

OTRAS CIUDADES, OTRAS PERSPECTIVAS

OTHER CITIES, OTHER PERSPECTIVES

Infraestructuras y centralidad urbana en África Una terminal de autobuses en Ziguinchor (Baja Casamance, Senegal)*

Infrastructures and urban centrality in Africa
A bus terminal in Ziguinchor (Lower Casamance, Senegal)

Romina Martínez Algueró**

Citar este artículo como: Martínez Algueró, R. (2019). Infraestructuras y centralidad urbana en África. Una terminal de autobuses en Ziguinchor (Baja Casamance, Senegal). *Revista Nodo*, 13(26), pp. 107-118

Resumen

Además de su papel estratégico como infraestructura de transporte colectivo, una estación de autobuses está cargada de centralidad. Lo está, puesto que propicia una simbiosis eficiente de una amplia articulación de entidades, mecanismos y acciones. Más allá de aquello en lo que técnicos y políticos ven una mera solución infraestructural, una terminal de autobuses se descubre como lugar hipersocializado, marco de una actividad múltiple en que se hace tangible la condición bifurcada y contradictoria de la vida urbana, aunque también su capacidad integradora. Todas esas virtudes como polo de actividad social aparecen reconocidas en la observación de la vida ordinaria de la *gare routière*¹ de Ziguinchor, la ciudad más importante de la Casamance, Senegal.

Palabras clave: Senegal, Ziguinchor, estación de autobuses, infraestructura, centralidad urbana.

Abstract

In addition to its strategic role as a collective transport infrastructure, a bus station is loaded with centrality. It is indeed, since it fosters an efficient symbiosis of a broad articulation of entities, mechanisms and actions. Beyond that, in which technicians and politicians see a mere infrastructural solution, a bus terminal is discovered as a hypersocialized place, framework of a multiple activity in which the bifurcated and contradictory condition of urban life becomes tangible, but also its integrator capacity. All these virtues as a pole of social activity are recognized on the observation of the ordinary life of the Ziguinchor bus station, the most important city of the Casamance, Senegal.

Keywords: Senegal, Ziguinchor, bus station, infrastructure, urban centrality.

Fecha de recepción: 11 de marzo de 2019 • Fecha de aceptación: 24 de abril de 2019

* La investigación de la que aquí se da cuenta se enmarca en el proyecto I+D TRANSÁFRICA. Transformaciones urbanas, sistemas de transporte y siniestralidad vial en África (ref. CSO2015-68476-P), dirigido por Manuel Delgado y Roger Sansi, y financiado por el Ministerio de Industria y Competitividad español.

** Investigadora Predoctoral Universitat de Barcelona. Correo electrónico: romina.martinez@ub.edu

1 En este texto, se utilizarán como conceptos equivalentes terminal o estación de autobuses (etic) y *gare routière* o *gare (emic)*.

Introducción

Tratando de dejar de lado la visión dominante que las contempla como algo inerte y meramente funcional, pertenecientes a una esfera de soluciones técnicas, buena parte de las aproximaciones a las infraestructuras formuladas desde la antropología (Star, 1999; Graham y Thrift, 2007; Harvey, Jensen y Morita, 2017) las han revisado considerando en primer plano su impacto en la imaginación colectiva y sus consecuencias sobre las vidas de quienes están en contacto con ellas. Desde tal perspectiva, la concepción de las instalaciones infraestructurales en calidad de experiencia del entorno construido se alterna con los análisis de su papel como configuradoras de identidades y procesos colectivos. Desde la antropología se ha procurado, en definitiva, 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 su producción, regulación o uso no se encuentran al margen de toda una amalgama de intereses y competencias que expresan también dinámicas de exclusión y marginalización. En el caso de los equipamientos infraestructurales relacionados con el transporte (Dalakoglou y Harvey, 2012; Harvey y Konx, 2015), la antropología no sólo ha considerado su inserción al servicio de redes de conexión entre enclaves, sino también la vida móvil que transcurre por ellos y se detiene a cada etapa, así como la manera como se constituyen en el escenario universos autorreferenciales en los que vemos desplegarse formas específicas de sociabilidad que diluyen las esferas pública y privada y que solo pueden ser estudiados en movimiento o agitándose.

