgissement, prolifération et intégration des motos-taxis dans les villes camerounaises: les exemples de Douala et Bafoussam* [Tesis doctoral, Université de Bretagne occidentale-Brest].
- Kamagaté, S. (2012). Décryptage d'un espace polysémique du système urbain abidjanais à travers la gare routière d'Adjamé. *Revue de géographie du laboratoire Leïdi*, (10), 30-47.
- Kanoi, L., Koh, V., Lim, A., Yamada, S. y Dove, M. R. (2021). 'What is infrastructure? What does it do?': Anthropological perspectives on the workings of infrastructure (s). *Environmental Research: Infrastructure and Sustainability*. <https://iopscience.iop.org/article/10.1088/2634-4505/ac4429/pdf>

- Katumbi, C. G. y Sarmiento, J. C. V. (2019). Os transportes coletivos informais em Luena, Angola. *Actas del XII Congresso da Geografia Portuguesa, Guimarães: Universidade do Minho*, 168-172. <https://repositorium.sdum.uminho.pt/handle/1822/65365>
- Kaufmann, V. (2002). *Re-Thinking Mobility: Contemporary Sociology*. Ashgate Publishing Company.
- Kèba, N., Samba, G., N'dèye, N., Oumarou, B. y Ibrahima, C. (2020). Les transports artisanaux à la rescousse d'une ville moyenne subsaharienne à faible accessibilité géographique interne: l'incursion des motos-taxis dans le système de transport de Ziguinchor au Sénégal. *Espace Géographique et Société Marocaine*, (36), 59-79.
- Kébé, N. A. (2018). *L'abandon scolaire des jeunes femmes au niveau du secondaire au Sénégal*. [Memoria de master, Université Laval].
- Keenan, J. (2008). US militarization in Africa: What anthropologists should know about AFRICOM. *Anthropology Today*, 24(5), 16-20.
- Keutcheu, J. (2015). Le «fléau des motos-taxis». *Cahiers d'études africaines*, (3), 509-534.
- Kirsh, D. (2010). *Explaining artifact evolution*. <https://philpapers.org/archive/KIREAE>
- Ki-Zerbo, F. (1997). *Les sources du droit chez les Diola du Sénégal: logiques de transmission des richesses et des statuts chez les Diola du Oulouf (Casamance, Sénégal)*. Karthala Editions.
- Knutsson, K. E. (1976). Dicotomización e integración. Aspectos de las relaciones interétnicas en Etiopía. En F. Barth (Ed.), *Los grupos étnicos y sus fronteras* (pp. 111-130). Fondo de Cultura Económica.
- Koertge, N. (1975). Popper's metaphysical research program for the human sciences. *Inquiry*, 18(4), 437-462.
- Kohatari, R. (1989). *Politics and the People: In the search of a Humane India*. New Horizon Press.
- Kouadio, K. K. A. (2021). Etude Des Facteurs De La Récurrence Des Accidents De Circulation Impliquant Des Motos A Bouaké. *Research and Analysis Journal*, 4(10), 25-30.
- Kra, K. W. (2015). Logiques conflictuelles de gestion des espaces publics urbains en contexte post-conflit: l'exemple de Bouaké (Côte d'Ivoire). *European Scientific Journal*, 11 (32), 229-243.
- Kulick, D. y Willson, M. (Eds.). (1995). *Taboo: Sex, identity, and erotic subjectivity in anthropological fieldwork*. Psychology Press.

- Kusenbach, M. (2003). Street phenomenology: The go-along as ethnographic research tool. *Ethnography*, 4(3), 455-485.
- Labonia, M. (9-11 de septiembre de 2010). En torno al concepto de poder: definición colonial y redefinición postmoderna. *VII Congreso Ibérico de Estudios Africanos, Lisboa*. <http://hdl.handle.net/10071/2380>
- Labrune-Badiane, C. (2016). Parcours et Portraits de la Jeunesse au Chômage en Casamance: Expériences Vécues et Perspectives d'Avenir. *Proceedings of the African Futures Conference*, (1)1, 49-60.
- Lamine Manga, M. (2012). *La Casamance dans l'histoire contemporaine du Sénégal*. L'Harmattan.
- Lammoglia, A. (2013). *Analyse et modélisation multi-agents de transports flexibles: Comparaison de services français et sénégalais* [Tesis doctoral, Université d'Avignon].
- Larkin, B. (2013). The politics and poetics of infrastructure. *Annual review of anthropology*, 42, 327-343.
- Latouche, S. (1998). *L'autre Afrique: entre don et marché*. Albin Michel.
- Latour, B. (2007). *Nunca fuimos modernos. Ensayo de antropología simétrica*. Siglo XXI.
- Lautier, B. (1992). Sociologie de l'emploi, informalité des relations de travail et stratégies familiales en Amérique latine. *Les Cahiers du Genre*, 4(1), 29-44.
- Lautier, B. (1994). *L'économie informelle dans le tiers monde*. La Découverte.
- Le Borgne, J. (1988). *La pluviométrie au Sénégal et en Gambie*. ORSTOM.
- Le Breton, D. (2002). Les conduites à risque des jeunes. *Agora. Débats / Jeunesses*, (27), 34-45.
- Le Breton, D. (2018). *La saveur du monde*. Métailié.
- Le Breton, D., Corbin, A., Courtine, J. J. y Vigarello, G. (2012). REPÈRE: Histoire de la virilité. *Esprit*, 382 (2), 168-174.
- Le Bris, E., Le Roy, E. y Leimdorfer, F. (1982). *Enjeux fonciers en Afrique Noire*. Karthala.
- Leblanc, M. N. y Gomez-Perez, M. (2007). Jeunes musulmans et citoyenneté culturelle: retour sur des expériences de recherche en Afrique de l'Ouest francophone. *Sociologie et sociétés*, 39(2), 39-59.
- Leder, D. (1990). *The absent body*. University of Chicago Press.

- Lefebvre, H. (1978/1969). *El derecho a la Ciudad*. Ediciones Península.
- Leiris, M. (2007/1934). *El África fantasmal*. Editorial Pre-Textos.
- Lelart, M. (1995). Tontines africaines et tontines asiatiques. *Afrique contemporaine*, (176), 75-86.
- Lévi-Strauss, C. (1988/1955). *Tristes trópicos*. Paidós Ibérica.
- Lévy, J. (2001). Os novos espaços da mobilidade. *Geographia*, 3(6), 7-17.
- Lewis, B. (1970). *The Transporters Association of the Ivory Coast: Ethnicity, occupational specialization, and national integration*. [Tesis doctoral, Northwestern University].
- Lewis, O. (2012/1964). *Los hijos de Sánchez. Autobiografía de una familia mexicana*. Fondo de Cultura Económica.
- Lewis, W. A. (1954). Economic Development with Unlimited Supplies of Labour. *The Manchester School*, 22(2), 139-191.
- Leyendecker, M. y Miscoiu, S. (2019). "The flag still stands!" The political reconversion of the internally exiled independentists of Casamance. *Studia Universitatis Babeş-Bolyai. Studia Europaea*, 64(2), 193-209.
- Lienhardt, G. (1985/1961). *Divinidad y experiencia. La religión de los Dinka*. Akal.
- Linares, O. F. (1992). *Power, prayer and production: The Jola of Casamance, Senegal*. Cambridge University Press.
- Llopart Fuentes, L. y Lluch Antolí, D. (2012). *Plan urbanístico de Oussouye (Senegal)*. Escola Politècnica Superior d'Edificació. Universitat de Barcelona.
- Lombard, J. (2005). Continuités ou ruptures territoriales au Sénégal: au risque du transport? *Les Cahiers d'Outre-Mer. Revue de géographie de Bordeaux*, 58(229). <https://journals.openedition.org/com/267>
- Lombard, J. (2008). Où sont les gares? Professionnels contre usagers dans l'espace politique du transport à Dakar (Sénégal). En S. Bredeloup, B. Bertoncetto, J. Lombard (Eds.), *Abidjan, Dakar: des villes à vendre? La privatisation "made in Africa" des services urbains*, (pp. 255-279). L'Harmattan.
- Lombard, J. (2015). *Le monde des transports sénégalais: ancrage local et développement international*. IRD Éditions.
- Lombard, J. y Ninot, O. (2002). Impasses et défis dans le transport routier. En M. C. Diop (Ed.), *La société sénégalaise entre le local et le global*, (pp. 109-162). Karthala.
- Lombard, J. y Ninot, O. (2012). Des mobilités aux transports. Regards croisés en

- Lombard, J., Bruez, F. y Diakho, A. (2006). Les transports sénégalais à l'aune du système-monde. En J. Lombard, E. Mesclier i S. Velut (eds), *La Mondialisation côté Sud. Acteurs et territoires*, (pp. 183-202). IRD Editions-ENS.
- Lombard, J., Steck, B. y Cissokho, S. (2013). Les transports sénégalais: ancrages internationaux et dérives locales. En M. C. Diop (Ed.), *Sénégal, 2000-2012: les institutions et politiques publiques à l'épreuve d'une gouvernance libérale*, (pp. 643-671). KARTHALA Editions.
- Lopes, C. M. (2011). Candongueiros & Kupapatas: acumulação, risco e sobrevivência na economia informal em Angola. *Principia*.
- Lunn, J. (1999). *Memoirs of the Malestrom. A senegalese oral history of the first World War*. Heinemann-James Currey-David Philip.
- Ly, B. (1997). Processus de rationalisation et changement des valeurs sociales au Sénégal. *Revue sénégalaise de sociologie*, (0), 1, 21-59.
- Maccaglia, F. (2014). Introduction. Illégalité et gouvernement des territoires. Rapports au droit et usages du droit dans la production, la gestion et la régulation des territoires. *Annales de géographie*, (6), 1251-1261.
- Macia, E. y Duboz, P. (2018). Vieillesse et image du corps à Dakar. *Corps*, (1), 275-289.
- Madurga López, I. (2021). El conflicto olvidado de Senegal. *bie3: Boletín IEEE*, (23), 319-331.
- Malinowski, B. (1989/1967). *Diario de campo en Melanesia*. Ediciones Júcar.
- Malmberg-Calvo, C. M. (1994). *Case study on the role of women in rural transport: access of women to domestic facilities*. World Bank.
- Marchais, G. (2009). Règles publiques, règles privées: les taxis-motos au Bénin. *L'Économie politique*, (1), 59-68.
- Marchand, G. (2007). *L'économie informelle au Sénégal. Logique de fonctionnement de quelques entreprises informelles à Saint-Louis*. [Tesis doctoral, Université Laval du Québec].
- Marcus, G. y Fischer, M. J. (1986). *Anthropology as cultural critique: an experimental moment in the human sciences*. University of Chicago Press.
- Mark, P. (1976). *Economic and religious change among the Diola of Boulouf (Casamance), 1890-1940: trade, cash cropping and Islam in Southwestern Senegal*. Yale University.



- Mark, P. y Tomàs, J. (2011). 'Traditional' Jola Peacemaking: From The Perspective Of An Historian And An Anthropologist. En J. Knörr y W. Trajano Filho, *The Powerful Presence of the Past*, (pp. 137-153). Brill.
- Markowitz, F. y Ashkenazi, M. (1999). *Sex, sexuality, and the anthropologist*. University of Illinois Press.
- Marquez Quintero, J. D. J. y Paez Suarez, D. (2016). *Estudio de mercado para conocer la aceptación de una cooperativa de motocarros en Rio de Oro Cesar*. [Maestría, Universidad Francisco de Paula Santander]. <http://repositorio.ufpso.edu.co/handle/123456789/794>
- Martínez Algueró, R. (2019) Infraestructuras y centralidad urbana en África. Una terminal de autobuses en Ziguinchor (Baja Casamance, Senegal). *Revista Nodo*, 13(26), 107-118. <http://revistas.uan.edu.co/index.php/nodo/article/view/838>
- Martínez, R., Muñoz, C. y Martín, S. (2021) Habitando terrenos sexuados. Reflexiones sobre la sexualización de la etnografía desde una perspectiva multisituada. En Á. Pazos (coord.) *Éticas y políticas de la Antropologías*, (pp. 383-404). Última línea, S.L. <https://asaee-antropologia.org/wp-content/uploads/2021/07/Actas-Congreso-Antropologia-ASAE-2021.pdf>
- Manzini, A. (2021). The Il ruolo femminile nelle pratiche di resistenza contadina dei territori Diola Kasa. *Contesti. Città, territori, progetti*, 2(2), 59-76.
- Marut, J.-C. (1995). Solution militaire en Casamance. *Politique africaine*, (58), 163-169.
- Marut, J.-C. (1996). La rébellion casamançaise peut-elle finir? *Afrique contemporaine*, (180), 75-83.
- Marut, J. C. (1999). *La question de Casamance (Sénégal): Une analyse géopolitique*. [Tesis doctoral, Paris 8].
- Marut, J. C. (2002a). Les Casamançais sont «fatigués». *Cadernos de Estudos Africanos*, (2), 25-42.
- Marut, J.-C. (2002b). Le problème casamançais est-il soluble dans l'État-nation. En M. C. Diop, *Le Sénégal contemporain*, (pp. 426-458). Karthala.
- Marut, J.-C. (2010). *Le conflit de Casamance. Ce que disent les armes*. Karthala.
- Marut, J.-C. (2011). À l'Ouest, quoi de nouveau? Les obstacles à la paix en Casamance. *Les Cahiers d'Outre-Mer. Revue de géographie de Bordeaux*, 64(255), 363-376.
- Marzouk, Y. (1993). Du côté de la Casamance: Pouvoirs, espaces et religions. *Cahiers D'Études Africaines*, 33(131), 483-491.
- Mauss, M. (1979/1934). Técnicas y movimientos corporales. En M. Mauss (Ed.),

*Sociología y antropología*, (pp. 335-356). Tecnos.

- Mawussi, A. C. (2018). Droit à la mobilité et accès aux ressources urbaines dans deux cantons périphériques du Grand Lomé (Legbassito et Sanguera): entre inégalité et injustice spatiale. *International Journal of Spaces and Urban Territory*, (13), 53-65.
- Mbegu, S. (2019). Poverty Cycle with Motorcycle Taxis (Boda-Boda) Business in Developing Countries: Evidence from Mbeya-Tanzania. *Open Access Library Journal*, 6(08), 1. [https://www.scirp.org/html/94550\\_94550.htm?pagespeed=noscript](https://www.scirp.org/html/94550_94550.htm?pagespeed=noscript)
- Mbodj, G. (1993). Domaines et dimensions de la crise sociétale de la jeunesse. *Université, Recherche et Développement*, 2, 37-50.
- McDonald, S. y Simpson, B. (2014). Shadowing research in organizations: the methodological debates. *Qualitative Research in Organizations and Management: An International Journal*, (9)1, 3-20.
- Mead, D. C. y Morrisson, C. (1996). The informal sector elephant. *World development*, 24(10), 1611-1619.
- Meagher, K. (1995). Crisis, informalization, and the urban informal sector in sub-Saharan Africa. *Development and Change*, 26 (2), 259-284.
- Merleau-Ponty, M. (1975/1945). *Fenomenología de la percepción*. Península.
- Mfoulou, J. P. (2016). Mobilité urbaine et politique de transport à Yaoundé. *Working Papers HAL*. <https://hal.archives-ouvertes.fr/hal-01315178/document>
- Middleton, J. (1984/1960), *Los lugaba de Uganda*, Universitat Autònoma de Barcelona
- Miller, D. (Ed.). (1987/2005). *Material Cultures: Why some things matter?* UCL Press.
- Miller, D. (Ed.). (2020). *Car cultures*. Routledge.
- Miralles-Guasch, C. y Cebollada, A. (2009). Movilidad cotidiana y sostenibilidad, una interpretación desde la geografía humana. *Boletín de Asociación de Geógrafos Españoles (AGE)*, 50, 193-216.
- Mitchell, J. y Aguilar, J. (1990/1966). *Antropología social de las sociedades complejas*. Alianza universidad.
- Montesinos, R. (2002). *Las rutas de la masculinidad: ensayos sobre el cambio cultural y el mundo moderno*. Gedisa Editorial.
- Moon, R. (2021). Moto-Taxis, Drivers, Weather, and WhatsApp: Contextualizing New Technology in Rwandan Newsrooms. *Digital Journalism*, 1-22.

