



UNIVERSITAT DE
BARCELONA

Klando

***Informalidad y «mystique» en un sistema de transporte
en la Baja Casamance (Senegal)***

Marta Contijoch Torres

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) i a través del Dipòsit Digital de la UB (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) y a través del Repositorio Digital de la UB (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) service and by the UB Digital Repository (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.



UNIVERSITAT DE
BARCELONA

Klando

*Informalidad y « mystique » en un sistema de
transporte en la Baja Casamance (Senegal)*

Marta Contijoch Torres

Tesis doctoral

Programa de doctorat Societat i Cultura

Septiembre 2022

Dirigida por:

Alberto López Bargados

Jordi Tomàs Guilera

Tutorizada por:

Manuel Delgado Ruíz

ÍNDICE

Agradecimientos	7
Resumen	11
Introduction	17
1. Parcours théorique et méthodologique	25
1.1. Arrivée au terrain et premiers pas à Ziguinchor	25
1.2. Immersion dans le système klando, quelques problèmes et solutions	36
1.3 L'ethnographie en tant qu'interaction située	39
1.4. Fondements théoriques	42
2. Breve presentación del contexto: algunas notas sobre la configuración histórica, religiosa y cultural de la Casamance	53
3. Un acercamiento a los sistemas de movilidad en la Baja Casamance	75
3.1. Privatización e informalización de los servicios públicos en el Oeste de África	75
3.2. Organización y gestión de la movilidad urbana e interurbana en la Baja Casamance y Ziguinchor	82
3.3. La gare routière de Ziguinchor	86
3.4. Otras opciones de movilidad	94

3.5. Lugares e itinerarios de los klandos	96
4. Impresiones etnográficas de cuatro garages klandos en Ziguinchor	105
4.1. Boucotte-Université	105
4.2. El garage de Esso: Enampor y Kaguite	123
4.3. Ziguinchor-Mpack-São Domingos	150
<i>Impresiones del garage y de la ruta</i>	150
<i>El comercio bana-bana entre fronteras. Un acercamiento a la esfera femenina a través del Village</i>	160
<i>El louma de São Domingos del 8 de agosto de 2019</i>	173
4.4. El garage de Adéane	181
5. Conductores y propietarios. Algunos itinerarios individuales	195
5.1. Redes de parentesco, patronazgo y clientelares	195
5.2. Cuatro relatos de vida	205
<i>Historia de Habib</i>	206
<i>Historia de Jean</i>	212
<i>Historia de Barbousse</i>	224
<i>Historia de Baye Fall (Matar)</i>	229
6. Los klandos, la municipalidad y la policía	235
7. Mystique, vie quotidienne, conflit et pouvoir	257
7.1. Le mystique au quotidien en Basse Casamance	257
7.2. Mystique et sorcellerie	261
7.3. Le mystique parmi les klandos : le liguéi et ses usages	265
<i>Mystique et usages du texte coranique</i>	265
<i>Le liguéi parmi les klandos</i>	269
<i>Mystique, rapports conflictuels et d'autres contraintes quotidiennes</i>	285
7.4. Le mystique parmi les klandos au-delà de l'islam	292

7.5. Djinns-nguinés et autres agentivités non-humaines	301
7.6. Des accidents mystiques et d'autres imprévus en cours de route	309
Excursus: Entretiens avec Cheikh Issa Aïdara	313
<i>Le travail d'Issa</i>	320
<i>De djinns, deumm et d'autres entités</i>	339
<i>Les rêves</i>	350
<i>Brève conclusion à propos de mes recontres avec Issa</i>	354
Quelques considérations finales	357
Bibliografía	365

Agradecimientos

El desarrollo de la investigación, sobre todo en lo que respecta a su atención directa a infraestructuras y sistemas de movilidad, se encuadra en los proyectos I+D *TRANSAFRICA. Transformaciones urbanas, sistemas de transporte y siniestralidad vial en África* (ref. CSO2015-68476-P), y *MOVER. Mobility overflow: a comparative study of new urban mobilities* (ref. PID2019-107929RB-I00), dirigidos por los profesores Manuel Delgado Ruíz y Roger Sansi Roca y financiados por el Ministerio de Economía, Industria y Competitividad y por el Ministerio de Ciencia e Innovación, respectivamente. Su principal propósito ha sido el de dilucidar comparativamente cómo afectan las dinámicas de metropolización que están conociendo determinadas ciudades africanas. Entre las zonas urbanas que han merecido misiones en el marco de esta línea de proyectos, destacan Dakar, Stone Town, Praia, Inhanbane, Nyamey, Malabo, Nuakchot, además de Ziguinchor, todas ellas escenarios de un significativo incremento de la población urbana y una transformación de los modos de usar ciertos espacios compartidos y en las opciones y formas de movilidad intra e interurbana. El presente trabajo pretende también ser una contribución en esta línea.

Pero más allá, ni las páginas que siguen ni la investigación que las sustenta hubieran sido posibles sin el apoyo y la intervención de no pocas personas tanto aquí como allí. En primer lugar, agradezco por supuesto la guía, las correcciones y la confianza de mis dos directores, Alberto López Bargados y Jordi Tomàs. También las sugerencias que me han aportado cada vez que he sometido a su consideración mis avances investigadores como Roger Sansi, Albert Roca, Celeste Muñoz y otros compañeros del Grup de Recerca en Exclusió i Control Socials (GRECS), que ha sido y es hasta ahora mi grupo de afiliación, y del Grup d'Estudis sobre Societats Africanes (GESA). De entre ellos, especialmente a Romina Martínez, mi compañera de misión en Casamance y sin quien no hubiera podido dar mis primeros pasos allí como los di. También al Departamento de Antropología Social de la Universidad de Barcelona por el apoyo en mi formación, especialmente en los últimos años como investigadora predoctoral APIF.

Doy las gracias también -y por supuesto- a Manuel Delgado, sin quien buena parte de lo que haya podido lograr desde que entré en la Universitat de Barcelona no hubiera sido posible si él no hubiera estado siempre ahí para insistirme y convencerme de que, en efecto, era posible. Quiero agradecerle todos estos años en los que ha estado a mi lado a pesar de todo.

Todavía en el plano académico, agradezco la atención recibida por Agnieszka Kedzierska-Manzon durante mi estancia en el IMAF entre septiembre de 2021 y enero de 2022, así como las múltiples consideraciones y sugerencias que pude obtener de su parte, y sin las que la aproximación que aquí presento a determinadas prácticas vinculables al ámbito «religioso» no hubiera tomado la forma y la profundidad que espero haber logrado exponer. Junto a ella, quisiera dar las gracias por la guía y la acogida recibida por parte del IMAF en general, especialmente por parte de Jean-Pierre Dozon, Guillaume Vadot, Alexis Roy, Fabienne Samson, entre muchos otros. Y, por supuesto, a Odile Journet-Diallo, no sólo por sus referencias y orientaciones, sino también por haberme recibido y acogido tan amablemente. Más allá, quiero sumar a esta lista otros investigadores que tuvieron la amabilidad de recibirme y ayudarme durante mi estancia en París. En primer lugar, a Pierre Lory, por su orientación y sus consideraciones a propósito de la mística islámica sin las cuales no hubiera podido comprender buena parte de mis materiales. Pero también a Michael Houseman y Marika Moisseff y, sin estar directamente en París, a Ramon Sarró, de la Universidad de Oxford, y Marie-Nathalie LeBlanc, de l'Université de Québec à Montréal, por su confianza, su disponibilidad y su amable guía.

Agradezco igualmente el apoyo de varios compañeros de doctorado tanto en Barcelona como en París: a Xavi Garcia, Emma Fàbrega y todos los compañeros del despacho 2023 del Departamento de Antropología, pero también a Fernand Idriss Mintoogue, Clara Torrao, Étienne Badji, Marie Sebillote, entre otros doctorandos del IMAF con los que tuve la ocasión de trabajar y compartir parte de mi tiempo en París.

No puedo tampoco dejar de expresar mi gratitud a los compañeros del Observatori d'Antropologia del conflicte Urbà (OACU). Menciono algunos de ellos con quienes me he sentido especialmente unida: Cecilia Vergnano, Horacio Espinosa, Mauricio Chemás, Gaby Navas, José Mansilla, Livia Motterle, Antigoni Geronta, Stefano Portelli, Martin Lundsteen, Guillermo Aguirre, Dario Lovaglio, Analelly Castañeda, Marc Sierra o Vinyet Arqué, entre otros con los que he tenido la oportunidad de trabajar durante los últimos años. También a las compañeras del Grup de Recerca en Místiques i Heterodòxies Religioses. Y no puedo tampoco dejar de dar las gracias sobre todo a Oriol Pascual, por haber estado ahí en los últimos años, apoyándome en circunstancias que no siempre han sido fáciles. También a mis

padres, Eva María y Alex, sin cuyo apoyo tampoco prácticamente todo lo que he hecho en estos años, también este trabajo, no hubiera sido posible.

Pero estas páginas no tendrían lugar al margen de toda la gente de allí con la que también tuve la oportunidad de compartir no pocas cosas y aprender muchas más. En primer lugar, doy las gracias a Ana por tener la paciencia de acogerme y acompañarme durante mis primeras semanas en Ziguinchor. Y también a Souleye y Ludovic, también por guiarme y mostrarme una ciudad y un contexto en el que acababa de aterrizar, y con ellos a todas aquellas personas –Kingki, Pierre, Mar...- que formaron parte de las amistades que hice allí. Y agradezco por supuesto a todos los *klandomans*. Menciono entre algunos de ellos a Fandi, Pape, Marcel, Alexandre, Lamine, Bill, Baye Fall, Baye Fall 2, Baïde, Ousmane, Baaye D., Abdoulaye, Delande, Jean, Habib, Barbousse. Debo agradecer también la ayuda y el apoyo de Elise y su familia, así como a todas las mujeres del Village de Niafoulène; así como a Cheikh Issa Aïdara y Serigne Damm. Muchas gracias a todos por acogerme y aceptar mi más bien insólita presencia en lo que al fin y al cabo era su lugar de trabajo, cuando no su casa, por responder a mis preguntas tal vez impertinentes y, al fin y al cabo, por mostrarme parte de un universo sobre el que ellos siempre supieron más, por ser el suyo.

Finalmente, doy las gracias a Ousseynou, por todos estos años en los que has estado a mi lado y en los que poco a poco, y a pesar de las dificultades, hemos ido construyendo nuestra vida juntos, y por todo lo demás que todavía está por llegar y que en parte empieza ahora. Y también a su familia, que en buena medida se convirtió en mi familia allí, especialmente a Mariama Sadio, por acogerme como a una más y mostrarme, tal vez muchas veces sin quererlo, parte de un mundo del que todavía me queda mucho por saber y más aun por comprender.

Por último, agradezco de antemano los comentarios, sugerencias y apuntes realizados por el tribunal que ha aceptado asumir la evaluación de esta tesis; así como a los dos investigadores que han realizado los informes externos requeridos para la obtención de la mención internacional.

Resumen

Esta tesis se centra en el funcionamiento del sistema de taxis colectivos no regulados (*klandos*) en Ziguinchor y sus alrededores, en la Baja Casamance (Senegal). He prestado atención a su papel como infraestructura de movilidad y a su siempre ambigua relación con la administración, en particular con la policía. El desarrollo desregulado de los transportes urbanos e interurbanos en el contexto africano (así como en otros) deja un espacio para el crecimiento de un sector calificado de «informal» y que parece responder a esta falta de infraestructuras, pero también a los altos niveles de desempleo, sobre todo entre la población joven. He tratado de describir y analizar cómo a partir de las actividades cotidianas de los *klandomans* se pone de manifiesto una dinámica de privatización de los servicios públicos, por la que el estado «descarga» algunas de sus funciones y aspectos a intermediarios no vinculados directamente a su aparato. Así, el servicio teóricamente ilegal de los *klandos* y otros actores que operan en algunos aspectos sin contar con la autorización oficial de las autoridades públicas, no son necesariamente un síntoma de la debilidad y disfunción de un estado clasificado como «en desarrollo». Por el contrario, y sin ignorar los conflictos y problemas que ello suscita, casos como el que aquí se presenta discuten hasta qué punto se puede hablar de una ausencia o retirada del poder del estado en un país determinado, como Senegal, sino que nos invitan a considerar los puntos de intervención del estado más allá de la acción directa de sus instituciones. El caso, pues, ofrece la oportunidad de discutir el concepto de informalidad en la economía y el trabajo y los límites de su aplicación en contextos como el africano.

Sin embargo, el propio transcurso de esta investigación sobre el funcionamiento de un sistema de movilidad «informal» condujo a la observación del frecuente recurso de sus conductores a ciertas prácticas, técnicas y objetos que podrían considerarse vinculados al ámbito de lo religioso, así como a la presencia activa, para mis interlocutores, de diversas entidades invisibles no humanas en la vida cotidiana. Este sistema de representación y sobre

todo de acción recibe el nombre emic de *mystique*, y se compone de elementos tomados del esoterismo islámico pero también de otros repertorios religiosos presentes en la Baja Casamance. Lo *mystique* se nos presenta como un orden de comunicación con lo sobrenatural, esencialmente ordinario y práctico, que a menudo tiene la función de proporcionar a un sector social maltratado, en este caso los *klandomans*, recursos que les permitan combatir o sortear las condiciones de su subordinación.

Résumé

Cette thèse prend comme objet le fonctionnement du système de taxis collectifs non réglementés (*klandos*) à Ziguinchor et ses environs, en Basse Casamance (Sénégal). J'ai prêté attention à leur rôle d'infrastructure de mobilité et à leurs rapports toujours ambigus avec l'administration, en particulier avec la police. Le développement dérégulé du transport urbain et interurbain en contexte africain (tout comme en d'autres) laisse une ouverture pour la croissance d'un secteur qualifié d'«informel» et qui semble répondre à ce manque d'infrastructures, mais aussi aux niveaux élevés de chômage, en particulier parmi la population jeune. J'ai tenté de décrire et d'analyser comment c'est à partir des activités quotidiennes des *klandomans* qu'une dynamique de privatisation des services publics est mise en évidence, et par laquelle l'état «décharge» quelques de ses fonctions et aspects à des intermédiaires non directement liés à son appareil. Ainsi, le service en théorie illégal des *klandos* et d'autres acteurs opérant à certains égards en dehors de l'autorisation officielle des pouvoirs publics, ne sont pas nécessairement un symptôme de la faiblesse et du dysfonctionnement d'un état classé comme «en développement». Au contraire, et sans ignorer les conflits et les problèmes qui en découlent, des cas comme celui présenté ici discutent la mesure dans laquelle on peut parler d'une absence ou d'un retrait du pouvoir étatique dans un pays donné, comme le Sénégal, mais nous invitent plutôt à considérer les points d'intervention de l'état au-delà de l'action directe de ses institutions. L'affaire, alors, permet discuter sur le concept d'informalité dans l'économie et le travail et les limites de son application dans des contextes tels que l'Afrique.

Or, le déroulement même de cette recherche sur le fonctionnement d'un système de mobilité «informel» a conduit à observer le recours fréquent de ses chauffeurs à certaines pratiques, techniques et objets que l'on pourrait considérer comme liés au domaine du religieux, ainsi qu'à la présence active, par mes interlocuteurs, de diverses entités invisibles non-humaines au quotidien. Ce système de représentation et surtout d'action reçoit la dénomination emic de

mystique, et est constitué d'éléments pris de l'ésotérisme islamique mais aussi d'autres répertoires religieux présents en Basse Casamance. Le *mystique* nous apparaît comme un ordre de communication avec le surnaturel, essentiellement ordinaire et pratique, qui a souvent pour fonction de fournir à un secteur social meurtri, en l'occurrence les *klandomans*, des ressources lui permettant de combattre ou de contourner les conditions de leur subordination.

Abstract

This thesis focuses on the functioning of the unregulated collective taxi system (*klandos*) in and around Ziguinchor, in the Lower Casamance (Senegal). I have paid attention to their role as a mobility infrastructure and their relationship always ambiguous with the administration, in particular with the police. The deregulated development of urban and interurban transport in the African context (as in others) leaves an opening for the growth of a sector described as 'informal' and which seems to respond to this lack of infrastructure, but also to the high levels of unemployment, particularly among the young population. I have tried to describe and analyse how it is from the daily activities of the *klandomans* that a dynamic of privatisation of public services is highlighted, and by which the state externalizes some of its functions and aspects to intermediaries not directly linked to its apparatus. Thus, the theoretically illegal service of *klandos* and other actors operating in some respects outside the authorization of the public authorities, are not necessarily a symptom of the weakness and dysfunction of a state classified as 'developing'. On the contrary, and without ignoring the conflicts and problems that arise, cases such as the one presented here discuss the extent to which we can speak of an absence or withdrawal of state power in a given country, such as Senegal, but rather invite us to consider the points of state intervention beyond the direct action of its institutions. The case, then, provides an opportunity to discuss the concept of informality in the economy and work and the limits of its application in contexts such as Africa.

However, the very course of this research on the functioning of an 'informal' mobility system led to the observation of the frequent recourse of its drivers to certain practices, techniques and objects that could be considered as linked to the domain of the religious, as well as to the active presence, for my interlocutors, of various invisible non-human entities in daily life. This system of representation and above all of action is given the emic name of *mystique*, and is made up of elements taken from Islamic esotericism but also from other

religious repertoires present in Lower Casamance. *Mystique* appears to us as an order of communication with the supernatural, essentially ordinary and practical, which often has the function of providing a battered social sector, in this case the *klandomans*, with resources enabling them to combat or circumvent the conditions of their subordination.

Introduction

Le paysage social qui sera esquissé et interprété dans les pages qui suivent est, comme tout autre, complexe. Son approche invite à différentes emphases, et toutes seraient sans doute pertinentes, mais j'ai choisi ici de me concentrer sur deux en particulier. L'une d'elles est la nature «informelle» de certaines activités économiques dans un état dont la structure administrative repose en grande partie sur l'externalisation d'une partie de ses fonctions à des intermédiaires qui ne sont pas directement liés à l'appareil administratif. L'autre est le rôle joué dans ces domaines de la vie sociale par des structures organisationnelles et des formes de loyauté et d'entraide qui sont souvent typées thématiquement comme «religieuses» ou des pratiques et des convictions qui ont été qualifiées de «magiques» dans le passé, mais qui dépassent largement le domaine du surnaturel pour impliquer des dimensions banales de la vie collective. Les guillemets indiquent l'intention de la présente étude de discuter les limites et le contenu de domaines que seul un regard superficiel pourrait percevoir comme distincts.

De cette manière, je rapporte et analyse la série de processus sociaux par lesquels le système des taxis collectifs non autorisés, connus sous le nom de *klandos*, s'insère dans les dynamiques de mobilité qui ont lieu dans la région historique et naturelle de la Basse Casamance au Sénégal, en particulier à Ziguinchor, son principal centre urbain. Ceci est basé sur les stratégies relationnelles et organisationnelles des conducteurs de ce type de transport et en tenant compte des articulations quotidiennes et ambivalentes avec une administration qui tolère et profite de leur activité comme alternative de transport commun dans certains aspects hors la loi. Ensuite, ce substrat associé à ce qui peut apparaître comme une simple structure de transport irrégulière et ses problèmes, sera traversé par l'irruption de réalités qu'un lieu commun assignerait au domaine du «superstructure», en l'occurrence à l'activité usuelle d'instances mystérieuses.

Le point de départ est un contexte qui, à bien des égards, est similaire à celui d'autres villes africaines qui sont actuellement confrontées à de multiples problèmes découlant du

processus accéléré d'urbanisation qu'elles ont connu au cours des dernières décennies. A l'augmentation de la population dans les différents centres urbains s'ajoutent la faiblesse des revenus par habitant et l'absence de réponse des collectivités locales à l'émergence de nouveaux besoins de mobilité, le tout dans le contexte plus général d'un désengagement progressif de l'état sénégalais de la fourniture et de la gestion directe des services de transport public depuis les années 1980. Ce développement dérégulé du transport urbain et interurbain laisse une ouverture pour la croissance d'un secteur que l'on pourrait qualifier d'«informel» et qui semble répondre non seulement à ce manque d'infrastructures, mais aussi au niveau élevé de chômage, en particulier parmi la population jeune. Je reviendrai sur le concept d'informalité dans l'économie et le travail, car le type d'exemples considérés ici de réponses aux problèmes de l'urbanisation rapide qui ne sont pas directement contrôlés par le secteur public ouvre la porte à une discussion critique des limites et des conditions de son application dans des contextes tels que l'Afrique.

Le terme *klando* - ou *clando*-, dérivé de «clandestin», faisant allusion à la nature interdite de l'activité à laquelle il s'applique, désigne les véhicules privés qui effectuent des services de transport collectif de passagers, bien qu'ils ne soient pas autorisés à le faire. Ce type de service a proliféré au cours des dernières décennies dans de nombreuses villes de pays tels que le Sénégal, le Gabon, le Cameroun, la Côte d'Ivoire et le Bénin, en grande partie en raison des crises économiques des années 1980 et du manque d'alternatives en matière de transport public. Bien que ce type de moyen de transport soit présent en Casamance au moins depuis le début des années 1980 et, comme nous le verrons, ait joué un rôle important pendant les années de conflit armé dans la région, au cours de la dernière décennie, le nombre de travailleurs se consacrant totalement ou partiellement à cette activité n'a fait qu'augmenter. Comme dans d'autres villes sénégalaises où les *klandos* ne sont pas la seule option de transport inter ou intra-urbain, ils effectuent à Ziguinchor des trajets fixes entre un point d'origine et un point de destination - les garages - où se concentrent chauffeurs, assistants et véhicules dans l'espoir d'attirer suffisamment de clients pour compléter un service. Je note dans ces premières pages que, bien que le mot *garage* ait d'autres significations en français, je prends ici le sens emic que je viens de mentionner pour désigner ces espaces.

Les *klandos* départant de Ziguinchor sont actuellement répartis entre quatre garages au total, situés dans différents quartiers de la ville, d'où ils assurent les liaisons avec cinq enclaves -Enampor, Kaguite, Kaléane, Ndiaguiss et Adéane- situées entre 10 et 30 km de la capitale régionale. En plus de ces lignes interurbaines, une seule ligne intra-urbaine relie le marché de Boucotte, l'un des principaux marchés de la ville, et l'Université Assane Seck, située à environ 6 km. Dans tous les cas, l'une des principales distinctions entre chaque route, outre

le parcours, est le type de voiture qui le parcourt. J'avance maintenant que dans le cas des lignes interurbaines, il s'agit de fourgons qui peuvent accueillir entre huit et dix passagers, en ajoutant quelques bancs dans la zone où devrait se trouver la cargaison, en plus des deux personnes qui peuvent voyager sur le siège du passager. Dans le cas de la ligne entre le marché Boucotte et l'Université Assane Seck, il s'agit de voitures de quatre places en plus du siège du conducteur, bien que cette capacité soit régulièrement dépassée.

La recherche sur un système de transport tel que le *klandos* de la ville de Ziguinchor implique de le reconnaître comme faisant partie de la totalité de la société qui l'englobe et à laquelle il dessert. C'est à partir de là que l'hypothèse de départ de cette recherche est que s'intéresser à la gestion d'un système de transport «informel» tel que le *klandos* permet de s'intéresser aussi aux modalités de développement de certains aspects de ce que l'on peut décrire comme un processus de privatisation et de dérégulation de l'état, fondamentalement dans la fourniture de certains services. En même temps, des exemples comme celui présenté ici permettent de rendre compte du rôle joué dans cette dynamique par des formes d'organisation sociale configurées hors du cadre de l'appareil étatique, hors de la structure desquelles il est difficile de comprendre le réseau de relations entre les pratiques «informelles» et les autorités étatiques sénégalaises, appelées dans une certaine mesure à superviser des activités qui échappent apparemment à leur régulation.