En el caso africano, el acercamiento desde la antropología a la dimensión social de las infraestructuras (De Boeck y Plissart, 2004; Larkin, 2008; AbdouMalik, 2009) ha tratado de dilucidar la relación entre modelos de progreso, representaciones colectivas del desarrollo, regímenes de control social, dominaciones ideológicas e

intereses neocoloniales, así como la existencia de formas concretas de convergencia entre las intervenciones del estado, el capital internacional y los procesos de “desarrollo” que tienen lugar en un contexto particular. En concreto, estos enfoques se han preguntado cómo afectan las infraestructuras de movilidad –nuevas y viejas– a morfologías urbanas escasamente planificadas y protagonistas del asentamiento masivo de inmigrantes procedentes del campo, ligadas a formas propias de habitar y usar el territorio. En el caso más específico de las infraestructuras al servicio del transporte colectivo de pasajeros, los estudios disponibles han considerado la heterogeneidad de marcos experienciales y sociales a través de los cuales se producen y confrontan representaciones y prácticas colectivas que informan de una modernidad urbana africana.

El presente informe da cuenta de cómo una infraestructura de movilidad –una estación central de autobuses en una ciudad media africana– puede ser reconocida no solo a partir de planes y actuaciones técnico-administrativas, sino también de las apropiaciones materiales e imaginarias de quienes la usan o trabajan en ella. Cabe considerar entonces que una infraestructura al servicio de la red del transporte vial como es una estación de autobuses no solo es un centro neurálgico, entendido como lugar de organización de redes viarias, sino que se desenmascara como un lugar de comunicaciones, escenario en que diferentes parcelas de la vida social se despliegan y al tiempo se sintetizan. Una infraestructura no solamente tiene importancia por su utilidad, sino que es en la relación con el sujeto y en su uso, donde ésta cobra realmente valor y se convierte en una extensión de la sociedad, más bien, en su centralidad. Una realidad que surge como consecuencia de una necesidad social, dando paso a un imaginario colectivo, lleno de unificaciones y exclusiones sociales. Una terminal de autobuses tiene que ver con estrategias urbanas y de conexiones de movilidad, pero también alude a lo simbólico, supone un uso social colectivo y multifuncional.

Metodología

El trabajo de campo del que se ha obtenido la información contenida en este artículo se ha realizado entre enero de 2016 y marzo de 2018. La metodología utilizada se basa en técnicas adecuadas a la hora de analizar el sistema de transporte colectivo por carretera en la Baja Casamance desde los discursos y las prácticas, priorizando el espacio de la *gare routière* de Ziguinchor a partir de observaciones minuciosas a una escala territorial limitada y valiéndome de métodos sobre todo –aunque no exclusivamente- de carácter cualitativo.

La observación participante no ha supuesto una mera recopilación de datos, sino que ha intentado una penetración en la vida social de la colectividad que deviene objeto de estudio –los trabajadores y usuarios de la terminal–, para llegar a comprender las expresiones de su vida cotidiana. El material del que aquí se da cuenta es el resultado del seguimiento sistemático y regular de la jornada de trabajo en la estación, aplicando métodos basados en la observación y la escucha (Lofland, 1976; Whyte, 1988; Delgado, 2007).

Estos se completan con otras informaciones obtenidas por medio de entrevistas semiestructuradas más formales, grabadas o no, con algunos de los actores que protagonizan la cotidianidad de este espacio. Concretamente, se realizaron seis entrevistas grabadas a diferentes miembros de la administración de la estación de autobuses, entre ellos el presidente y el secretario del *Regroupement des chauffeurs et transporteurs*, la asociación que gestiona el lugar, así como a miembros de la actual oposición. Asimismo, se entrevistó y registró a diferentes trabajadores: un *coxeur*, un chofer, un *apprentis*¹ y una mujer que realiza venta ambulante. Estas entrevistas se vieron completadas con diferentes conversaciones informales tanto con

.....
1 Se ha decidido utilizar los conceptos *coxeur* y *apprentis* en francés, porque más allá de una categoría de trabajo, alude a una manera de hacer y entender la organización de la estación de autobuses, y se entiende que con una traducción literal perdería el matiz y la importancia que se le quiere dar.

personas que trabajan allí como con usuarios habituales o no. Por último se realizaron más de treinta encuestas anónimas a diferentes viajeros mientras esperaban la salida de su transporte.