- Moreau, M. L. (1994). Ombres et lumière d'une expansion linguistique. Les attitudes des Diola et des Peul d'Oussouye à l'égard du wolof. *Langage & société*, 68(1), 63-88.
- Moreau, M. L. (2002). Comment se structurent et se dénomment les parties d'une ville ? Le cas d'Oussouye (Sénégal). En C. Topalov (Ed.), *Les divisions de la ville*, (pp. 291-310). Les Editions de la MSH.
- Moreau, M. L. (2003). "La royauté? d'Oussouye et la crise casamançaise. Commentaires sur le texte de Jean-Claude Marut." *Studia Africana*, (14),37-39.
- Morelle, M. y Jacquot, S. (2018). Comment penser l'informalité dans les villes «du Nord», à partir des théories urbaines «du Sud»? *Métropoles*, (22).
- Morice, A. (1981). Les vélos de Kaolack (Kaolack's Bikes). *Cahiers d'Études africaines*, 21(81/83), 197-210.
- Moser, C. O. (1978). Informal sector or petty commodity production: dualism or dependence in urban development? *World development*, 6(9-10), 1041-1064.
- Muhembe, G. B. (1995). *L'économie informelle face à l'évolution du dualisme. Conceptualisation théorique et illustration par l'étude de l'itinéraire agro-économique de la filière mboga*. [Tesis doctoral, Université Laval du Québec].
- Muhindo, S. K. (2020). Les mototaxis de Goma: héros ou agresseurs? *Africa at LSE*. <https://blogs.lse.ac.uk/africaatlse/2020/10/07/les-mototaxis-de-goma-heros-ou-agresseurs/>
- Muili, A. B. y Yakubu, D. A. (2019). Impact of Motor-Cycle Operation on the Mobility of Residents in Egbeda Local Government, Nigeria. *Civil and Environmental Research*, 11(12), 51-57.
- N'Gaidé, A. (1998). Stratégies d'occupation de l'espace et conflits fonciers en Haute-Casamance (Kolda, Sénégal). En D. Guillaud, M. Seysset y A. Walter (Eds.), *Le voyage inachevé... A Joël Bonnemaison*, (pp.185-191). Éditions de l'Orstom.
- N'Gaidé, A. (2009). Identités ethniques et territorialisation en Casamance. En M. B. Arrous y L. Ki-Zerbo (Eds.), *Études africaines de géographie par le bas*, (pp. 39-77). Codesria.
- Ndao, A. (2017). Être mobile, seule condition pour rester au village? Exemples dans le bassin arachidier sénégalais. *Géotransports*, 9, 79-92.
- Ndiaye, B. K., Ndiaye, J. L. y Gomis, J. S. (2020). L'extension et la structure urbaines à l'épreuve du système de transport à Ziguinchor (Sénégal). *Espace Géographique et Société Marocaine*, (33-34), 327-342.
- Ndiaye, E. H. M., Wade, C. S., Pedrazzini, Y. y Chenal, J. (2009). Accords et conflits

d'intérêts dans la gestion de la gare routière Pétersen de Dakar. En J. Chenal, Y. Pedrazzini, G. Cissé y V. Kaufmann (Eds.), *Quelques rues d'Afrique. Observation et gestion de l'espace public à Abidjan, Dakar et Nouakchott*, (pp. 81-92). Les éditions du Lasur.

- Ndiaye, E. H. M., y Tremblay, R. (2009). Le transport routier au Sénégal: problématique de la gestion des gares routières. *Canadian journal of regional science*, 32(3), 495-510.
- Ndiaye, I. (2015). L'intégrations des taxis-motos-motos Jakarta dans le transport de personnes: une solution aux problèmes de mobilité et d'emploi urbain dans les villes econdaires du Sénégal? *Annales de la Faculté des Lettres et Sciences Humaines*, (44-45), 75-95.
- Ndiaye, T. M. N. y Diatta, J. N. E. (2021). Disponibilité céréalière et contraintes à la production dans le Département d'Oussouye, Sénégal. *Afrique SCIENCE*, 18(6), 107-116.
- Ndione, E. S. (1994). *L'économie urbaine en Afrique: Le don et le recours*. Karthala Editions.
- Newton, E. (1993). My best informant's dress: The erotic equation in fieldwork. *Cultural Anthropology*, 8(1): 3-23
- Ngom, O. (2016). From Bul Faale to Y'en a marre: a Semiotic Analysis of the Discursive Mutations of Senegalese Hip-hop. *International Journal of Language and Literature*, 4(2), 7-15.
- Ngom, A. (2021). Domestic economy and family survival strategies in Casamance. *Djiboul*, (1), 1, 345-360.
- Ngom, S. (2021). *Femmes et politique au Sénégal: les dynamiques imbriquées d'inclusion-exclusion de l'indépendance à nos jours*. L'Harmattan.
- Nyachio, G. M. M. (2020). Levels of rider training and its influence on road safety among motorcycle (Boda Boda) riders in Kisumu East Sub-County in Kisumu County, Kenya. *Journal of Research Innovation and Implications in Education* 4(4), 119-129.
- Nicolas, P. y Gaye, M. (1988). *Naissance d'une ville au Sénégal: évolution d'un groupe de six villages de Casamance vers une agglomération urbaine*. Karthala.
- Nieto, J. A. (2003). Reflexiones en torno al resurgir de la antropología de la sexualidad. En J. A. Nieto (Ed.). *Antropología de la sexualidad y diversidad cultural*, (pp. 15-51). Talasa.
- Nzhie Engono, J. y Leka Essomba, A. (2018). *Vivre en ville aujourd'hui. Métropolisation et changements sociaux au Cameroun*. Connaissances et savoirs.

- Offner, J. M. (1993). Les «effets structurants» du transport: mythe politique, mystification scientifique. *L'Espace géographique*, 22 (3), 233-242.
- Ogunrinola, I. O. (2011). Informal self-employment and poverty alleviation: empirical evidence from motorcycle taxi riders in Nigeria. *International journal of economics and finance*, 3(2).
- Ohnmacht, T., Makism, H. y Bergmann, M. (2009). *Mobilities and Inequality*. Ashgate Publishing, Ltd.
- Opondo, V. O. y Kiprop, G. (2018). *Boda Boda Motorcycle Transport and Security Challenges in Kenya*. National Crime Research Centre.
- Orfeuill, J. P. (Dir.). (2004). *Transports, pauvretés, exclusions: pouvoir bouger pour s'en sortir*. Éditions de L'Aube.
- Oumar, S. y Papa, S. (2013). Dynamiques et perspectives d'évolution du foncier dans la zone périurbaine de Ziguinchor (Sénégal). *Revue PS*, (5), 1-25.
- Owuor, E. A. (2020). The contribution of motorcycle business to the socio-economic wellbeing of operators in Kisumu County, Kenya. *International Journal of Social and Development Concerns*, 13(4), 55-69.
- Oyesiku, K. O. (22-27 de Julio de 2001). City poverty and Emerging Mobility Crisis: The Use of Motorcycle as Public Transport in Nigerian Cities. *9th World Conference of Transport Research, Seoul*, 22-27.
- Palmeri, P. (1995). *Retour dans un Village Diola de Casamance. Chronique d'une recherche anthropologique au Sénégal*. L'Harmattan.
- Park, R. E. (1999/1923). El espíritu del hobo: Reflexiones sobre la relación entre mentalidad y movilidad. En R.E. Park, *La ciudad y otros ensayos de ecología urbana*, (pp. 85-88). Serbal.
- Peace, A. (1988). The politics of transporting. *Africa*, 58(1), 14-28.
- Pélissier, P. (1966). *Les paysans du Sénégal: les civilisations agraires du Cayor à la Casamance*. Imprimerie Fabrègue.
- Pélissier, R. (1989). *História da Guiné: portugueses e africanos na Senegâmbia*. Impresa Universitária/Editorial Estampa.
- Pezeril, C. (2008). *Islam, mysticisme et marginalité: les Baay Faal du Sénégal*. L'Harmattan.
- Peretti-Watel, P. (2002). Les "conduites à risque" des jeunes: défi, myopie, ou déni? *Agora débats /jeunesses*, 27(1), 16-33.
- Petiteau, J. Y. y Pasquier, É. (2001). La méthode des itinéraires: récits et parcours. En M.

- Grosjean, y J-P. Thibaud (Eds.), *L'espace urbain en méthodes*, (pp 63-78). Editions Parenthèses.
- Pflieger, G., Kaufmann, V., Pattaroni, L. y Jemelin, C. (2009). How does urban public transport change cities? Correlations between past and present transport and urban planning policies. *Urban Studies*, 46(7), 1421-1437.
- Piga, A. (Ed.). (2003). *Islam et villes en Afrique au sud du Sahara: entre soufisme et fondamentalisme*. Karthala Editions.
- Piñeiro Aguiar, E. y Diz, C. (2018). El trabajo de campo como abandono: una reflexión sobre la metodología de la observación participante. *Revista colombiana de antropología*, 54(1), 59-88.
- Plat, D., Adolehoume, A., Barry, B., Boupda, E., Diaz Olvera, L., Godard, X., Kemayou, L.R., Pochet, P., Shabana, M. y Zoro, B.N. (2004). *Pauvreté et mobilité urbaine à Douala*. Rapport SSATP No 09/04/CKR. Banque Mundial. <https://halshs.archives-ouvertes.fr/halshs-00087800/document>
- Portes, A. (1989). La informalidad como parte integral de la economía moderna y no como indicador de atraso: respuesta a Klein y Tokman. *Estudios sociológicos*, 7(20), 369-374.
- Pouillon, J. (1975). *Fétiches sans fétichisme*. François Maspero.
- Puglisi, R. (2019). Etnografía y participación corporal. Contribuciones metodológicas para el trabajo de campo. *Revista Latinoamericana de Metodología de la Investigación Social*, (17), 20-35.
- Puigserver, S. (1998). *Enfilant la memòria*. Edipunt.
- Quirós, J. (2014) Etnografiar mundos vívidos. Desafíos de trabajo de campo, escritura y enseñanza en antropología. *PUBLICAR-En Antropología y Ciencias Sociales*, 17, 47- 65. <https://ri.conicet.gov.ar/handle/11336/50883>
- Rabinow, P. (1992/1977) Reflexiones sobre un trabajo de campo en Marruecos. Júcar.
- Rediker, M. (2021). *Barcos de esclavos. La trata a través del Atlántico*. Capitán Swing.
- Remy, J. y Voyé, L. (1992). *La ville: vers une nouvelle définition?* Editions L'Harmattan.
- Richardson, D. y Robinson, V. (Eds.). (2008). *Introducing Gender and Women's Studies, 3rd edition*. Palgrave.
- Riot-Sarcey, M. (2005). *De la différence des sexes: le genre en histoire*. Bibliothèque historique.
- Robin, N. (2006). Le déracinement des populations en Casamance. Un défi pour l'État

- de droit. *Revue européenne des migrations internationales*, 22(1), 153-181.
- Robin, N. y Ndione, B. (2006). *L'accès au foncier en Casamance. L'enjeu d'une paix durable*. Colloque International L'asile au Sud: Afrique, Méditerranée, Dakar, Senegal. <https://archives.ceped.org/asile/cd/theme3/t2-Robin.pdf>
- Roca, A. (Ed.). (2005) *La revolución pendiente. El cambio político en el África negra*. Universitat de Lleida.
- Roche, Ch. (1985). *Histoire de la Casamance. Conquête et résistance: 1850-1920*. Karthala.
- Rodgers, D. y O'Neill, B. (2012). Infrastructural violence: Introduction to the special issue. *Ethnography*, 13(4), 401-412.
- Roger, D. M., Abou, D., Denis, H. K. y Koffi, B. É. (2016). Émergence de taxi-motos et recomposition spatioéconomique à Korhogo: Les taxi-villes entre stratégies d'adaptation et désespoir. *European Scientific Journal, ESJ*, 12(35), 190-208.
- Rollason, W. (2017). Youth, presence and agency: The case of Kigali's motari. *Journal of Youth Studies*, 20(10), 1277-1294.
- Rosaldo, R. (1989). Aflicción e ira de un cazador de cabezas. *Cultura y verdad. Nueva propuesta del análisis social*, (pp. 15-31). Grijalbo.
- Roussy, C. (2015). L'intégration Sénégal/Gambie: fin de partie? *Diplomatie*, (74), 32-37.
- Roy, A. (2005). Urban Informality. Toward an Epistemology of Planning . *Journal of the American Planning Association*, (71), 2, 147-158.
- Sahabana, M. (2002). G comme gare routière ou l'entrée de la mobilité interurbain en ville. En X. Godard (Ed.), *Les transports et la ville en Afrique au sud du Sahara. Le temps de la débrouille et du désordre inventif*, (pp. 113-120). Karthala.
- Sahabana, M. (20-24 de novembre de 2006). Les motos-taxis à Douala et leur perception par les pouvoirs publics: entre tolérance d'un secteur pourvoyeur d'emplois et de transport et volonté d'éradiquer une activité incontrôlable. *Communication aux Secondes rencontres internationales CIDEGEF/Ville management Evolutions institutionnelles et gouvernance dans le système de transports en Afrique Sub-Saharienne*, Douala. [https://euromedina.org/bibliotheque\\_fichiers/VC\\_Auf\\_TexteSahabana.pdf](https://euromedina.org/bibliotheque_fichiers/VC_Auf_TexteSahabana.pdf)
- Saint-Martin, Y. J. (1989). *Le Sénégal sous le second Empire: naissance d'un empire colonial (1850-1871)*. KARTHALA Editions.
- Sakai, M. (2020). *Characteristics of Bike taxis in African rural society: A case study of Dschang, West Cameroon*. Fondation France-Japon de l'EHESS. <https://hal.archives-ouvertes.fr/hal-02904845v1/document>