S'il s'agit là d'un des thèmes centraux de cette thèse, prolongement de mes premiers pas sur le terrain, d'autres aspects initialement imprévus se sont, pour ainsi dire, «glissés» dans la recherche à partir du contact plus profond et plus durable avec l'univers initialement uniquement professionnel des *klandomans*. Tout d'abord, le rôle que peuvent jouer certaines personnalités religieuses, principalement associées à la pratique de l'islam dans une ville comme Ziguinchor, dans le financement des activités de quelques chauffeurs de taxi *klando* et surtout dans leurs négociations quotidiennes avec l'administration sous ses différentes formes. L'hypothèse de départ, par rapport à ce point, contredit certaines approches plus classiques qui ont eu tendance à voir dans la participation de personnalités liées à la structure organisationnelle du *turuq* soufies¹ à la vie politique et économique d'un pays comme le Sénégal des formes d'action corporatistes de la part de ces structures. Au contraire, et comme je tenterai de le montrer, l'implication de certains de ces profils locaux répond davantage à leur inscription dans des réseaux clientélistes locaux ou supra-locaux qu'à un intérêt ou une stratégie d'action - notamment d'investissement - dirigée depuis la *tariqa*.

¹ *Turuq*, singulier *tariqa*, littéralement en arabe «chemin» ou «voie». Terme arabe désignant les confréries soufies. Tout au long de cette thèse, je l'utilise à la place de ses traductions plus fréquentes en français, telles que «confrérie».

Contrairement à ce que l'on pourrait peut-être attendre d'une étude qui intègre le religieux² dans la gestion d'une activité économique au Sénégal, la question des *turuq* n'est centrale ni dans les matériaux présentés ici ni dans l'analyse qui en est faite. Au-delà de cette question, une autre concernant l'inclusion du domaine surnaturel dans le développement quotidien de l'activité des *klandos* ziguinchorois a fini par devenir plus pertinente que je ne l'avais prévu dans mes premières approches. Tout d'abord, le recours fréquent des chauffeurs et autres acteurs liés au système *klando* à des pratiques, techniques et objets qui peuvent être considérés, en effet, comme liés au domaine du religieux - au sens de ce qui relève de ce domaine transcendant ou surnaturel dont les humains se considèrent parfois dépendants ou avec lequel ils entretiennent des relations - mais aussi à la présence active de différentes entités non humaines qui émergent dans le quotidien des habitants de Ziguinchor, aussi des *klandomans*. En ce sens, et en prenant comme point de départ la description du fonctionnement du système *klando* tel que j'ai pu l'observer lors de mon séjour sur place, l'objectif de la seconde partie de cette thèse est de voir comment l'univers de pratiques et de croyances que j'ai vu désigné par le terme emic de *mystique* se matérialise et prend forme dans un contexte marqué par des conditions d'informalité et, donc, de précarité et de liens conflictuels avec les institutions.

Concernant ce deuxième point, je pars de l'hypothèse que la présence du *mystique* dans le développement ordinaire de l'activité du *klandos* est un élément décisif pour comprendre le fonctionnement de cette infrastructure, du moins dans la forme qu'elle prend à Ziguinchor. Mais au-delà, l'approche pragmatique de ce lien entre le religieux ou le surnaturel et l'informel dans un contexte tel que celui des transports ouvre la porte à une reconsidération de l'approche de certaines expressions de la pratique religieuse et rituelle en Afrique postcoloniale qui dépasse son lien avec ce qui est reconnu comme la modernité, mais prend plutôt comme axe d'analyse le type de dynamiques, de structures et d'interactions inhérentes à la vie urbaine en général. Cette thèse vise donc à contribuer à une meilleure compréhension des phénomènes, pratiques et croyances autrefois désignés sous les termes de «magie» ou de «sorcellerie» dans les contextes urbains de l'Afrique postcoloniale, qui, prenant pour cadre à la fois l'urbain et l'informel, peut nous permettre de dépasser les lectures exotiques pour voir

² Je reconnais mon inconfort lorsqu'il s'agit d'utiliser des concepts tels que «le religieux», «le surnaturel», «le sacré», «l'invisible», «l'occulte», ou autres, pour faire référence à la communication avec ou entre des instances situées dans d'autres mondes dont les humains semblent dépendre. Des mondes qui, dans ce travail, sont toujours situés dans celui-ci. Toutes ces notions me semblent insuffisantes et précairement explicatives. Je les utilise avec la résignation de celui qui ne trouve pas d'autres notions que celles que la pensée moderne euro-occidentale a fini par imposer pour désigner l'ingérence d'agents extraordinaires de nature non humaine dans la sphère humaine.

de quelles autres manières l' «occulte» émerge dans d'autres villes, dans des environnements bien différents de celui de l'Afrique.

Après avoir présenté les lignes générales de cette recherche, j'ai choisi de diviser cette thèse en sept chapitres, auxquels s'ajoute un excursus qui, bien que lié à l'axe central de la recherche, s'en distingue légèrement. Afin de faciliter sa lecture et son évaluation par le jury, tant cette introduction que le premier chapitre dans lequel je présente la méthodologie et les axes d'analyse du matériel obtenu sont rédigés en français, de même que le chapitre qui conclut cette thèse. Une partie des chapitres plus ethnographiques ont été rédigés en espagnol, à l'exception de ceux consacrés aux usages du *mystique* et de l'excursus final. En plus, toutes les témoignages qui ont été recueillis et exprimés en français n'ont pas été traduits, même s'ils sont intégrés dans des chapitres rédigés en espagnol. J'espère que cette combinaison de langues ne rend pas la lecture trop difficile, et je m'excuse pour les nuances que l'utilisation d'une langue qui n'est pas ma langue maternelle a pu apporter.

Dans un premier temps, je présente la trajectoire théorique et méthodologique de cette recherche, qui a débuté en 2018 dans le cadre de mon Master en Anthropologie et Ethnographie à l'Universitat de Barcelona. Il est suivi d'un second chapitre consacré à la présentation de son contexte et de quelques considérations nécessairement synthétiques sur la configuration historique, ethnique et religieuse de la Basse-Casamance et son intégration tant au sein de l'état sénégalais que, plus généralement, dans le contexte ouest-africain. Après avoir présenté le cadre géographique de cette recherche et quelques de ses conditions de production, le chapitre 3, *Un acercamiento a los sistemas de movilidad en la región de la Baja Casamance*, introduit la question du système *klando* et la manière dont il s'intègre dans les alternatives de transport présentes dans cette région du sud du Sénégal. Cela tient compte de la manière dont la présence d'alternatives de transport irrégulières telles que celle qui fait l'objet de cette recherche est liée à des dynamiques plus larges de gestion et d'approvisionnement de services, dans lesquelles le détournement de l'intervention directe de l'état vers le secteur privé et informel apparaît comme un élément clé.

Après cette première partie, les chapitres 4 à 7 sont beaucoup plus ethnographiques. J'y présente directement les matériaux obtenus lors de mes séjours à Ziguinchor et dans d'autres villes du département homonyme, ainsi que lors des voyages entre ces villes. Ceci n'est pas sans les soumettre à l'analyse correspondante selon les lignes évoquées dans cette introduction. Dans les trois premiers, du 4ème à 6ème, j'essaierai d'offrir une description approfondie de la vie et du fonctionnement quotidien du système *klando* à Ziguinchor, depuis le quotidien des quatre garages et les trajets parcourus par ces véhicules jusqu'à leurs relations ambiguës et tendues avec l'administration, en passant par la relation entre les

différents acteurs de ce système de mobilité et quelques trajectoires individuelles de conducteurs aux profils différents.

Je tiens à mettre en garde le lecteur sur la manière dont certains éléments sont intégrés dans ce chapitre. Bien que dans certains cas, ces éléments puissent apparaître comme des digressions par rapport à la description stricte du fonctionnement du système *klando*, leur intégration dans le récit ethnographique est pertinente, car le lien entre certains aspects de la vie sociale à Ziguinchor et dans d'autres enclaves environnantes et les routes qui les relient au fonctionnement du système *klando* est une indication de l'importance du rôle de ces derniers en tant qu'infrastructure de transport dans la région. J'ai également jugé pertinent de présenter une sélection de quatre récits de vie de quelques des *klandomans* que j'ai pu interviewer. Bien que ce ne soit pas la manière la plus orthodoxe de présenter ce type de matériel, en ordre à montrer l'articulation de dynamiques multiples dans chacune de ces trajectoires, j'ai trouvé approprié de les inclure sans fragmentation, en prenant la forme d'un récit dans lequel ma voix et mon analyse ne sont que secondaires. Quoiqu'il en soit, les premières pages de ce chapitre 5 ne se contentent pas de présenter mais analysent également certaines de ces dynamiques plus larges partagées par un grand nombre des conducteurs avec lesquels j'ai travaillé. Après cette première introduction, j'ai senti que leurs mots pouvaient être bien plus éloquents que toute lecture supplémentaire de ma part.

Après avoir détaillé la vie quotidienne et les formes d'organisation des *klandomans* opérant à Ziguinchor et à partir de Ziguinchor, le chapitre 7, *Mystique, vie quotidienne, conflit et pouvoir*, présente et décrit différentes expressions du *mystique* telles que je les ai observées à Ziguinchor, ainsi que les différentes manières dont elles sont intégrées dans la vie quotidienne des *klandomans* et leurs interactions quotidiennes entre collègues, mais aussi avec les clients et les représentants de l'administration. Enfin, cette deuxième partie, plus ethnographique, se termine par l'excursus *Entretiens avec Cheikh Issa Aïdara*, qui regroupe mes entretiens avec Cheikh Issa Aïdara, un spécialiste local du *mystique* qui travaille principalement à partir du texte coranique et que j'ai eu l'occasion d'interviewer à plusieurs reprises au long desquelles il a tenté de me donner un résumé du système de représentation qui, de son point de vue, sous-tend une partie de la présence et de l'activité du *mystique* telle que j'ai pu l'observer à Ziguinchor entre janvier 2018 et décembre 2019. Si cette dernière section n'est pas intégrée à la thèse sous la forme d'un chapitre supplémentaire, mais d'un excursus, c'est en raison de la manière dont son contenu s'écarte relativement du thème principal de cette recherche. Malgré cela, je n'ai pas pu résister à la tentation d'inclure ce matériel, non seulement en raison de la valeur précieuse de l'information, mais aussi parce

que je crois qu'il aide à comprendre la relecture «populaire» de la mystique islamique par les *klandomans*, hybridée avec d'autres éléments, dans leur vie quotidienne³ .

Comme je tenterai de le montrer dans les deux dernières sections de cette thèse, les usages du *mystique* par mes interlocuteurs profanes construisent l'efficacité de ces ressources dans d'autres termes que la justification fournie par les spécialistes professionnels ou d'autres voix plus «érudites» comme celle de Cheikh Issa Aïdara, même si des approches comme la sienne peuvent être réappropriées et réinterprétées par des secteurs considérés comme moins savants mais qui permettent de comprendre et d'analyser le *mystique* en action. Au-delà, j'ai trouvé que l'intérêt ethnographique de ce matériel rendait son inclusion pertinente, même si ce n'est qu'en parallèle au déroulement général de la thèse. A ma connaissance, bien que les textes encadrant le savoir de Cheikh Issa Aïdara aient fait l'objet d'une réflexion dans les études islamiques, il existe peu d'exemples d'un tel matériel analysé d'un point de vue anthropologique et en dialogue avec le contexte ethnographique plus large décrit tout au long de ces pages.

La dernière section de cette thèse est présentée comme des *Considérations finales* plutôt que comme une conclusion. D'abord, parce que j'espère que cette approche aux *klandos*, au *mystique* et, plus généralement, à la Basse Casamance et au Sénégal, ne s'arrêtera pas ici, ni à l'analyse préliminaire des données ethnographiques que j'ai obtenues jusqu'à présent et que je présenterai dans les pages suivantes. Mais aussi parce que je suis bien consciente que cette première analyse est, comme toute autre, incomplète. En ce sens, cette dernière section sert, dans une certaine mesure, à introduire quelques des questions qui, à mon sens, n'ont été que partiellement abordées dans ces pages, et qui, bien sûr, feront l'objet d'une attention plus approfondie lors de recherches et de séjours sur le terrain futurs qui, je l'espère, donneront une continuité à cette thèse de doctorat. Il va sans dire que ce serait une satisfaction et un honneur pour moi de savoir qu'un jour, après moi, quelqu'un.e est venu.e à Ziguinchor pour contraster, nuancer ou remettre en question ce que j'ai écrit, ce que j'ai cru y voir et entendre et ce que j'ai cru que cela signifiait.

³ Je suis conscient des risques que comporte l'attribution, comme je le ferai, d'une valeur à la fois descriptive et analytique à un adjectif aussi compromettant que «populaire». J'espère que, dans les pages qui suivent, il sera résolu que je l'ai fait de manière adéquate, ou du moins claire et cohérente.

1. Parcours théorique et méthodologique

1.1. Arrivée au terrain et premiers pas à Ziguinchor

Les informations ethnographiques sur lesquelles s'appuie cette approche du phénomène *klando* dans la ville de Ziguinchor sont issues de plusieurs séjours de terrain réalisés entre janvier 2018 et décembre 2019. Le premier a eu lieu entre janvier et mars 2018, et ses résultats préliminaires ont été formalisés dans mon mémoire de fin de master, intitulé *Klando. Un sistema de transporte colectivo «informal» en Ziguinchor, Baja Casamance (Senegal)* et soutenu en juin 2018. Cette première a été suivie de nouvelles missions de terrain effectuées dans le cadre de mes études doctorales. La première a duré de juillet à octobre 2018. La seconde, entre décembre 2018 et mars 2019. Une troisième a duré d'avril à juin de la même année, et enfin, mon dernier séjour en Basse-Casamance a eu lieu entre juillet et décembre de la même année. Je précise qu'une dernière mission était prévue pour l'été 2020, mais qu'elle n'a pu avoir lieu en raison des restrictions imposées par la pandémie COVID-19.

Le matériel rapporté ici est le résultat d'une observation participante dans les quatre garages *klando* de la ville et les itinéraires empruntés par ces véhicules, ainsi que dans divers milieux sociaux liés au système *klando*, pas toujours prévus au début de mon travail. Le contexte et la manière dont je suis entrée en contact avec chacun des garages et autres lieux pertinents pour cette recherche seront présentés plus en détail au fur et à mesure qu'ils émergeront dans la présentation de l'ethnographie et des matériaux obtenus. Ces matériaux se sont également complétés par des informations obtenues par le biais d'entretiens semi-structurés, enregistrés ou non, ainsi que d'autres matériaux recueillis lors de rencontres moins formalisées avec différents acteurs impliqués dans la vie quotidienne de ce système de transport non autorisé. Ce sera notamment le cas des représentants de la police et du service de la municipalité chargé, comme on le verra, de collecter les taxes que ces conducteurs paient pour exercer leur activité quotidienne. Comme je le décrirai plus en détail dans la

suite de cette thèse, ces conversations ont porté à la fois sur le fonctionnement du système *klando* (histoire et organisation de chacun des garages, relation avec l'administration, rencontres quotidiennes avec différents acteurs pertinents...), mais aussi -en dehors de mes plans initiaux- sur la présence d'entités et de forces invisibles dans le quotidien de ce système de transport. Ce dernier point a également été complété par des conversations avec trois spécialistes religieux, principalement dédiés à travailler sur le texte coranique. Il convient de noter que j'ai essayé de reporter ces conversations avec divers interlocuteurs jusqu'à la dernière étape de mon travail de terrain, en particulier celles qui ont pris la forme d'entretiens formels.

Tant la manière de travailler sur le terrain que les fondements théoriques sur lesquels je devais examiner les informations obtenues n'ont été que précairement et provisoirement préfigurés avant que je ne me rende au Sénégal et que je ne sois confrontée à la réalité à étudier. J'avais à l'esprit l'avertissement de Herbert Blumer (1982 [1969] : 1-49) selon lequel une forte formalisation des protocoles méthodologiques et des fondements théoriques avant la recherche fait inévitablement ressembler ses résultats aux prémisses adoptées avant de commencer plutôt qu'aux résultats de l'expérience empirique ultérieure. Ainsi, mes choix technico-méthodologiques et mes préférences théoriques se sont largement composés au fur et à mesure de mes contacts avec la société casamançaise et le système *klando*. Cela implique que le processus de définition de la manière d'obtenir des informations et de les gérer conceptuellement est indissociable de ma propre biographie à Ziguinchor.

Je suis arrivé dans cette ville le dimanche 7 janvier 2018 avec Romina Martinez, ma compagne de mission, qui connaissait déjà la région pour y avoir passé plusieurs mois ces dernières années à l'occasion de sa thèse de doctorat sur le système de moto-taxi de *jakarta* dans la région. Ziguinchor est une ville d'environ 300 000 habitants (Gomis, 2021), soit la majorité de la population de la région administrative du même nom. Fondée en 1645 par les Portugais comme une première enclave commerciale, c'est surtout après la cession du territoire à la France que Ziguinchor a émergé comme un important port fluvial. La ville se trouve sur la rive gauche du fleuve Casamance, à 65 km de son embouchure sur l'Atlantique et dans une dépression inondable causée par le fleuve. Il se trouve à 15 km de la frontière avec la Guinée-Bissau et à 450 km de Dakar. La ville est bordée au nord par le fleuve Casamance, à l'est par le marais de Bouttoute, à l'ouest par le marais de Djibélor et au sud par Niaguis, village qui donne également son nom à la commune limitrophe.

En tant que plus grand centre urbain de cette région du sud du Sénégal, Ziguinchor s'étend sur une superficie de 4.550 hectares, un millier de plus qu'il y a cinq décennies, dévorant ce qui était autrefois son environnement rural. Il est composé de bâtiments, pour la plupart

horizontaux (Forget *et al.*, 2021), répartis dans 27 quartiers (voir carte 5), dont beaucoup apparaîtront dans les pages suivantes. Comme beaucoup de villes fondées pendant la colonisation, elle possède un quartier commercial, Escale, situé à côté du port sur le fleuve Casamance, où se trouvent la plupart des bureaux des banques et des administrations publiques, dont beaucoup occupent d'anciens bâtiments autrefois occupés par l'administration coloniale. Contrairement au reste de la ville, le plan des rues de ce quartier et des quartiers adjacents ayant des fonctions similaires comporte des noms de personnages apparemment significatifs de l'histoire de la ville, notamment d'anciens maires avant ou après l'indépendance, comme l'avenue Émile Badiane, ou d'autres directement liés à l'ancienne métropole, comme la rue Charles de Gaulle. Au-delà de ce quartier central, la ville s'est étendue à la fois par une auto-construction plus ou moins formelle et par des investissements plus récents, provenant principalement de la diaspora ou de groupes de population du nord du pays au pouvoir d'achat plus élevé. Ziguinchor est soumise à de fortes tendances de périurbanisation informelle (Gomis, Thiori et Sow, 2020 ; Sow, 2021), sous la pression de la croissance naturelle de la ville mais aussi de l'arrivée de populations migrantes, principalement issues des enclaves rurales de la région, mais aussi de l'arrivée de personnes déplacées par la guerre dans la région - entre 60.000 et 80.000 personnes, qui ont quitté environ 230 villages-, ainsi que l'installation de contingents de migrants en provenance de Guinée-Bissau (Sy et Sakho, 2013). La combinaison de ces dynamiques façonne un paysage dans lequel, bien que moins évident que dans d'autres villes, les dynamiques de classe structurent des formes de ségrégation socio-spatiale, notamment en termes d'accès à certains services, y compris les possibilités de déplacement.

Dans ce contexte, Romina a été mon guide pour cette première immersion au terrain. C'est avec elle que je me suis installée dès mon arrivée chez Ana, une Espagnole qui vit en Casamance depuis près de dix ans et que Romina connaissait déjà de ses précédents séjours. Le jour de mon arrivée, je me souviens surtout de la couleur rouge que la poussière de la terre argileuse de la plupart des rues non pavées donnait à l'atmosphère. Probablement en raison des lieux communs sur les villes africaines qui tendent à marquer la vision euro-occidentale de celles-ci, j'ai trouvé la ville petite et dépourvue de nombreux services qui sont considérés comme allant de soi dans la plupart des villes européennes, tels que le ramassage des ordures ou l'asphaltage de la plupart des rues. Ce n'est que progressivement que j'ai commencé à découvrir la complexité des flux d'activité qui, comme dans toute autre ville, marquent cette capitale provinciale.

C'est grâce à Romina et Ana que j'ai commencé à connaître certains des principaux sites de la ville et à me familiariser avec la plupart de ses espaces. Ainsi, bien que nous habitons dans un vieil hôtel converti en immeuble d'appartements situé à côté du stade Aline Sitoe

Diatta, dans le quartier de Biagui, à environ 3 km du centre, nous faisons la plupart de nos achats dans le quartier central d'Escale, à côté du port. Le marché et les supermarchés y étaient concentrés, où l'on achetait des produits que l'on trouvait rarement dans les petites épiceries du quartier, où l'on ne pouvait acheter que du pain, des œufs, des oignons, des boissons gazeuses, du tabac...

C'est à Escale que se trouvaient certains bureaux administratifs - comme la mairie ou le commissariat central - que j'ai visités au cours de mes recherches, tant pour des raisons liées à mes enquêtes que pour effectuer d'autres formalités personnelles. Il y avait aussi certains des bars et restaurants que nous fréquentions, comme le Lakana ou le Kangoulène, même si parfois nous allions Chez King - situé derrière l'Hôpital Régional - ou Un Pied Dans l'Eau, un endroit au bord de la rivière et près de la gare routière, le centre de transport de la ville entre Escale et le quartier de Goumel. Très vite, grâce au réseau d'amis locaux que Romina s'était constitué au fil des ans, j'ai pu faire connaissance avec d'autres quartiers de la ville, comme Tilène, Nema, Kenya - dans la zone proche de l'aéroport - et Kande (voir carte 4). Tous ces quartiers sont des quartiers à faible revenu dont l'urbanisation est relativement récente, en particulier le quartier de Kenya, qui a commencé à recevoir de nouvelles constructions sous forme de villas il y a seulement une décennie, vers lesquelles les classes moyennes de la ville elle-même commencent à se déplacer. Contrairement au Kenya, les quartiers de Tilène, Nema et Kande combinent des zones résidentielles avec des épiceries (*boutiques*) et d'autres petits commerces intégrés au parc immobilier.

Ces visites dans l'une ou l'autre enclave m'ont aidé non seulement à connaître la morphologie de la ville, mais aussi à comprendre la logique des mobilités qui la traversaient, me déplaçant d'un point à l'autre au cours de dizaines de trajets en taxi, en *jakarta*, en minibus Tata et aussi à pied à plus d'une occasion. Cette perception schématique de la ville était essentielle à mes intentions de recherche, puisque je m'étais rendue sur place pour découvrir les dimensions sociales et culturelles de ce que les documents officiels présentaient comme des infrastructures de transit. Ces premières visites ont été le préambule à de nombreuses autres que j'ai effectuées lors de mes séjours ultérieurs à Ziguinchor.

Après ces premières semaines de mise au point, j'ai rencontré Ousseynou, qui est devenu mon mari en avril 2019. Bien que, comme nous le verrons, il ait été un soutien important dans mes recherches et que j'ai parfois bénéficié de son intervention directe, il ne fait pas et n'a jamais fait partie du système *klando* ou de mes principaux interlocuteurs avec lesquels j'ai parlé et que je cite tout au long de cette thèse. Néanmoins, je ne peux pas séparer ma relation avec Ousseynou et sa famille de la manière dont je me suis installé à Ziguinchor et de mon approche de cette ville et de la vie qui s'y déroule. Dès le début de notre relation en

février 2018, j'ai également commencé à fréquenter le quartier de Soucoupapaye, où vivait la famille d'Ousseynou, qui est devenue en quelque sorte ma famille adoptive à Ziguinchor.

En juillet 2018, nous avons déménagé dans le quartier de Goumel, en périphérie de la ville, dans la maison où nous sommes restés jusqu'à notre départ de Ziguinchor en décembre 2019. Ce quartier, construit sur une zone inondable, autrefois partiellement occupée par des rizières, est situé près de la rivière, suivant la limite nord de la ville. Au cours de la dernière décennie, il a été largement urbanisé, concentrant principalement des résidences à étages appartenant aux classes moyennes et supérieures, dont certaines viennent du nord du pays et occupent les échelons supérieurs de certaines des entreprises présentes dans la région. Enfin, ce secteur est assez éloigné de tous les garages *klando* et, bien que cela n'ait pas été le critère le plus important pour y déménager, cela a été utile pour pouvoir mieux gérer la séparation entre une partie de ma vie privée dans la ville et mon travail d'ethnographe, bien que, comme dans tout travail de terrain, l'expérience de recherche ne puisse pas toujours être séparée d'une expérience de vie plus large sur le terrain.