Además, se realizaron observaciones “en movimiento”, siendo usuaria del transporte colectivo allí centralizado. Las conversaciones informales en la *gare* y en los diferentes recorridos han evidenciado las percepciones y contradicciones de los diversos agentes ligados a esta infraestructura de transportes, central para la movilidad de la región del sur de Senegal.

Merece la pena subrayar que el trabajo etnográfico ha estado en buena medida determinado por mi condición de mujer joven y blanca, una circunstancia que ha dificultado la observación no intrusiva y que ha implicado inconvenientes y beneficios. Lo que en situaciones podría describirse como una incomodidad suscitada por mi presencia física, era en otras ocasiones una ventaja a la hora de acceder a diferentes informaciones tanto de los actores de la *gare*, como de las autoridades.

Mucho más que una infraestructura

Puesto que es un espacio de libre competencia, una terminal de autobuses está sometida a diferentes lógicas de apropiación y comportamiento –privado, público, afectivo, económico, de confluencia y conflicto–, como corresponde a un lugar 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. Ese embrollo de actividades y personas es lo que recibe y despiden al viajero que se acerca o se aleja por carretera de la ciudad. Pero hay algo más en esa impresión, de tal forma que lo que se le presenta o deja atrás el viajero es la totalidad de la ciudad o, si se prefiere, la ciudad como totalidad. 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, entendido en tanto que 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, 1996, p. 14).

Esa cualidad al tiempo de calidoscopio y de palimpsesto móviles de las estaciones de autobuses, en África Occidental se intensifica, evidenciando la problemática derivada de la falta de infraestructuras viarias, donde el transporte por carreteras es en la mayoría de 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 aspecto desordenado, pero que, observado atentamente, permite reconocer la actividad de un auténtico sistema, en el sentido de un agregado de elementos organizados entre sí de manera interdependiente y en este caso en buena medida endógena.

Este texto aborda etnográficamente una de esas terminales de transporte terrestre, en este caso la de Ziguinchor, en la Baja Casamance, que con casi 340.000 habitantes es la ciudad más grande de la Casamance, creciendo notablemente en los últimos años como consecuencia del éxodo rural. Se encuentra a 15 Km de la frontera de Guinea-Bissau y a 96 Km de la de Gambia. La separan de la capital de Senegal 454 km, una distancia que no es solo geográfica, sino también étnica y religiosa, y una de las causas de un largo conflicto armado que se inició en 1984 y que tuvo su dimensión armada entre 1990 y 2001 y continúa de algún modo vivo hasta hoy mismo.

Abandonado el transporte fluvial, dominante en otro tiempo en sus desplazamientos y sin red ferroviaria, Ziguinchor no ha hecho más que aumentar la dependencia de las comunicaciones por carretera, que hoy es, como en el resto de Senegal, casi el único medio de transporte. A la ciudad 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* 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.

Están empleadas en la *gare routière* de Ziguinchor unas 1.200 personas directamente vinculadas al servicio, más unas 300 dedicadas al pequeño comercio, a la restauración o a la venta ambulante. De allí salen entre 300 a 400 vehículos que se distribuyen en diferentes destinos y en los que viajan unos 4.500 viajeros al día (PACTE, 2006). Esta actividad la 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 con destinos interurbanos (Sené y Kane, 2018, p. 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 torno al perímetro de la *gare* el viajero siempre tiene a su disposición una pequeña flota de *jakartas*, mototaxis sin licencia que atienden desplazamientos cortos, en su mayoría, dentro de la misma capital.



Figura 1. Entrada de la *gare routière* de Ziguinchor. Fuente: Propia

A un visitante blanco, la *gare routière* se le aparece como un gran solar en que se despliega una escena exuberante llena de confusión, ruido, calor y color, resultado de la aglomeración de transeúntes y vehículos y su deambular de aspecto caótico al tiempo que inquebrantable. El bullicio de gente y la aparente espontaneidad de sus acciones hacen que el forastero tienda a sentirse irremediabilmente involucrado en una perpetua confusión, sin tiempo para procesar los entresijos de su lógica. Habitados a la señalización de las estaciones de buses de los países del “primer mundo”, lo primero que sorprende al entrar en esta explanada es la falta de información. Allí no hay grandes pantallas luminosas indicando los horarios y destinos de los diferentes transportes, y no existen porque simplemente no hay horarios. Cuando un transporte se llena, se va. Así de equívoca se le presenta a un europeo la lógica de la organización del viaje en Senegal, hasta que ese a priori desorden le va revelando su secreto, que es el de una autogestión metódica y racional en que cada persona tiene una misión concreta y conocida por todos.