- Sakho, P., Oumar, S., Balla, D. y Tidiane, S. (2016). La production de la ville sur les marges: le cas de la ville de Ziguinchor (Sénégal). *Revue de Sociologie, d'Anthropologie et de Psychologie*, 7, 131-152.
- Saliba, J. (1999). Le corps et les constructions symboliques. *Socio-anthropologie*, 5. <https://journals.openedition.org/socio-anthropologie/47>
- Sall, M. A. (2008). Migration interne et migration internationale au Sénégal: que représente Dakar dans cette dynamique? [Tesis doctoral, Université Cheikh Anta Diop]. [https://www.ined.fr/fichier/s\\_rubrique/22087/memoire\\_dea\\_6mai2010\\_corriga.apra.ssoutenance.madon.fr.pdf](https://www.ined.fr/fichier/s_rubrique/22087/memoire_dea_6mai2010_corriga.apra.ssoutenance.madon.fr.pdf)
- Sambou, E. (1984). Rencontre et altérité: enjeu d'une christianisation en milieu Joola. *Bulletin de Littérature Ecclésiastique Toulouse*, 85(3), 210-251.
- Samson, F. (2005). Les marabouts de l'islam politique: le Dahiratoul Moustarchidina wal Moustarchidaty, un mouvement néo-confrérique sénégalais. Karthala Editions.
- Sander, A. (1996). Des lieux-mouvements bien singuliers. *Les Annales de la Recherche Urbaine*, 71, 45-53.
- Sane, B. (2017). *Gestion des eaux usées domestiques et pluviales dans le quartier de Santhiaba-Ouest (commune de Ziguinchor): Incidences sanitaires et environnementales*. [Memoria de master no publicada, Université Assane Seck de Ziguinchor].
- Sansi, R. (2007). Intenció i atzar en la historia del fetitxe. *Quaderns de l'Institut Català d'Antropologia*, (23), 139-158.
- Sansot, P. (1971). *Poétique de la Ville*. Klincksieck.
- Scheper-Hughes, N. y Lock, M. M. (1987). The mindful body: A prolegomenon to future work in medical anthropology. *Medical anthropology quarterly*, 1(1), 6-41.
- Schouten, J. W. y McAlexander, J. H. (1995). Subcultures of consumption: An ethnography of the new bikers. *Journal of consumer research*, 22(1): 43-61.
- Scribano, A. (2014). Entrevista bailada: narración de una travesía inconclusa. *Intersticios: Revista Sociológica de Pensamiento Crítico*, 8(2), 103-112.
- Searle, J. (1980). *Actos del Habla: Un ensayo de filosofía del lenguaje*. Cátedra
- Seck, S. M. (2006). Transport et territoires: les «coxeurs» de Dakar, du bénévolat à la prestation de service. *Bulletin de la Société géographique de Liège*, 48, 7-17.
- Sène, A. M. (2019). Les frontières dans un contexte de conflit géopolitique. *Les analyses*



*de Population Avenir*, (13), 1-16.

- Sène, A. y Codjia, C. (2016). Dynamiques de l'aménagement du territoire et inégalités sociospatiales au Sénégal. *Cahiers de géographie du Québec*, 60(169), 11-27.
- Sène, A. y Diémé, I. L. (2018). Entre développement touristique et recul des espaces rizicoles dans la commune de Diembéring (région de Ziguinchor, Sénégal): quelle alternative pour un développement local durable? *Belgeo. Revue belge de géographie*, (2).
- Sène, A. y Kane, I. (2018). Enclavement et contraintes au développement des transports au Senegal: Cas de la ville de Ziguinchor. *Revue des Etudes Multidisciplinaires en Sciences Economiques et Sociales*, 3(1), 222-242.
- Sène, I. (2021). Impact des mesures de prévention de la pandémie de Covid-19 sur les travailleurs du secteur informel au Sénégal. *Revue Internationale du Chercheur*, (2) 1, 507-521.
- Sennett, R. (1997). *Carne e pedra*. Record.
- Sheller, M. y Urry, J. (2006). The new mobilities paradigm. *Environment and planning A*, 38(2), 207-226.
- Sierra, A. y Tadié, J. (2008). La Ville face à ses marges. Introduction. *Autrepart-revue de sciences sociales au Sud*, (45), 3-13.
- Simmel, G. (1986). *Sociología. Ensayos sobre las formas de socialización*. Alianza.
- Sirimarco, M. (2019). Lo narrativo antropológico. Apuntes sobre el rol de lo empírico en la construcción textual. *Runa*, 40(1), 37-52.
- Smith, L. y Mazzucato, V. (13-14 de marzo de 2003). *Houses, businesses and urban livelihoods: The influence of transnational networks on economic activities in Accra, Ghana*. International Workshop on Migration and Poverty in West Africa [https://www.academia.edu/1231857/Houses\\_Businesses\\_and\\_Urban\\_Livelihoods\\_The\\_influence\\_of\\_transnational\\_networks\\_on\\_economic\\_activities\\_in\\_Accra\\_Ghana?auto=citations&from=cover\\_page](https://www.academia.edu/1231857/Houses_Businesses_and_Urban_Livelihoods_The_influence_of_transnational_networks_on_economic_activities_in_Accra_Ghana?auto=citations&from=cover_page)
- Sow, D. (2014). Analyse diachronique de la croissance spatiale de la ville de Ziguinchor de 1960 à 2014. [Memoria de Master, UASZ].
- Sow, D. y Sall, O. (2018). *Analyse diachronique de la croissance spatiale de la ville de Ziguinchor: impact de la sécheresse des années 1970 et du conflit casamançais*. [Tesis doctoral, Université Assane Seck de Ziguinchor]. [https://www.researchgate.net/publication/331438335\\_Article\\_Djiby\\_Sow\\_et\\_Oumar\\_Sall](https://www.researchgate.net/publication/331438335_Article_Djiby_Sow_et_Oumar_Sall)
- Sow, D., Gomis, J. S. y Sall, O. (2019). Diagnostic territorial et gouvernance urbaine de

- Ziguinchor: une analyse basée sur l'utilisation des TIC, SIG et OSM (Géomatique). *CinqContinents. Revue Roumaine de Géographie*, (9), 20, 181-195.
- Sperber, D. (1975). Pourquoi les animaux parfaits, les hybrides et les monstres sont-ils bons à penser symboliquement? *L'homme*, XV/2, 5-34.
- Stamm, E. (2006). *L'engagement de la Chine au Sénégal: bilan et perspectives, un an après la reprise des relations diplomatiques*. Friedrich-Ebert-Stiftung, Bureau Sénégal.
- Steck, J. F. (2004). Requiem pour une gare routière. *Autrepart*, (4), 95-114.
- Stoller, P. (1989). *The taste of ethnographic things: the senses in anthropology*. University of Pennsylvania Press.
- Sy, O. y Sakho, P. (2013). Dynamiques des paysages périurbains de la ville de Ziguinchor au Sénégal. *Revue perspectives et Société*, 5(1), 6-25.
- Tarvella, L. (1984). *Les femmes migrantes, bibliographie analytique internationale (1965-1983)*. L'Harmattan.
- Tedlock, B. (1991). From participant observation to the observation of participation: The emergence of narrative ethnography. *Journal of anthropological research*, 47(1), 69-94.
- Thévenot, L. (2002). Which road to follow? The moral complexity of an "equipped" humanity. En J. Law, A. Mol, B. Hernstein Smith y R. Weintraub (Eds.), *Complexities: social studies of knowledge practices*, (pp. 53-88). Duke University Press.
- Thibaud, J. P. (2001). Frames of visibility in public places. *Places. A Forum of Environmental Design*, 14 (1), 42-47.
- Thior, M., Sané, T., Sy, O., Mendy, V., Badiane, A. y Descroix, L. (2019). Connexions socioéconomiques et recomposition spatiale entre Cap-Skiring et son hinterland suit au développement du tourisme balnéaire. *Revue de Géographie du Laboratoire Leïdi*, (20), 1-15.
- Thomas, L. V. (1959). *Les Diola, essai d'analyse fonctionnelle sur une population de Basse-Casamance*. IFAN.
- Thomas, L. V. (1965). L'animisme, religion caduque: étude qualitative et quantitative sur les opinions et la pratique religieuse en Basse-Casamance (Pays Diola). *Bulletin de l'IFAN, Série B: Sciences humaines*, 27(1-2), 1-41.
- Thomas, L. V. (1966). L'initiation à la royauté chez les flup (cérémonie Ewag). *Notes Africaines*, 109, 10-19.
- Thomas, L. V. (1972). Les 'rois' Diola, hier, aujourd'hui, demain. *Bulletin de l'Institut*

*Fondamental d'Afrique Noire, Série B: Sciences humaines*, 34(1), 151-174.

- Thomas, L. V. (1994). Les Diola d'antan: A Propos des Diola 'traditionnels' de Basse-Casamance. En F-G. Barbier-Wiesser (Ed.), *Comprendre la Casamance: Chronique d'une intégration contrastée*, (pp. 71-95). Editions Karthala.
- Thomas, W. I. (2005/1923). La definición de la situación. *CIC. Cuadernos de Información y Comunicación*, (10), 27-32.
- Togbe, M. B. A. (2020). Pourquoi les politiques de régulation ne parviennent-elles pas à résoudre les problèmes de circulation des zemidjan à Cotonou au Bénin? En I. Kassi-Djodjo y J.-Y. Kiettyueta (Eds.), *Se déplacer dans les métropoles africaines*, (pp. 117-134). L'Harmattan
- Toliver-Diallo, W. J. (2005). "The Woman Who Was More Than a Man": Making Aline Siteo Diatta into a National Heroine in Senegal. *Canadian Journal of African Studies/La Revue canadienne des études africaines*, 39(2), 340-362.
- Tomàs, J. (2001). La reialesa d'Ussuy: la vessant sagrada de la identitat entre els joola-kassa. *Studia Africana*, (12), 131-142.
- Tomàs, J. (2004). Casamance: ¿hacia una paz real? *Nova Africa*, (14), 43-54.
- Tomàs, J. (2005a). *La identitat ètnica entre els joola d'Oussouye (Húluf, Bubajum áai)*. [Tesis doctoral, Universitat Autònoma de Barcelona]. <https://www.tdx.cat/handle/10803/5511#page=3>
- Tomàs, J. (2005b). "La parole de paix n'a jamais tort." La paix et la tradition dans le royaume d'Oussouye (Casamance, Sénégal). *Canadian Journal of African Studies/La Revue canadienne des études africaines*, 39(2), 416-443.
- Tomàs, J. (2005c). Mujooloayi. Reflexiones en torno a la lejanía de la rebelión y del Estado entre los joola-húluuf de Casamance. La revolución pendiente. *El cambio político en el África negra*, (6), 237.
- Tomàs, J. (2006). Paz en Casamance: caminos y horizontes. *Nova África*, (19), 25-58.
- Tomàs, J. (2007a). "Kata Elimay?" (Els de la foscor?). Notes etnohistòriques sobre la dialèctica entre religió tradicional, catolicisme, identitat joola i nacionalisme casamancès en un reialme de la Baixa Casamance. *Studia Africana*, (18), 15-30.
- Tomàs, J. (2007b). Casamance, vint-i-cinc anys després. *Europa de les nacions*, (63), 35-38.
- Tomàs, J. (2008a). El retorn de les autoritats tradicionals: Llum després de l'eclipsi. *DCidob*, (105), 29-32.
- Tomàs, J. (2008b). ¿Nuevas estrategias para viejas esperanzas? Escepticismo y paciencia en el proceso de paz de Casamance. *Nova África*, (22), 99-116.

- Tomàs, J. (2008c). Religion, peace and conflict resolution: a sacred king among the Joola-húluf of Casamance in the 21st century. *Soronda-Revista de Estudos Guineenses (special issue Experiências Locais de Gestão de Conflitos-Local Experiences of Conflict Management)*, 329-348.
- Tomàs, J. (2009a). ¿Un Rey Sagrado en el Siglo XXI? La realeza joola de Oussouye revisitada. *Cuadernos de Estudios Africanos*, (16/17), 71-87.
- Tomàs, J. (2009b). Identidad, "resistencia" y religión tradicional entre los joola del sur del río Casamance. *Introducción a los estudios africanos*, 131-144.
- Tomàs, 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). *Revista Vegueta*, (14), 155-184.
- Tomàs, J. (2015). Religión tradicional y colonización: una aproximación a la visión francesa sobre la sociedad tradicional de los joola de la Baja Casamance. *Anuário Antropológico*, (II), 231-249.
- Tomàs, J. (2016). "Els morts volen que seguim la tradició". Apunts sobre identitats, religions i rituals funeraris entre els joola del Húluf (Casamance, Senegal). *Revista d'Etnologia de Catalunya*, (41), 142-152.
- Tomàs, J. (2020a). The traditional authorities cross the colonial border: Opposing views on the role of religious leaders Jola Huluf and Ajamaat of Lower Casamance (1886-1909). *Africana Studia*, (9), 73-97.
- Tomàs, J. (2020b). Casamance: entre el sol de la diversitat i l'ombra de la política. *Revista d'etnologia de Catalunya*, (45), 92-104.
- Tombe, S. (2016). The Casamance conflict: un-imagining a community. *Electronic Theses and Dissertations*. Paper 2433. <https://doi.org/10.18297/etd/2433>
- Tonkin, E. (1984). Participant observation. En R. Ellen (Ed.), *Ethnographic research: A guide to general conduct*, (pp. 216-223). Academic Press.
- Tönnies, F. (1984/1887) *Comunitat i associació*. Edicions 62/La Caixa.
- Tossou, R. C. (1993). Le Groupement Villageois: un cadre de participation communautaire au développement ou un instrument de réalisation d'intérêts individuels et conflictuels. *Bulletin de l'APAD*, (5). <http://journals.openedition.org/apad/3173>
- Touré, I. (2017). Jeunesse, mobilisations sociales et citoyenneté en Afrique de l'Ouest: étude comparée des mouvements de contestation «Y'en a marre» au Sénégal et «Balai citoyen» au Burkina Faso. *Africa Development*, 42(2), 57-82.
- Trincaz, P. X. (1984). *Colonisation et régionalisme: Ziguinchor en Casamance*. Editions de

I'ORSTOM.

- Turner, C. F. y Martin, E. (1984) *Surveying Subjective Phenomena*. Russell Sage Foundation.
- Turnham, D. (Ed.). (1990). *Nouvelles approches du secteur informel*. OECD Publishing.
- Urry, J. (2005). *Sociologie des mobilités: une nouvelle frontière pour la sociologie?* Armand Collin.
- Urry, J. (2007). *Mobilities*. Polity Press.
- Van der Burg, J. D. (2011). *Desire Lines*. Olifantenpaadjes. <http://www.olifantenpaadjes.nl>
- Vance, C. (1991). Anthropology Rediscovered Sexuality: A Theoretical Comment. *Social Science and Medicine*, 33(8): 875-884.
- Veilleux, A. C. (2021). *Au-delà de l'alternance: l'évolution du projet politique de Y'en a marre depuis 2012*. [Tesis doctoral, Université d'Ottawa].
- Vertovec, S. (2003). Concebir e investigar el transnacionalismo. En A. Portes, L. E. Guarnizo y P. Landolt (Eds.), *La globalización desde abajo: transnacionalismo inmigrante y desarrollo. La experiencia de Estados Unidos y América Latina*, (pp. 353-375). FLACSO-México/Miguel Ángel Porrúa.
- Virilio, P. (2006/1977). *Velocidad y política*. La Marca.
- Wacquant, L. (2006). *Entre las cuerdas. Cuadernos de un aprendiz de boxeador*. Siglo XXI.
- Wacquant, L. (2019). Por una Sociología de carne y sangre. *Revista del Museo de Antropología*, 12(1), 117-124.
- Wade, Ch. S., Tremblay, R. y Ndiaye, H. M. (2010). Etude de la complexité de la gestion des espaces publics à vocation de transport à Dakar (Sénégal). *Études caribéennes*, (15). <http://journals.openedition.org/etudescaribeennes/7858>
- Wadud, Z. (2020). The effects of e-ridehailing on motorcycle ownership in an emerging-country megacity. *Transportation research part A: policy and practice*, (137), 301-312.
- Waldstein, A. (2016). Studying the Body in Rastafari Rituals: Spirituality, Embodiment and Ethnographic Knowledge. *Journal for the Study of Religious Experience*, 2(1), 71-86.
- Wamala-Larsson, C. (2021). 'If Only They Would See us as Honest Workers': Motorcycle Taxi Drivers Rights to Livelihood in Kampala. En L. Stark y A. Björnsdotter Teppo (Eds.), *Power and Informality in Urban Africa: Ethnographic*

*Perspectives*, (pp.119-140). Bloomsbury Publishing.