En arrivant, je n'avais que quelques notions générales sur l'organisation de la mobilité à Ziguinchor et dans les villes du nord du Sénégal, notamment à Dakar -qui concentre une grande partie des études sur la question non seulement dans le contexte sénégalais, mais dans toute l'Afrique de l'Ouest- obtenues à partir d'une revue bibliographique préalable à mon premier voyage à Ziguinchor. Mon intention initiale était de me concentrer sur le rôle joué par les *turuq* dans la gestion du transport intra et interurbain par minibus dans la ville de Ziguinchor. Ainsi, la stratégie méthodologique prévue consistait à accéder au phénomène en question, d'abord en observant systématiquement leur activité quotidienne, en effectuant tous les trajets en minibus possibles dans et hors de la ville, puis en complétant ces informations par des entretiens plus ou moins informels et des entretiens semi-structurés avec les différents acteurs impliqués dans la gestion de ce système de transport. Il s'agissait également d'accéder à la manière dont la structure de la *tariqa* et son expression urbaine, la *da'aira*⁴, étaient transférées à la gestion des transports par le biais d'un contact ordinaire

⁴ Institution religieuse soufie qui fonctionne comme un cercle de prière dans le cadre duquel les disciples d'un même maître soufi d'une même ville, d'un même quartier ou même d'un même lieu ou secteur de travail se réunissent chaque semaine pour effectuer des lectures du Coran, réciter des chants et des poèmes (*khassaides*) en l'honneur des principales figures de la confrérie ou des rappels de Dieu (*zikr*). La *da'aira* apparaît comme la principale forme d'organisation des membres de ces confréries en dehors des villes de référence où sont basés les plus hauts cadres de chaque *tariqa*. Ceci est particulièrement évident dans les contextes urbains tels que Ziguinchor. Pour une approche plus approfondie de l'institution de la *da'aira* et de ses fonctions, ainsi que du fonctionnement du *turuq* au Sénégal, je renvoie le lecteur aux approches classiques de Copans (1980) ; Coulon (1981) ; Cruise O'Brien (1981 ; 2003) et Villalón (1995), ainsi qu'aux compilations éditées par Robinson et Triand (1997 ; 2000) et celle plus récente de Diouf (2013).

avec les chauffeurs qui, d'une manière ou d'une autre, explicitaient leur appartenance à ces confréries, en tenant pour acquis que ce type de réseau émergerait comme une évidence en posant la question sans ambiguïté.

Ces prétentions initiales, établies avant que je n'arrive à Ziguinchor, ont bien sûr été reformulées au fur et à mesure que j'étais incorporée dans l'expérience quotidienne de la ville et que je commençais à enquêter, déjà sur le terrain, sur les alternatives de mobilité présentes et sur la manière dont elles étaient liées entre elles et administrées. Cet objectif initial s'est rapidement avéré trop large pour être traité de manière suffisamment approfondie lors du séjour prévu en Casamance, même si j'ai été frappé par la manière «créative» -c'est-à-dire organisée de manière endogène et relativement programmée- dont se déroulait l'organisation des transports dans son principal centre urbain. C'est pourquoi j'ai choisi de limiter l'objet d'étude à un exemple plus concret et abordable lors de mon premier séjour sur le terrain, de sorte que l'exemple des *klandos* m'est apparu comme un bon moyen de rendre compte non seulement de l'organisation des déplacements à la fois dans la ville et dans une partie de la région de Ziguinchor, mais aussi de rendre plus clairement compte de cette gouvernance hybride qui se manifestait dans l'administration d'une grande partie des systèmes de transport de la ville et qui était rendue explicite dans les taxis «clandestins». Ceci sans perdre de vue, mais en reportant à une approche ultérieure, mon sujet initial : le rôle des *turuq* dans l'organisation des transports collectifs dans la région, en me concentrant désormais sur le cas du système *klando*.

C'est ainsi que mon mémoire de fin de master a fini par se concentrer sur l'analyse des formes d'organisation de cette alternative de transport informel, en prenant comme modèle ethnographique le garage Boucotte et l'itinéraire reliant le marché du même nom à l'Université Assane Seck. Si l'attention portée à la présence de certaines formes d'organisation religieuse et à leur rôle dans le fonctionnement du système *klando* avait été, en partie, reléguée, après être retournée sur le terrain en juillet 2018, déjà dans le cadre de mes études doctorales, je suis revenue à la question, mais d'une manière différente de mes intentions initiales. D'une part, et comme je l'ai déjà avancé en l'introduction et je tenterai de le montrer ci-dessous, parce qu'à Ziguinchor la possible implication des *turuq* dans la gestion des transports en général, et des *klandos* en particulier, contredit les conclusions d'autres travaux plus classiques dans le nord du pays (pas dans des approches comme celle de Cissokho, 2016b, dont la ligne d'analyse est plus proche de celle proposée ici).

En effet, et au moins à Ziguinchor, l'implication de certaines figures liées aux *turuq* dans la gestion des transports répond davantage à leur intégration dans des réseaux plus larges de relations clientélistes, et moins à une volonté corporative de la *tariqa* de s'impliquer dans la

gestion des transports. Au-delà de cette attention au religieux, focalisée sur certaines structures, cet aspect a émergé beaucoup plus largement lorsque j'ai constaté la présence et l'évocation généralisée d'un univers de pratiques et de représentations que j'ai reconnues regroupées sous le concept emic de *mystique*, tant au sein de la population générale de Ziguinchor et de sa région, que dans le contexte du système de transport en commun que j'avais adopté comme sujet ethnographique.

Il convient de souligner la difficulté de traiter toute une série de questions qui, bien qu'omniprésentes et récurrentes dans la vie quotidienne d'une ville comme Ziguinchor, ne sont généralement pas évoquées explicitement ou sans dissimulation ou sous-entendus, car leur utilisation -surtout dans leur forme la plus offensive- rend évidents les conflits et les différends au sein, par exemple, du garage lui-même. Dans ce sens, j'ai essayé de m'approcher à cet aspect dans la perspective des travaux qui ont abordé le secret, dans des contextes africains, dans une perspective pragmatique et interactionnelle, plutôt que sémiotique (Zempléni, 1976 ; Bonhomme, 2006 ; Adell, 2014 ; entre autres). C'est-à-dire comme un processus toujours en cours de construction, qui, au-delà de ses énoncés et contenus particuliers, structure les relations entre différents agents.

Comme je l'ai mentionné, mon choix des *klandos* comme objet d'étude est le résultat d'une reformulation de mes objectifs initiaux après une première expérience ethnographique. C'est grâce aux réseaux fournis par Romina et à sa meilleure connaissance du contexte que, peu après mon arrivée à Ziguinchor, je suis entré en contact avec Ludovic, un jeune homme d'environ 25 ans qui étudiait la philologie anglaise et qui conduisait une moto-taxi *jakarta* le soir pour payer ses études et contribuer aux dépenses familiales. C'est Souley, président de l'association des chauffeurs de moto-taxi de la région de Ziguinchor, qui travaillait de façon récurrente avec Romina, qui m'a mis en contact avec lui pour m'aider dans mes premiers pas sur le terrain. C'est avec Ludovic que j'ai effectué la plupart des premières explorations de l'offre de mobilité à Ziguinchor et que j'ai fini par redéfinir mon objet d'étude en me tournant vers le *klandos*.

Lors de cette phase exploratoire, au cours des premières semaines de janvier 2018, j'ai réussi à rencontrer, souvent grâce aux introductions de Ludovic, quelques des acteurs impliqués dans la gestion des transports dans la région, ainsi que des représentants de certaines des alternatives de déplacement présentes dans la ville et ses environs. Ces premières incursions ont consisté en des conversations plus ou moins formelles avec le personnel de la *gare de*

Ziguinchor -notamment son président, ainsi que certains des *chefs de tableau*⁵- ainsi qu'avec l'un des responsables de l'opérateur Sénégal Dem Dikk et deux chauffeurs de minibus Tata, tous deux des formes de transports récemment implantées dans la région et gérés par l'état et opérant en dehors de l'structure de la gare. La place de ces systèmes de transport et leur relation avec les *klandos* seront abordées plus en détail par la suite, mais il convient de noter que toutes ces rencontres ont été précédées et suivies d'un travail et d'une discussion avec Ludovic, mon premier «portier» à Ziguinchor. Cette préparation sur le terrain était essentielle pour prendre en compte des questions qui n'apparaissaient pas dans les récits de mes interlocuteurs, mais qui m'ont apparu comme importantes sur la base des connaissances de Ludovic sur la vie quotidienne de la ville où il vivait depuis sa naissance.

Et c'est dans le cadre de la première exploration générale des types de transport qui coexistent à Ziguinchor, dans laquelle Ludovic m'a souvent introduit en tant que passagère sur sa moto 125cc, dans la vie quotidienne des rues de cette ville, que j'ai eu les premiers contacts avec les garages *klando* qui couvrent la route jusqu'aux villes de Mpack, Kaguite, Enampor et Adéane, en plus de celui de Boucotte. Ainsi, alors que mes premières tentatives d'enquête s'étaient basées, en plus d'environ six heures d'observation à la *gare routière*, réparties sur différents moments de la journée, sur ces entretiens plus ou moins formalisés avec mes premiers interlocuteurs, ma première approche au monde des *klandos* a consisté en environ huit heures d'observation dans chacun de ces cinq garages de la ville, incluant des déplacements dans les petites enclaves atteintes par les trajets interurbains de ce type de taxi prétendument clandestin. Dans le chapitre 4, je décrirai plus en détail comment et dans quelles circonstances j'ai abordé chacun des garages *klando*, comment j'ai géré ma présence sur place, et quels outils méthodologiques j'ai combinés dans chaque cas en fonction des différentes circonstances rencontrées.

J'ai été accompagné par Ludovic lors de mes premières irruptions aux *garages*, ainsi que lors de mes premiers voyages. Une fois de plus, sa présence était essentielle pour accéder aux différents garages, soit parce qu'il connaissait certains des chauffeurs qui y étaient basés, soit parce qu'il facilitait la communication avec les conducteurs qui ne parlaient pas couramment le français. C'est grâce à son introduction que j'ai rencontré Jac, âgé d'une trentaine d'années, qui faisait la route vers Enampor; François, d'environ 35 ans, qui avait couvert la route vers Mpack, mais conduisait maintenant un taxi régulier; et Alexandre, du *garage* Boucotte et environ 45 ans, qui serait plus tard ma porte d'entrée là-bas. Il faut noter que,

⁵ Figure présente dans de nombreux garages et gares routières dont les fonctions consistent à organiser et à diriger l'activité des véhicules d'une même ligne (*tableau*), notamment la vente de tickets et la collecte et la remise de l'argent reçu par chaque conducteur. Parfois, il sert également d'intermédiaire avec diverses autorités, qu'il s'agisse de représentants de l'administration ou, dans le cas des gares routières, de la direction de la gare.

comme il était prévisible, la présence de Ludovic a déterminé mes interactions dans les quatre *garages*, ainsi que les conditions dans lesquelles j'ai effectué mes premières visites dans ce qui allait être le cadre de mon travail. Comme il est devenu évident une fois que j'ai commencé à faire mes propres observations toute seule, le fait d'être accompagnée d'un jeune homme sénégalais avait empêché un bon nombre d'interpellations directes de la part des chauffeurs, à commencer par le fait de savoir si j'étais mariée ou non, comme ce serait le cas dans presque tous les environnements où les hommes étaient la majorité et dans lesquels j'entrais seule à Ziguinchor. En tout cas, nombre de nos interlocuteurs dans les différents lieux que nous avons visités semblaient plus à l'aise en lui parlant directement, surtout en raison de la question de la langue, mais peut-être aussi du fait que j'étais une jeune femme blanche dans un milieu dont les protagonistes étaient des hommes sénégalais.

Bien sûr, toutes ces conditions sont devenues encore plus évidentes au moment où Ludovic a cessé de m'accompagner dans la première semaine de février 2018. Je dois souligner ici que je n'ai jamais su les raisons ultimes pour lesquelles j'ai perdu le contact avec lui après quelques semaines de travail ensemble. Il est possible que cette même ambiguïté quant aux intentions que certains interlocuteurs attribuaient à ma présence dans ces espaces que j'ai évoqués précédemment ait également conditionné le type de relation que Ludovic a établi avec moi, son accompagnement n'étant pas le résultat d'une relation de confiance préalable. Le fait est qu'après ces premières semaines, Ludovic a cessé de répondre à mes appels et de fréquenter les espaces de rencontre que nous pouvions partager sur la base de notre amitié commune avec Souley, et j'ai dû trouver des moyens alternatifs pour approcher les garages et poursuivre mon observation par moi-même.

Lors de mon premier séjour sur le terrain -janvier-février 2018- je me suis concentrée sur le garage *de* Boucotte. C'est là que j'ai répété ce qui allait devenir ma méthode de travail dans les garages *klando* de Ziguinchor et sur les cinq routes qui partent de là. Il s'agissait d'heures de présence et d'observation directe, réparties entre les garages d'origine et ceux d'arrivée dans chacune des enclaves que les garages *klando* permettent d'atteindre. À cela s'ajoutent celles effectuées en déplacement, sur le trajet entre les garages, en accompagnant différents chauffeurs en tant que passagère relativement anonyme -ce qui est difficile dans un mode de transport qui n'est pas habituellement utilisé par les Européens- et, plus tard, en tant que copilote des chauffeurs avec lesquels j'ai réussi à avoir une plus grande affinité. En ce sens, il convient de noter qu'en fait, une partie de cette ethnographie est réalisée littéralement en *mouvement*, c'est-à-dire en se déplaçant entre les points, en accordant une attention particulière non seulement à ce qui se passe aux garages de départ et à l'arrivée, où sont concentrés les véhicules en attente de clients, mais aussi à ce qui a lieu pendant le trajet lui-même. C'est là que se produisent les situations où les occupants de chaque véhicule

coexistent pendant 15 à 45 minutes, selon le parcours, avec un extérieur changeant. Ces informations ont été fondamentales pour comprendre le fonctionnement de ce système de transport collectif.

Bien que ma présence quotidienne dans les garages et dans les voitures reliant les uns aux autres ait toujours été étrange, j'ai progressivement réussi à la normaliser et à gagner la confiance de quelques conducteurs. J'en mentionne quelques-uns ici. Dans tous les cas, et avec leur permission explicite, j'utilise leur prénom ou le surnom par lequel leurs collègues s'adressaient à eux. C'est donc dans le garage de Boucotte que j'ai fini par construire une certaine amitié avec Baye Fall ou Ousmane, ou encore avec Fandi, le plus vieux chauffeur du garage, d'environ une soixantaine d'années, surnommé par ses compagnons Le Coronel. Bien que Fandi ne parlait presque pas le français, il me saluait toujours chaleureusement et insistait pour m'offrir une tasse d'*ataya* (thé). Il y avait aussi Marcel, un autre chauffeur un peu plus jeune, avec qui j'avais partagé un déjeuner occasionnel accompagné d'un café Touba. Et Lamine, d'une trentaine d'années, qui ne parlait pas non plus couramment le français, mais qui plaisantait toujours avec les autres conducteurs, s'accusant mutuellement devant moi d'être un *saye-saye* («bandit» en wolof, mais largement utilisé pour décrire quelqu'un qui est considéré «coquin»). Dans cet environnement, il y avait aussi des *siroumans*, des chauffeurs remplaçants comme Omar, âgé d'environ 35 ans, qui parlait couramment le français et m'avait parfois aidé avec les chauffeurs qui avait plus de difficultés à le parler. Ou les *coxeurs* omniprésents⁶ comme Pape et Cona, avec qui, bien que ne parlant pratiquement pas le français, j'ai aussi partagé un sandwich à l'*akara*⁷ pendant une de leurs pauses.

Deux observations importantes que je voudrais souligner maintenant. La première est que toutes les informations et matériaux que j'ai partagé jusqu'à présent et ceux que je partagerai

⁶ Figure aussi clé dans l'organisation des différents systèmes de transport, à la fois «informels» et autorisés, qui remplit différentes fonctions selon le contexte. Cela va de l'information, l'orientation et le recrutement des clients à l'organisation de l'ordre de départ de chaque véhicule, en passant par la collaboration à la mise en place du chargement sur le véhicule avant son départ.

⁷ Le type de snacks vendus dans ces étals, que l'on trouve dans toute la ville, y compris dans les garages *klando*, est décrit plus en détail ci-dessous. Voici quelques-unes des plus populaires à l'avance : pois ou haricots rouges cuits avec une sauce à l'oignon, *marinade* (pomme de terre bouillie et divers légumes tels que concombre, carotte, poivron et oignon marinés dans du vinaigre, de la moutarde et du poivre), *akara* (sorte de beignet à base de pâte de haricots blancs écrasés et frits, accompagné d'une sauce épicée) ou *foie* (foie d'agneau frit dans une sauce à l'oignon et au poivre, généralement accompagné de frites et de laitue). Tous peuvent être accompagnés de mayonnaise et d'un œuf dur. Le Nescafé, le café Touba ou le *kinkeliba* (une infusion faite à partir des feuilles séchées de la plante *combretum micanthum*) sont également servis à part. C'est généralement le petit-déjeuner d'une grande partie de la population.

plus tard ont eu le consentement de mes interlocuteurs, tant pour les obtenir que pour les reproduire ici. Dans la plupart des cas, j'ai utilisé soit leur nom propre, soit les surnoms par lesquels leurs collègues les désignaient et qu'ils reconnaissaient eux-mêmes. Je n'ai conservé l'anonymat que dans les cas où il m'a été expressément demandé de ne pas donner leur nom. Dans ces quelques cas, j'ai choisi d'indiquer l'initiale du nom ou, dans le cas d'un représentant de l'administration, de décrire la fonction de mon interlocuteur, en omettant toute information susceptible de le rendre identifiable.

Un autre point important concerne une question que j'ai déjà soulevée. Elle concerne la langue que j'ai utilisé pour communiquer avec mes interlocuteurs, tant dans les relations ordinaires que dans les entretiens. Dans tous les cas, le français était la langue véhiculaire, bien qu'avec le temps j'ai réussi à me familiariser suffisamment avec le wolof pour pouvoir comprendre quelques termes, expressions et locutions que beaucoup de mes interlocuteurs utilisaient, même quand ils parlaient français. Je suis consciente que cela a par force conditionné la réception des informations que je présente, notamment par les interlocuteurs qui ne maîtrisaient pas très bien cette langue. Ceci est particulièrement significatif lorsqu'il s'agit de décrire l'univers du *mystique*, car il évoque des questions et des termes qui sont rarement exprimés et exprimables en français. Néanmoins, j'ai toujours essayé de demander à mes interlocuteurs de préciser le sens de certaines expressions en wolof ou en leur langue maternelle. J'ai choisi de privilégier cette façon de travailler plutôt que de faire appel à des traducteurs, puisqu'elle me permettait de communiquer plus directement et plus couramment avec mes interlocuteurs.

Les seules occasions où j'ai eu recours à la présence de traducteurs ont été avec les femmes du Village et avec le spécialiste du *mystique* Mundaw, que je présenterai plus en détail par la suite. Dans ces cas, la traduction était nécessaire, car pratiquement aucune d'entre elles ne comprenait et ne parlait couramment le français, et je ne maîtrisais pas suffisamment ni le wolof ni leurs langues maternelles pour pouvoir mener une conversation suffisamment approfondie. Cependant, je n'ai pas non plus trouvé l'intermédiation des traducteurs convaincante, puisque j'avais peu de contrôle sur la façon dont les questions étaient transmises et, en quelques occasions j'ai senti que le sens des questions que je posais était parfois altéré. C'est pourquoi j'ai choisi de privilégier le dialogue direct en français, malgré les limites que je reconnais à cette alternative et que j'ai essayé de surmonter au mieux.

Finalement, lors de mes premiers séjours, j'ai renoncé à mener des récits de vie ou d'autres entretiens approfondis de nature plus formelle. Je l'ai fait plus tard avec les conducteurs de *klandos*, avec lesquels j'ai réussi à établir une relation de confiance. Cette décision était

basée d'une part sur le désir de faire une ethnographie basée principalement sur l'observation plutôt que sur le discours, et d'autre part sur la réalisation que seule une familiarité avec la vie quotidienne dans une ville comme Ziguinchor et avec le fonctionnement quotidien du système *klando* pouvait me permettre de mener des entretiens suffisamment riches et précis pour contribuer à la thèse que je présente maintenant. A toute cette combinaison des techniques offertes par l'anthropologie en tant que discipline, je dois ajouter que ma description et mon analyse tant du fonctionnement des *klandos* que de la ville de Ziguinchor et de ses environs sont indissociables non seulement de mon statut d'ethnologue mais aussi de celui d'habitante de cette ville et des liens personnels et familiaux que j'y ai tissés.

1.2. Immersion dans le système klando, quelques problèmes et solutions

Je suis retourné à Ziguinchor en juillet 2018 et, à partir de ce moment et lors des incursions suivantes, j'ai repris la méthode de travail que j'avais testée avec succès au garage de Boucotte. Je détaillerai en temps voulu comment j'ai rejoint l'activité de chaque garage, mais je dirai d'avance que la formule de prise de contact a été toujours la même.

J'ai approché les autres garages avec lesquels j'avais eu un premier contact en compagnie de Ludovic lors de mon premier séjour et j'ai fait connaissance avec leurs employés, avec certains desquels j'ai développé une forme d'amitié ou du moins une certaine forme de confiance. Chez Esso, par exemple, je suis devenue assez proche de chauffeurs comme Baaye D., ou son collègue et cousin, Abdoulaye ; mais aussi d'autres comme Jean et Nazère, ou l'apprenti et cousin de ce dernier, Delande. Et aussi avec les deux *coxeurs* qui y travaillaient pendant mon séjour : Papis et Thaimp. Chez Mpack, j'ai eu l'occasion de travailler avec des conducteurs comme Sadio, Abdoulaye et des apprentis comme Wilson Da Silva. Enfin, à Adéane, j'ai également réussi à nouer des liens d'amitié avec plusieurs chauffeurs, comme Habib, Barbousse, Bouba -ces derniers étant des chauffeurs actifs depuis les années 1990- Lamine ou le chauffeur qu'ils appelaient tous Dem Dikk (en wolof, «aller et retour»). Les histoires de plusieurs d'entre eux sont reprises plus en détail ci-dessous. Bien que je n'ai fait partie de l'atmosphère des quatre garages que partiellement, une grande partie des conversations informelles avec leurs travailleurs alimentent les informations présentées ici.

Si c'est Ludovic qui m'a accompagnée lors de ma première visite dans les quatre *garages* de Ziguinchor début 2018, pour ma dernière incursion dans quelques cas, j'ai compté sur Ousseynou, mon mari, comme introducteur. C'était ainsi pour la reprise du contact avec le garage de Mpack, en mai 2019. Je profite de cette occasion pour le présenter comme une figure significative pour ma recherche, non pas directement et en tant qu'informateur ethnographique, mais indirectement, mais non moins important. Pour le cas de Mpack, Ousseynou est apparu physiquement mais il avait déjà été évoqué dans mes interactions dans les autres garages où je travaillais. Bien qu'Ousseynou et moi nous soyons mariés en avril 2019, je peux dire que ce changement de statut n'a pas modifié de manière significative ma relation avec mes interlocuteurs, car tous étaient déjà au courant de notre relation et de l'installation à Goumel et je leur parlais de lui comme de mon mari avant même que le mariage ne soit formalisé. Je dois dire que j'ai en partie opté pour cette stratégie afin de mieux gérer à la fois ma présence dans des environnements plutôt masculinisés où mon apparence pouvait être, pour certains, ambiguë, et surtout les interactions avec mes interlocuteurs masculins, souvent précédées d'interrogations sur si j'avais un partenaire ou d'interactions dans lesquelles ils pouvaient tenter un rapprochement qui dépassait mon intérêt de recherche. L'évocation d'Ousseynou m'a permis de clarifier mes intentions dans ces cas et de fixer des limites à des interprétations de ma présence dans certains environnements et en compagnie presque toujours masculine.