La *gare routière* es un espacio totalmente abierto²; no se encuentra dentro de unas instalaciones físicas. Su perímetro lo marcan las delimitaciones no dibujadas que se crean a partir de la zona de estacionamiento y las áreas que ocupan los diferentes servicios a modo de pequeñas casetas con tiendas o restaurantes. Dentro de esta circunscripción imaginaria encontramos además la pequeña construcción que ocupan las oficinas, que se levanta en la entrada misma de la *gare*; una gasolinera, diferentes casetas de reparación y decoración de vehículos y unos baños públicos. Entre los espacios vacíos que dibujan estas mininfraestructuras, percibimos lo que denominan *tableaux*³ –un panel hecho de

.....

2 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 se hicieron observaciones de la estación fuera de horas de servicio, pero la información recogida habla de consumo de alcohol y cannabis, así como de prostitución.

3 El término *tableau* no se puede traducir literalmente ya que en este caso el concepto alude tanto al tablón o panel,



Figura 2. *Tableaux* de la *gare routière* de Ziguinchor. Fuente: Propia

cartón que indica el nombre de la ciudad donde se dirigen–, pero que no solo alude a la localidad de destino, sino también a su propia delimitación territorial en la misma estación.

La *gare routière* de Ziguinchor está dividida así imaginariamente en subzonas, conocidas como *tableaux*, de tal manera que todos los vehículos y agentes que trabajan en un mismo destino se agrupan en una misma zona para ofrecerte todo tipo de servicios antes de emprender el viaje. Así pues, en cada *tableaux* encontramos un grupo autónomo de personas y transportes encargados de preparar una ruta concreta. En total hay nueve *tableaux*, cada uno representando un destino final diferente, integrando otras localidades intermedias a lo largo del mismo camino. De esta manera, el aparente laberinto que se nos presentaba en un principio, es en realidad una verdadera red interconectada de *tableaux*.

Es a las 6 de la madrugada que la *gare routière* inicia su actividad. El bus de Dakar tiene prevista la salida sobre las 7h. y sus pasajes pueden adquirirse en la misma estación desde el día anterior a

.....

como a la zona que delimita y aúne dentro de la *gare* un mismo destino.

unos minutos antes de la salida si quedan plazas. La mayoría de movimientos del resto de la jornada lo protagonizan *7 places* y *minicars*. El procedimiento que siguen los viajeros es siempre el mismo: llegan a la estación, buscan el *tableau* de destino, compran el billete, se les asigna un vehículo y deben aguardar a que este se complete. El trajín de entradas y salidas de estos vehículos es constante, en una instalación que centraliza buena parte de las movilidades colectivas por carretera en la región. De hecho, los vehículos nunca dejan de estar en servicio si hay pasaje. Para ello, todo conductor cuenta siempre con dos o tres suplentes que aseguran 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 a causa del mal estado de las carreteras que no solamente significa que sean difíciles de recorrer durante el año, sino que en este periodo llegan incluso a desaparecer, aislando a una parte de la población. Por contra, la actividad se intensifica 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 proceden o en los que les esperan familiares. En tanto avanza la tarde, el frenesí que había conocido la *gare* entre las 8 y las 12 de la mañana va disminuyendo hasta que, sobre las 8 de la tarde, con la llegada o salida de los últimos vehículos con demora, la estación queda en silencio y vacía.

Entre los transportes que encontramos, 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 y otros animales forman parte también 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 menos de una hora, la destinación más cercana, hasta 9500 CFAs (15€) si el objetivo es Tambacounda, el máximo recorrido de este tipo de vehículos.

La capacidad de fábrica de los minibuses o *minicars* es de 15 pasajeros, pero su interior ha sido adaptado para maximizar los beneficios de su explotación. Dentro, en lugar de un pasillo encontramos una pequeña tabla que une los dos asientos estándar a cada lado, de tal manera que la habitabilidad pasa de 15 a 20 personas. 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. Los *minicars*, al igual que los *7 places*, solo arrancan cuando están completos. Son más económicos, pero invierten más en los desplazamientos por las constantes paradas para entregar o cargar paquetes, comprar carbón o comida en los mercados anexos a la carretera o recibir clientes por el trayecto.