- Wane, C. T. y Chevé, D. (2017). Transmission, hybridation, inventivité: lutte et techniques corporelles au Sénégal. *Corps*, (1), 183-203.
- Wane, C. T. y Kane, A. W. (2014). Les mises en jeu du corps: analyse socio-anthropologique de la lutte sénégalaise. *Corps*, (1), 187-200.
- Wankie, C., Al-Delaimy, W., Stockman, J., Alcaraz, J., Shaffer, R. y Hill, L. (2021). Prevalence of crashes and associated factors among commercial motorcycle riders in Bamenda, Cameroon. *Journal of Transport & Health*, (20), 100993. <https://www.sciencedirect.com/science/article/abs/pii/S2214140520301973>
- Watson, J. (Ed.) (1977). *Between two cultures: migrants and minorities in Britain*. Blackwell.
- Weig, D. (2017). Capacidad de movimiento: la motilidad como clave para entender moviidades y transformación social de los grupos baka en Gabón. *Quaderns de l'Institut Català d'Antropologia*, (33), 153-167.
- Whitehead, T. L. y Conaway, M. E. (Eds.). (1986). *Self, sex, and gender in cross-cultural fieldwork*. University of Illinois Press.
- Zingari, G. N. (2018). Città di Dio, città delle donne: Etnografia del quotidiano nella città sufi di Touba, Senegal. *Anuac*, 7(2), 181-204.

### **Documentos oficiales**

- ANSD-RGPHAE. (2014). *Agence Nationale de Statistique et de la Démographie. Recensement Général de la Population et de l'Habitat, de l'Agriculture et de l'Elevage*. <https://www.ansd.sn/ressources/rapports/Rapport-definitif-RGPHAE2013.pdf>
- ANSD-SES. (2016). *Agence Nationale de Statistique et de la Démographie. Situations Economiques et Scoiales Regionales de Ziguinchor* <http://www.ansd.sn/ressources/ses/SES-Ziguinchor-2016.pdf>
- ANSD-SES. (2017-2018). *Agence Nationale de Statistique et de la Démographie. Situations Economiques et Scoiales Regionales de Ziguinchor* <http://www.ansd.sn/ressources/ses/SES-Ziguinchor-2017-2018.pdf>
- ANSD-SES. (2019). *Agence Nationale de Statistique et de la Démographie. Situations Economiques et Scoiales Regionales de Ziguinchor* <https://satisfaction.ansd.sn/ressources/ses/SES-Ziguinchor-2019.pdf>
- ANSD-ERI-ESI. (2017). *Agence Nationale de Statistique et de la Démographie. Enquête Régionale Intégrée sur l'Emploi et le Secteur Informel*.

- [http://www.ansd.sn/ressources/rapports/Senegal\\_ERI-ESI\\_RapportFinal.pdf](http://www.ansd.sn/ressources/rapports/Senegal_ERI-ESI_RapportFinal.pdf)
- ANSD - Indicateurs du marché du travail. (2016). <https://senegal.opendataforafrica.org/puummg/indicateurs-du-march%C3%A9-du-travail>
- BIT. (1993). *Rapport de la XVème Conférence Internationale des Statisticiens du Travail, Genève*. [https://www.ilo.org/public/libdoc/ilo/GB/255/GB.255\\_4\\_6\\_fren.pdf](https://www.ilo.org/public/libdoc/ilo/GB/255/GB.255_4_6_fren.pdf) de Ziguinchor. <https://www.chamber-commerce.net/dir/3742/Chambre-de-Commerce--dIndustrie-et-dAgriculture-de-Ziguinchor-in-Ziguinchor>
- BIT. (2020). *Diagnostic de l'économie informelle au Sénégal*. [https://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---ed\\_protect/---protrav/---travail/documents/publication/wcms\\_735752.pdf](https://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---ed_protect/---protrav/---travail/documents/publication/wcms_735752.pdf)
- Fonds Africain de Développement. (2011, Octobre). *Projet de corridor transgambien (Phase I) - Construction du pont transgambien et amélioration du passage transfrontalier*. <https://www.afdb.org/fileadmin/uploads/afdb/Documents/Project-and-Operations/Multinational%20%28Gambie%20%20S%C3%A9n%C3%A9gal%29%20-%20RE%20-%20Corridor%20transgambien%20-%20Construction%20du%20pont%20transgambien.pdf>
- Groupe de la Banque Africaine de Développement. (2011). *Projet de corridor transgambien (Phase I) - Construction du pont transgambien et amélioration du passage transfrontalier*. <https://projectsportal.afdb.org/dataportal/VProject/show/P-Z1-DB0-046?lang=fr>
- PACTE. (2006). *Accompagnement et appui des collectivités locales africaines pour l'élaboration de stratégies concertées d'intervention pour les services d'eau et d'assainissement. La ville de Ziguinchor*. <https://www.ongpacte.org/programme-ps-eau/>
- Plan de Développement Communal (PDC) d'Oussouye. (2016). [http://b\\_climat.pouyelayese.com/ardzig/media/attachments/2020/11/23/rapport-pdc-oussouye\\_vf.pdf](http://b_climat.pouyelayese.com/ardzig/media/attachments/2020/11/23/rapport-pdc-oussouye_vf.pdf)
- Plan de Développement Comunal de Ziguinchor. (2018). <https://www.ard-ziguinchor.org/media/attachments/2019/11/04/pdc-zigunchor.pdf>
- Plan Départemental de Développement d'Oussouye. (2016). [https://www.ard-ziguinchor.org/media/attachments/2019/11/04/pdd-oussouye\\_version-definitive-25072016.pdf](https://www.ard-ziguinchor.org/media/attachments/2019/11/04/pdd-oussouye_version-definitive-25072016.pdf)
- Report on International Religious Freedom: Senegal. (2020). <https://www.state.gov/reports/2020-report-on-international-religious-freedom/senegal/>

- Republique de Sénégal. Acte III de la décentralisation de la Loi n° 2013-10 du 28 décembre 2013 portant Code général des Collectivités locales Journal Officiel de la République de Sénégal, N° 6765 du samedi 28 décembre 2013 <http://www.jo.gouv.sn/spip.php?article10120>
- République de Sénégal. *Arrêté* Ministériel n° 8903 MIT/DTR en date du 29 octobre 2012. Journal Officiel de la République de Sénégal, N° 6721 du samedi 30 Mars 2013. <http://www.jo.gouv.sn/spip.php?article9654>
- République de Sénégal. Décret n° 2004-13 du 19 janvier 2004 fixant les règles d'application de la loi n° 2002-30 du 24 décembre 2002 du Code la Route (Partie Réglementaire). Journal Officiel de la République de Sénégal, N° 6151 du samedi 06 mars 2004. <http://www.jo.gouv.sn/spip.php?article491>
- République de Sénégal. Décret n° 2008-533 du 22 mai 2008. Journal Officiel de la République de Sénégal, N° 6426 du Samedi 13 septembre 2008. <http://www.jo.gouv.sn/spip.php?article7083>
- République de Sénégal. Loi n° 2002-30 du 24 décembre 2002 portant Code de la Route. Journal Officiel de la République de Sénégal, N° 6084 du samedi 25 janvier 2003. <http://www.jo.gouv.sn/spip.php?article1371>
- République de Sénégal. Loi n° 2013-10 du 28 décembre 2013, portant Code général des Collectivités locales. <https://decentralisation.sec.gouv.sn/sites/default/files/Code%20des%20Collectivites%20locales%20du%20S%C3%A9n%C3%A9gal.pdf>
- The National Security Strategy of the United States of America. (2002). <https://2009-2017.state.gov/documents/organization/63562.pdf>



**ANEXO.**  
**MATERIAL DOCUMENTAL**

## Anexo. Material Documental 1

Statuts de la Association des Jeunes Conducteurs pour le Développement de Ziguinchor

- ❖ **Association des Jeunes Conducteurs pour le Développement de Ziguinchor**
- ✓ **Siège Social** : Boudody, Quai des Pêches / Ziguinchor
- ✓ **Tel** : (+221) 77 907 29 66 / 77 915 11 36

### **LE PRESIDENT,**

**A**

*Monsieur le Gouverneur de  
La Région de Ziguinchor  
s/c de la voie hiérarchique.*

**OBJET** : - Demande de déclaration d'Association

Monsieur le Gouverneur,

Par la présente, j'ai le plaisir de venir respectueusement auprès de vous solliciter la reconnaissance de notre association dénommée :

*Association des Jeunes Conducteurs pour le Développement de Ziguinchor*

A cette demande, je joins les pièces suivantes :

- Quatre (04) exemplaires des statuts ;
- Quatre (04) exemplaires de la liste des membres fondateurs ;
- Quatre (04) exemplaires du procès-verbal de l'Assemblée Générale constitutive ;
- Liste des Membres présents à l'A-G. Constitutive.

Dans l'attente d'une suite favorable, veuillez accepter, Monsieur le Gouverneur, nos remerciements anticipés

Ziguinchor, le 28 Novembre 2016



Association des Jeunes Conducteurs pour le Développement de Ziguinchor - Siège Social : Quai des Pêches - Tel : (+221) 77 907 29 66 | 77 915 11 36 - Ziguinchor (Sénégal)

- ❖ **Association des Jeunes Conducteurs pour le Développement de Ziguinchor**
- ✓ **Siège Social** : Boudody, Quai des Pêches / Ziguinchor
- ✓ **Tel** : (+221) 77 907 29 66 / 77 915 11 36

## **STATUTS**



### **TITRE I : - OBJET ET COMPOSITION -**

**ARTICLE 1<sup>er</sup>** : Il est créé à **Ziguinchor**, (Commune), conformément aux dispositions de la loi 66-70 du 13 Juillet 1966 modifiée et du décret n°76-0040 du 16 Janvier 1976, une association dénommée : **Association des Jeunes Conducteurs pour le Développement de Ziguinchor**. Sa durée est illimitée, son siège est installé à **Boudody (au Quai des Pêches)**, (Commune de Ziguinchor). Il peut être transféré dans une autre localité du territoire régional sur décision du Comité Directeur ou de l'Assemblée Générale.

**ARTICLE 2** : L'Association dénommée : **Association des Jeunes Conducteurs pour le Développement de Ziguinchor** - a pour buts :

- ✓ *Développer l'esprit de solidarité, de fraternité, d'entente et de coopération entre les membres à travers des activités éducatives, culturelles, sportives, de santé, d'environnement, de développement économique et social.*

**ARTICLE 3** : L'Association est ouverte à toute personne âgée d'au moins 18 ans, animée par cet idéal, titulaire de la Carte de Membre, s'acquittant régulièrement de ses cotisations et acceptant de se conformer aux dispositions du présent statut.

**ARTICLE 4** : L'Association est fondée dans le respect des convictions individuelles dans l'indépendance à l'égard des partis politiques et des groupements confessionnels. Tout prosélytisme est interdit au sein de l'Association.

**ARTICLE 5** : la qualité de membre se perd :

- Par démission ou par décès ;
- Par radiation prononcée par le COMITE DIRECTEUR pour toute faute grave préjudiciable à l'Association. Le membre fautif, avant toute sanction, est appelé à fournir des explications sur les faits qui lui ont reprochés.

Tout membre démissionnaire est tenu d'adresser une lettre au président de l'Association. La démission est acceptée, si le constat est fait que le membre en question se soit acquitté de toutes ses obligations vis-à-vis de l'Association.

### **TITRE II :- ADMINISTRATION ET FONCTIONNEMENT-**

**ARTICLE 6** : l'Association est administrée par un COMITE DIRECTEUR élu en Assemblée Générale pour une durée de trois (03) ans, renouvelable par tiers tous les ans. Les membres sortants étant rééligibles. Cependant, les membres du bureau feront partis du dernier tiers sortant.

---

*Association des Jeunes Conducteurs pour le Développement de Ziguinchor - Siège Social : Quai des Pêches - Tel : (+221) 77 907 29 66 / 77 915 11 36 - Ziguinchor (Sénégal)*

### **TITRE III : - RESSOURCES -**

**ARTICLE 8** : L'Association dénommée : **Association des Jeunes Conducteurs pour le Développement de Ziguinchor** - tire ses ressources de :

- ✓ La cotisation des membres ;
- ✓ La vente des cartes des membres ;

### **TITRE IV : - MODIFICATION DES STATUTS ET DISSOLUTION -**

**ARTICLE 9** : Les statuts ne peuvent être modifiés que sur la demande motivée des 2/3 des membres ou sur la proposition du COMITE DIRECTEUR.

En tout état de cause, les textes relatifs aux modifications sont portés à la connaissance des membres, un (01) mois avant la date de la réunion fixée à cet effet.

Quant à la dissolution, elle est proposée par le COMITE DIRECTEUR ou par 2/3 des membres de l'Association ou suivant la loi.

**ARTICLE 10** : La réunion spécialement convoquée pour statuer sur la modification des statuts ou sur la dissolution de l'Association doit regrouper la majorité absolue des membres.

A défaut d'avoir ce quorum, la réunion est reportée à quinze (15) jours d'intervalle. Les convocations sont distribuées à nouveau et reproduisent le même ordre du jour, ainsi que le Procès-verbal de réunion avortée. Cette fois-ci, quel que soit le nombre de membres présents, la réunion pourra se tenir valablement.

Dans tous les cas, la modification des statuts ou dissolution de l'Association ne sont prononcés qu'à la majorité des 2/3 des membres présents.

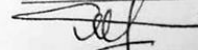
**ARTICLE 11** : les textes ou procès-verbaux de modification ou de dissolution de l'Association sont immédiatement portés à la connaissance du Gouverneur de région, sous le Couvert de la Voie hiérarchique. Ils ne seront valables définitivement qu'après avoir été approuvés par cette autorité.

**ARTICLE 12** : En cas de dissolution de l'Association, le reliquat de l'actif sera dévolue à une œuvre reconnue et poursuivant les mêmes buts.