Ainsi, bien qu'Ousseynou n'ait pas été un informateur au sens classique du terme, son rôle dans le développement de cette recherche n'a pas été neutre non plus, et je dois le remercier pour l'aide qu'il m'a apportée au fil de ces ans. Sa présence dans ces cas a été déterminante à la fois pour clarifier mes intentions et ma situation à Ziguinchor et pour accélérer la localisation d'interlocuteurs clés que sa première présentation en wolof a facilité. Mais son aide a été particulièrement importante pour me permettre de mieux interpréter le contexte social dans lequel je travaillais et que j'essaie de comprendre et d'analyser dans ces pages. Bien qu'il ne m'ait pas accompagné dans la plupart de mes observations ou conversations avec mes interlocuteurs, j'ai souvent discuté avec lui de mes avancées et lui ai demandé son aide pour interpréter quelques informations que j'avais pu recueillir et qui me paraissaient ambiguës, soit en raison de la construction du discours en français -souvent marqué par la traduction littérale des locutions wolof- soit en raison d'une méconnaissance de ma part du contexte plus général qui pouvait leur donner un sens. Sans ses remarques, il m'aurait été beaucoup plus difficile d'approfondir des questions que j'aurais autrement eu du mal à saisir.

Nous verrons comment la contribution d'Ousseynou a été fondamentale pour aborder ce qui est l'un des thèmes centraux de cette recherche: le rôle du *mystique* dans la vie quotidienne d'une ville comme Ziguinchor. En effet, bien qu'il n'ait pas une connaissance prétendument

érudite ou spécialisée de l'une ou l'autre des traditions et connaissances souvent incluses dans la rubrique du *mystique*, son profil est assez similaire à celui de nombre de mes interlocuteurs liés au système *klando*, et il partage avec eux leur manière de s'approprier le système de pratiques et de croyances qui est au centre de cette recherche. C'est grâce à lui que j'ai pu découvrir en profondeur tout l'univers que j'essaie de décrire dans les pages qui suivent, même si je suis consciente que cela est en quelque sorte partiel et déterminé par les relations que j'ai tissées à Ziguinchor, et pas seulement avec mon mari.

Bien que le scénario principal de cette recherche soit les garages *klando de Ziguinchor* et les travailleurs de ce système de transport, ceci ne peut être compris sans prendre en compte qui sont ses principaux clients. Comme nous le verrons tout au long de ces pages, un grand nombre des utilisateurs de ce moyen de transport alternatif sont des femmes, dont beaucoup sont également engagées dans le commerce informel. C'est ainsi que j'ai pu entrer en contact avec tout ce domaine de l'économie féminine et du contexte qui la rend nécessaire, qui ne peut être compris sans tenir compte de la place que de nombreuses femmes occupent dans leurs unités domestiques, car elles sont responsables non seulement des soins de leurs membres, mais aussi des contributions économiques qui, bien qu'elles proviennent parfois du commerce informel (*bana-bana*)⁸, sont souvent essentielles à la reproduction de leurs familles.

C'est ainsi que j'ai pu entrer en contact avec les femmes du Village, une concession située dans le quartier de Niafoulène où cohabitent différentes unités domestiques, pas toutes apparentées. Grâce à l'aide d'Élise Cabo, que je présenterai plus en détail par la suite, j'ai pu travailler avec elles, les interviewer et m'intéresser à tout cet univers, qui allait bien au-delà de l'utilisation possible des *klandos* pour se déplacer. Dans une approche comparative, j'ai fait de même avec quelques femmes de Kamabeul, une des enclaves de la région de Bandial reliée à Ziguinchor par une route *klando*. Dans ce cas, j'ai contacté Adama, Aisha et Tina, toutes des parents de *klandomans* du garage qui abrite les véhicules qui font ce trajet. Toutes exerçaient le même type de métier pour contribuer au revenu de leur famille.

Bien que je doive reconnaître que beaucoup de mes interlocuteurs tout au long de mon ethnographie, dont les voix et les perspectives sont reproduites et analysées dans cette thèse,

⁸ Terme wolof désignant les formes de commerce de détail, souvent informelles par certains aspects, exercées par les femmes dans des villes comme Ziguinchor. Ce secteur économique féminisé sera décrit plus en détail ci-dessous, allant de l'achat de biens à moindre prix dans les pays voisins comme la Guinée Bissau ou la Gambie, qui sont ensuite revendus au détail à Ziguinchor, à la vente de produits cultivés ou récoltés dans les villages où elles vivent dans les centres urbains les plus proches ou à une certaine distance, comme la capitale. Ce terme peut être traduit littéralement par «vendre-vendre», pouvant être interprétée comme «revente».

étaient des hommes, cette petite incursion, sûrement insuffisante, dans la vie de certains de leurs utilisatrices est fondamentale pour comprendre comment les différences de classe et de genre sont à la base de la popularité et de l'importance de ces alternatives de transport informel, non seulement en Casamance mais aussi dans d'autres contextes. Au moins pour le cas de Ziguinchor, le maintien et le succès relatif de formes de transport telles que celle qui occupe cette recherche ne peuvent être compris sans tenir compte d'une perspective de genre qui rend compte, comme le font les cas de ces femmes qui seront abordés dans les chapitres suivants, de la manière dont la différence de genre non seulement distingue des rôles différenciés dans les sphères productive et reproductive, mais construit aussi des niches d'activité économique féminisées et liées à des revenus plutôt faibles. Ceux-ci font des options telles que les *klandos* pratiquement leur seul moyen abordable de se déplacer, et dont dépendent, nous le verrons, les bénéfices minimes de leur activité *bana-bana*.

1.3 L'ethnographie en tant qu'interaction située

Cette dernière question me donne l'occasion d'intégrer quelques notes sur la manière dont j'ai abordé mon intégration sur le terrain. À cet égard, je dois noter que la combinaison de techniques et de méthodes que j'ai décrites et qui m'ont permis d'approcher l'objet et les cadres de ma recherche sont indissociables de mon statut de jeune femme blanche et de la manière dont j'ai dû négocier ma présence non seulement dans les espaces dans lesquels j'ai mené mes enquêtes mais aussi dans de nombreux autres dans ma vie quotidienne à Ziguinchor. Ainsi, sans prétendre qu'il s'agit d'une ethnographie avec perspective de genre, celle-ci est centrale dans la mesure où mon approche a été façonnée par ma condition de femme. Et mon intégration dans la vie de Ziguinchor par le biais de ma relation avec Ousseynou a également joué un rôle dans tout cela. J'ai déjà dit que, bien qu'il n'ait pas été avec moi lors de la plupart de mes rencontres ethnographiques, sa présence et ses conseils ont toujours plané sur mes recherches d'une manière ou d'une autre.

Il ne m'a jamais été possible de réaliser ce que l'on appelle une observation non intrusive (Webb *et al.* 2000 [1966]). Comme dans de nombreux autres endroits, la réaction à ma présence dans les différents *garages* est peut-être un bon exemple de la distinction proposée par Goffman (1972 [1961] : 7) entre les interactions non focalisées -dérivées de la simple coprésence- et des interactions focalisées -dans lesquelles un seul objet d'attention est établi- et de la manière dont, dans le passage des premières aux secondes, certaines personnes

peuvent se voir refuser l'exercice de l'anonymat propre à la vie en public, de passer du statut de simples étrangers sans intérêt à celui d'individus dont la présence, loin d'être ignorée, génère de l'anxiété, de l'inquiétude, voire de l'inconfort, ou, dans le cas de mon entrée aux garages, de l'intérêt ou de la curiosité. Sur le terrain, je n'ai jamais pu cesser d'être quelqu'une qui, au sens propre, attirait l'attention et était soumise à une hyper-visibilisation constante. Ma présence était immédiatement détectée, déclenchant une sorte d'alarme visuelle qui dissipait l'illusion que je pourrais, à un moment donné, me défaire du marquage qui faisait de moi quelqu'une d'exposé en permanence, au double sens d'être exposée et de subir les initiatives des autres.

J'insiste sur des choses qui ont déjà été dites mais qui méritent d'être soulignées. Ma condition de jeune femme blanche dans un environnement où la présence masculine est dominante -même s'il est vrai qu'il y avait d'autres femmes, la plupart vendeuses et en tout cas aucune conductrice- et où la présence d'Européens est inhabituelle, rendait illusoire toute prétention à observer les flux d'action suivant la technique de la «mouche sur le mur». L'intérêt et les interpellations que suscitait souvent ma simple apparition dans n'importe quelle rue de Ziguinchor, cette surexposition même, devenait encore plus évidente lorsque j'essayais de m'incorporer dans la vie quotidienne de lieux et de moments où il était impossible de passer inaperçue. Je n'ai pas l'intention de prétendre que mon impossible anonymat était un obstacle que j'étais la seule à devoir affronter. De telles difficultés sont à prévoir lors d'une recherche sur le terrain dans n'importe quel lieu public, où tôt ou tard, l'ethnographe devra expliquer qui il ou elle est et ce qu'il ou elle regarde. Mais il va sans dire que ce handicap est fortement exacerbé lorsque l'observation est effectuée par des Blancs dans les espaces publics des villes africaines. Des désagréments de ce type sont rapportés par Graziano (2014) dans sa recherche sur les *car rapides* à Dakar, exacerbés, comme dans mon cas, par le fait que je suis une femme.

En ce sens, il convient de récupérer la proposition de Berreman (2012) de lire l'ethnographie comme un exercice de contrôle et d'interprétation des impressions transmises par les acteurs qui participent à toute interaction sur le terrain, de sorte que, malgré le fait que dans l'ethnographie la description du travail d'interprétation par le chercheur du mode de vie de ses interlocuteurs tend à primer, cela dépend inévitablement de la présentation des premiers aux seconds, et vice versa. Cela dépend d'un exercice de gestion des impressions des deux parties, dans lequel il est essentiel d'essayer de donner une impression souhaitée de soi-même -la culture du *soi (self)* dans la tradition interactionniste- ainsi que d'interpréter les comportements et les attitudes des autres de manière appropriée. Cette nature de l'ethnographie en tant que relation située est également évidente lorsque l'asymétrie sociale marquée entre l'ethnographe et ses interlocuteurs devient manifeste. Les mêmes distinctions

fondées sur le sexe, l'âge, la classe ou la couleur de la peau qui opèrent dans toutes les autres sphères du social ne sont pas seulement évidentes dans l'observation de la vie en public, mais déterminent également les conditions d'accès au terrain et la position de la chercheuse elle-même sur celui-ci, en l'occurrence, une femme blanche, européenne, ayant fait des études universitaires dans un garage *klando* à Ziguinchor.

Dans ce cadre, je n'ai pu que faire mienne la conception ethnométhodologique et interactionnelle de l'entretien déterminée par la position de l'enquêteur et des interviewés (Schatzman et Strauss 1975 ; Mondana 2000) et je n'ai à aucun moment oublié la violence symbolique que le chercheur peut exercer sur ceux qu'il enquête (Bourdieu 2007 [1993]). J'ai toujours été conscient de la manière dont le résultat de mon propre travail était inséparable du type de relations sociales dont il émergeait et des multiples asymétries qui les déterminaient, aussi inévitables que leurs effets dans la mesure où ils sont le produit des structures sociales dans lesquelles s'inscrit toute intrusion dans le champ. Cependant, je ne crois pas non plus que le privilège de l'ethnographe sur ses interlocuteurs doive être considéré comme acquis, en particulier lorsqu'il s'agit d'une chercheuse, ni qu'il s'agisse d'une condition absolue, mais d'une condition qui est négociée et construite dans chaque interaction. Au contraire, peut-être que dans beaucoup de mes rencontres, mes interlocuteurs ont toujours eu beaucoup plus de pouvoir et de contrôle sur la situation que je ne pouvais en avoir, simplement parce qu'il s'agissait de leur espace et de leur savoir, un espace dans lequel j'étais un intruse et un savoir que je ne connaissais pas.

Il est peut-être pertinent ici d'évoquer la démythification d'approches telles que celle de Marcel Griaule - fortement marquée par le contexte colonial - de ce qui a parfois été romantisé en ethnographie sous le nom de *rappor*t, compris comme le moment où l'ethnographe est effectivement accepté par la communauté hôte et où leurs interactions se déroulent, sinon sur un pied d'égalité, du moins dans le cadre d'une certaine harmonie et d'une compréhension mutuelle (Clifford 1995 : 78-118). Même si, par certains aspects, elles peuvent être discutables, des perspectives telles que celle-ci mettent également en garde contre cette dimension asymétrique de toute recherche, qui nous oblige à être conscients des ajustements et des négociations constants des deux côtés, souvent non exempts de certaines violences auxquelles il n'est pas toujours facile ou évident d'échapper.

1.4. Fondements théoriques

Les progrès de l'ethnographie sur le terrain sont allés de pair avec une reformulation théorique qui a réorienté les analyses du matériel ethnographique collecté, tout en me permettant d'approfondir et de repenser quelques approches des tiers avec lesquels ma recherche dialogue. En premier lieu, cette recherche et son objet s'inscrivent, d'une certaine manière et dès le départ, dans ce qu'il est convenu d'appeler les *Mobility Studies*. Dans une certaine mesure, l'attention portée au voyage lui-même a toujours été à la base de l'objet d'observation et de réflexion de l'ethnographe (Augé, 2007 : 71), tout comme nombre de travaux ont souligné la dette de notre discipline envers la littérature de voyage, il n'est pas superflu d'évoquer la manière dont ce que l'on a appelé avec insistance le (*nouveau*) *paradigme des mobilités* (Sheller et Urry, 2006) non seulement met en évidence le manque d'attention accordée par une grande partie des sciences sociales à la question du mouvement, des mobilités et des immobilités, mais aussi met sur la table la nécessité d'incorporer les déplacements eux-mêmes dans les méthodes de recherche appliqués (Urry, 2006). C'est en ce sens que cette thèse se veut une contribution à la littérature scientifique croissante sur la mobilité et les infrastructures de transport, dans la lignée du paradigme précité (Grieco et Urry, 2011 ; Glick Schiller et Salazar, 2012 ; Ravalet, 2015 ; Salazar et Jayaram, 2016 ; Elliot, Norum et Salazar, eds., 2017, pour ne citer que quelques références dans ce domaine).

Cette attention portée à la mobilité, en l'occurrence urbaine et interurbaine, en tant qu'objet d'étude va de pair avec celle que méritent les équipements, objets et technologies qui la rendent possible. Ainsi, cette thèse s'inscrit, en parallèle, dans le champ de l'anthropologie des infrastructures, qui s'est consolidé ces dernières années comme l'un des plus productifs de cette discipline (Graham et Marvin, 2001 ; Graham et Thift, 2007 ; Graham, 2010 ; Dalakoglou et Harvey 2012 ; Harvey et Knox, 2015 ; Dalakoglou 2016 ; Harvey, Jensen et Morita, 2017). Ma participation en tant que membre d'une équipe de travail aux deux projets de R&D mentionnés plus haut, dont le financement a permis la réalisation de mon travail de terrain, a partiellement guidé mon approche du système *klando*. Elle l'a fait à partir de cette perspective combinée, qui comprend les infrastructures de transport et de mobilité, ainsi que les véhicules qui les composent, non seulement comme des objets techniques et fonctionnels extérieurs à l'expérience sociale, mais aussi comme faisant partie des dynamiques et des relations sociales qui affectent la vie quotidienne de ceux qui les construisent et, surtout, de ceux qui les font fonctionner et les utilisent. Et dans le cadre de cet impact, il convient de souligner les conflits et les contradictions qui émergent de leur production, de leur réglementation et de leurs usages ordinaires, dans notre cas celui qui permet un système de

transport qualifié d'«informel», c'est-à-dire fonctionnant partiellement en dehors de toute réglementation légale.

Ainsi, outre l'attention portée aux dynamiques qui entourent une infrastructure de transport telle que les *klandos*, cette thèse se veut également une contribution à une discussion critique de la notion d'«informel» et de la pertinence de certaines des hypothèses qui ont entouré cette catégorie depuis les premiers débats qui ont motivé la proposition de Hart (1973) jusqu'à aujourd'hui. Dans la lignée d'autres travaux publiés par des collègues de l'Observatori d'Antropologia del conflicte Urbà (Chemás, 2015 et 2021 ; Espinosa et Contijoch, 2021a et b, entre autres), j'adopte ici la même perspective qui comprend, d'une part, que l'informel n'est pas ce qui échappe au contrôle et à la régulation de l'état, mais au contraire. C'est l'état qui se révélerait jouer un rôle cardinal tant dans le transfert de certains secteurs d'activité vers la sphère de l'investissement et de la gestion privés -aussi la sphère informelle- que dans l'application plus ou moins discrétionnaire de la loi qui, théoriquement, sanctionne ces activités qui échappent aux formes de contrôle prévues (voir aussi Portes et Haller, 2005).

Il s'agit donc de secteurs, d'activités ou d'emplois dont seuls quelques aspects ne respectent pas certaines formes de légalité et de réglementation, mais dont la présence et le fonctionnement peuvent être inclus dans une stratégie plus large de gestion et de gouvernance de la part de l'état (Hibou, 1999a). C'est dans cette perspective que j'aborde le fonctionnement du système *klando* et sa place dans le réseau plus large des infrastructures de transport présentes en Basse Casamance, ainsi que les relations quotidiennes et ambivalentes que les travailleurs de ce système entretiennent avec les appareils de l'administration (pour un aperçu de cette perspective, voir Contijoch, Martínez et Delgado, 2021).

Le contexte africain a attiré l'attention de nombreuses études consacrées à la fois à l'informalité et aux infrastructures de mobilité, ainsi qu'à la combinaison des deux réalités, c'est-à-dire aux différents systèmes de transport informel. Depuis la première proposition de Hart (1973), déjà mentionnée, les économies africaines semblent avoir été un contexte privilégié pour l'étude de l'informel, une attention qui n'est pas entièrement détachable de visions exotiques (voir par exemple Latouche, 1998) ou paupérisantes (comme celle de Hart à ses débuts, moins dans ses approches plus récentes; Hart, 2009). En tout cas, nombre des contributions les plus proches dans le temps soulignent cette relation ambiguë entre les secteurs économiques désignés comme informels et l'état sous ses différentes formes (Hibou, 1999b ; Roitman, 2005, entre autres), ainsi que les formes d'informalité que l'administration encourt parfois -ou plutôt souvent- (Blundo et Olivier de Sardan, 2007). Ce sont ces dernières approches que je prends ici comme référence, car elles développent la perspective évoquée ci-dessus, qui comprend l'informalité non seulement comme un symptôme de la

faiblesse des états africains, mais comme une forme de gouvernance dont le fonctionnement réel peut être vu dans les interstices entre les formes planifiées de régulation et leur application discrétionnaire au jour le jour.

Une considération similaire du rôle de l'état sous-tend de nombreuses approches du fonctionnement des infrastructures de transport en général, et de l'informalité dans l'approvisionnement de services de transport en particulier, en Afrique. Prenant pour beaucoup d'entre eux comme point de départ la mise en œuvre des Plans d'Ajustement Structurel au cours des années 1980, ces travaux tendent à se focaliser sur l'apparent retrait progressif de nombreux états africains de la fourniture de services publics, y compris et surtout des transports, depuis cette décennie (Godard, 2002 ; Bredeloup, Bertoncetto et Lombard, 2008 ; Horta et Malet, 2014 ; Lombard, 2015). Bien que, comme on le verra, le cadre de cette recherche implique de nuancer les analyses des formes que prendrait le néolibéralisme sur le continent africain, notamment dans les contextes urbains, et des conséquences des Plans d'Ajustement Structurel, le matériel ethnographique présenté dans les pages qui suivent ne peut être compris sans tenir compte de ce contexte plus général. Ainsi, autant ces politiques d'«ajustement structurel» imposées depuis les années 1980 étaient présentées comme une voie vers la stabilisation et la croissance économique par la dérégulation des marchés, autant elles ont conduit en pratique à des taux de croissance économique plus faibles et, surtout, à une augmentation des inégalités et de la marginalisation (Ferguson, 2006).

Cependant, les nuances imposées par le cas qui a fait l'objet de cette recherche nous invitent à additionner ces dynamiques et à ne pas les dépeindre en termes réducteurs, mais plutôt en termes de processus multiples et différents de néo-libéralisation et de complexité des dynamiques institutionnelles, politiques, économiques, urbaines et de service public, ainsi que des formes de citoyenneté qu'elles suscitent (Fredericks, 2018). Pour le cas du Sénégal, ces politiques libéralisatrices se sont consolidées à partir des actions menées depuis le premier gouvernement d'Abdoulaye Wade à partir de 2000 (sur ce point, cf. les compilations dirigées par Diop, 2002 ; 2004 et 2013), se poursuivant jusqu'à aujourd'hui, toujours dans un contexte de mondialisation et malgré quelques tentatives de réintroduction partielle de la gestion publique dans certains services, comme les transports (Lombard, Bruez et Diakho, 2006 ; Lombard, 2015).

L'analyse du système *klando* que je présente dans ces pages s'inscrit donc dans cette lignée d'études qui, depuis les sciences sociales, entremêlent infrastructures, mobilité et informalité dans un contexte africain. Il faut cependant noter que la plupart de ces approches précédentes se sont concentrées, comme on le verra, sur les grandes villes du continent, de sorte que

l'attention portée à la ville de Ziguinchor et, plus largement, à la région de la Basse Casamance, permettra de nuancer certains de ces points de départ. En même temps, l'ethnographie que je présente ici se veut une contribution aux études plutôt rares sur les infrastructures de transport dans cette région du sud du Sénégal (je dois mentionner parmi elles celles de ma collègue Romina Martinez Algueró, 2017 ; 2019 ; 2022).

En termes généraux, je prends comme point de départ de l'analyse de mes matériaux l'hypothèse selon laquelle l'informalité urbaine (Espinosa et Contijoch, 2021b), comprise au-delà de la sphère économique, nous montre et rend compte du fonctionnement réel de la vie quotidienne. Cette considération élargie de l'informel nous permet de le comprendre comme ce qui regroupe toutes les expressions de la vie sociale qui opèrent au quotidien sans être explicitement évoquées ou considérées par les formes d'approche de la vie (urbaine) de l'administration sous toutes ses formes, ni par d'autres formes d'organisation reconnues par elle ou que l'on pourrait qualifier d'« officielles ». Cette perspective me permet d'inclure dans la description et l'analyse du système *klando* nombre d'autres éléments qui échappent à la simple description de cette alternative de mobilité en termes juridiques ou économiques, mais qui me sont apparus comme fondamentaux pour comprendre le développement quotidien de son activité. Parmi eux, il faut souligner l'utilisation récurrente d'objets, de techniques et de stratégies liés au domaine du religieux et du surnaturel par les différents acteurs impliqués dans l'exploitation des *klandos* -bien que très présents dans d'autres secteurs du transport ainsi que parmi la population générale- que j'ai pu constater sur mon terrain inclus sous l'étiquette emic de *mystique*.