Los buses que cubren trayectos largos suelen aparecer acondicionados en su interior para poder maximizar su capacidad, al igual que sucede con los *minicars*. Los vehículos han sido fabricados con unos 50 asientos, pero se habilita para que puedan acomodarse entre 60 a 70 personas. Las maletas, bultos o animales grandes –cabras, por ejemplo– que les acompañan, viajan en la baca. Como se ha apuntado, este es el único medio que permite adquirir el billete anticipadamente en la estación. Atiende rutas sobre todo a Dakar y hace pocas paradas; solo si un cliente lo solicita antes de destino. Si debe atravesar Gambia, se ve obligado a hacer gestiones aduaneras que pueden durar horas (Lombard, 2005, p. 16). En este último caso, a los pasajeros no les queda más remedio que esperar en el interior del vehículo, en un espacio reducido e incómodo como consecuencia de la modificación de la estructura interior.

La *gare routière* se nos presenta como un punto neurálgico del transporte donde todo converge, pero donde los vehículos, aunque parezca incongruente, abandonan su protagonismo para cedérselo a las personas. En este caso la estación no es una infraestructura planificada y construida para la disposición de los vehículos, para que estos puedan llegar y salir con facilidad, sino que se ha organizado entorno al viajero, para que pueda acceder a todos los servicios con comodidad. Lo que organiza espacialmente la estación central de autobuses de Ziguinchor, en el fondo, son lo que Gaston Bachelard (2012 [1957]) llamó *líneas de deseo*, rutas engendradas por el caminar errante de los viandantes, sin embargo guiados por un sentido común, una lógica que ordena una actividad que se resiste a una planificación basada en estudios cuantitativos de socio-economía del transporte. Es esta práctica tan cotidiana como es el andar de usuarios y empleados la que produce al tiempo que usa, las zonas de la *gare routière* y la que, a la vez, distribuye el conjunto de actividades en ellas realizadas.

La estación de autobuses como marco de y para la acción social

La cotidianeidad de la *gare routière* de Ziguinchor se despliega a la manera de una especie de gran representación teatral con su correspondiente repertorio de personajes. Entre la actividad con frecuencia frenética de la multitud de figurantes que circulan por el escenario –llegando, partiendo o esperando– destacan enseguida un elenco de papeles protagonistas y secundarios.

Se establece así una relación dramática reconocida y aceptada por los dos componentes principales que entran en juego: los viajeros y los trabajadores. El vínculo que se crea entre estos dos grupos es la clave para entender la actividad de la *gare*. Esta relación no se aparta de la lógica del resto de relaciones sociales y, por tanto, se basa en un choque de voluntades, agudezas y estrategias de las personas que intervienen. También en la *gare*,

toda interacción social es una negociación donde entran en juego los intereses de cada uno de los participantes. En este caso, un mismo objetivo que los une, que el viajero pueda viajar, concurre con un propósito que los aleja, el precio. También aquí es aplicable el paradigma teatral aportado por Erving Goffman (2001), que permite observar la *gare routière* como una especie de representación escénica, donde cada una de las personas que interviene es actor y público al mismo tiempo.

La información a la que tiene acceso cada personaje de la obra nunca es completa; se limita dentro de una relación que se basa en la posición de cada uno ante el propio grupo y su audiencia. Tanto unos como otros siempre seleccionan qué dirán y qué mostrarán en función del contexto dramático en que se hallen. Todas las representaciones serán controladas a partir del establecimiento de dos “regiones” de conocimiento y exposición. La “región frontal”, la expresión formal de lo que se quiere mostrar, y la “región posterior” o “de trastienda” donde transcurren actividades no visibles que, de manera habitual, pueden contradecir la imagen proyectada por las acciones públicas (Goffman, 2001). El objetivo de cada grupo será por lo tanto 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 a partir de inferencias y sobreentendidos no explícitos.