LU ET APPROUVE EN ASSEMBLEE GENERALE, LE 16 Octobre 2016 à Ziguinchor

P. LES MEMBRES FONDATEURS.

**LE PRESIDENT**



Souleye SANE



---

Association des Jeunes Conducteurs pour le Développement de Ziguinchor - Siège Social : Quai des Pêches - Tel : (+221) 77 907 29 66 | 77 915 11 36 - Ziguinchor (Sénégal)

Le COMITE DIRECTEUR élit en son sein un bureau composé par :

- Un (01) Président ;
- Un (01) Secrétaire Général ;
- Un (01) Trésorier Général.



**ARTICLE 7 :** L'Assemblée Générale se réunit une fois par an en session ordinaire, sur convocation du COMITE DIRECTEUR. Elle peut se réunir en session extraordinaire, chaque fois que la nécessité l'exige, sur convocation du COMITE DIRECTEUR ou sur la demande motivée des 2/3 des membres.

- **L'ASSEMBLEE GENERALE :** comprend tous les membres de l'Association à jour de leurs cotisations. Elle délibère sur les rapports relatifs à la gestion bureau et à la situation morale et financière de l'Association. Elle approuve les comptes de l'exercice clos, vote le budget de l'exercice suivant et procède au renouvellement du COMITE DIRECTEUR et de la COMMISSION DES COMPTES.
- **Le COMITE DIRECTEUR :** se réunit une fois par trimestre et se penche sur l'état d'exécution par le bureau des décisions prises en Assemblée Générale et sur les recommandations à faire dans le sens de la réalisation des buts poursuivis.
- **LE BUREAU :** est élu pour Trois (03) ans ; ses membres sont rééligibles. En cas de vacances, il est pourvu provisoirement au remplacement du membre démissionnaire ou décédé, par un des membres du bureau. Le remplacement définitif a lieu à la plus proche réunion du COMITE DIRECTEUR ou de l'ASSEMBLEE GENERALE. Les fonctions de membres du bureau sont gratuites. Il se réunit deux fois par mois et peut prendre toutes décisions utiles dans le cadre de l'exécution des décisions ou de l'application des recommandations du statut de l'ASSEMBLEE GENERALE ou du COMITE DIRECTEUR.
- **LE PRESIDENT :** dirige les réunions du bureau et du Comité Directeur. Il assure l'exécution des dispositions du statut de l'Association et ordonne les dépenses.
- **LE SECRETAIRE GENERAL :** coordonne et contrôle les diverses activités. Il présente un rapport à l'Assemblée Générale. Il est chargé de l'application des décisions du bureau.
- **LE TRESORIER GENERAL :** il est chargé de tout ce qui concerne la comptabilité et les finances de l'Association. Il règle les dépenses ordonnées par le Président.
- **LES COMMISSAIRES AUX COMPTES :** sont chargés de la vérification des comptes : (achat, dépenses etc.). Ils doivent être au courant des entrées et sorties de toute nature concernant l'Association.
- Des **COMMISSIONS TECHNIQUES :** peuvent être créées en fonction des besoins du programme à exécuter. La création d'une **Commission Technique** et le choix de son **responsable ès qualité** sont à la **compétence du Bureau Exécutif**. Le Bureau Exécutif peut s'attacher, en fonction des besoins du programme à réaliser, **les prestations de consultants**.

---

*Association des Jeunes Conducteurs pour le Développement de Ziguinchor - Siège Social : Quai des Pêches - Tel : (+221) 77 907 29 66 | 77 915 11 36 - Ziguinchor (Sénégal)*

Par la suite, le COMITE DIRECTEUR s'est retiré et a mis en place en son sein un bureau composé comme suit :

- ❖ **PRESIDENT : Soulye SANE**
- ❖ **SECRETARE GENERAL : Boubacar DIALLO**
- ❖ **TRESORIER GENERAL : Amadou BA.**

Deux (02) commissaires aux comptes ont été élus par l'Assemblée Générale :

- 1.- **Pape NDIAYE**
- 2.- **Mamadou L. KONTE**

### Divers :

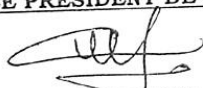
L'Assemblée Générale a recommandé d'ouvrir un compte pour une gestion transparente des ressources financières de l'Association. Trois (03) mandataires sont désignés pour gérer ce compte :

#### *- Président – Secrétaire Général – Trésorier Général*

En cas d'absence ou d'indisponibilité d'un membre, deux (02) parmi les trois (03) mandataires seront autorisés à effectuer les opérations bancaires.


Plus rien n'étant inscrit à l'ordre du jour, la séance fut levée à 18 h 42 mn.

LE PRESIDENT DE SEANCE



Soulye SANE

LE SECRETARE DE SEANCE



Boubacar DIALLO

---

Association des Jeunes Conducteurs pour le Développement de Ziguinchor – Siège Social : Quai des Pêches – Tel : (+221) 77 907 29 66 | 77 915 11 36 – Ziguinchor (Sénégal)

**Anexo. Material Documental 2**

GIE de la Association des Jeunes Conducteurs pour le Développement de Ziguinchor

**CHAMBRE DE COMMERCE D'INDUSTRIE ET D'AGRICULTURE  
DE ZIGUINCHOR**

CHAMBRE DE COMMERCE  
D'INDUSTRIE ET D'AGRICULTURE  
BP. 26  
SE

**DIRECTION GENERALE DES IMPÔTS ET DOMAINES  
(D.T.N.)**

**DGID**

N° 0881074 TN Du : 08/08/2017

Reçu de M. *GIE de la Association des Jeunes Conducteurs pour le Développement de Ziguinchor*  
la somme de *2730000* Francs CFA

Nature : *Statuts et PV de l'AGE*

D.S. = *20000* Fcfa

pté. =

Bureau  
de Ziguinchor  
Reçu en double  
D.G.I.D.

**STATUTS  
GROUPEMENT D'INTERET ECONOMIQUE**

Quatrième Partie du Code des Obligations Civiles et Commerciales Articles 1473 à 1488  
Organisation pour l'Harmonisation en Afrique du Droit des Affaires (OHADA 1998)  
Livre 7 Articles 869 à 885

☎ (221) 33 991 13 10 / 33 991 13 91 / 33 991 13 23    FAX : 33 991 52 38    Rue du Général de Gaulle  
✉ 26 ZIGUINCHOR    E.mail : [cciaziguinchor@yahoo.fr](mailto:cciaziguinchor@yahoo.fr)    [www.cciazuinchor.org](http://www.cciazuinchor.org)

## GROUPEMENT D'INTERET ECONOMIQUE

Quatrième Partie Du Code des Obligations Civiles et Commerciales Articles 1473 à 1488  
Organisation pour l'Harmonisation en Afrique du Droit des Affaires (OHADA 1998)  
Livre 7 Articles 869 à 885

**GROUPEMENT D'INTERET ECONOMIQUE  
DE " DES JAKARTAMAN DE LA COMMUNE DE ZIGUINCHOR "**  
*Siège Social* : Quartier Boudody / ZIGUINCHOR  
Tel : 77 907 29 66 / 77 915 11 36

### STATUTS

#### ARTICLE I : CONSTITUTION – DENOMINATION

Entre les soussignés et ceux qui adhéreront ultérieurement aux présentes conditions, il est constitué un Groupement d'Intérêt Economique dénommé :

**" DES JAKARTAMAN DE LA COMMUNE DE ZIGUINCHOR "**

Conformément aux Articles 1473 à 1488 du Code des Obligations Commerciales Quatrième Partie et aux Articles 869 à 885 de l'OHADA, Livre 7.

La durée est fixée à 99 ans

Son Siège Social est fixé **au Quartier de Boudody / ZIGUINCHOR**

Il peut être transféré en tout autre lieu du Sénégal sur simple décision du Bureau de l'Assemblée Générale dénommée Constitutive.

#### ARTICLE II : OBJET

Le Groupement a pour objet en République du Sénégal et à l'étranger, plus particulièrement :

- de défendre les intérêts particuliers généraux de ses membres ;
- de développer : *Transport terrestre, Commerce Général, Agriculture, Elevage, Import-export, Environnement Social Transport terrestre, Exploitation de produits forestiers et Halieutiques, Multi Services, Prestation de services.*
- de mettre en œuvre tous les moyens propres à faciliter ou à développer l'activité économique de ses membres, à améliorer ou à accroître les résultats de cette activité ;
- de créer et de maintenir une solidarité entre les membres associés généralement d'accomplir toutes les opérations se rattachant directement ou indirectement à l'objet social et susceptibles d'aboutir à de meilleures réalisations.

#### ARTICLE III : MOYENS

Le Groupement pourra :

- créer tous moyens d'information ou d'étude ;
- acheter tous objets ou instruments nécessaires à l'exercice de la profession des adhérents ;
- adhérer en tant que personne morale à un autre GIE ;
- contracter tous emprunts auprès de tout organisme habilité





#### ARTICLE IV : ADMISSION – RADIATION

Peuvent être membres les Personnes Physiques ou Morales exerçant la même activité professionnelle.

Outre ces membres de droit, le G. I. E. peut aussi avoir des membres associés.

Le G.I.E., au cours de son existence, peut accepter de nouveaux membres après délibération de l'Assemblée Générale.

#### **La qualité de membre se perd :**

- par démission après en avoir informé l'Assemblée des membres sous réserve qu'il ait exécuté ses obligations ;
- par radiation prononcée par l'Assemblée des membres à la majorité des deux tiers pour violation des clauses du Contrat ou préjudice matériel ou moral porté au Groupement.

#### **Obligation des membres :**

Les membres du GIE sont tenus des dettes de celles-ci sur leur patrimoine propre. Ils sont solidairement responsables.

#### ARTICLE V : ADMINISTRATION

Les **Organes** du GIE sont : - l'Assemblée Générale  
- le Comité De Gestion

#### VI. L'Assemblée Générale

- L'Assemblée Générale est l'instance suprême du GIE.
- Elle est composée de tous les membres se réunissant en session ordinaire et extraordinaire, tous les membres ont droit de vote s'exprimant par une seule voix.
- Elle désigne un Bureau de séance composé d'un Président et d'un Secrétaire ;
- L'Assemblée Générale, à la majorité des voix désigne les membres du Comité de Gestion.
- L'Assemblée Ordinaire se réunit sur convocation de son Président au moins quinze (15) jours à l'avance, une fois par an entre le quinze Septembre et le quinze Octobre.
- Elle approuve les comptes, vote le budget de l'exercice, approuve éventuellement le montant des cotisations proposées par le Comité de Gestion, pourvoit au renouvellement des membres du Comité, définit l'orientation générale des activités du Groupement.
- les décisions sont prises à la majorité des voix et ne sont valables que si la moitié, au moins des membres du Groupement sont présents ou représentés.
- Une Assemblée Extraordinaire peut être convoquée à tout moment à la demande motivée du Comité de Gestion qui fixe son ordre du jour, les décisions ne sont valables que si les deux tiers du groupement sont présents ou représentés. Les mandataires doivent être eux-mêmes membres du Groupement. Ils peuvent disposer au total de deux voix.



#### 4. Le Comité de Gestion

Le Groupement est administré par un Comité de Gestion composé de sept (7) membres au maximum, élus pour trois (3) ans par l'Assemblée Générale des membres à la majorité des voix. Il se réunit au moins une fois par trimestre et chaque fois que cela est nécessaire sur convocation du Président.

Il peut être convoqué également à la demande de la majorité au moins de ses membres.

#### VIII. Pouvoir et Attribution

- Le Comité de Gestion est investi des pouvoirs les plus étendus pour autoriser tous les actes qui ne sont pas réservés à l'Assemblée Générale.
- Il autorise l'ouverture et la clôture des comptes bancaires et généralement toutes les opérations financières nécessaires au bon fonctionnement du Groupement.
- Il autorise tous les achats, aliénations ou locations, emprunts et prêts, et d'une façon générale, prend toutes décisions et mesures relatives au Groupement et à son patrimoine.
- Il établit les résolutions à soumettre à l'Assemblée Générale.

#### ARTICLE VI : FONCTIONNEMENT

- Le Président convoque l'Assemblée des Membres, le Comité de Gestion.
- Il ordonne les dépenses, contrôle l'ensemble des activités du Groupement.
- Il représente celui-ci en justice dans tous les actes de la vie civile.
- En cas de décès du Président, le Comité doit pourvoir à son remplacement dans un délai de trois mois.
- Le Secrétaire enregistre les délibérations de l'Assemblée des Membres et du Comité de Gestion ; il dresse et conserve les Procès-verbaux.
- Le Trésorier assure la gestion des fonds appartenant au groupement, perçoit les recettes et, sur visa du Président, règle les dépenses.

#### ARTICLE VII : CONTROLE DE GESTION

En cas de dissolution, l'Assemblée des Membres décide de l'attribution de l'actif net. Le patrimoine du Groupement peut être dévolu à d'autres Groupements d'Intérêt Economique similaires.

Le décès d'une personne physique et la dissolution d'une personne morale membre du Groupement, n'entraîne pas la dissolution du Groupement.

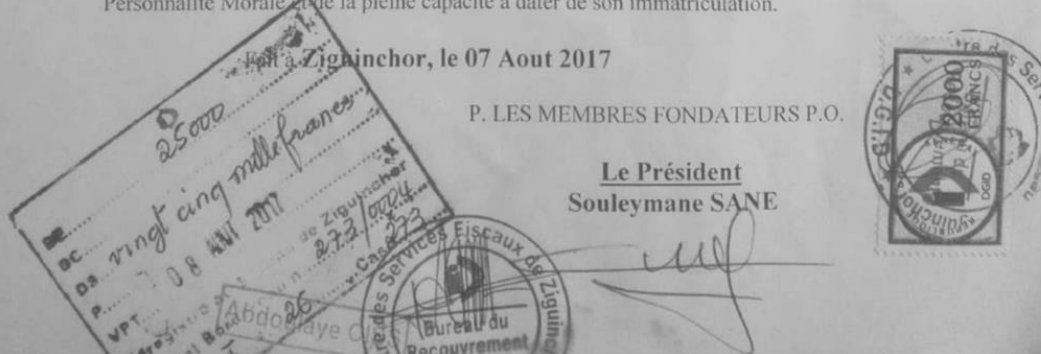
#### ARTICLE VIII : IMMATRICULATION AU REGISTRE DE COMMERCE ET DU CREDIT MOBILIER

Les formalités d'immatriculation du Groupement au Registre du Commerce et du Crédit Mobilier sont effectuées par le Président du Groupement. Le Groupement jouit de la Personnalité Morale et de la pleine capacité à dater de son immatriculation.

Fait à Ziguinchor, le 07 Aout 2017

P. LES MEMBRES FONDATEURS P.O.

Le Président  
Souleymane SANE



DUPEMENT D'INTERET ECONOMIQUE  
DE " DES JAKARTAMAN DE LA COMMUNE DE ZIGUINCHOR"  
Siège Social : Quartier Boudody / ZIGUINCHOR  
Tel : 77 907 29 66 / 77 915 11 36

PROCES -VERBAL  
DE L'ASSEMBLEE GENERALE  
DU GROUPEMENT D'INTERET ECONOMIQUE

L'an *deux mille Dix SEPT*  
Et le *Lundi Sept AOUT*  
S'est tenue l'*Assemblée Générale Constitutive*  
Sous la Présidence de *Monsieur Souleymane SANE*  
Pour examiner l'ordre du jour suivant :

- Création du Groupement d'Intérêt Economique
- Election du Bureau du Conseil d'Administration

Ont assisté également à la réunion :

*TOUS LES MEMBRES*

Après avoir pris connaissance des dispositions de la loi 84837 du 11/05/1984 et aux Articles 869 à 885 de l'OHADA, Livre 7 sur les GIE, l'Assemblée a adhéré au présent Statut et accepte d'un commun accord la constitution en G.I.E.