Ce second centre d'intérêt s'entrelace avec une perspective plus typique de l'anthropologie religieuse urbaine (Gutwirth, 1991), c'est-à-dire une approche qui met l'accent sur la manière dont les phénomènes religieux sont indissociables et en interaction continue avec l'ensemble des phénomènes politiques, économiques et sociaux vécus par les groupes en milieu urbanisé, dans le cadre desquels un certain système de pratiques et de croyances est examiné en action au quotidien. De même, cette dimension, dont l'analyse sera présentée dans les dernières sections, se rattache à un autre champ d'études ayant une longue tradition dans l'anthropologie, en particulier l'anthropologie africaniste, qui a concentré son attention sur les formes adoptées par la présence active d'entités « occultes » -humaines et non-humaines- et ce qu'une grande partie de cette tradition d'études souvent désigné sous le terme de « sorcellerie ». Ainsi, cette thèse prend comme références certains de ces travaux plus classiques procurés par l'anthropologie britannique (bien sûr, Evans-Pritchard, 1971 [1937] et plus tard, et entre autres, Gluckman, 1944) ; Middleton et Winter, 2004 [1970]; Douglas, 2004 [1970]; ou Turner, 2013 [1980]) ou française (Adler et Zémpleni, 1971 ; Augé, 1975), mais aussi, et surtout, toute une lignée d'études qui, depuis les années 1990, se sont

intéressées aux rapports entre l'«occulte» et la modernité sur le continent africain (Comaroff et Comaroff, 1993 ; 1999 et 2018 ; Geschiere, 1995 et 2013 ; Bernault et Tonda, 2000 ; Meyer et Pels, 2003 ; De Boeck et Plissart, 2004 ; Geschiere, Meyer et Pels, 2009 ; Bonhomme, 2012b ; De Boeck, 2013 ; Fancello, 2015 ; Morean et de Waal Malefyt, 2018 ; Fancello et Bonhomme, 2018 ; pour n'en citer que quelques-uns).

Je partage avec cette ligne de travail la même hypothèse de départ : que le maintien et la résurgence dans les milieux urbains africains -mais sûrement aussi dans d'autres- de comportements, rumeurs et accusations liés à des entités invisibles qui s'immiscent et altèrent la vie humaine, peuvent être lus comme une autre ressource et un effort pour participer, en les contrôlant en termes locaux, aux changements déclenchés par l'incorporation dans la modernité capitaliste (voir notamment Geschiere, 2011). Loin d'être une simple adaptation «moderne» de systèmes de pratiques et de croyances «traditionnels», ce système de représentation complexe et intriqué qui ne cessait de se matérialiser dans le quotidien dans lequel j'étais immergée à Ziguinchor était un précipité largement issu du contact colonial (Bernault, 2019, parmi d'autres exemples récents dans d'autres contextes; cf. Colleyn, 2019 et Rouch, 1989). J'ai rapidement découvert comment ce sédiment de diverses manières de communiquer avec l'intangible recevait un nom qui les unifiait et les résumait : *mystique*. Je m'attarderai plus tard sur sa signification et ses implications.

L'approche de cette deuxième dimension de l'activité des *klandos* ziguinchorois est indissociable d'une approche de certaines expressions de l'islam telles que je les ai vues sur le terrain. Bien que la région de la Casamance, et en particulier la Basse Casamance, ait fait l'objet d'une attention particulière dans les sciences sociales précisément en raison de la différence religieuse, en raison de leur plus grande concentration d'adhérents au catholicisme et de pratiquants de la religion traditionnelle par rapport au reste du Sénégal principalement musulman (Foucher, 2003 et 2005), mon expérience sur le terrain, en particulier à Ziguinchor, corrobore les statistiques plus générales qui indiquent que la majorité de la population de la région est de confession musulmane (Marut, 2010 : 28). Le profil sociologique de mes interlocuteurs, notamment les *klandomans*, conditionne certainement le fait qu'une bonne partie d'entre eux se sont toujours et dans tous les contextes définis comme musulmans, et je suis consciente que cela n'est pas nécessairement représentatif de ce qui se passe dans le reste de la région. Je tenterai d'aborder cette question de la pluralité religieuse en Casamance avec plus de précision par la suite. Néanmoins, et comme un signe de la porosité dans la pratique religieuse qu'implique la notion du *mystique* -sur laquelle je m'attarderai dans les derniers chapitres- le recours à des pratiques, objets et savoirs liés à différents courants de l'islam fait partie du paysage religieux général que j'ai rencontré à Ziguinchor durant mon séjour.

La présence et les expressions de l'islam en Afrique de l'Ouest ont également mérité l'attention de nombreuses productions issues des sciences sociales, dont l'anthropologie. Le cas du Sénégal a fait l'objet d'une grande partie de cette production, principalement centrée sur le rôle que les *turuq* ont joué et continuent de jouer dans la vie politique, économique et sociale du pays, de manière singulière par rapport aux autres pays voisins (Cf. Soares, 1997 ; 2004 : 205 ; et 2005). Ainsi, dans cette thèse, je ne peux éviter de prendre comme point de départ certaines des approches les plus classiques de la présence et du fonctionnement des *turuq* au Sénégal (Cf. Monteil, 1964 ; Behrman, 1999 [1970] ; Copans, 1980 ; Coulon, 1981 ; Cruise O'Brien, 1967 ; 1981 ; 1992 et 2003 ; Robinson, 1988 ; Robinson et Triaud, 1997 ; Triaud et Robinson, 2000 et Villalón, 1993 et 1995), même si quelques des propositions sur lesquelles elles reposent ont été nuancées par la suite (voir Cissokho, 2016b pour un exemple centré sur le secteur des transports); également, et comme je l'ai avancé, par mon expérience de terrain. Nombre de ces approches de l'islam en Afrique ont eu tendance à souligner son caractère local et pluriel, tombant ainsi dans l'hypothèse que cette diversité locale de l'islam en Afrique est une expression périphérique d'un islam intemporel qui existe dans une version plus pure dans d'autres contextes. J'avance ici que ce n'est pas mon approche au sujet.

Dans le cas des travaux portant sur l'Afrique francophone, cette vision est liée à l'image d'un supposé *Islam Noir* (Monteil, 1964), essentiellement soufi et apparemment pacifique, ouvert et syncrétique (pour une critique de cette vision, voir notamment Amselle, 2018), largement construite par l'administration coloniale française, et marquée par son intérêt à présenter un islam local distinguable et incommensurable aux autres, qui permettrait de dissocier les possessions au sud du Sahara des éventuels mouvements panislamistes et nationalistes présents dans d'autres territoires (Launay et Soares, 2009). La perspective pour laquelle j'ai opté ici est liée à celle d'auteurs tels que Soares (2000 ; voir aussi la compilation éditée par Brenner, 1993), qui proposent d'étudier les expressions de l'islam en Afrique de l'Ouest non seulement comme des «islams» au pluriel, mais en considérant l'islam comme une tradition discursive à l'intersection entre le local et le supralocal. Cela tient compte de la manière dont l'histoire régionale ou locale, ainsi que les conditions et la manière dont une «sphère islamique» particulière (Launay et Soares, 2009) est construite dans chaque contexte, peuvent façonner la participation et la contribution de la pratique et du débat dans et sur l'islam en Afrique à des discussions et exégèses plus larges et de longue date dans cette tradition religieuse.

Enfin, tant le cadre principal de cette recherche -la ville de Ziguinchor- que le type de structures, de relations et d'interactions sociales qui constituent son objet d'étude, en font une

thèse d'anthropologie urbaine. À l'instar de l'attention accordée à certaines infrastructures de transport, les villes africaines ont également été le cadre et le point de mire d'un certain nombre de productions en sciences sociales (voir par exemple Freund, 2007 pour une revue générale), dans le cadre d'une littérature plus générale sur les villes du Sud. Nombre de ces approches des métropoles africaines de l'ère postcoloniale ont porté leur attention sur les contradictions soulevées par certaines politiques urbaines et urbanistiques et les usages quotidiens de la ville, pas toujours prévus dans la planification (Simone, 2004 ; Bekker et Therborn, 2012 ; Bekker et Fouchard, 2013, entre autres), dans un contexte marqué par une urbanisation accélérée et la privatisation progressive de certains services urbains là où ils étaient autrefois publics (Bredeloup, Bertonchello et Lombard, 2008). Comme nous l'avons vu, la ville de Ziguinchor n'échappe pas à nombre de ces dynamiques, que l'on peut également observer dans d'autres centres urbains dans des contextes qui ne sont ni africains ni confinés aux pays dits du Sud. En ce sens, cette thèse rejoint également des travaux antérieurs (Tranberg Hansen et Vaa, 2004 ; Fredericks, 2018 ; entre autres) qui préviennent qu'en effet, les villes du Sud global, y compris les villes africaines, ne doivent pas être analysées comme des exceptions à la théorie urbaine plus générale.

Mais au-delà de l'attention portée à la ville en tant que morphologie peuplée de personnes, d'infrastructures et d'institutions, cette thèse se concentre sur le type d'interactions et de rencontres que suscite la vie urbaine, comprise comme une forme spécifique d'ordre social qui transcende la conception de la ville comme un habitat. Il s'agit de cette sociabilité littéralement construite au passage, déjà décrite par les premières approches de la modernité urbaine depuis Simmel (2005 [1903]) et l'école de Chicago (cf. Park, 2019 [1925] ; Wirth, 2005 [1938], voir Hannerz, 1980 pour un résumé) et dont la caractéristique est d'être faite de liens, pour la plupart éphémères, entre des inconnus totaux ou relatifs qui coïncident dans des lieux de libre concurrence (Goffman, 1971 ; Lofland, 1985 ; Delgado, 2005). C'est ce genre de sociabilité instable qui se déploie au quotidien tant dans les garages *klando* de Ziguinchor que dans et autour des véhicules, lors des déplacements. L'attention portée à la vie urbaine n'est ni nouvelle ni récente dans un contexte africain. Je fais ici référence aux travaux pionniers de l'école Rodhes-Livingstone (Gluckman, 1940 et 1963 ; Mitchell, 1956 ou Epstein, 1958, pour ne citer que quelques exemples), mais aussi aux contributions de l'ethnographie française (Balandier, 1955 ; Gibbal, 1968 et 1974 ; Gibbal et al., 1981), avec une mention spéciale pour une grande partie de la filmographie de Jean Rouch⁹. La prise en compte de ce type d'interaction permet non seulement de rendre compte d'un aspect

⁹ Je cite quelques de ses films les plus célèbres comme exemples de cette préoccupation pour la vie urbaine sur le continent africain: *Les Maîtres fous* (1955), *Moi, un Noir* (1958), *Jaguar* (1967), *Cocorico ! Monsieur poulet* (1975). À cette courte liste, il convient d'ajouter le documentaire inachevé *Urbanisme africain* (1963), qui se concentre sur la croissance de certaines villes de la Côte d'Ivoire, notamment Abidjan.

fondamental du fonctionnement de ce système de transport et de la vie dans une ville comme Ziguinchor, mais aussi d'encadrer la manière dont tout ce qui touche à l'univers du surnaturel fonctionne dans ce contexte. En ce sens, ma recherche partage certains points de départ avec d'autres similaires qui ont essayé d'enfiler cette attention à l'invisible comme une partie essentielle de sa description de la vie dans certaines villes africaines (De Boek et Plissart, 2004; Bonhomme, 2009; Bonhomme et Bondaz, 2017; Koenig, 2021).

Ainsi, l'attention portée au *mystique* en action dans un contexte marqué par l'informalité permet d'observer la manière dont le religieux et le surnaturel -encore, pour appeler ces sphères d'une manière commune mais insatisfaisante pour moi- font partie et façonnent les échanges sociaux ordinaires. C'est ce type de sociabilité instable et non durable, caractéristique de toute vie urbaine, marquée par la nécessité de faire face à l'imprévu, que j'ai vu *se dérouler* -au double sens de se produire et de trouver un espace- chez les *klandos*, avec l'ajout de s'agir d'un contexte largement conditionné par la précarité de l'emploi et les relations conflictuelles avec les institutions. C'est dans ce cadre que j'essaierai de montrer et d'analyser le *mystique* non seulement comme un système de représentation mais, surtout, comme une partie d'un schéma d'action souvent encadré dans des réseaux de force et des jeux de pouvoir. Dans cette ligne, je propose de comprendre le recours aux techniques associées au *mystique* comme des tactiques (De Certeau, 1996 [1980]) ou des ruses de résistance (Scott, 2004 [1990]) que certains collectifs subordonnés -en l'occurrence les travailleurs du système *klando*- mettent en pratique pour gérer les situations quotidiennes dans lesquelles ils sont désavantagés, ou, à tout le moins, pour essayer d'«habiter» -c'est-à-dire de (sur)vivre et éventuellement d'essayer de prospérer (Abu-Lughod, 1990)- un système social chroniquement injuste.

C'est dans cette perspective que j'ai trouvé pertinent de m'intéresser au *mystique* en tant que forme de pratique religieuse populaire. Je précise à ce stade que, dans un premier temps et de façon majoritaire, j'utilise le terme «populaire» pour désigner ce qui est répandu et habituel dans la société. Ceci est important lorsqu'il s'agit de comportements et de croyances quotidiens qui peuvent être définis comme religieux, c'est-à-dire qui relient le plan visible ou terrestre à d'autres, et qui semblent répandus parmi la population et omniprésents dans leur vie quotidienne. Si nous acceptons que le *mystique* constitue quelque chose de semblable à ce qui, dans d'autres contextes, notamment le catholique, a été appelé «religiosité populaire», nous pourrions dire la même chose que ce qui a été dit à propos de cette dernière depuis un quelque temps: que cette désignation décrit en fait l'expérience religieuse ordinaire (Prat, 1983), de sorte que la religiosité populaire n'est rien d'autre que la religiosité réelle ou sociale (Delgado, 1993). Quelque chose de similaire à ce qui, plus tard et précisément pour le contexte africain, a été défini comme «l'épistème -et nous pourrions ajouter la

praxéologie- de la vie quotidienne» (Newell et Okome, 2018). Mais je me permets aussi d'appliquer l'adjectif «populaire» à certains moments dans un autre sens, en retrouvant sa signification gramscienne classique, héritée par Bajtin, Ginzburg, Thompson, Burke, entre autres, et qui est encore utilisée aujourd'hui dans les études sur les subalternités¹⁰. Cette approche conceptuelle me permet de souligner comment le recours aux techniques et stratégies *mystiques* prend sens, dans certaines circonstances, sur la base de la condition dominée de ceux qui les appliquent et de leur volonté de contourner leur domination, ou du moins de négocier les conditions quotidiennes dans lesquelles ils la subissent. Je développerai ce point plus tard.

Montrer le rôle structurant du *mystique* implique de comprendre cette réalité parallèle occulte et ses ingérences -selon les lignes proposées par d'autres (Koenig, 2021)- comme une infrastructure en soi, c'est-à-dire comme un élément constitutif qui permet, en partie, le développement de la vie sociale, surtout dans les contextes urbains. En bref, il s'agit de mettre en évidence l'importance de ce que Godelier (1984) décrit comme l'idéal et sa matérialisation en tant qu'élément organisateur de certains domaines de la vie sociale, en l'occurrence dans le développement ordinaire d'une activité aussi apparemment banale que les mobilités quotidiennes, surtout celles qui échappent total ou partiellement à la légalité. Mais au-delà, et compte tenu du rôle infrastructural du *mystique*, du moins sur mon terrain, l'attention que j'ai voulu porter à cet aspect de la vie sociale est liée à la considération de l'«informel» -aussi dans cette sphère religieuse¹¹- comme ce qui permet d'appréhender le fonctionnement réel de la vie sociale.

Il est difficile d'essayer de condenser dans un texte ce qui est, après tout, une expérience très intime et personnelle. Mais il s'agit aussi d'une expérience partagée, qui n'est pas exempte de questions politiques et morales ayant des conséquences épistémologiques, ou, si on le préfère, l'inverse: des choix méthodologiques chargés de problématiques et de conséquences déontologiques (Clifford 1995 : 39-77 ; Laplantine 1996). Au final, les pages qui suivent tentent de rendre compte, de la manière la plus rigoureuse et cohérente possible, de ce que j'ai pu observer et de ce qu'on m'a montré de l'univers dans lequel je me suis immergée et dont j'ai fait partie pendant près de deux ans. Dans le cadre de cette dialectique entre «être là» et «être ici» théorisée par Geertz (1997), cette thèse ne se veut qu'une approche possible

¹⁰ Pour un bilan des différents usages - et abus - du concept de subalternité, je me réfère à Modonesi (2010). Je l'utilise dans le sens large et modeste de ce qui concerne des groupes ou des secteurs sociaux qui sont soumis et forcés d'obéir à d'autres qui sont plus forts et plus puissants qu'eux.

¹¹ Dans ce cas, «informel» signifierait qu'un certain système de relations avec le surnaturelle existe et opère principalement de manière indépendante de toute institution religieuse officiellement reconnue, ici par rapport aux *turuq* soufies ou d'autres tendances réformistes dans la sphère islamique, par exemple.

et encore initiale de ce qui s'est vite révélé être bien plus qu'un système de transport: les taxis clandestins de Ziguinchor et, surtout, ceux qui les conduisent, les *klandomans*. Ce qui suit ne prétend pas être une représentation littérale de leur réalité ni la décrire *exactement telle qu'elle est*; il s'agit plutôt d'un témoignage de ce que ces hommes et ces femmes m'ont dit et de ce que je les ai vus faire, et de ce que je pense que tout cela signifie. Si j'évoque parfois des paradigmes méthodologiques et stylistiques qui méritent d'être considérés comme classiques, je ne laisse pas de côté les limites des techniques utilisées ou la manière dont elles ont été appliquées, en gardant toujours à l'esprit les multiples conditionnements qui n'ont jamais cessé d'influencer mon travail.

En même temps, je ne sais pas dans quelle mesure cette recherche et la thèse qui en résulte peuvent contribuer de quelque manière que ce soit à la vie de mes interlocuteurs. Je trouverais prétentieux de considérer comme acquis que ma contribution puisse être autre que de montrer et de mettre en lumière les conditions structurelles qui déterminent une partie de la vie quotidienne de ceux qui m'ont aidé dans cette recherche, afin qu'ils puissent -s'ils les considèrent dignes- les évoquer de la manière la plus pertinente pour eux en fonction de ce qu'ils déterminent comme leurs besoins et comme leurs éventuelles luttes à mener. Quoi qu'il en soit, j'ai essayé d'écrire ces pages avec le plus grand respect pour le temps et les efforts que ces personnes m'ont consacrés, et d'être aussi fidèle que possible à leurs paroles lorsque leurs voix sont reproduites et aussi précis et rigoureux que possible dans mon analyse. Bien que les conditions liées à la pandémie du COVID-19 aient rendu difficile le retour sur le terrain avant la soutenance, je pense pouvoir le faire ultérieurement afin de partager mes découvertes avec ceux qui m'ont prêté main forte à Ziguinchor, afin qu'ils puissent prendre connaissance des fruits de nos rencontres et en faire ce qu'ils veulent. D'ici là, je crois que présenter et analyser le matériel obtenu avec le respect et la rigueur que méritent l'attention et la volonté que toutes les personnes mentionnées dans ces pages ont eu à mon égard est le principal retour que je pourrais faire.

2. Breve presentación del contexto: algunas notas sobre la configuración histórica, religiosa y cultural de la Casamance

El material etnográfico que se va a exponer no puede ser entendido al margen del avatar histórico ni la composición demográfica, étnica y religiosa de la Casamance. Me permito un somero resumen de este trasfondo, que no pretende ser ni siquiera completo, sino tan solo orientativo. Esta es una región histórica y natural de Senegal que sigue el curso del río homónimo desde la costa atlántica hasta el Parc National du Niokolo-Koiba, siguiendo la frontera con Gambia y limitando al sur con Guinea-Bissau (véase mapa 1, 2 y 3). Una de las principales características de este área, y determinante para este estudio, es su aislamiento parcial respecto del resto del país, del que le separa la superficie ocupada por Gambia. Aunque no existe ninguna delimitación administrativa que reciba el nombre de Casamance, esta área se divide en la Baja Casamance, que corresponde administrativamente con la región de Ziguinchor; la Media Casamance, identificable con la región de Sédhiou, y, finalmente, la Alta Casamance, que se corresponde con la región de Kolda. La investigación de la que aquí se da cuenta ha tomado como escenario principal la región de Ziguinchor, sobre todo los territorios que se extienden entre la orilla sur del río Casamance y su desembocadura en el Atlántico (véase mapa 3). Sin embargo, esta es mucho más amplia, e incluye los departamentos de Bignona (que corresponde al territorio que se extiende entre la frontera con Gambia y la orilla norte del Casamance), el departamento de Oussouye (que comprende desde Nianbalan -también escrito Niambalang- hasta la desembocadura del río) y el departamento de Ziguinchor (entre Nianbalan y Adéane, hasta la frontera con la región de Sédhiou), cada uno tomando el nombre del municipio elegido como su capital administrativa. Como se verá, todas las rutas llevadas a cabo por los *klandos* que protagonizan esta investigación no salen de los límites de este último departamento. Por último, la región de Ziguinchor contaba con una población de unos 622.179 habitantes en 2018 (ANSD, 2019), de los que, como se ha mencionado prácticamente la mitad se

concentran en su capital, Ziguinchor, a cuya descripción he dedicado espacio en el capítulo anterior.

Más allá de su definición administrativa, vale la pena apuntar algunas de las características geográficas y climáticas que condicionan también el desarrollo de la actividad de los *klandos* y la manera en que se inscriben en el sistema de infraestructuras de transporte de esta región. A diferencia de otras regiones del país, a la Baja Casamance le corresponde un clima de sabana tropical, dominado por bosques secos tropicales y subtropicales y, en algunas zonas, por la presencia dominante de manglares. Igualmente, aunque en todo el país se puede observar una misma división de estaciones entre un periodo seco que dura buena parte del año y un periodo de lluvia que acostumbra a extenderse entre los meses de julio y octubre, la región de Ziguinchor es, de largo, la más lluviosa de Senegal, y acumula un nivel anual medio de precipitaciones de 1383mm. Compárense con los 421,6 de una región del norte como Dakar (Nouaceur y Murarescu, 2020). Todos estos elementos determinan tanto la implementación de infraestructuras claves para la movilidad como, con ello, las alternativas de transporte, sobre todo por vía terrestre y de media distancia.

En Casamance encontramos también una diversidad de poblaciones y confesiones religiosas que da cuenta de toda una historia de vínculos, intercambios y conflictos con gentes tanto de los actuales estados con los que la región hace frontera -Gambia, Guinea Bissau y Guinea Conakry-, como aquellas procedentes del norte del país (Trincaz, 1984; Trincaz 1981). Así, por un lado, en Casamance conviven grupos étnicos¹² cuyo origen tiende a ubicarse tanto popularmente como por algunos historiadores y antropólogos (Quinn, 1972; Mané, 1979; Roche, 1985; Linares, 1987; Girard, 1992; Baum, 1999; véase también Tomàs, 2006: 88-124) en el propio territorio -joola, baïnouk-, pero también otras procedentes de la actual Guinea Bissau y resultado de procesos migratorios que han tenido lugar desde el período colonial, como mancagne, mandjak o balanta.

¹² No hace falta recordar aquí trabajos como los compilados por Barth (1976) que advierten del carácter relacional de toda adscripción identitaria, como lo es la étnica. Igualmente, soy consciente de que el término «etnia» ha sido ampliamente discutido en antropología, sobre todo teniendo en cuenta su bagaje colonial y el modo en que dichas distinciones fueron empleadas por las respectivas administraciones coloniales en beneficio de sus intereses de gestión de las distintas poblaciones y territorios (Amselle y M'Bokolo, 1985; Chrétien y Prunier, 1989, entre otros). No obstante, dichas construcciones son evocadas y empleadas por mis interlocutores y por la población general de Ziguinchor como elemento de identificación y diferenciación. Al mismo tiempo, estas acostumbran a emplearse de la mano de otras basadas en la confesión y la práctica religiosa, asociando determinados grupos étnicos con ciertas adhesiones o prácticas religiosas (para un caso parecido en contexto maliense véase también Soares, 1997). Es por ello por lo que considero relevante evocar la cuestión de la clasificación étnica aquí y la manera como vi que operaba sobre mi terreno, no sin por ello dejar de subrayar el carácter a la vez construido, dinámico y flexible de estas y otras formas de etiquetaje.