El fracaso o el éxito del trabajador y del viajero en relación a sus respectivos objetivos dependerán, así, del buen manejo de estas impresiones. Como en cualquier relación social, es tan importante lo que se dice como lo que se calla; por este motivo, resulta igual de valioso averiguar lo que se esconde, el secreto, que el motivo de la propia ocultación. El secreto se convierte así en la base de la comunicación y de la comprensión de estas y todas las relaciones sociales. Como escribe Simmel (1986), el secreto adquiere “un valor característico, el contenido de lo callado cede en importancia al mero hecho de permanecer oculto para los demás” (p. 380).

Entre los personajes principales, encontramos al chófer. Por lo general, el dueño del vehículo y el chófer no coinciden. La ley determina que el propietario abone un salario fijo mensual al conductor y se haga con los beneficios obtenidos del trabajo de este a cambio de asumir, además de ese salario, el coste de la plaza en la *gare routière*, el seguro del vehículo y los gastos de taller. En realidad, lo que ocurre en la mayoría de casos es que el chófer paga un importe fijo diario al propietario por el uso del vehículo y se queda con las ganancias restantes de los viajes realizados durante el día, restándole también el carburante y las “propinas” a otros empleados de la *gare*. Si el titular no puede estar presente en la *gare*, suele contar con alguien de confianza que le garantiza que se cumplen todos sus viajes. El conductor debe disponer del permiso de conducir correspondiente al tipo de vehículo y la licencia para prestar servicio en el transporte colectivo. Cada vehículo cuenta con un chófer principal y suele disponer de un suplente para cubrir sus periodos de descanso.

En los minibuses también damos con la figura del *apprentis*, un joven sin cualificación que ayuda a colocar los equipajes en la baka y hace el recorrido encaramado de pie en la puerta trasera medio abierta y asándose de su manilla. Usa códigos – por ejemplo, dar dos golpes en la carrocería– para dar a entender al conductor que debe detenerse para recoger a un pasajero o una mercancía. Suele rondar los veinte años –aunque no es raro encontrar a menores de edad– y lo más frecuente es que todavía no haya obtenido su carnet de conducir. Con la contrapartida de unas propinas, ayuda al chófer que le enseña el oficio y con el que no pocas veces tiene algún tipo de vínculo de parentesco, no por fuerza de sangre.

El *porteur* es el encargado no solo de transportar las maletas o bultos de los viajeros, sino también de acomodarlo en la baka del vehículo asignado si el pasajero no lo puede llevar consigo en el asiento y negociar su precio. Suele ser un joven que recoge y acompaña el equipaje del viajero en la *gare* a cambio de la voluntad. Aunque no sea obligatorio,



Figura 3. Dos *porteurs* recolocando las maletas en un minibus. Fuente: Eva Moyano Sivecas

dan poca opción a rechazar su servicio. Si se quiere mandar un paquete aprovechando la ruta del minibus o el *7 places*, hay que negociar el precio tanto con el conductor, como con el *porteur*.

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. O el vendedor billetes que 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 advertimos 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*⁴, es una de las figuras más importantes dentro de toda *gare routière*, acaso su

.....
4 Igual que en otros conceptos del texto, se ha decidido utilizar los términos emic *porteur* i *coxeur* al no existir una traducción literal de esta profesión.

llave maestra (Cissokho, 2014). Se trata de la 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 *porteur*, etc. Pero, además, también tienen como propia la tarea de coordinar el conjunto de acciones que se dan 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, etc. Vigila la buena marcha de su *tableau*, asegurando la prioridad 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.

Un *coxeur* tomando un café mientras nos intentábamos resguardar del asfixiante sol del mediodía en una tiendecita en la *gare routière* de Ziguinchor, me explicaba: “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” (*Coxeur* General Keta, entrevista semiestructurada registrada, 08/02/2016).

Más personajes de la obra. 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



Figura 4. Ambiente alrededor de un *7 places*. Fuente: Eva Moyano Sivecas

con los temas predilectos de cada propietario, por lo general referencias a sus marabús o logos de marcas de coche; o el dispensador de combustible, que es quien atiende la estación de servicio que hay dentro de la *gare*.

Luego están 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 deambulan por la *gare routière*, que ofrecen servicios y mercancías de lo más variopinto: productos de belleza, dulces para el viaje, bebidas frías, gafas, pero también pócimas mágicas o móviles robados.