L'Assemblée Générale a aussitôt procédé à la mise sur pied d'un Conseil d'Administration comme suit :

- |  |                        |              |
|--|------------------------|--------------|
| - Président :  | <i>Souleymane</i>      | <i>SANE</i>  |
| - Secrétaire Générale chargée des Affaires Administratives : | <i>Boubacar DIALLO</i> | <i>BA</i>    |
| - Trésorier :  | <i>Amadou</i>          | <i>TAMBA</i> |
| - Commissaire aux Comptes :                                  | <i>Madiène</i>         | <i>GUEYE</i> |
| - Commissaire aux Comptes Adjoint :                          | <i>Chérif Alioune</i>  |              |

L'Ordre du Jour étant épuisé, la séance a été levée à...16 h 00 mn

Le Président  
De Séance

Les Membres :

Le Secrétaire  
De Séance

08 AOUT 2017

5000 FRANCS  
Bureau du Recouvrement de Ziguinchor  
N° 273/0005  
06  
Cinq mille francs  
273



### Anexo. Material Documental 3

33 arrêts Association des Jeunes Conducteurs pour le Développement de Ziguinchor

REGION DE ZIGUINCHOR  
COMMUNE de ZIGUINCHOR  
Secrétariat Municipal  
Division des Recettes et de la Fiscalité Locale

Ziguinchor le 11 Novembre 2016

*Le Chef de la Division*

Objet : Faire-part.

Monsieur le Secrétaire,

Depuis quelques années, il a été constaté la floraison de motos taxi Djakarta qui pour la plupart ne respectent pas les normes de stationnements.

Cette remarque a été faite aussi par les services de sécurité de la police et de l'autorité administrative départementale qui nous ont demandé de leur faire parvenir dans les plus brefs délais, la liste des points de stationnement retenus et le nombre de motos en circulation

Des rencontres ont été organisées à cet effet avec les responsables de ce secteur de transport, ce qui a permis d'obtenir un consensus sur ces points de stationnement à respecter.

Nous souhaitons à présent que ces différents points sous visés soient retenus sous forme d'arrêté. Il s'y ajoute bien sûr, la pose de panneaux d'arrêt sur les sites indiqués.

- BOUDODY-ESCALE (près du quai de pêche).  
\*Responsable : Souleye SANE 77907 29 66.
- ROND POINT GUERIN (terminus de la cathédrale).  
\*Responsable : A identifier.
- COLOBANE 1 (ancienne Sonadis, peu après le collège St Charles Lwanga).  
\*Responsable : Abdou Salam SONKO 77085 51 42.
- COLOBANE 2 (devant l'école primaire, face route des pavés de Djiringho).  
\*Responsable : Amadou BA 78362 83 89.
- COLOBANE FASS (croisement antenne Colobane)  
\*Responsable : René NIASSY 78323 31 69.
- GOUDEL (terminus Car urbain)  
\*Responsable : Cheikh DIAKHATE 70613 76 25.
- AXE CENTRE CULTUREL (face 54m)  
\*Responsable : Roger DIANO 77704 83 99.
- PHARMACIE HOPITAL REGIONAL  
\*Responsable : Laurent BADIANE 77159 70 38
- NEMA (croisement Lycée Djignabo)  
\*Responsable : Grégoire MENDY 77372 82 25.

- AXE LYCEE PEYRISSAC  
\*Responsable : Amadou DIAKHATE 77815 86 96.
- CHATEAU D'EAU  
\*Responsable : Sadio BALDE 77165 72 38.
- KENIA (croisement Kénia – caserne sapeurs-pompiers)  
\*Responsable : Moustapha DIATTA 77899 56 05
- LYNDIANE COBODA (près du foyer, face Casa Verde).  
\*Responsable : Ibrahima DIATTA 78280 87 80.
- LYNDIANE PONT (face petit marché de soir, sortie route des pavés).  
\*Responsable : Lamine SEYDI 77706 48 36.
- MARCHÉ GRAND DAKAR (près du marché, route non bitumée).  
\*Responsable : Adama Ndiaye 77497 32 01.
- PHARMACIE HLM NEMA (pharmacie Dr NIABALY).  
\*Responsable : Mamadou DIEDHIOU 77935 64 18.
- MARCHÉ ST MAURE 1 (route du dispensaire Collette Senghor).  
\*Responsable : Youssouph DIAKHABY 77571 91 09.
- MARCHÉ ST MAURE 2 (face arrêt des cars urbains, route non bitumée).  
\*Responsable : Ndiaga Moctar DIALLO 77618 83 90
- CROISEMENT ESSO (près ancienne Sonadis et vendeurs de chaussures).  
\*Responsable : Madické Ndiaye TAMBA 77970 27 32.
- ROND POINT ALINE SITOÉ DIATTA (près du mur du cimetière, axe Goumel).  
\*Responsable : Mamadou SYLLA 77897 79 83.
- MARCHÉ TILÉNE (près du marché et face route en pavés).  
\*Responsable : Ousmane Pathé BALDE 77500 76 83.
- VERS PONT EMILE BADIANE (route menant à la Sonacos, non bitumée).  
\*Responsable : Séckou TOURE 70496 92 10.
- ROND POINT BANETO (axe route hotel Diola).  
\*Responsable: Idrissa SYLLA 77034 79 79.
- ALWAR (croisement route foyer de Kandé et route de Djibock).  
\*Responsable : Madiène TAMBA 77424 78 59.
- KANDIALANG 1 (derrière le camp militaire, face Somivac).  
\*Responsable : Ibrahima KANOUTE 77810 55 73.

- KANDIALANG 2 (face cantonnement des gendarmes, route de Mpack).  
\*Responsable : François MANGA 77149 74 80.
- AXE BVARD DES 54 M (face garage des clandos de Mpack et pharmacie).  
\*Responsable : Amidou BODIAN 77361 96 76 // 77563 38 18.
- CIMETIERE BELFORT (au niveau du dépôt de rôniers).  
\*Responsable : Rame CISSE 78317 88 33.
- KADIOR (face mosquée Dady DIOUF, vers le soudeur métallique).  
\*Responsable : Abdou SEYDI 77565 91 47.
- NEMA 2 (derrière la clôture du camp des sapeurs-pompiers).  
\*Responsable : Sankoun DIENG 78264 65 95.
- KANDE ALLASSANE (face hotel DIOLA).  
\*Responsable: Bassirou MBODJI 70879 30 86.
- YAMATOGNE (face LONASE)  
\*Responsable : El Hadji DIEDHIOU 77939 92 84.
- DJIRINGHO (croisement Marie Affinko DIATTA)  
\*Responsable : Michel Alfonse DIATTA

Soit trente-trois(33) points de stationnements retenus. Toute autre zone de stationnement sera considérée comme irrégulière.

Le Chef de la Division



Souleymane SIGNATE

A Monsieur le Secrétaire municipal  
de la commune de Ziguinchor

#### Anexo. Material Documental 4

75 arrêts Association des Jeunes Conducteurs pour le Développement de Ziguinchor

#### Listes des arrêts des jakartas dans la commune de Ziguinchor

NUMERO	ARRET	PRENOM	NOM	CONTACT
1	Cimetière BELFORT			
2	Centre culturel			
3	Elton			
4	Camp			
5	54			
6	Tech pointe kandialang			
7	RAMDANE			
8	CITE ENSEIGNANT			
9	SONA 10 ALWAR			
10	ALWAR			
11	DARALL ALWAR			
12	JAPPO KANDIALANG			
13	KANDIALANG			
14	MARCHE TILENE			
15	EGLISE TILENE			
16	BANETO			
17	KANDE			
18	FOYER KANDE			
19	WALIDANE			
20	HOTEL DIOLA			
21	DJIBOCK			
22	LEONA			
23	ALINE SITOE DIATTA			
24	GARAGE			
25	PROCUREUR			
26	BELFOR CRAPEAU			
27	DADY DIOUF			
28	DIAMORRAL			
29	NEMA 2			
30	CASTOR			
31	UNIVERSITE			
32	KENIA			
33	DIABYR1			
34	DIABYR2			
35	GRAND YOFF1			
36	GRAND YOFF2			
37	TECH POINTE LYNDIANE			
38	LYNDIANE 1			
39	LYNDIANE 2			
40	BLEVARD ALPHA			
41	PONT LYNDIANE			
42	PHARMACIE NEMA			
43	GOUMEL BAMBA			
44	CITE GOUMEL			
45	MARCHE GRD DAKAR			

46	HOPITAL REGIONAL			
47	INSA NDIAYE			
48	ANCIEN DARALL			
49	DISPANSAIRE BELFOR			
50	PONT ZG			
51	HOPITAL LA PAIX			
52	LONASE			
53	AMADOU BARRY			
54	NIEFLENE			
55	BAMBAYA			
56	SONA 10 COLOBANE			
57	COLOBANE			
58	COLOBANE FACE			
59	SOUCOUPAPAYE			
60	BOUCTT SINDIAN			
61	HOPITAL SILENCE			
62	BOUDODY			
63	ANCIEN BAGUE			
64	PORT			
65	SDE			
66	DISPANSAIRE SANTHIABA			
67	S SO			
68	BOUCOTT 1			
69	BOUCOTT 2			
70	BOUCOTT 3			
71	BOUCOTT 4			
72	BOUCOTT 5			
73	BOUCOTT 6			
74	PERYSAC			
75	YAMATOGNE			



## Anexo Material Documental 5

### 51 arrêts Association des Jeunes Conducteurs pour le Développement de Ziguinchor

GIE DES JAKARTA MAN DE LA COMMUNE DE ZIGUINCHOR

Ziguinchor le 12 Janvier 2018

Objet : POINTS DE STATIONNEMENT DES JAKARTA DE ZIGUINCHOR

Depuis 2014, trente-trois (33) points de stationnement retenus (Consensus par les services de sécurité de la police et de l'autorité administrative départementale).

- BOUDODY-ESCALE (près du quai de pêche).
- ROND POINT GUERIN (terminus de la cathédrale).
- COLOBANE 1 (ancienne Sonadis, peu après le collège St Charles Lwanga).
- COLOBANE 2 (devant l'école primaire, face route de pavés de Djiringho).
- COLOBANE FASS (croisement antenne Colobane).
- GOUMEL (terminus Car urbain).
- AXE CENTRE CULTUREL (face 54m).
- PHARMACIE HOPITAL REGIONAL
- NEMA (croisement Lycée Djiganbo).
- AXE LYCEE PEYRISSAC
- CHATEAU D'EAU
- KENIA (croisement Kénia – caserne sapeurs-pompiers).
- LYNDIANDE COBODA (près du foyer, face Casa Verde).
- LYNDIANE PONT (face petit marché de soir, sortie route des pavés).
- MARCHÉ GRANDA DAKAR (près du marché, route non bitumée).
- PHARMACIE HLM NEMA (pharmacie Dr NIABALY).
- MARCHÉ ST MAURE 1 (route du dispensaire Collette Senghor).
- MARCHÉ ST MAURE 2 (face arrêt des cars urbains, route non bitumée).
- CROISEMENT ESSO (près ancienne Sonadis et vendeurs de chaussures).
- ROND POINT ALINE SITOÉ DIATTA (près du mur du cimetière, axe Goumel).
- MARCHÉ TILÉNE (près du marché et face route en pavés).
- VERS PONT EMILE BADIANE (route menant à la Sonacos, non bitumée).
- ROND POINT BANETO (axe route hôtel Diola).
- ALWAR (croisement route foyer de Kandé et route de Djibock).
- KANDIALANG 1 (derrière le camp militaire, face Somivac).
- KANDIALANG 2 (face cantonnement des gendarmes, route de Mpack).
- AXE BVARD DES 54 M (face garage des clandos de Mpack et pharmacie).
- CIMETIERE BELFORT (au niveau du dépôt de rôniers).
- KADIOR (face mosquée Dady DIOUF, vers le soudeur métallique).
- NEMA 2 (derrière la clôture du camp de sapeurs-pompiers).
- KANDE ALLASANE (face hôtel DIOLA).
- YAMATOGNE (face LONASE).
- DJIRINGHO (croisement Marie Affinko DIATA)

Depuis la réunion le 10 Janvier de 2018, le GIE des Jakartaman de la Commune de Ziguinchor propose d'augmenter ces nouveaux points de stationnement:

- ROND POINT LYCÉE SOUCOUPAPAYE
- MARCHÉ ST MAURE (en face la grande porte).
- CIMETIER SANTHAIBA
- CITÉ BIAGUI (à côté de UVS).
- HOSPITAL SILENCE
- ROND POINT BELALY
- PERYSAC PLACE BAMBAYA
- TOURNALE ARRET CAR YAMATOGNE
- ENCIEN BAGUE (à côté Hôtel Kadiandoumagne).
- EN FACE HOTEL DIOLA
- ECO-BANQUE
- CREDIT MUTUELE
- HOSPITAL DE LA PAIX
- GOUDEL ARRET BAMBAYA
- COLOBANE THIÈQUE POINTE
- UNIVERSITE ASSANE SECK
- VILLAGE ARTISANAL (croisement).
- DIABIR BOUTIGUE DOUDOU

## Anexo. Material Documental 6

Enquête sur l'impacte des jakartas dans le milieu scolaire

### ENQUÊTE SUR L'IMPACTE DES JAKARTAS DANS LE MILIEU SCOLAIRE

1. En moyenne, vous utilisez le jakarta à quelle fréquence?

- Tous les jours
- Toutes les semaines
- Tous les mois
- Plus rarement
- Jamais

2. Dans quel cadre utilisez-vous le jakarta?

(Plusieurs réponses possibles)

- Pour aller à l'école
- Pour aller au marché
- Pour faire des rendez-vous pendant la journée
- Pour faire des rendez-vous pendant le soir
- Pour déplacements professionnels

3. Quels sont, selon vous, les avantages des jakartas?

(Plusieurs réponses possibles)

- Le prix
- Perdre moins de temps dans les embouteillages
- La facilité d'accès de transport pour arriver à tous les endroits
- La possibilité de souscrire à un abonnement (semaine, mois, journée...)
- C'est amusant
- Facilité de trouver les jakartas en route
- Aucun
- Autres, exprimez-vous :

Raisonner votre réponse :

4. Quels sont, selon vous, les inconvénients des jakartas?

(Plusieurs réponses possibles)

- Le prix
- Obligation de prévoir un temps de sûreté en cas de bouchons
- La possibilité d'accident à cause du jakartaman
- La possibilité d'accident à cause de la moto
- La possibilité d'accident à cause des autres voitures
- La sécurité de client et le conducteur pour les casques
- Ce n'est pas confortable
- Aucun
- Autres, exprimez-vous :

Raisonner votre réponse :