Están igualmente presentes otros grupos, como los manding o los peul, considerados originarios de regiones del norte y de otras áreas vecinas, pero llegados a la zona hace ya algunos siglos. Estos, mayoritarios en las regiones de la Media y Alta Casamance, respectivamente, están igualmente localizados en la región de Ziguinchor. Para el caso de los peul, su adscripción étnica no sólo se vincula generalmente con la práctica del islam, sino también con el desarrollo de ciertas actividades económicas, sobre todo la gestión de la mayoría de las *boutiques* donde se hacen buena parte de las compras cotidianas. Este último punto pone de relieve no únicamente la llegada de poblaciones peul a lo largo del siglo XIX a partir del reino del Fuladu -que abarcaba parte de las actuales regiones de Kolda, Kédougou y la actual Guinea Conakry-, sino, también, las relaciones presentes con dicho país, que exporta los trabajadores jóvenes que se ocupan de estos pequeños colmados. A este paisaje humano cabe añadirle otros grupos más minoritarios -sereer, toucouleur u otras poblaciones procedentes de África Occidental, así como, por supuesto, de europeos y población de origen libanés. Más recientemente, se suman a esta miscelánea contingentes de origen asiático, mayormente chino, resultado de las recientes inversiones de dicho país en Senegal, sobre todo en el campo de las infraestructuras.

Pero cabe resaltar la significación de la presencia de grupos wólof, grupo étnico dominante en las regiones del norte del Senegal y hegemónico en la vida económica y política del país, cuya construcción nacional se basa parcialmente en el llamado modelo islamo-wólof (Diouf, 2013: 7 y 9; 2001)¹³. La presencia wólof evidencia y pone en contexto la marginalidad de la Casamance respecto los centros políticos y económicos del resto del estado, por cuanto expresa la voluntad de este último de imponerse en el territorio destinando allí funcionariado, pero también policía, gendarmería y ejército. Además de esta presencia administrativa, los grupos wólof residentes en la región cooptan buena parte de las inversiones en los sectores que generan más beneficios, como la pesca, el comercio, el

¹³ De acuerdo con definiciones como la proporcionada por Diouf (2013: 7; 9; véase también Diouf 2001), el modelo islamo-wólof hace referencia al paradigma de la construcción del estado senegalés, que emerge de los acuerdos y disposiciones políticas, sociales y culturales que habrían permitido sostener y legitimar el poder y las acciones, primero, de la gestión colonial y, más tarde, del estado senegalés independiente. Este vincula al aparato estatal con las cofradías *suffes* mediante toda una trama de vínculos sociales, culturales, políticos y económicos, permitiendo cubrir buena parte de los aspectos de la vida social (véase también Schmitz, 1983), al tiempo que garantiza la construcción de una modernidad hegemónica inspirada en la tradición wólof, como mínimo en su expresión más pública. De todos modos, la observación directa ha constatado, al menos en la ciudad de Ziguinchor, la tendencia a hacer del wólof la lengua vehicular, tanto en contextos públicos como, junto con el francés como único idioma oficial, en las relaciones con la administración (Juillard, 2005 y 2012). Un ejemplo de esa dinámica de wolofización es la manera como he observado a los niños y niñas, que han aprendido la lengua de sus padres y reciben la enseñanza en francés, relacionándose entre sí y jugando hablando wólof.

transporte o el turismo, principales actividades económicas en Casamance (Marut, 2010: 67-68). Tenemos pues una relación pronunciadamente asimétrica entre un norte que concentra buena parte de la producción con un mayor valor añadido y de las inversiones tanto públicas como privadas y una periferia empobrecida y postergada política y económicamente del resto del estado. Esta desigualdad se traslada a la distancia cultural de la Casamance respecto al modelo islamo-wólof que ha caracterizado la construcción de Senegal como estado (N'Gaidé, 2009: 52; véase nota 13). No obstante, y tal y como se apunta en la nota precedente, desde hace unas décadas el proceso de wolofización es cada vez más evidente en Ziguinchor, donde el wólof ha sustituido completamente el *créole* como lengua vehicular (Juillard, 2005 y 2012). El caso de la principal ciudad de la región sigue siendo, a pesar de todo, singular respecto a lo que pude observar en otros enclaves de la Baja Casamance en que dominan otras lenguas vernáculas -sobre todo distintas variantes de joola- en la mayoría de las interacciones públicas.

Esta singularidad de la Casamance con respecto al modelo islamo-wólof hegemónico en el resto del Senegal, aunque a menudo quizás haya sido sobrerrepresentada por algunas interpretaciones tanto locales como especializadas, resulta crucial para el eje de esta investigación y su énfasis en la diversidad no sólo étnica sino sobre todo religiosa de la zona. En efecto, si bien cerca del 95% de senegaleses se identifican como musulmanes, buena parte de la población tanto católica como practicante de las religiones llamadas tradicionales se concentra en la Baja Casamance, aunque en porcentaje el islam sigue siendo la confesión mayoritaria (Marut, 2010: 59-61; véase también Foucher, 2005; Trincaz 1981). Las aproximaciones a la pluralidad religiosa de la Casamance sitúan la expansión del islam en la región a partir de finales del XIX, sobre todo de la mano de la llegada de población manding de la Media Casamance, así como de otras etnias del norte y el este del territorio senegalés (Trincaz 1981). Como sucede en el resto de país y en otros países del oeste del continente, la presencia del islam en esta región se vincula con el sufismo, aunque en las últimas décadas ciertas corrientes reformistas y arabizantes han entrado también en esta esfera islámica y sus debates públicos (Costa Dias, 2009; Samson, 2017 y 2018).

Conviene señalar que, a pesar del peso y la importancia de las *turuq* en la vida económica y política de Senegal, buena parte de la población no está necesariamente adscrita o iniciada en una u otra *tariqa*, lo que no impide que la práctica real o social del islam, tanto en Casamance como en el resto del país, derive de la tradición sufi. Igualmente, la experiencia sobre el terreno ha permitido matizar el papel de las *turuq* en esta región, sobre todo de la Muridiyya y la Tijaniyya, hegemónicas en Senegal. En cierto modo, la misma marginalidad política y económica de la Casamance respecto al resto del país tiene también su expresión en el ámbito religioso y la estructura de las cofradías, que, aunque no inexistente ni

despreciable, parece tener menos fuerza e implantación respecto a lo descrito en otras regiones (cf. Cruise O'Brien, 1974; 1992 y 2003; Copans, 1980; Coulon, 1981; Villalón, 1995; por mencionar sólo algunos). Un ejemplo de este último punto lo tenemos en que la presencia del islam en la región no se tradujo allí en la aparición de *marabouts*¹⁴ de prestigio nacional, lo que de acuerdo con algunas lecturas (Darbon 1984; Focuher 2005), dificultar todavía más su integración en el aparato estatal senegalés, en el que las *turuq* juegan un papel central (cf. Schmitz, 1983).

Como se verá, la penetración parcial del islam en la región fue vista como una oportunidad por los misioneros tanto portugueses como, sobre todo, de la Congregación del Espíritu Santo franceses (cf. De Benoist, 2008), para evangelizar y hacer enraizar el catolicismo en esta parte de la colonia todavía no masivamente islamizada. De la misma manera que la práctica del islam tiende asociarse con poblaciones como los peul, toucouleur, manding, wolof y joola de la orilla norte del Casamance, entre otros, la profesión católica se vincula generalmente con grupos étnicos como los joola de la orilla sur del río, los manjak o los baïnouk, así como los sereer. Dicha distinción, aunque opera como forma de etiquetaje popular, responde a los procesos históricos de conversión de dichos grupos en periodo colonial, sobre todo. No hace falta volver a señalar aquí la necesidad de poner entre paréntesis dichas distinciones y reconocer los límites de su aplicabilidad para el análisis de la diversidad religiosa en una región como la Casamance. En la práctica, y como esta tesis busca mostrar, la práctica y la adhesión religiosas resultan mucho más porosas.

En cuanto a la presencia de la Iglesia de Roma, la diócesis de Ziguinchor contabilizaba en 2017 un total de 130.000 católicos¹⁵, cerca del 23% de la población de la región.¹⁶ Aunque

¹⁴ Soy consciente que el término *marabout* puede ser problemático aplicado al contexto descrito, tanto por su bagaje colonial como por su poca precisión en algunos casos. No obstante, lo usaré a lo largo de estas páginas como término emic, aprovechando la polisemia que pude apreciar sobre el terreno. Más tarde abordaré la cuestión con mayor detalle, pero avanzo aquí algunas de sus principales acepciones. En primer lugar, la palabra *marabout* es usada en francés para designar un especialista religioso que trabaje empleando el texto coránico como materia prima, pero sin por ello formar parte de la estructura organizativa de una *tariqa*. Una segunda acepción, el término es empleado como sinónimo de *serigne* o *cheikh*, es decir, para referirse a guías sufíes locales o supralocales vinculados a una cofradía. Conviene apuntar que a menudo ambas acepciones se confunden.

¹⁵ Véase <https://www.catholic-hierarchy.org/diocese/dzigu.html>; Accedido el 7/11/2021.

¹⁶ La significativa presencia católica en el territorio en que desarrollé mi trabajo de campo queda acreditada en los nombres de pila de algunas de las personas que veremos asumiendo un papel importante en su realización: Ludovic, Néstor, Élise, Alexandre, Jean, por mencionar sólo algunos de ellos. Todos ellos habían sido bautizados como católicos y participaban de buena parte de la liturgia romana tal y como esta se da en la Casamance, aunque siempre combinadas con otras formas de práctica tradicional

no se pueda negar dicha cifra de bautizos efectuados, la experiencia sobre el terreno ha mostrado que la adhesión al catolicismo entre buena parte de la población se traduce sobre todo en la participación en la liturgia católica (asistencia a misa, fiestas de Navidad, fiesta de la Asunción del 15 de agosto, ayuno y cuaresma y fiestas de Pascua) y en la movilización de algunas imágenes. En la mayoría de los casos, esta participación en el calendario ritual católico se combina con la práctica de distintas expresiones de religiosidad «tradicional». Dicha combinación entre religión considerada «tradicional» y formas de piedad pública de alguna de las religiones monoteístas también se aprecia, como se verá, en el caso de la población musulmana. Más allá, vale la pena mencionar que ni Senegal ni la Casamance parecen haber registrado una expansión de corrientes evangelistas similar a la observable en otros países del oeste de África, por mucho que haya algunos pequeños grupos del todo minoritarios en la esfera pública del país (Samson, 2019).

A la adhesión a una de las dos grandes religiones monoteístas presentes en la zona cabe añadir la práctica de las religiones consideradas «tradicionales». Difícil enumerar, y menos describir en profundidad, la diversidad de prácticas y creencias que sobre el terreno me fueron presentadas como pertenecientes a una u otra forma de religión tradicional, siempre asociadas por mis interlocutores a un determinado bagaje étnico o grupo cultural. De entre estas expresiones vale la pena detenerse brevemente en el caso joola, tanto por la presencia significativa en la zona de la Baja Casamance como por la manera en la que aparecen en esta investigación, por mucho que su objeto no sea directamente las formas de religiosidad de este grupo, de las que no pretendo ofrecer aquí un relato exhaustivo, de sobras intentado en mayor profundidad por otros (cf. Thomas, 1959; Diatta, 1982; Linares, 1992; Ki-Zerbo, 1997; Tomàs, 2006; Journet-Diallo, 2007; Manga, 2015). La religiosidad joola estaría marcada por la vinculación entre humanos, entidades invisibles (*uccín*, pl; *baccín*, sing.;

también transcrito *bákiin/ukiin*; designados en francés con el término *fétiche*¹⁷), los altares¹⁸ distribuidos y delimitando el territorio, y ese mismo territorio. A diferencia de otros elementos designados en diferentes contextos oeste-africanos con el mismo término de *fétiche* –acabo aludir a algunos en la nota 18– los *uccín joola* no sólo aseguran la protección individual, ni se puede acudir a ellos para que actúen en beneficio del demandante en algún aspecto de su vida más o menos cotidiana, sino que juegan también un rol cardinal en la organización de la vida política, económica y social del territorio al que se adscriben (Linares, 1992; Ki-Zerbo, 1997; Tomàs, 2006; Journet-Diallo, 2007; 2017). En capítulos posteriores volveré a abordar esta cuestión con algo más de detalle a partir de lo registrado en la región de Enampor.

Esta configuración étnica, religiosa y territorial singular -al menos respecto a lo que se da en otras zonas de Senegal- tiene, por supuesto, raíces históricas. A diferencia de lo que apuntan determinadas interpretaciones y lugares comunes sobre la región y sus particulares relaciones con el resto del territorio del estado senegalés -incluidas, veremos, las reivindicaciones del MFDC (Faye, 1994a; Awenengo Dalberto, 2010)-, no parece que haya evidencia histórica de la existencia de alguna entidad política previa a al ordenamiento colonial que coincida con los límites actuales de la Casamance (Marut, 2010). Ello no implica necesariamente la inexistencia de unidades políticas previas a la ocupación europea del territorio. Existieron al menos dos entidades que no sólo recogían parte del actual territorio casamancés, sino que sentaron, en parte, las bases para su actual configuración étnica. Por un lado, el imperio de Gabou (Girard, 1992), un estado descentralizado en

¹⁷ Soy consciente que el uso del término *fétiche* resulta problemático y ha sido ampliamente discutido en antropología. Más adelante abordaré la cuestión con algo más de profundidad (cf. Capítulo 7). Avanzo aquí que lo empleo en esta tesis como concepto emic.

¹⁸ Entiendo que el uso del término «altar» para describir estos objetos o lugares que permiten la comunicación con ciertas entidades invisibles puede ser también problemático, tanto por su bagaje a la vez católico y colonial como, sobre todo, por el hecho de que su uso se basa en la idea de partida de que dichas entidades se encuentran disociadas del objeto. Si bien este no es el caso, por ejemplo, de los *boliv* descritos por Kedzierska-Manzon (2013; 2016; 2018; 2020; también Albert y Kedzierska-Manzon, 2016) en Mali, donde aparentemente la entidad se corresponde con el objeto, esta asimilación no es tan clara para los *uccín joola*. Aunque el término *baccín* designa a la vez el objeto, el área sacrificial y las entidades invisibles, tanto las explicaciones de mis interlocutores como las aproximaciones de otros investigadores (Tomàs, 2006; Journet-Diallo, 2017) parecen confirmar que existe una distinción clara entre el *baccín*-objeto y las entidades que lo hacen funcionar. En efecto, un *baccín* puede «fabricarse» atrapando una de esas entidades (Journet-Diallo, 2017) y se acostumbra a llamarlos antes de iniciar cualquier acción ritual (Journet-Diallo, comunicación personal en noviembre de 2021). Igualmente, la función crucial de esta clase de entidades-objeto en la organización de la vida política, económica y social de los enclaves en los que se encuentran y de las personas vinculadas a ellos justifican la denominación sinónima de «ministerio», también evocada en términos emic (Tomàs, 2022).

pequeños reinos vasallos existente entre los siglos XVI y XIX como prolongación del imperio de Mali, ocupando la zona de la actual Casamance, Gambia, Guinea Bissau y parte de la actual Guinea Conakry. Se trataba de una entidad malinké, no joola, que consolida la presencia manding en la región. La otra entidad, más reducida, sería el pequeño reino baïnouk de Kasa, conformado por la que popularmente se considera una de las primeras etnias ocupantes de la zona. Lo encontramos en la confluencia entre los ríos Casamance y Soungrougrou, en la frontera entre las actuales regiones de Ziguinchor y Sédhiou, cuyo soberano recibía el título de *Kasa Mansa*, del manding «rey del Kasa»-.

Más allá de estos antecedentes, coetáneos a las primeras décadas de presencia y luego dominación europea, como en todos los países africanos, la marca del colonialismo es palpable en buena parte de los aspectos de la Casamance. Y es que la actual configuración territorial y administrativa de la región es resultado, sobre todo, del reparto del área de Senegambia entre Portugal, Francia y Gran Bretaña. Son estas metrópolis las que, durante la segunda mitad del XIX, modelan e imponen fronteras fijas en función de sus intereses económicos y geoestratégicos, de acuerdo con los métodos de encuadramiento diseñados de las necesidades de «pacificación» y control de los distintos territorios (N’Gaidé, 2009). Es así como en 1886 Portugal, que desde el siglo XV había empezado a instalar algunos enclaves comerciales sobre todo en el área de la actual Baja Casamance, incluido el emporio para el comercio de esclavos y otros productos de Ziguinchor en 1645 (Trincaz 1981; Marut, 2010), entrega la actual capital de la región homónima a Francia. Este país, por su parte, ya había mostrado interés por la zona desde 1830, fundando enclaves durante esa década a lo largo del curso del río, como el de Carabane. La cesión del emplazamiento de Ziguinchor por parte de Portugal a Francia se produce a cambio de derechos de pesca de bacalao en los caladeros de Terranova (Tomàs, 2006: 99; Marut, 2010: 56).

Este primer acuerdo es el que delimita en 1888 la frontera entre lo que será a partir de entonces la Guinea portuguesa –actual Guinea Bissau- y los territorios de los actuales Senegal y Guinea Conakry. El pacto vendrá a completarse en 1889 con otro convenio firmado entre Francia e Inglaterra, que establece los límites de la actual Gambia (N’Gaidé, 2009: 51). De esta manera quedan fijados los lindes de un territorio heterogéneo, así como su segregación parcial de lo que será, primero, el territorio ocupado por los franceses –*Sénégal et dépendences*–, como del posterior estado senegalés, independiente desde 1960. En cualquier caso, la Casamance como entidad política nace de esta incorporación de su actual territorio al resto de la zona ya administrada por Francia, que no logra su control hasta la década de 1930, que aún tardará una década en ser definitivo. Ello luego de décadas de resistencias, algunas tan emblemática como la encabezada por la profetisa Aline Sitoé Diatta en 1942-43, en contra de la requisita de arroz por parte de las autoridades metropolitanas

(Baum, 2016; véase también las revueltas registradas en Garcia, 2021).

No menos revelador es el papel de la Casamance en el proceso de independencia de Senegal, que culmina el 20 de junio de 1960. De acuerdo con algunas interpretaciones (recogidas en Marut, 2010: 41-42), en el momento de la conquista de la plena soberanía senegalesa, la Casamance *estaba* en Senegal de acuerdo con la organización colonial, pero *no era* Senegal. Así, la denominación francesa *Sénégal et dépendances* indicaba que la Casamance *dependía* de Senegal, pero no formaba parte de su territorio. Los líderes casamanceses –agrupados en el Mouvement des Forces Démocratiques de la Casamance (MFDC)¹⁹, fundado en 1947 como partido político– habrían firmado un pacto de apoyo a Léopold Senghor y a su *Bloc démocratique sénégalais* para acceder juntos –Casamance y Senegal– a la independencia, sin que ese proceso de emancipación conjunta implicara unificación. Senghor traicionó su compromiso y nunca reconoció su pacto con el MFDC. La unidad senegalesa proclamada en la declaración de independencia no fue, según esa lectura histórica, sino simple y llanamente una anexión ilegítima de la Casamance al nuevo estado senegalés.

Si esta digresión histórica tiene aquí sentido es porque la encontramos en la base de la marginalidad económica, social y política de la región casamancesa, y la especificidad cultural que reclama, como hemos visto, la Baja Casamance (Darbon 1984; Foucher, 2005; Nugent, 2007; N’Gaidé, 2009; Evans, 2009; Marut, 2005; 2010; 2011), cuya capital, Ziguinchor, y su entorno son los escenarios de esta investigación. De hecho, la reivindicación del particularismo casamancés expresa en buena medida el descontento por esta postergación histórica de la región. De ahí el conflicto armado del que ha sido escenario el territorio desde 1982, protagonizado por el «nuevo» MFDC. Este pasa a la ofensiva armada a partir de la década de 1990 (Marut, 1994) contra lo que presenta como una dominación casi colonial por parte del estado senegalés sobre una supuesta nación casamancesa distinta de la senegalesa y empobrecida como consecuencia de su integración desigual en el país. No pretendo tampoco exponer aquí una historia exhaustiva del conflicto en la región ni de sus raíces, abordado por los trabajos citados a lo largo de este capítulo y de los que encontramos un resumen y una actualización en Tomàs (2020). Más allá de una breve contextualización, en capítulos posteriores evocaré, cuando sea pertinente, algunos de los desarrollos y consecuencias de dicho contencioso armado en las áreas en las que he

¹⁹ Conviene precisar la diferencia entre este primer Mouvement des Forces Démocratiques de la Casamance fundado en 1947 por varios intelectuales casamanceses, que operó como un partido político en los términos descritos, y el MFDC que actúa a partir de 1982 tomando la forma de movimiento político de resistencia, pero sin llegar a integrarse en la política formal del estado y con varias facciones armadas. En un recurso jurídico parecido al que acabamos de mencionar, el primer MFDC nunca se habría disuelto formalmente, por lo que los líderes del movimiento homónimo de los 80 sólo lo habrían «reactivado» (Marut, 2010: 44).

podido trabajar y su vinculación con el material etnográfico que presento en cada caso, sobre todo en relación con el desarrollo y el funcionamiento del sistema *klando*.

No es uno de los principales temas de esta investigación ni ha emergido de manera explícita, pero no hay que olvidar que la memoria del conflicto sigue presente en el paisaje recorrido por los *klandos* con los que trabajé. Por citar únicamente algunos ejemplos, el informe de Amnistía Internacional *Sénégal. Le terreur en Casamance* (1998) elaborado con datos recogidos por una delegación desplazada a la región en 1997 recoge testimonios de desapariciones de civiles a manos de las fuerzas del orden y del ejército de Senegal en algunos enclaves cercanos a las rutas de *klando*. Como la intervención del ejército en Kaguite en 1992, que resultó en la desaparición de dos jóvenes, u otros casos similares en Agnak y Kamaracunda, cerca de Nyassia, en 1995. También da cuenta de testimonios de fosas comunes existentes en la zona de Niaguiss y del Pont de Niambalang, o en el barrio ziguinchorés de Kenya, cerca de donde se encuentra actualmente la Université Assane Seck. En una línea parecida, Marut (2010: 108) registra algunas de las principales bases de las facciones del MFDC activas en 2005, una de ellas ubicada en el bosque próximo a Mpack, en el área fronteriza con Guinea Bissau.

No obstante, y siguiendo la línea planteada hasta ahora, conviene apuntar algunos matices a aquellos planteamientos deterministas -como el del propio MFDC pero también el de algunos argumentos del estado senegalés- que explican el conflicto y los vínculos entre esta región y el resto del país ya sea en términos fundamentalmente culturales, reconociendo una base étnica, religiosa y cultural a esta diferencia conflictiva, o bien economicistas, atribuyendo la rebelión a la explotación de los recursos de la región por parte de los *nordistes*²⁰ (Marut, 2010).

En primer lugar, conviene desconfiar de aquellas interpretaciones que hacen emerger la sombra de la etnicidad como única explicación cuando se habla de conflictos en África, cuando, como aparece ilustrado de manera recurrente en ese continente y en todos, es al contrario y, también en este caso en buena medida, es el conflicto lo que encontramos en la

²⁰ Término utilizado frecuentemente por buena parte de los casamanceses -simpatizantes de la rebelión o no- para describir a los senegaleses del norte del país. De acuerdo con la experiencia sobre el terreno, hace referencia no solo a una procedencia en términos administrativos -es decir, gente nacida o originaria del norte, fundamentalmente de Dakar-, sino también a formas de hacer distintas. A grandes rasgos, se considera nordista alguien que sea crea más y mejor formado, que despreciaría un sur aparentemente menos desarrollado, habitado por gente que no domina el wólof ni lo utiliza en su vida cotidiana. Es, además, a menudo empleado en términos jocosos para criticar bromeando a alguien del sur que adopta reacciones o actitudes consideradas propias del norte, especialmente si ha pasado periodos más o menos largos en la capital del país.

base de la emergencia de identidades étnicas (de nuevo Barth 1976). Hasta ahora se ha dado cuenta de cómo, en efecto, la Casamance es lugar de una diversidad de etnias y religiones aparentemente mayor de lo que se puede encontrar en otras regiones de Senegal, y es partiendo de ella que el conflicto casamancés es a menudo presentado como un enfrentamiento entre los casamanceses –identificados como joola en su mayoría cristianos y practicantes de religión tradicional, lo que no corresponde en absoluto a la sociodemografía de la región– y los nordistas, principalmente wólof musulmanes (Marut, 2010: 28). Algunas de estas lecturas asumen que la confrontación del sistema estatal, primero colonial y luego independiente, con las sociedades acéfalas joola, supuestamente más igualitarias y horizontales (cf. Tomàs, 2006; Journet-Diallo, 2007; Manga, 2015 para una matización de este argumento), se traduciría en una incompatibilidad y falta de entendimiento entre ambas formas de organización política de la sociedad que no ha implicado sino tensiones y dificultades para la penetración efectiva de la administración en la zona (Darbon 1984). Si bien es cierto que, como ya se ha apuntado, Francia no logró establecer un control efectivo de la región hasta la década de 1930, la falta de implantación de ambos gobiernos -colonial e independiente- no deben ser leídas necesariamente como el resultado de una obstaculización efectiva por parte de su población sino, más bien, tal vez por una falta de voluntad por parte de las dos Administraciones de para invertir en la zona más allá de lo necesario para garantizar su explotación.