En la entrada de la *gare routière*, a la izquierda del camino, encontramos una caseta donde tiene su oficina, o más bien una especie de recepción, la administración de la terminal de autobuses. La dirige el Presidente, escogido por el *Regroupement des chauffeurs et transporteurs* y mediador entre estos, el Ayuntamiento y la policía. Junto a él, dos

Secretarios y dos Tesoreros son los responsables del buen funcionamiento de la estación, tanto a nivel organizativo como económico. El cargo es elegido democráticamente cada cinco años, por mucho que las últimas elecciones fueran en 2009. Las personas interesadas en presentar su candidatura como Presidente deben registrarse en la Prefectura de Ziguinchor. Una vez se acepta la solicitud, se presentan los oponentes ante los trabajadores de la estación, que son quienes les votan. El hecho de que la Prefectura de Ziguinchor se involucre en la elección se supone que permite a priori un control imparcial ante la posible corrupción interna, paradójicamente la mayoría de veces acaba convirtiéndose en una nueva herramienta de clientelismo político. En efecto, el clientelismo y la corrupción están presentes en este nudo de comunicaciones, como suele ocurrir en el funcionamiento de la mayoría de infraestructuras en esta parte del continente africano (Ndiaye et al., 2009).

La cuestión a la que aquí nos referimos se evidenció cuando pude asistir en 2016 al conflicto suscitado por la negativa del Presidente del *Reagroupement* 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: “Tenemos un sistema democrático, pero no se aplica. Lo hemos intentado todo, hemos ido al Ayuntamiento, a la Prefectura, al Consejo departamental, ¿no? Todo lo hemos probado para arreglar la situación de la *gare routière*, pero tristemente no hay nadie que haya tomado la decisión de hacer las elecciones. El espacio es del Ayuntamiento, es el Ayuntamiento quien nos lo alquila. La Prefectura tiene que asegurarnos la seguridad dentro de ese espacio, la seguridad pública. No puedo entender como la Prefectura no ha obligado a hacer estas elecciones... Y el actual Presidente, como tiene amigos en Dakar...no se entiende. Esto es absurdo. Esto es nuestro problema... Y el Ayuntamiento

aquí es un Ayuntamiento de “posición” no tiene la valentía de hacer nada” (Abou Cissé, conversación informal registrada, 8/03/2016).

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 forma de vida urbana generalizada en las ciudades senegalesas y, en general, en toda África Occidental.

Conclusiones

Se ha procurado plasmar hasta aquí una descripción 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 partir de ello, he pretendido contribuir a responder algunas de las cuestiones que se plantea una antro-

pología 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 antes apuntábamos, está dotada de centralidad.

Al margen de su papel estratégico como infraestructura de transporte colectivo, de la que depende la satisfacción de las necesidades y derechos de la población de la Baja Casamance en materia de movilidad, la *gare routière* de Ziguinchor está cargada, en efecto, de centralidad urbana. ¿Qué entendemos cómo centralidad? En términos sociales podríamos definirla como ese escenario donde se activa una compleja red de intercambios e interacciones humanas, buena parte de ellas dotadas de improvisación, donde los acercamientos entre desconocidos que coinciden pueden ocasionar todo tipo de actividades efímeras y de apropiaciones compartidas, pero también de confrontaciones, diferencias o desviaciones respecto de los códigos establecidos. Alude al apogeo espacial de la acción social urbana, puesto que es un espacio provisto de mecanismos de hipersocialización que, por mucho que se intenten formalizar y someter a escrutinio desde fuera, esta regido endógenamente, es decir, desde su propio interior.

Fue Henri Lefebvre (1969) quien teorizó esta noción de centralidad tan adecuada a la descripción que hemos hecho de la *gare routière* de Ziguinchor. Ese lugar, que podría pasar como un mero equipamiento funcional en una esquina 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” (Lefebvre, [1969] 1978, p. 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.