5. Quelle est l'opinion de vous parents sur les mototaxis?  
(Plusieurs réponses possibles)

- Sont dangereux
- Sont très utiles
- Ils l'utilisent pour se déplacer
- Ils ne l'utilisent jamais
- Ils sont d'accord en que vous l'utilisé
- Ils ne veulent pas que vous l'utilisé
- Autres, C

Raisonner votre réponse :

6. Selon vous, les conducteurs de jakarta ont un bon futur professionnel?  
(Plusieurs réponses possibles)

- Oui, moi-même je fais la jakarta pendant les vacances ou le weekend
- Oui, dans ma famille il y a des conducteurs de jakarta
- Oui, c'est une bonne manière de gagner beaucoup d'argent
- Oui, je pense faire ça quand je finis l'école
- Non, je ne crois pas qu'ils gagnent beaucoup d'argent
- Non, je fais la jakarta et je ne gagne pas beaucoup
- Non, je ne crois pas que c'est une profession pour le futur
- Autres, exprimez-vous :

Raisonner votre réponse :

7. Qu'est-ce qu'il faut pour être jakartaman ?  
Raisonner votre réponse :

## Anexo. Material Documental 7

Enquête AVP-JAKARTA. Service d'Accueil des Urgences de Ziguinchor

CHRZ

Service d'accueil des urgences

### AVP – JAKARTA

---

<b>Etat Civil</b>	Age:
	Sexe:

Conducteur     Passager     Piéton

<b>Accident</b>	Date:	Heure:
	Lieu:	

**Port de Casque:**

Oui                       Non

**Permis de Conduire:**

Oui                       Non

**Mécanisme:**

Choc Direct               Choc Indirect

**Bilan Lésionnel:**

- Fracture fermée
- Fracture ouverte
- Dermabrasions
- Délabrements
- TCE
- Traumatisme du Rachis
- Décès

**Anexo. Material Documental 8**

Liste de membres de l'Association Kadiokor Diakarta de Oussouye

**REUNION DE L'ASSOCIATION DES CONDUCTEURS DE  
JAKARTA.**

**FEUILLE DE PRÉSENCE**

N°	Prénoms	NOM	Téléphone	Email	Emergence
01	Abdoulaye (1)	GUEYE			Oussouye
02	Souleymane (103)	DIALLO			Oussouye
03	Assane M Gérard (22)	BADIANE			Oussouye
04	Remina	MARTINEZ			Oussouye
05	Souleymane (3)	SANE			Ziguinchor
06	Rodrigue S. (2b)	DIADIA			Sigamand
07	Pédro (2c)	PREIRA			Oussouye
08	Mamadou A. (103)	DIALLO			Oussouye
09	Seyni B. (103)	SAGNA			Oussouye
10	Abdourahmane (103)	DIALLO			Oussouye
11	Balaam (2)	LAMBAL			Oussouye
12	Bathily (1)	SARR			Oussouye
13	Romeo B B (2b)	SAMBOU			EMaye
14	Apolinaire (2)	LAMBAL			Oussouye
15	Paterne (2b2)	SAMBOU			Oussouye
16	Emmanuel (103)	NIANG			Ediougou
17	Alpha (103)	DIALLO			Oussouye
18	Casimir (2b)	MANGA			Ediougou
19	Jean Christophe (2b)	DIATTA			Sigamand
20	Damien (2b)	ASSINE			Bakout
21	Jacques (2b)	BASSENE			Ediougou
22	Aliou (3)	SOUSSO			Loudia Pop
23	Joël (23)	DIATTA			Oussouye
24	Evariste (2?)	DIATTA			Oussouye
25	Salif (3)	BA			Loudia Pop
26	Paby (3)	THIAW			Diakane Pop
27	Abdou (3)	DIALLO			Loudia Pop
28	Cheikh AM (103)	DIALLO			Oussouye
29	Ousmane (103)	BA			Oussouye
30	Pierre (2b)	MANGA			Nianbalang
31	Thierry (103)	SAGNA			Ediougou
32	Martin (2b)	DIEDHIU			Sigamand
33	Mamadou Boye (103)	DIALLO			Oussouye
34	Bathie (103)	BA			Oussouye
35	Jules (103)	SAGNA			Oussouye
36	Ousmane	BA			Oussouye
37	Sadio (2?)	DIEDHIU			Oussouye
38	Boubacar (2b)	NGANDOUL			Oussouye
39	Babacar (103)	SAGNA			Sigamand

40	Moussa (103)	DIEME	Coussaye
41	Ousmane (103)	DIOUF	Coussaye
42	Modou lamine (103)	NDIAYE	Coussaye
43	Karim (103)	DIACK	Eoliougon
44	Oury (103)	BA	Coussaye
45	Tamsir (103)	BA	Coussaye
46	Amade (2b)	ASSINE	Coussaye
47	Amouguene (2b)	SAMBOU	Katolone
48	Lamine (3)	DIATTA	Loudia of
49	Maissa (103)	SYLLA	Coussaye
50	Jeannot (2b)	MANGA	Coussaye
51	Ousmane (103)	SENGOR	Coussaye
52	Nanadd (103)	DIALLO	Coussaye
53	Alaye (103)	DIALLO	Coussaye
54	Artigas (2)	LAMBAL	Coussaye
55	Abdoulaye (103)	DIALLO	Coussaye
56	Idrissa (103)	BARR	Coussaye
57	Fall (3)	PAPE	Ilambalang
58	Ibrahima (103)	SANE	Coussaye
59	Théodor (2b)	HIMBANE	Coussaye
60	Jean jacques (2b)	DIEDHIOU	Sigonaud
61	Lionel (2b)	SAMBOU	Sigonaud
62	Ismaël (2b)	DIEDHIOU	Sigonaud
63	Evariste (2b)	MANGA	Sigonaud
64	Jean François (2b)	SAMBOU	Sigonaud
65	Richard (2b)	DIEDHIOU	Sigonaud
66	Hubert (2b)	BADIATE	E maye
67	Paul (2b)	HIMBANE	Coussaye
68	Jean Marc (2b)	EHEMBA	Eoliougon
69	Ampa christophe (2b)	DIATTA	Eoliougon
70	Alex (2b)	DIEDHIOU	E maye
71	Issa (3)	CAMARA	Singalène
72	Adama (2b)	DIAGNE	Eoliougon
73	Achille (2b)	NGANDOUL	Azivent
74	Raouline Essamou (2b)	DIEDHIOU	Sigonaud
75	Ousmane Têto (103)	BA	Coussaye
76	Chollard (2?)	DIATTA	Coussaye
77	Mamadou Siradio (103)	DIALLO	Coussaye
78	Rawling S. (2b)	DIEDHIOU	Sigonaud
79	Paulin (2)	DIABONE	Coussaye
80	Faustin saline (2b)	DIATTA	Katolone
81	Mamadou salif (103)	DIALLO	Coussaye

## Anexo. Material Documental 9

### Statuts de l'Association Kadiokor Diakarta de Oussouye

# **ASSOCIATION « KADIOKOR DIAKARTA » DE OUSSOUYE**

## **STATUTS**

### **Titre I : OBJET ET COMPOSITION**

**ARTICLE 1<sup>er</sup>** : Il est créé à Oussouye, Commune de Oussouye, Département de Oussouye, conformément aux dispositions statutaires de la loi n° 66 - 670 du 13 juillet 1966 modifiée et du décret n° 76-0040 du 16 janvier 1976, une association dénommée : « KADIOKOR DIAKARTA ». Son sigle est « A.K.D.O » sa durée est illimitée, son siège est installé à Oussouye dans la Commune de Oussouye.

**ARTICLE 2** : L'Association dénommée : « KADIOKOR DIAKARTA » a pour but :

- D'unir les jeunes animés d'un même idéal, et de créer parmi eux des liens d'entente et de cordialité;
- De contribuer à l'émancipation sociale et à la formation civique de la population;
- De renforcer les capacités d'intervention de ses membres par la formation dans divers domaines ;
- De promouvoir la culture de la paix, de la solidarité et du dialogue ;
- De lutter contre la dégradation de notre l'environnement ;
- D'œuvrer à la sauvegarde de l'environnement et à la protection de la nature ;
- D'instaurer un cadre de dialogue avec les élus locaux, les autorités administratives, les promoteurs privés et les techniciens de toutes compétences en vue d'une insertion harmonieuse de ces populations dans le processus en cours chez eux ;
- D'organiser et de développer des activités culturelles, socio-éducatives et sportives ;
- De participer à des activités collectives productives au développement de la Commune de Oussouye en fonction des nouvelles mutations qu'il connaisse ;
- De lutter contre les injustices et certaines dérives qui affecterai nos mœurs au sein de sa localité surtout face à la nouvelle situation, au plan moral, matériel, sanitaire, médical et juridique ;
- De lutter contre la pauvreté dans le cadre de l'amélioration du niveau de vie de ces habitants et pour le bien-être des enfants, au plan moral, matériel, sanitaire, médical et juridique.

**ARTICLE 3** : L'Association dite « KADIOKOR DIAKARTA » est ouverte à tous dans le respect des convictions individuelles dans l'indépendance à l'égard des partis politiques et des groupements confessionnels. Tout prosélytisme est interdit au sein de l'association.

**ARTICLE 4** : Peuvent être membres de l'association dite « KADIOKOR DIAKARTA » toutes personnes résidant dans la Commune de Oussouye et qui acceptent de se conformer aux présents statuts.

**ARTICLE 5** : La qualité de membre se perd :

- par démission
- par radiation prononcée par le Comité directeur, pour non paiement de la cotisation, ou pour motif grave (le membre intéressé ayant été préalablement appelé à fournir des explications).

### **Titre II : ADMINISTRATION ET FONCTIONNEMENT**

**ARTICLE 6** : L'Association est administrée par un organisme de direction élu en assemblée générale, pour une durée de 3 ans renouvelable par tiers tous les ans, les membres sortant étant rééligibles. Les membres doivent être de nationalité Sénégalaise, et âgé d'au moins 18 ans.





**ARTICLE 7 :** L'organisation de direction élit en son sein un bureau composé comme suit :

- Président :
- Secrétaire Général :
- Trésorier Général :
- Commission à l'information :
- Président de la commission à l'organisation :

**ARTICLE 8 :** Le bureau est élu pour un an ; ses membres sont rééligibles.

En cas de vacance, il est pourvu provisoirement au remplacement du membre démissionnaire ou décédé, par un des membres du bureau. Le remplacement définitif a lieu à la plus proche réunion du comité directeur.

Les fonctions de membre du bureau sont gratuites.

**ARTICLE 9 :** Le bureau se réunit au moins une fois par mois sur convocation de son président. Il se réunit obligatoirement si un tiers au moins de ses membres en fait la demande par écrit au président. Il est tenu procès verbal des réunions.

Les procès verbaux sont signés par le Président et le Secrétaire général.

**ARTICLE 10 :** L'assemblée générale comprend tous les membres de l'Association. Toutefois, les membres âgés de moins de 18 ans ne peuvent participer ni aux assemblées générales (ordinaire, extraordinaire et constitutive).

L'assemblée générale se réunit en session ordinaire et une fois par an, sur convocation de son organisme de Direction et en session extraordinaire chaque fois que les deux tiers des membres en expriment le besoin. Son ordre du jour est fixé par le comité Directeur. L'assemblée générale délibère sur les rapports relatifs à la gestion du bureau et à la situation morale et financière de l'Association. Elle approuve les comptes de l'exercice clos, vote le budget de l'exercice suivant, et procède au renouvellement du tiers sortant de l'organisation de direction. Elle désigne, **en dehors du bureau**, une commission de contrôle composée de trois membres chargés de procéder à la vérification des comptes de l'exercice clos. Ceux – ci sont les Commissaires aux comptes.

Les délibérations sont prises à la majorité des voix des membres présents à l'assemblée générale ; chaque membre ayant droit à une voix. Pour la validation des délibérations, la présence du quart des membres est nécessaire. Si ce quorum n'est pas atteint, il est convoqué, avec le même ordre du jour une deuxième assemblée générale, à huit jours au moins d'intervalle, qui délibère valablement quelque soit le nombre des membres présents.

**ARTICLE 11 :** Le Président dirige les réunions du bureau et du comité Directeur. Il assure l'exécution des dispositions des statuts de l'association et ordonne toutes les dépenses.

Le secrétaire Général coordonne et contrôle les diverses activités. Il présente un rapport à l'assemblée générale. Il est chargé de l'application des décisions du bureau.

Le trésorier est chargé de tout ce qui concerne la comptabilité et les finances de l'association. Il règle les dépenses ordonnées par le Président.

Les commissaires aux comptes sont chargés de la vérification des comptes : (achats, dépenses etc.). Ils doivent être au courant des entrées et sorties de toute nature concernant l'association.

### **Titre III : RESSOURCES**

#### **ARTICLE 12**

Les ressources de l'association sont composées :

- ✓ des cotisations de ses membres ;
- ✓ de la vente des cartes de membre ;



#### **Titre IV : MODIFICATIONS**

**ARTICLE 13 :** Le texte de modification doit être communiqué aux membres de l'assemblée générale un mois au moins avant la réunion fixée. L'assemblée générale ne délibère valablement que si la moitié (moitié + 1) plus un des sociétaires sont présents : si l'assemblée n'atteint pas ce quorum, une nouvelle assemblée sera convoquée au moins quinze jours à l'avance. La convocation reproduit l'ordre du jour en indiquant la date et le compte rendu de la première réunion.

Dans tous les cas, les statuts ne peuvent être modifiés qu'à la majorité des deux tiers des membres présents.

#### **Titre V : DISSOLUTION**

**ARTICLE 14 :** L'assemblée générale convoquée spécialement pour se prononcer sur la dissolution de l'association, doit comprendre au moins la moitié plus un des sociétaires. Si cette proportion n'est pas atteinte, l'assemblée est convoquée de nouveau, mais à quinze jours au moins d'intervalle, et cette fois, elle peut valablement délibérer quelque soit le nombre des membres présents. Dans tous les cas, la dissolution ne peut être prononcée qu'à la majorité des 2/3 des membres présents.

**ARTICLE 15 :** Les délibérations de l'assemblée prévues aux articles 13 et 14, portant modifications des statuts et dissolution, sont immédiatement, adressées au Ministre de l'Intérieur s/c du Ministre de la jeunesse, de l'emploi et de la promotion des valeurs civiques en triple exemplaires. Elles ne sont valables qu'après avoir été approuvées par ces Autorités.

**ARTICLE 16 :** En cas de dissolution de l'association, le reliquat de l'actif sera dévolu à une œuvre de bienfaisance



Le comité Directeur s'est ensuite retiré pour élire le bureau composé comme suit :

**Président** : Abdoulaye GUEYE

**Vice Président** : Assane M. Gérard BADIANE

**Secrétaire Générale** : Apollinaire LAMBAL

**Secrétaire Générale adjoint** : Tamsir BA

**Trésorier Général** : Pédro PREIRA

**Trésorier Général adjoint** : Abdourahmane DIALLO

**Président de la commission à l'organisation** : Seyni Birame SAGNA  
: Samba BA

Après élection du bureau, l'assemblée générale a élu les commissaires aux comptes suivants :

➤ Adama DIALLO

➤ Jeannot MANGA

Plus aucun point n'étant inscrit à l'ordre du jour, le Président lève la séance à 18 Heures.