Si bien es cierto que el núcleo de la rebelión fue, en efecto, joola, siendo sus principales referentes de esta etnia, así como buena parte de los territorios de implantación del MFDC, ello no significa que todos los adscritos y simpatizantes lo fueran (Marut, 2010: 28). Vale la pena subrayar cómo el propio MFDC tendía a tomar la parte por el todo mezclando la adscripción étnica con la ciudadana. En su discurso el grupo armado asimila en cierta forma el conjunto de la Casamance a la Baja Casamance, proyectando la etnia joola como prototipo de una identidad casamancesa ancestral²¹ (58-67), un grupo étnico sin equivalente en el norte del país (Foucher 2005: 366; Marut 2005: 317), erigido en contraposición al modelo islamo-wólof predominante en el resto del estado. Cabe señalar que dicho discurso metonímico ha sido frecuentemente evocado por otros sectores *nordistes*, incluyendo la administración

²¹ Ya se han evocado más arriba los problemas de la consideración de los grupos étnicos como existentes en sí y para sí como grupos cerrados y ahistóricos. Para el caso que nos ocupa, vale la pena citar aquí otra aproximación de Marut (2005), en la que subraya cómo esta reivindicación del prototipo de joola «tradicional» como paradigma del casamancés ancestral -en contraposición un estado senegalés musulmán y wólof opresivo-, lejos de enraizarse en una identidad tradicional y arcaica, es más bien un particularismo enraizado en la modernidad, en cuya construcción, como en la de toda adscripción identitaria, han intervenido múltiples actores de escala local, regional, pero también internacional, a lo largo, sobre todo, de la historia colonial, pero también independiente, del país. Más adelante volveré sobre este punto en este mismo capítulo.

estatal, convirtiéndose en un lugar común en la representación de la región que más recientemente ha encontrado en el turismo una de sus declinaciones más exitosas.

Conviene matizar algunas de las asunciones relativas al papel del factor religioso en la construcción del particularismo casamancés y en el conflicto con el resto del territorio que han sido evocadas tanto por algunas aproximaciones académicas como por interpretaciones emic, entre ellas la del MFDC (Foucher, 2005; Awenengo Dalberto, 2010). En la línea de la consideración de la cuestión étnica, vale la pena poner entre paréntesis determinadas interpretaciones en la línea de Trincaz (1981), que evocan una suerte de origen étnico y religioso imaginado como doblemente oprimido y colonizado tanto por el cristianismo como por el islam, «religiones de importación» (:4) y legitimadoras de la sumisión (:21)²². Es contra ellas que las religiones tradicionales tratarían de resistir en un ejemplo de movimiento de afirmación cultural y reivindicación liberadora (:4). Puntualizando esta clase de interpretaciones, la experiencia sobre el terreno muestra más bien una interpenetración de creencias y prácticas con fronteras permeables en lo que algunos (como Foucher, 2002; 2003) han descrito como pluralismo pragmático. Esta complementariedad tal vez deba ser leída no únicamente como un intento de reafirmación étnica, sino más bien como un recurso a la vez discursivo y práctico en orden a incorporarse activamente a la modernidad (Foucher, 2005: 377).

Es en este marco que el término *mystique* tal y como escuché usarlo sobre el terreno y que centra una parte de esta tesis contribuye a vincular y articular de manera pragmática esta diversidad. Además, la vindicación de la tradición, sobre todo joola, materializada tanto en prácticas consideradas propias de la religión tradicional como en la «recuperación» de algunas de las monarquías locales, especialmente la de Oussouye, antes que como forma de resistencia ancestral, puede interpretarse en el contexto de la oleada de «vuelta a la tradición» y de reivindicación de prácticas consideradas tradicionales observable en buena parte del continente²³, y a sus usos políticos en los estados africanos poscoloniales (véase Tomàs, 2005 y 2009 para el caso casamancés). Lo que interesa subrayar aquí, y de acuerdo con el tema central de esta investigación, es esa labilidad y la creatividad en el recurso a

²² A este respecto, conviene recordar que el principal líder intelectual de la rebelión del MFDC, el Abbé Augustin Diamacoune Senghor, era, en efecto, un sacerdote católico de origen sereer y joola. Su visión militante de la historia de la Casamance aparece recogida en diversos artículos publicados en las décadas de 1970 y 80 (cf. Diamacoune Senghor, 2018).

²³ Para algunos ejemplos de estos usos y vindicaciones de la religiosidad tradicional «auténtica» véase el movimiento Africana (De Witte, 2004) y la transnacionalización de la religión akan (Duchesne y Gedji, 2005) en Ghana, o el Bossonisme en Costa de Marfil (Duchesne, 2019). Para una aproximación general al fenómeno véase De Witte (2012).

prácticas en principio atribuibles a confesiones distintas, que, acreditadas sobre el terreno, desmienten los lugares comunes sobre la «diferencia casamancesa». Estos –aquí, como en otros lugares²⁴– tienden a plasmar una sociedad inmóvil, negando tanto las transformaciones históricas inherentes a toda sociedad o grupo como el modo en que la región ha estado inserta en redes de intercambio de todo tipo a escala regional, continental y transnacional. No es esa imaginaria sociedad estática la que he encontrado en mi experiencia etnográfica.

Por mucho que el conflicto entre el MFDC y el estado senegalés y las relaciones entre este último y la región que nos ocupa tomen -o hayan tomado- una forma étnica o apelen a las particularidades culturales y religiosas desglosadas brevemente hasta ahora, estas no deben ser necesariamente los factores que las expliquen. Conviene tener también en cuenta problemáticas de orden económico y social vinculadas a la manera en que tanto la administración colonial como, posteriormente, el estado independiente ha gestionado el territorio. En este sentido, la brecha entre la Casamance y el resto del país, consecuencia de lo apuntado, resulta determinante a la hora de entender la marginación de la región²⁵. Si el MFDC apelaba, por un lado, a la existencia y la especificidad de una supuesta nación casamancesa, lo hacía también haciendo suyo el disgusto de parte de una población local empobrecida ante unas élites *nordistes* explotadoras²⁶. Si bien conviene poner entre paréntesis la asunción de que la Casamance sería «el granero de Senegal»²⁷, es cierto que su falta de integración territorial y sus condiciones geográficas y climáticas permiten el

²⁴ Voy a insistir en que no ignoro en absoluto que esa dinámica intrínsecamente asociada a la modernidad que es la de la producción de identidades, naciones y tradiciones se ha dado y se da por doquier en todo el mundo, como acabo de mencionar en la nota precedente donde cito algunos ejemplos de vindicación «tradicionalista» en África. En ese sentido, la condición arbitraria e inventada de la nación casamancesa no lo es menos que la de la senegalesa y, por supuesto, la de su metrópoli colonial: Francia, o de la de cualquier otra nación. La historia y la antropología no han hecho otra cosa que constatarlo en numerosos contextos a lo largo del siglo XIX y hasta ahora mismo. Los referentes teóricos son abundantes, pero, por citar uno solo, me remito a Geertz (1987: 203-218), por la pertinencia aquí de su análisis sobre el nacionalismo en los estados surgidos del colonialismo luego de 1948 y las tensiones de complementariedad entre lo que llama esencialismo –«aferrarse a una línea heredada del pasado»- y epocalismo –«moverse con la ola del presente»- (:210).

²⁵ Sigo desde aquí a Marut (2010).

²⁶ Conviene apuntar que el foco de la rebelión se ubicó en la región de la Baja Casamance, y no en las regiones casamancesas todavía más empobrecidas de Sédhiou y Kolda.

²⁷ Esta asunción parte de la idea de que los cultivos arroceros casamanceses han suministrado históricamente de arroz al norte, fundamentalmente Dakar. No obstante, y siguiendo a Marut (2010: 51), si bien el arroz de Casamance -y en particular de la Baja Casamance- supone prácticamente la mitad de la escasa producción senegalesa actual, esta resulta más que insuficiente para abastecer al país. En la práctica, casi el 80% de la demanda del país, incluida de la región casamancesa, se ve colmada por arroz importado del sudeste asiático, a menudo producido y distribuido a menor precio que el arroz local.

desarrollo de cultivos menos presentes en el norte. No obstante, la falta de unidades de transformación y su concentración en las regiones del norte con mayor inversión en infraestructuras de producción acaban convirtiendo esta región del sur en exportadora de materias brutas cuyo valor añadido se genera en el norte. Más allá, los recursos generados por el turismo -fundamentalmente concentrado en las áreas de playa de Cap Skirring, Diembéring y Kabrousse, pero también de la explotación de la representación de la supuesta cultura joola ancestral- acaban siendo el principal motor económico de algunas áreas casamancesas. No obstante, y como ya se ha dejado entrever, las inversiones en el sector son en su mayoría bien de origen extranjero -sobre todo francés-, bien de origen *nordista*, y la población local resulta beneficiaria de la riqueza generada solo de manera muy parcial.

Como resultado, y dadas las pocas perspectivas laborales que la región ofrece a sus jóvenes, la Casamance procura al norte, además de materias primas, importantes contingentes de mano de obra. Vale la pena destacar el modo en que esta falta de empleo y perspectivas acaba empujando a algunos jóvenes a integrar las filas de los pocos grupos supuestamente rebeldes que quedan activos en la zona. Téngase en cuenta que, como veremos más adelante, una de las razones por las que algunos agentes de policía -muchos procedentes del norte del país- aducen para tolerar la presencia de nuestro objeto, los *klandos*, es, precisamente, la de evitar que acaben integrando los grupos todavía activos en el bosque; no tanto por cuestiones que podríamos presentar como ideológicas -la reactivación de la revuelta contra el estado- como para garantizarse un sustento a través del asalto a vehículos y tiendas en algunos pueblos

He ahí por lo que, entre otras razones, vale la pena introducir esta breve trayectoria del conflicto por cuanto afecta inevitablemente al objeto de esta investigación. Como ya se ha mencionado, este estallaría a partir de la marcha pacífica convocada en Ziguinchor el 26 de diciembre de 1982 por el MFDC, que fue violentamente reprimida por la policía²⁸. A pesar de esta legitimación inicial del recurso a la lucha armada por parte del movimiento, entendida como repuesta o contra-violencia a una represión estatal que se intensifica en los años posteriores a la marcha, no es hasta la década de 1990 que el MFDC logra pasar a la ofensiva armada contra el ejército senegalés. Les siguen varios años de enfrentamientos intermitentes entre guerrilla y soldados, durante los que el MFDC recluta algunos centenares de combatientes, muchos jóvenes formados en el mismo ejército del Senegal que, una vez licenciados, se integran en las filas del movimiento. Este aprovecha militarmente un entorno favorable -dominado por bosques y manglares de difícil acceso- así como la situación singular de la Casamance como región fronteriza entre dos estados -Gambia y Guinea

²⁸ Seguimos a partir de aquí a Marut (2002).

Bissau- que usufructúan el conflicto como herramienta para desestabilizar al país vecino, facilitando en algunos casos la permeabilidad de sus fronteras para los guerrilleros (Faye, 1994b; Nugent, 2007), por mucho que en los últimos años hayan podido tener un rol relevante en la cooperación para el proceso de paz (Rosa Gomes, 2016 y 2022; Nóbrega, 2022).

Es a partir de finales de la década de los noventa que el recrudecimiento de las acciones bélicas por ambos bandos en diversos de sus frentes -recurso a minas antipersonas, asalto y pillaje de vehículos, comercios y pequeños pueblos, a veces acompañados de matanzas de civiles- empieza a suscitar el rechazo de una población que, sobre todo en Baja Casamance, hasta el momento había simpatizado con los rebeldes, aunque fuera porque parte de sus jóvenes estaba con ellos. Es en este contexto que algunos enclaves de las rutas que unen Ziguinchor con pueblos como Mpack -precisamente en la frontera con Guinea Bissau- o Kaguite sufren migraciones forzadas que llevan una despoblación y un aislamiento del que no se empezarán a recuperarse hasta mediados de la década de los 2000 (Rodin, 2006), siendo el *klando* el principal medio de transporte hasta estos lugares. Es así como a partir de a década de los 2000 el MFDC pierde progresivamente el vínculo con la base social que tenía en sus inicios, empujando a aquellos guerrilleros todavía activos a buscar nuevos medios de subsistencia por medio de asaltos -de los que los *klandos* son hasta ahora unas de las principales víctimas-, pero también del tráfico ilegal -entre ellos el de madera- a escala regional y transnacional²⁹

En los últimos años, la firma en 2004 del último y más amplio acuerdo de paz entre el *abbé* Diamacoune y el Ministro de Asuntos Internos de Senegal (De Jong y Gasser, 2005), ha hecho disminuir la intensidad del conflicto, lo que no implica necesariamente que haya terminado. Todavía quedan algunas facciones insurgentes más o menos activas tanto en el exilio como en territorio casamancés, protagonistas estas últimas de asaltos a vehículos, muchas en la pequeña carretera que lleva a Kaguite que acabé conociendo bien. No obstante, conviene poner entre paréntesis una asociación directa entre este tipo de episodios y una actividad organizada del MFDC. Más bien, esta clase de incursiones son, para muchos, consecuencia directa de la falta de perspectivas apuntada más arriba. Cabe resaltar esa circunstancia, puesto que una parte del trabajo etnográfico se desarrolló en barrios periféricos de Ziguinchor, como Kenya, o en localidades como Adéane, Kaguite o Mpack, cuyos entornos fueron o son todavía escenario de estos rescoldos de actividad rebelde. En este sentido, buena parte de mis interlocutores, tanto casamanceses como originarios del

²⁹ Como apunto en la nota 30, el MFDC no es, en cualquier caso, el único actor responsable en este tráfico de madera.

norte del país, coincidían en apuntar la manera como los restos de dicho conflicto latente se mezclan con formas de lo que ellos describían como *banditisme* (bandidaje), en ningún caso asociadas a ningún movimiento político³⁰.

Teniendo en cuenta el complejo panorama económico, social y cultural que he tratado de exponer breve y parcialmente a lo largo de este segundo capítulo, tanto el conflicto que ha tenido lugar en este escenario como las distintas iniciativas pacificadoras son igualmente complejos. Tras cerca de una década de tensiones armadas, con las graves consecuencias que se han mencionado más arriba, la firma, en diciembre de 2004, de lo que es presentado como un «acuerdo de paz» entre el Primer ministro senegalés, Ousmane Ngom, y el *abbé* Diamacoune, a pesar de no ser el primer texto firmado entre ambas partes, parece inaugurar un periodo de menor intensidad, que aprovecha también las divisiones internas dentro del MFDC. No obstante, y al mismo tiempo, esta misma división dificulta una pacificación que se presenta como unilateral y dirigida por los términos del estado senegalés (Marut, 2010: 265-267; 2011). En este marco, las iniciativas pacificadoras y de supuesta reconciliación se han ido sucediendo desde entonces y hasta la actualidad en la que distintos actores han ido emergiendo como relevantes. En buena parte de ellas, la evocación de la tradición, las redes y comunidades locales y la sociedad civil son subrayadas como agentes clave para lograr una perspectiva de paz (: 268-269; véase también Marut, 2009), todo ello en un marco en el que el lenguaje del desarrollo parece dirigir parte de las acciones a llevar a cabo.

³⁰ El asesinato de 13 civiles mientras cortaban madera en un bosque cerca de Niaguiss, a unos 10km de Ziguinchor en enero de 2018 –precisamente coincidiendo con mi llegada al campo– es un ejemplo de esta clase de episodios y de su clasificación y uso por parte tanto del MFDC como del estado senegalés. Aunque el gobierno inicialmente atribuyó la matanza al MFDC, el grupo pronto emitió un comunicado negando cualquier relación con el episodio. Finalmente, las muertes fueron atribuidas a grupos de traficantes de madera. Efectivamente, en los últimos años la explotación de los recursos madereros de la región ha sufrido grandes limitaciones, en parte derivadas de las restricciones de tala impuestas desde el estado senegalés (véase Ba y Descroix, 2022 para una actualización sobre este asunto). Dichas restricciones han convertido la tala y el comercio ilegal de madera en un sector lucrativo para ciertos grupos no necesariamente vinculados con la guerrilla pero que incurren en asaltos más o menos episódicos, en detrimento de los derechos comunales de tala de algunos lugareños, que se enfrentan a estos casos de violencia por el control de las extracciones de este recurso. Sea como fuere, la atribución inicial de los asesinatos al MFDC fue suficiente para que Francia volviera a establecer la recomendación de no viajar a la región, ello en plena temporada turística. La interpretación de parte de mis interlocutores a este movimiento del estado senegalés consistía en subrayar el interés de este último por mantener la Casamance como región peligrosa, receptora de ayudas y de la intervención de ONGs, al tiempo que potenciaba el sector turístico en otras regiones del norte. Véase la noticia en <https://afrique.latribune.fr/politique/2018-01-07/13-jeunes-tues-en-casamance-sous-le-choc-le-senegal-s-interroge-sur-les-assaillants-763718.html>, y el comunicado del MFDC en <https://www.jeuneafrique.com/508146/politique/senegal-le-mouvement-rebelle-du-mfdc-condamne-le-meurtre-des-13-jeunes-en-casamance/>; Accedido el 15 de agosto de 2022.

En este modelo de *peace building*, a las instituciones presentadas como tradicionales, como las realezas joola todavía activas (Tomàs, 2009; Manga, 2015), se le añaden ONGs y asociaciones locales que son reclamados como importantes actores de sensibilización. Entre ellas, conviene señalar el papel de entidades como el Comité Régional de Solidarité des Femmes pour la Paix en Casamance-Usoforal, que ejemplifica la relevancia de las mujeres no sólo durante los años más duros del conflicto sino también en las negociaciones para la paz (Stam, 2009; Osemeka, 2011; Niang, 2022). Para terminar de completar este cuadro, vale la pena señalar el papel de entidades internacionales como la Comunidad de Sant'Egidio, cuyo papel mediador entre el estado y las facciones del MFDC todavía activas se mantiene hasta hoy en día³¹, o organizaciones como USAID, cuyos intereses en África occidental van mucho más allá de la resolución del conflicto en el sur de Senegal. La intervención de USAID ha sido clave a la hora de modelar parte de estas estrategias de pacificación, implantando un modelo que no necesariamente responde a las necesidades locales (Marut, 2022; Serna, 2022).

A pesar de este periodo de prácticamente veinte años en el que el conflicto parece haberse mantenido en lo que a menudo se ha descrito mediáticamente como un estado de «ni guerra ni paz»³² o como un enfrentamiento de baja intensidad, las hostilidades retomaron en 2021 en las fronteras gambiana y bissau-guineana, culminando en una serie de acciones ofensivas lanzadas la madrugada del 14 de marzo de 2022 contra las bases del MFDC en la zona fronteriza con Gambia³³, en lo que se presentó desde el estado mayor del ejército senegalés como una operación de «segurización» que ya ha provocado decenas de miles de nuevos desplazados (Ngom y Sene, 2021). Aunque, por el momento, ninguno de los escenarios de esta investigación parece haber sido afectado, habrá que ver de qué modo y en qué términos esta última reactivación de las tensiones armadas puede afectar la región, así como también a las dinámicas a las que atiende esta investigación y, de manera bastante más relevante, a las personas que la protagonicen y las sufran. Asimismo, habrá que calibrar el alcance del

³¹ Véase su papel en la reactivación de las negociaciones en 2020 en: <https://www.santegidio.org/downloads/CommuniqueSantEgidioCasamance29Fevrier2020.pdf> [Accedido el 25 de junio de 2022]; o el comunicado emitido tras los incidentes de marzo de 2022: <https://www.santegidio.org/pageID/30284/langID/es/itemID/47157/Casamance-detener-la-lucha-y-reanudar-el-proceso-de-negociación.html>. Accedido el 25 de junio de 2022.

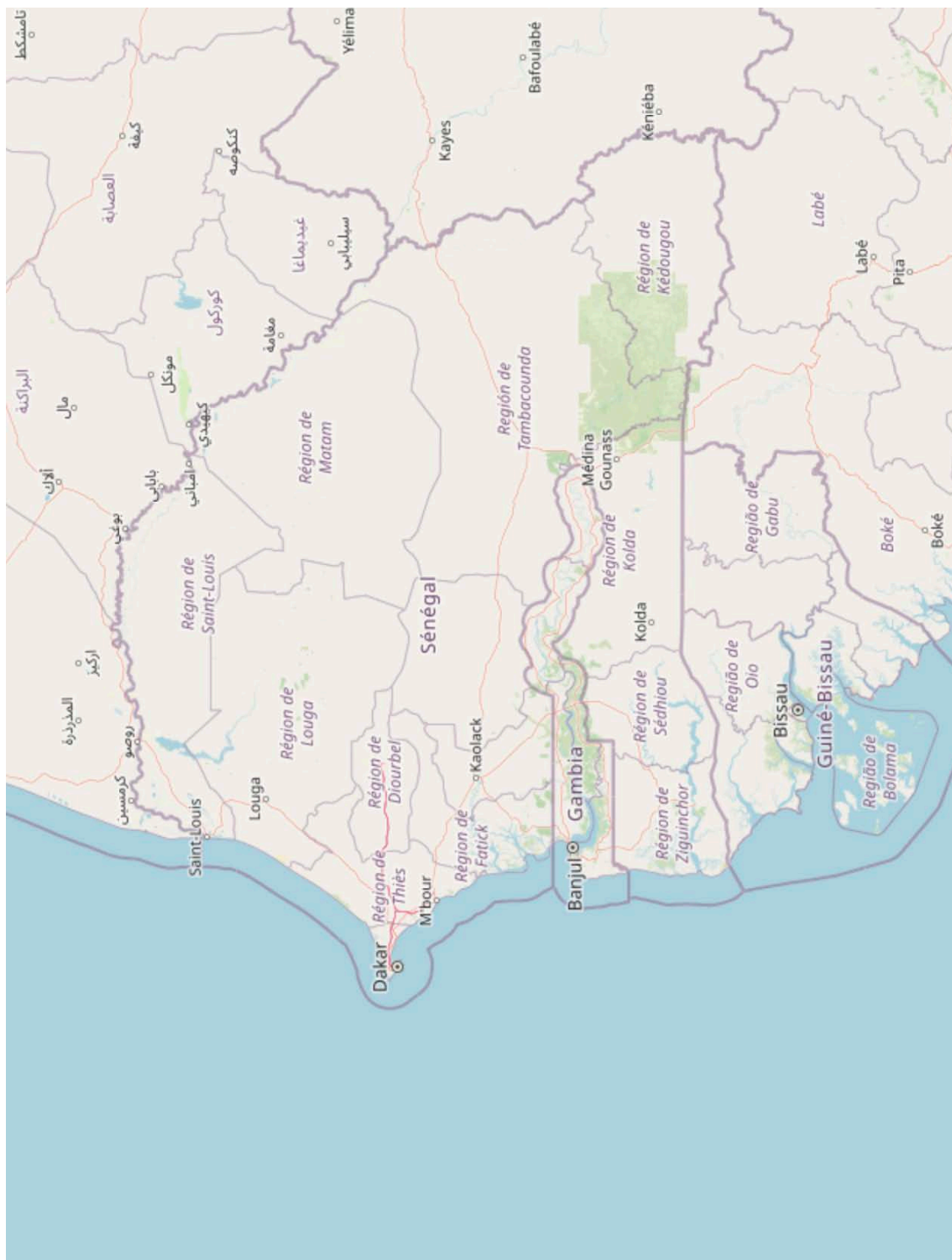
³² Véase por ejemplo la mención reciente de esta expresión en la nota del 8 de febrero de 2021 de TV5Monde en <https://information.tv5monde.com/afrique/au-senegal-quelle-issue-en-casamance-apres-quarante-ans-de-conflit-394715>. Accedido el 24 de junio de 2022.