Para Lefebvre, en efecto, los espacios dotados de centralidad son aquellos que, como la terminal de autobuses de una ciudad africana, se constituyen fuente fundamental de sentido en la configuración de una sociedad urbana, intensificación espacial que deriva de la acción colectiva, en que podemos ver, desplegándose, buen número de las fluctuaciones de sociabilidad que ese universo complejo, que es una ciudad, puede generar. La centralidad urbana es, de este modo, simultaneidad de percepciones y de acontecimientos, puesto que es la forma concreta que adopta “el encuentro y la reunión de todos los elementos que constituyen la vida social” (Lefebvre, [1970] 1972, p. 68). Más allá de aquello en que técnicos y políticos solo ven un recurso infraestructural, la *gare* se descubre, desde perspectivas como las que aquí se le dirigen, como lugar hipersocializado, marco de una maraña de actividades en las que se hace tangible la condición desdoblada y contradictoria de la vida urbana, aunque también su capacidad integradora.

Referencias bibliográficas

- Abdou Maliq, S. (2009). *City Life from Jakarta to Dakar: Movements at the Crossroads*. New York, U.S.: Routledge.
- ANSD, (2018). *La population du Sénégal en 2017*. Dakar, Senegal: Ministère de l'Économie, des Finances et du Plan.
- Bachelard, G. (2012 [1957]). *La Poétique de l'espace*. Paris, Francia: Presses Universitaires de France.

- 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.
- Dalakoglou, D. y Harvey, P. (2012). Roads and anthropology: Ethnographic perspectives on space, time and (im)mobility. *Mobilities*, 7 (4), 459-465.
- De Boeck, F. y Plissart, M-F. (2004). *Kinshasa: Tales of the Invisible City*. Ghent, Bélgica: Ludion.
- Delgado, M. (2007). *Sociedades movedizas. Pasos hacia una antropología de las calles*. Barcelona, España: Anagrama.
- Graham, S. y Thrift, N. (2007). "Out of Order. Understanding Repair and Maintenance". *Theory, Culture & Society*, 24(3), 1-25.
- Goffman, E. (2001). *La presentación de la persona en la vida cotidiana*. Buenos Aires, Argentina: Amorrortu.
- Harvey, P. y Knox, H. (2015) *Roads. An anthropology of infrastructure and expertise*. Ithaca, Grecia: Cornell University Press.
- Harvey, P.; Jensen, C. B. y Morita, A. (Eds.) (2017). *Infrastructures and social complexity: a companion*. Londres, Reino Unido: Routledge.
- Larkin, B. (2008). *Signal and Noise: Media, Infrastructure, and Urban Culture in Nigeria*. Durham. N.C., U.S.: Duke University Press.
- Lefebvre, H. ([1969] 1978). *El derecho a la Ciudad*. Barcelona, España: Ediciones Península.
- Lefebvre, H. ([1970] 1972). *La revolución urbana*. Madrid, España: Alianza Editorial.
- Lofland, J. (1976). *Doing Social Life: The Qualitative Study of Human Interaction in Natural Settings*. Nueva York, U.S.: Basic Books.
- Lombard, J. (2005). Continuités ou ruptures territoriales au Sénégal: au risque du transport?. *Les Cahiers d'Outre-mer*, 229, Recuperado de <http://journals.openedition.org/com/267>.
- 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, G. S. Perazzini, G. Cissé y V. Kaufmann (Eds.), *Quelques rues d'Afrique. Observation et gestion de l'espace public à Abidjan, Dakar et Nouakchott* (pp.81-91), Lausanne, Suiza: Éditions du LaSaur.
- 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*. Ziguinchor, Senegal: Association de Solidarité Internationale pour le Développement Social-Urbain.
- Remy, J. y Voye, L. (1996). *La ciudad: ¿hacia una nueva definición?*. Vitoria, España: Bassarai.
- Sahabana, M. (2002). G comme gare routière ou l'entrée de la mobilité interurbain en ville. En X. Godard (Dir.), *Les transports et la ville en Afrique au sud du Sahara. Le temps de la débrouille et du désordre inventif* (pp.113-120), Paris-Arcueil, Francia: Karthala-Inrets.
- Sené, A. M. y Kane, I. (2018). Enclavement et contraintes au développement des transports au Senegal: Cas de la ville de Ziguinchor. *Remses*, 7, 222-242.
- Simmel, G. (1986) *Sociología. Ensayos sobre las formas de socialización*. Madrid, España: Alianza.
- Star, S.L. (1999). The Ethnography of Infrastructure. *American Behavioral Scientist* 43(3), 377-391.
- Whyte, W. H. (1988). *City. Rediscovering the Center*. Nueva York, U.S.: Doubleday.