**Le Président de séance,**

**Le Secrétaire de séance,**

## Anexo. Material Documental 10

Lista de jakartamans de la commune de Oussouye que pagaron la tasa municipal en julio de 2013


République du Sénégal

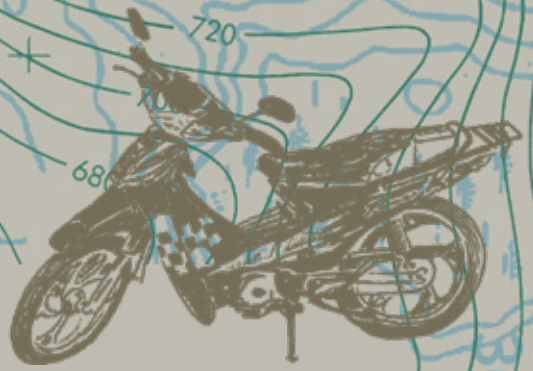
Commune d'oussouye

Oussouye, le 19 juillet 2013

**Liste des vélos taxis qui exercent dans la commune d'oussouye et qui sont à jour par rapport au paiement de la taxe municipale**

N°	Prénoms nom	N° Immatriculation
1		OU -001-A
2		OU -002- A
3		OU-012-A
4		OU-016-A
5		OU- 018-A
6		OU-020-A
7		OU-022-A
8		OU-023 -A
9		OU-028-A
10		OU- 029-A
11		OU-030-A
12		OU- 31-A
13		OU- 033-A
14		OU- 034- A
15		OU-057-A
16		OU-058-A
17		OU-076-A
18		OU-088-A
19		OU-94-A
20		OU-096-A
21		OU-102-A
22		OU-104-A
23		OU-109-A
24		OU-110-A
25		OU-112- A
26		OU-116-A
27		OU-120-A
28		OU-123-A
29		OU-129-A
30		OU-131-A
31		OU- 006-A
32		OU -79 -A
33		OU- 84- A
34		OU- 90-A
35		OU- 118 -A
36		OU -125- A

Commune d'Oussouye  
Le secrétaire municipal  


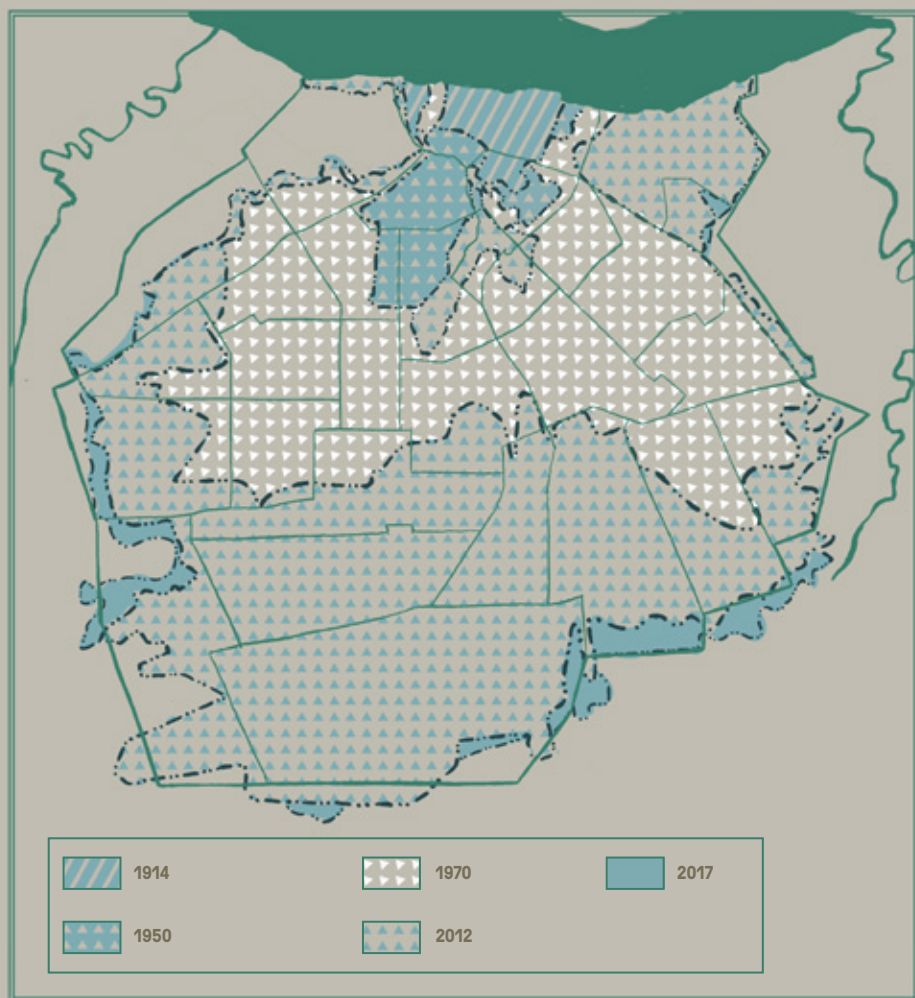


## **Anexo Material Gráfico**

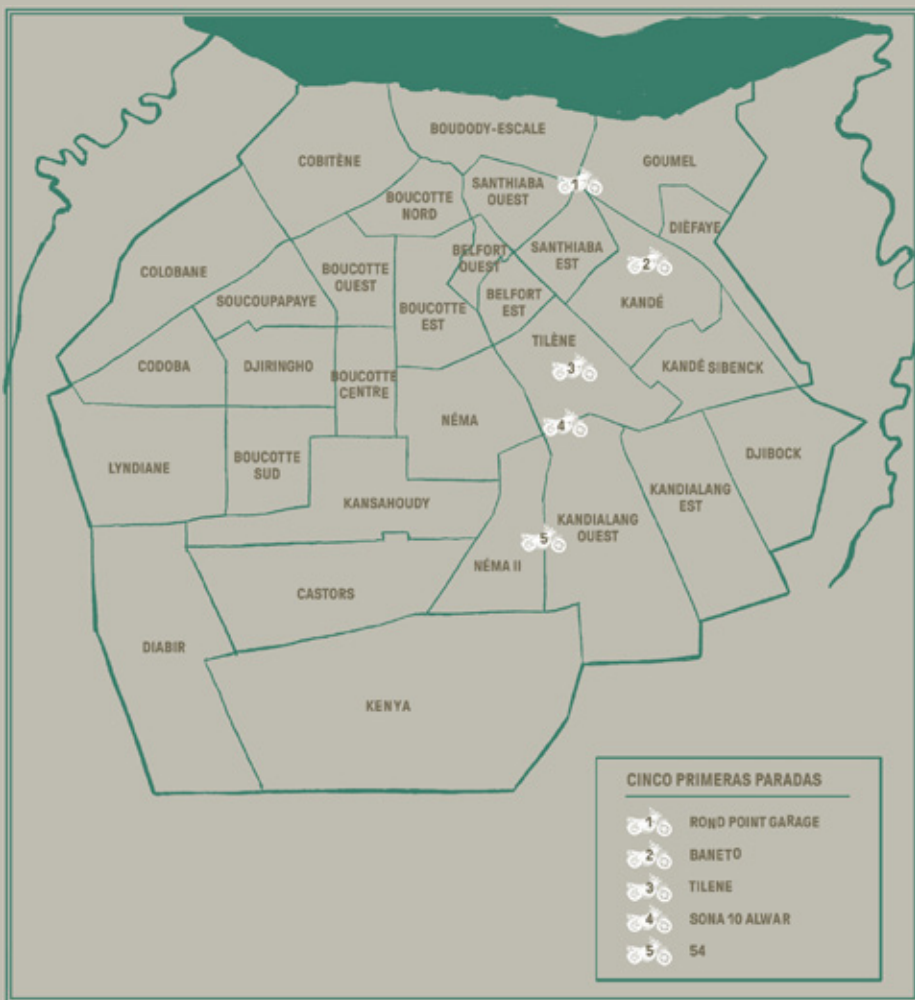
## **Los Chicos de la Jakarta**

# Mapas



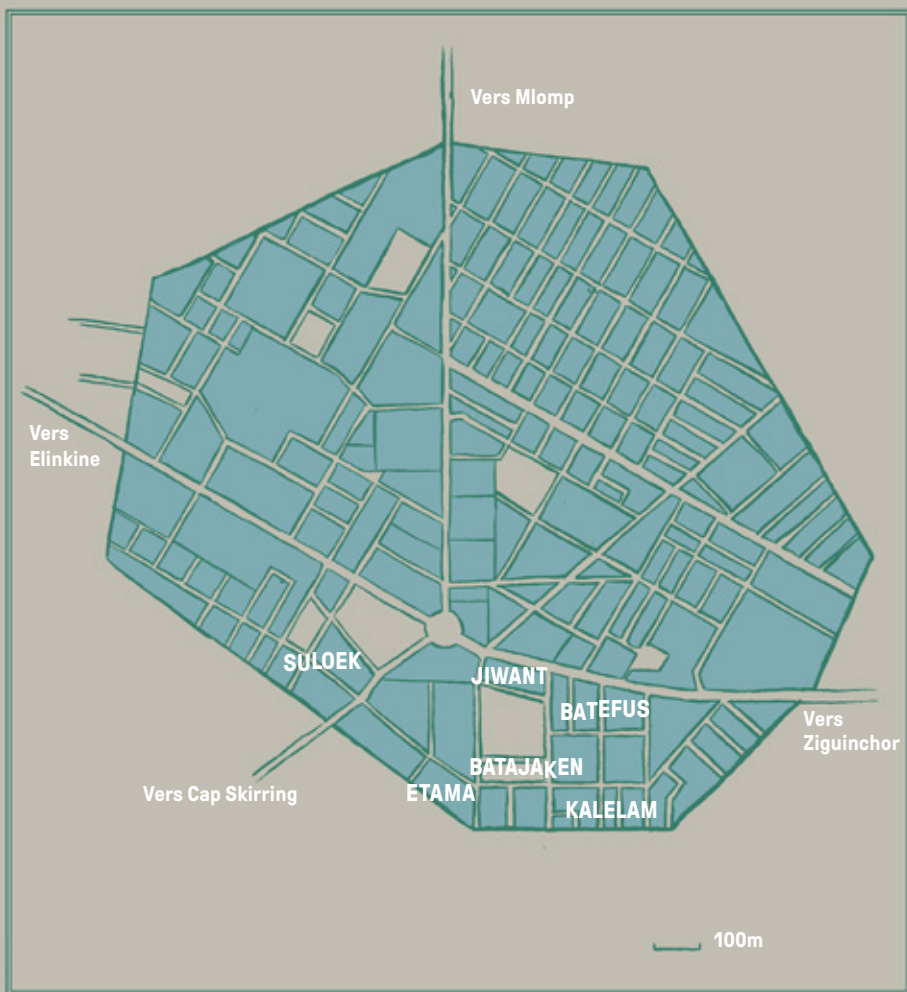


**Evolución de la extensión urbana de Ziguinchor**

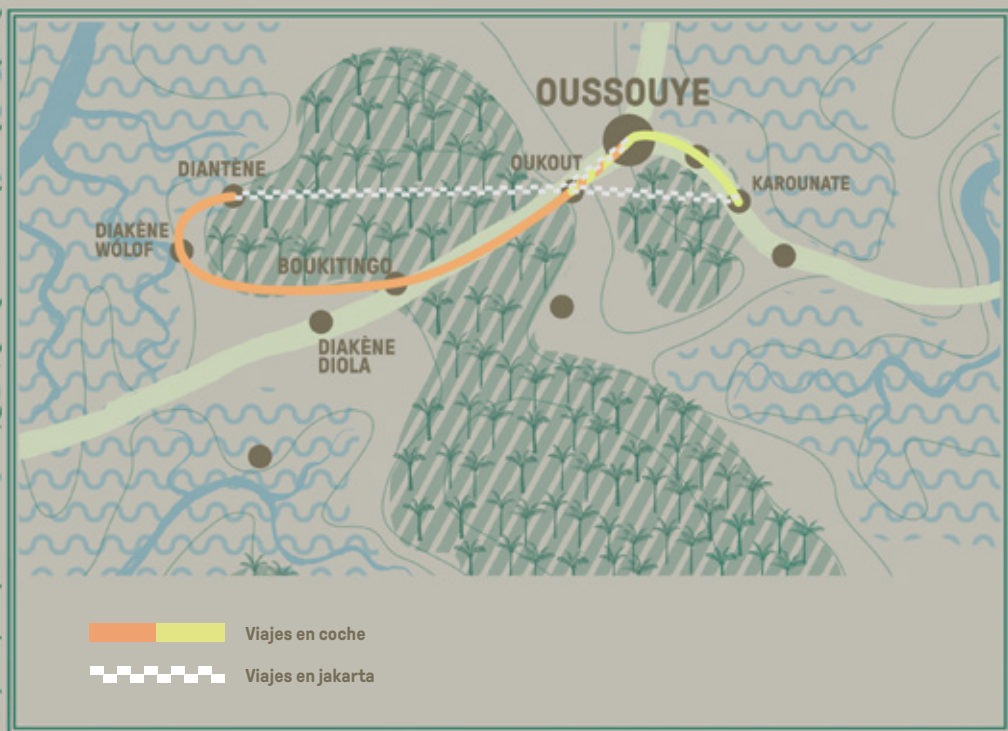


Primeras arrêts de jakarta en Ziguinchor





Los seis Kukin - el Oussouye tradicional



- Viajes en coche
- Viajes en jakarta

# Galería

## La gare routière de Ziguinchor



Ghelle-ghelle



7places



Apprentis

## Arrêts de Ziguinchor



**Cementerio Belfort**



Round Point Jean Paul II

## Montadores de Jakarta





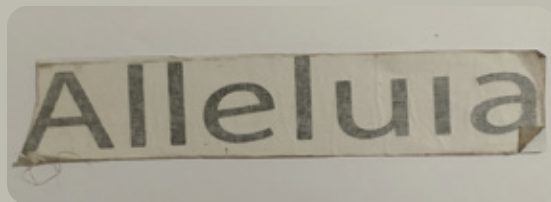


## Ornamentos Jakarta



Tienda de Khadim

## Pegatinas Religiosas



## Pegatinas Urbanas



## Proyecto Triciclo



# Carnet de Ziguinchor

 <p>Ziguinchor 2017 Le Président</p>	2018
2019	 <p>Ziguinchor 2020 Le Président</p>

**ASSOCIATION  
POUR LE DEVELOPPEMENT  
DES JEUNES CONDUCTEURS  
DE ZIGUINCHOR**



**CARTE DE MEMBRE**

N° 249

Prénom .....

Nom .....

Date de naissance 00/00/1963

Lieu de naissance colobrane

Adresse colobrane

CIN 10 80 1968 00 315

Arrêt face Marie escale

Téléphone .....



Photo



Le Président

Le Titulaire

Le Trésorier



## Líneas del deseo en Oussouye







# Reunión del 3 de Diciembre del 2017





Bamba



Souleye



**Agradecimientos:**

**A Raúl Paco Mateo por su ayuda en el diseño de este anexo y a Eva Moyano Sivecas por prestarme algunas de sus fotos.**