³³ Véase: <https://information.tv5monde.com/afrique/au-senegal-quelle-issue-en-casamance-apres-quarante-ans-de-conflit-394715>. Accedido el 24 de junio de 2022. O https://www.lemonde.fr/afrique/article/2022/03/14/le-senegal-annonce-une-operation-contre-la-rebellion-en-casamance_6117474_3212.html. Accedido el 24 de junio de 2022.

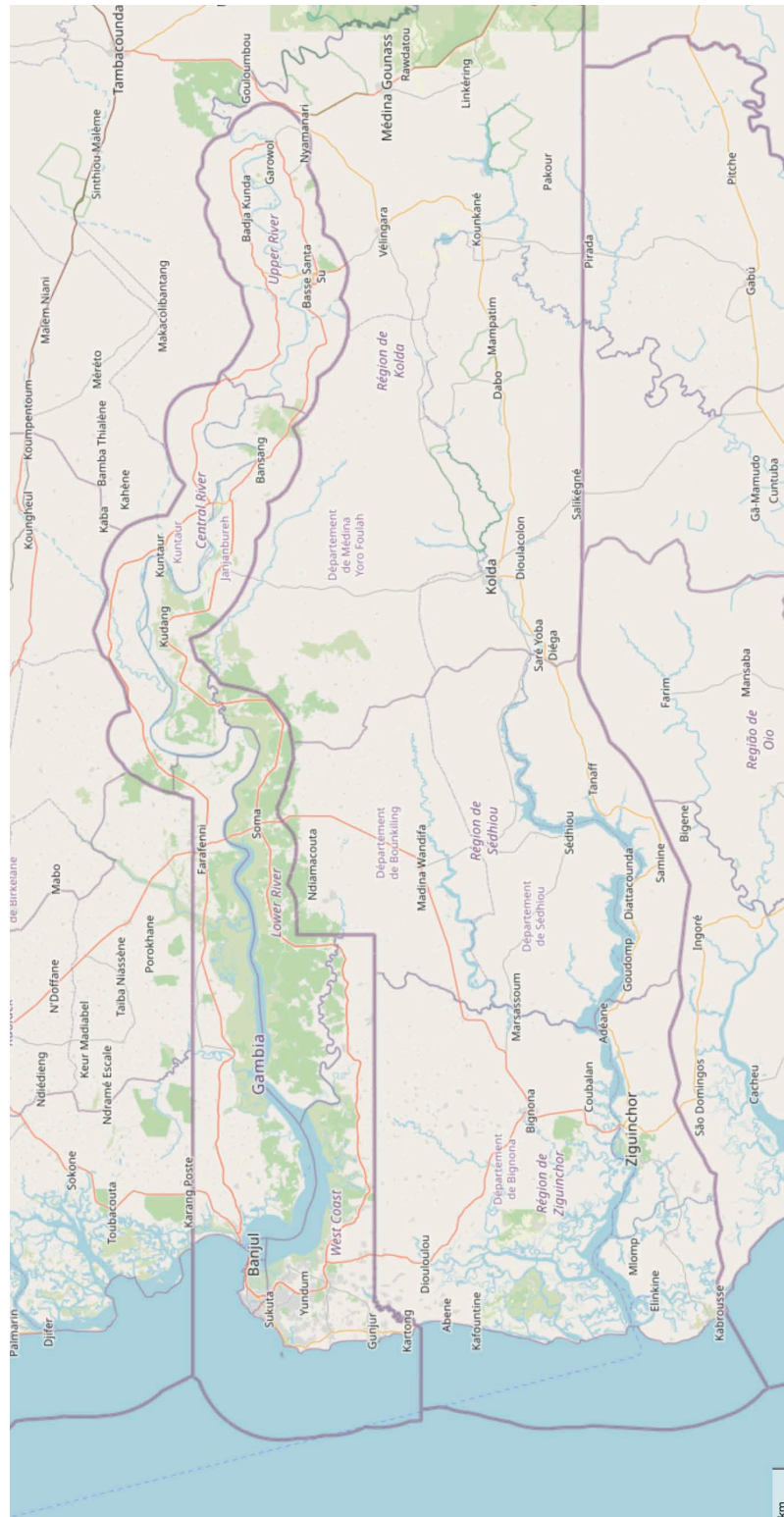
llamado acuerdo de paz -cuyo contenido se mantenía confidencial en el momento de redactar estas líneas- firmado en Bissau el pasado 4 de agosto de 2022 entre el estado de Senegal y el Comité Provisoire de Alies politiques et combattantes du MFDC, bajo el auspicio del presidente de Guinea Bissau³⁴.

El contexto presentado a lo largo de este capítulo ha condicionado mi objeto de estudio y creo que se encuentra en la base de la eventual relevancia de esta investigación. Los capítulos que siguen, mucho más concretos y etnográficos de los presentados hasta ahora, no pueden entenderse sin tener en cuenta este marco y, sobre todo, las particularidades de la Casamance en relación con los dos ejes de esta tesis: las infraestructuras y la movilidad, por un lado, y, del otro, el paisaje religioso, así como la manera en que ambas cuestiones se imbrican en un terreno como el casamancés, al menos tal y como pude observarlo durante mis estancias allí.

³⁴ Véase la nota de prensa y el comentario más bien escéptico de Jean-Claude Marut en RFI: <https://www.rfi.fr/fr/afrique/20220805-quelle-est-la-portée-de-l-accord-de-paix-signé-à-bissau-entre-dakar-et-le-front-sud-du-mfdc>. Accedido el 8 de septiembre de 2022.



Mapa 1. Senegal. División administrativa. Fuente: <https://www.openstreetmap.org/#map=7/14.621/-14.645> [30/3/2022]



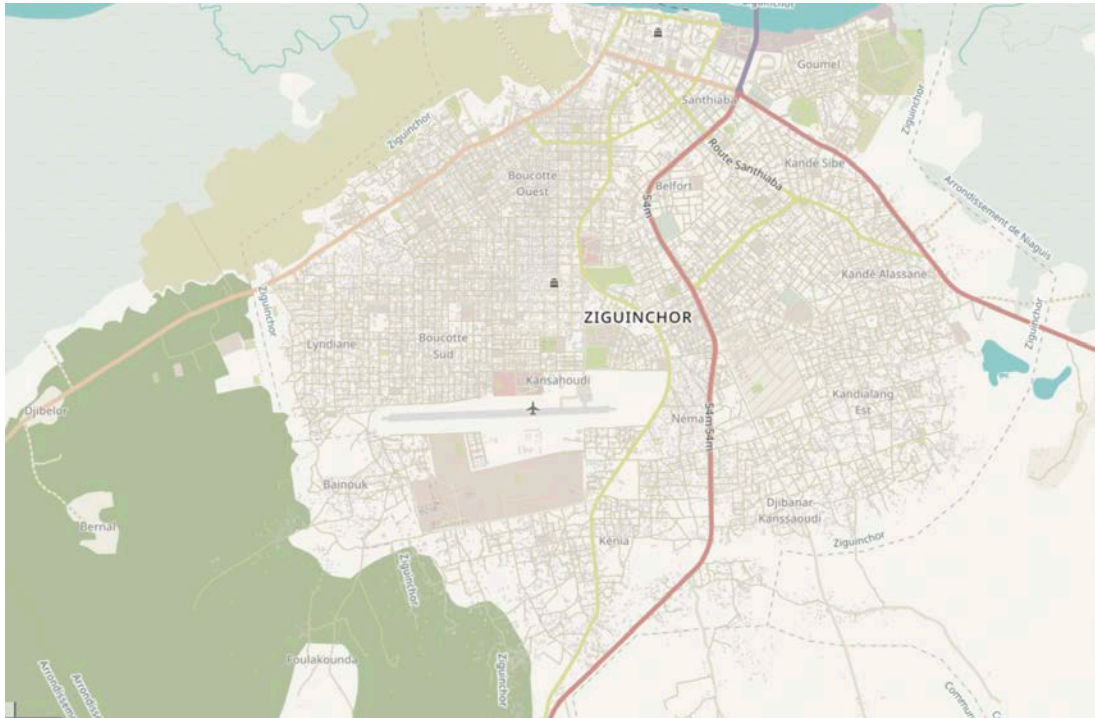
Mapa 2: La Casamance. Regiones de Ziguinchor, Sédhiou y Kolda.

Fuente: <https://www.openstreetmap.org/#map=8/13.296/-14.650>

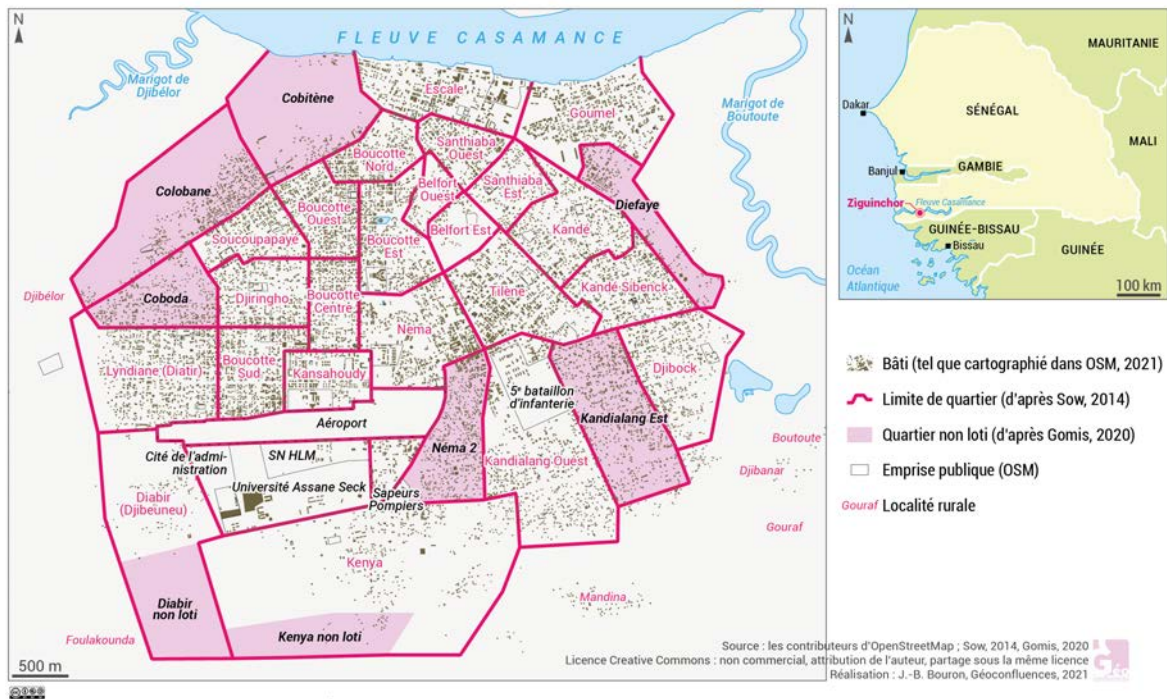
[30/3/2022]



Mapa 3: Baja Casamance. Región de Ziguinchor. Fuente: <https://www.openstreetmap.org/#map=10/12.7736/-16.1266&layers=H> [30/3/2022]



Mapa 4. Ziguinchor. Fuente: <https://www.openstreetmap.org/#map=13/12.5608/-16.2802&layers=H> [30/3/2022]



Mapa 5: Ziguinchor. Situación y delimitación de los barrios. Fuente: Gomis (2021). <http://geoconfluences.ens-lyon.fr/geoconfluences/images/articles/img-gomis/ziguinchor-senegal-carte-3000px.png> [image view fullscreen](#) [15/9/2022]

3. Un acercamiento a los sistemas de movilidad en la Baja Casamance

3.1. Privatización e informalización de los servicios públicos en el Oeste de África

Esta investigación atiende, en uno de sus ejes fundamentales, algunos aspectos de una forma de transporte colectivo basado en la habilitación de vehículos privados como taxis no autorizados, observable en diversas ciudades de Senegal con el nombre de *clandos* o *klandos* (Lammoglia, *et. Al.*, 2012), pero que también vemos desplegarse en otros países africanos con distintas denominaciones³⁵. Este plano de la presente tesis pretende dar cuenta de cómo este servicio brinda una muestra de algunas de las lógicas de funcionamiento de todo un abanico de alternativas de movilidad no gestionadas directamente por las respectivas Administraciones, operando en algunos de sus aspectos al margen de la legalidad.³⁶ En buena medida como consecuencia a la falta de opciones de transporte provistas desde lo público, la presencia de esta clase de medios no financiados ni gestionados

³⁵ El nombre *clando* se emplea de manera generalizada en el África francófona, pero no para referirse a lo mismo. En el ámbito del transporte, si en estos casos remite a un taxi ilegal, en Chad, por ejemplo, es la denominación aplicada a los mototaxis (Hemchi, 2015). En Costa de Marfil, los taxis ilegales se llaman *woro-woro* (término malinke traducible por «30 francos-30 francos»; véase Lombard y Zouhoula Bi 2008: 48-50). Otro ejemplo son los *grands taxis* marroquíes (Le Tellier 2007).

³⁶ De los cuales tenemos multitud de ejemplos en África, como, por citar casos estudiados, los minibuses *Hiace* que circulan por las islas de Cabo Verde (Horta y Malet, 2014); o los buses *daladala* en Dar es Salaam (Plat y Pochet, 2002; Wakota, 2021). Parecidos a los *klandos* están los taxis *candongueiros* en Luanda (Lopes, 2010), los *daladala* en Tanzania o Zanzibar, o los *woro-woro* en Abidjan (Zouhoula Bi, 2018). Tenemos también las mototaxis en un buen número de países africanos (Lopes, 2010; Diaz Olvera *et al.*, 2012; Grätz, 2010; Zouhoula Bi, 2018; Guezere y Mahamat-Hemchi, 2021), con su propia versión en el escenario de esta investigación, la Baja Casamance, las motos *jakartas* (Contijoch, Martínez Algueró y Delgado, 2021; Martínez Algueró, 2022).

institucionalmente, aunque no novedosa, está siendo cada vez más estructural en la provisión de ofertas de desplazamiento urbano e interurbano en no pocas ciudades de África occidental³⁷.

Este sector parcialmente desregulado está siendo afectado desde hace décadas por un doble proceso de desaparición de las grandes compañías estatales de transporte allí donde habían existido y la cooptación de este espacio abierto por parte de toda una variedad de operadores informales, en una dinámica que algunos han insistido en describir como una «autorregulación por defecto» (Díaz Olvera *et. Al.*, 2012). Esta doble dinámica ha hecho posible el ejercicio de un mínimo derecho a la movilidad a las clases más desfavorecidas, al tiempo que constituye un nicho de empleo e iniciativas microempresariales para buena parte de la población. Ello presentado con frecuencia de la mano de la aparición o intensificación de otros costes externos, derivados en ocasiones del refuerzo del mercado y, con ello, de las formas de exclusión y segregación socioespacial ya existentes, además de lo que se presenta como una competencia desleal que supuestamente amenaza aquellos modos de transporte regularizados. A todo ello cabe añadir, como la peor de las consecuencias, un aumento de la siniestralidad vial.

Tomando este cuadro como punto de partida, uno de los objetivos en este capítulo es discutir críticamente la noción de informalidad tal y como se aplica a determinados sistemas de movilidad urbana e interurbana en contextos urbanos africanos como el que aquí se describe. El asunto es, pues, el de poner de manifiesto, a través de los casos considerados, algo en lo que otros estudios ya han insistido: la no oposición, sino más bien la porosidad y la articulación entre lo que se ha dado en distinguir como formal y lo informal. La intención es desmentir o matizar aquellas lecturas que entienden el sector formal como aquél relativo a los ámbitos amparados por la ley y sometidos a una plena fiscalización administrativa, y el informal como aquél que agrupa actividades al margen de toda regulación (McFarlane, 2012 y 2016; Lindell y Ampaire, 2016). En este sentido, los *klandos* que protagonizan estas páginas resultan una buena muestra de esta permeabilidad, puesto que tales alternativas de transporte, cuya gestión y uso se realizan aparentemente al margen de la legalidad y del control del estado, son ejemplo de una pérdida de la presencia y el poder de este, pero lo son más bien de un doble movimiento que podría parecer paradójico. Por un lado, implican la

³⁷ Este trabajo que aquí se expone quiere ser una ilustración etnográfica, al tiempo que un intento de contribución, de los debates sobre la funcionalidad y operatividad de los estados africanos, su legitimidad social y su capacidad de control sobre los territorios que administra, una problemática bien resumida en Iniesta, López Bargados y Roca (eds., 2013), en la línea de aproximaciones ya clásicas como la de Bayart (1989) y de otras más recientes como las firmadas por Blundo y Olivier de Sardan (dirs., 2007) o De Herdt y Olivier de Sardan (eds., 2015).

ejecución de la prerrogativa del estado en orden a externalizar servicios a favor de la gestión privada y, al mismo tiempo, implican formas de intervenir sectores cuyo funcionamiento se le supone ajeno. Es decir, estamos hablando, tomando el caso de taxis colectivos casamanceses, de ofertas de transporte en común que son ejemplos, a la vez, de dinámicas de privatización y de políticas intervencionistas implícitas por parte del estado.

De este modo, lo que se trata de sostener es que las condiciones en que tiene lugar la actividad los vehículos *klando* en Ziguinchor, con unas características parecidas a las de otras ciudades medias senegalesas (Faye, 2013), dan cuenta de la ambigüedad de las relaciones entre este tipo de medios «informales» y una administración que los tolera y aprovecha como alternativa a un transporte colectivo cuyos requerimientos no parece en situación de atender, pero que existen, por así decirlo, a remolque suyo. Todo ello en el marco de un estado cuya estructura reposa, en buena medida, en una externalización de parte de sus funciones en intermediarios no vinculados directamente a su aparato, pero también en el control oblicuo de sectores catalogables como informales. En efecto, como se ha advertido en capítulos anteriores, la consideración del caso de los *klandos* va más allá de la atención a la problemática de lo que se conoce como «transporte informal», especialmente en los países llamados «en vías de desarrollo». Este sector ha merecido designaciones alternativas, como la que propone Godard (2002d) de «transporte artesanal» o, antes, Cervero (1992) de «paratransito». De un tiempo a esta parte, habría tomado relevancia la denominación de «transporte popular» (Kassi-Djodjo, 2010; Doherty, Bamba y Kassi-Djodjo, 2021; Klopp, 2021). Más allá de dichas designaciones, se trata, al fin y al cabo, de aquel tipo de infraestructura de transporte que Cervero (2000) describe como no organizado desde el poder público, surgido de iniciativas «no controladas» –entiéndase desde instancias gubernamentales–, por lo que obedecería únicamente a las leyes del mercado, operando en distintos grados de ilegalidad o alegalidad³⁸.

La problemática a abordar aquí entronca con otra centrada en la falta de circunscripción a la fiscalización del estado de ciertos ámbitos productivos. En el marco de la discusión a propósito del concepto de informalidad abierta por Hart (1973), ha habido algunas lecturas, como las recogidas por Portes y Haller (2005), que señalan el papel, paradójico en muchos casos, el estado como agente fundamental a la hora de determinar las relaciones entre un espacio formal, en el que tienen lugar transacciones predecibles en el contexto de un sistema

³⁸ Este tipo de sistemas de movilidad han aparecido hasta hace no mucho asociados a la economía subterránea que domina numerosos sectores de actividad en los países no industrializados. En la actualidad, sabemos hasta qué punto están presentes y activos en las ciudades del capitalismo avanzado. Uber, Cabify, Glovo, Amazon..., entre tantas, son plataformas que trasladan personas o productos en ámbitos indefinidos o fuera de las respectivas legislaciones tanto laborales como de transporte (cf., por ejemplo, Silva, 2015).

capitalista moderno (:409), y un espacio informal que sólo en algunos de sus aspectos escapa de las normativas y vigilancias propias de la regulación institucional. Así, el proceso que algunos autores han descrito para distintos países del Oeste de África como de transferencia al sector privado de servicios urbanos (véase Godard, 2002d; Bredeloup *et. Al*, 2008, para el caso del transporte), ha sido a menudo malinterpretado como una dinámica relativamente reciente de cuestionamiento del rol de la acción pública en la provisión de servicios, entendido como una renuncia del estado a ejercer su autoridad en orden a asegurar el bienestar de sus administrados. No obstante, como hiciera notar Hibou (1999a), este tipo de análisis se limitan a una concepción weberiana del estado, que pone el acento en su dimensión burocrática, legal-racional, así como en la centralidad de su intervención directa, institucionalizada y permanente. Lejos de esta visión, más que ante su retirada, esta aparente dinámica de privatización de la administración sería, también, una estrategia más en el ejercicio de la autoridad estatal y en la producción de nuevas relaciones y espacios para el ejercicio de su dominio³⁹.

En cierta medida, estamos ante un modelo de gobernabilidad que pasa por una delegación en el sector privado –ya sea informal o no– de parte de las funciones en otros contextos asumidas desde el poder público. Pero esta externalización no implica la pérdida de las prerrogativas estatales y es, en todo caso, el estado quien gestiona y define buena parte de esta forma colateral de privatización. De este modo, perspectivas como esta abren la puerta a reconsiderar los puntos de intervención del estado más allá de las fronteras de sus instituciones, entendiendo la aparición de nuevos actores y poderes que aparentemente entran en competencia con el ejercicio de su autoridad como parte de su intervención indirecta (Hibou, 1999a: 9). Junto a estas, consideraciones como la de Diouf (1999) discuten la novedad en el caso africano de esta suerte de desdoblamiento del estado por la vía de un gobierno indirecto que cuenta con la participación de intermediarios privados (:17). En efecto, atendiendo al modo en que se han construido algunos estados de África Occidental, como el propio Senegal, Diouf pone sobre la mesa la recurrencia de esta administración parcialmente delegada en actores ubicados, aparentemente, al margen del aparataje estatal ya desde la época colonial. Es aquí donde ha sido pertinente la recuperación de la idea que Max Weber (2001 [1923]) sugería de «descarga» para referirse al modo en que los señores feudales utilizaban a los labriegos no sólo como mano de obra, sino también como renteros, precisamente para *descargar* sobre ellos los riesgos de la explotación de los campos (:52-53). Fue Hibou (1999a) quien tuvo el acierto de aplicar esa noción a la manera como determinados estados africanos *descargan* funciones que les corresponden en operadores

³⁹ Una autoridad y un poder del estado y la legalidad que Agamben (2004) no duda en describir como discrecional.

informales, rescatando a estos de su consideración, nada infrecuente (por ejemplo, Mfoulou Olugu, 2016; o Goodfellow, 2015) en términos de patología o disfuncionalidad.

Al mismo tiempo, algunos trabajos producidos a principios de nuestro siglo (Blundo 2001; Blundo y Olivier de Sardan, 2001) señalan el papel de lo que se ha dado en llamar sector informal –con frecuencia asociado también a la corrupción, entendida como una forma de clientelismo político (Ndiye *et al.*, 2009)– en esta dinámica de privatización-intervención de los estados africanos. Así, junto a formas de privatización formal encontramos vías paralelas de privatización informal, además de una institucionalización de lo informal como modo de gestión del estado a nivel cotidiano. Ambos procesos contribuirían, de manera aparentemente contradictoria, a asegurar la continuidad y el funcionamiento de las estructuras estatales.

Acercándonos al caso específico del transporte en Senegal, conviene resaltar cómo, a partir de la década de 1980 y, sobre todo, durante la década de 1990, no son pocos los experimentos de transferencia al sector privado de aquellos servicios de movilidad que hasta el momento había tendido a estar bajo el control estatal en buena parte de África Occidental (Rizzo, 2002; Lombard, 2006 y Díaz Olvera *et al.*, 2010; véanse Godard, 2002a o Lombard, 2015 para una perspectiva general de las transformaciones del sector del transporte en Senegal), ello muchas veces en el marco de programas de supuesta mejora del transporte urbano financiados por el Banco Mundial (Godard, 2002b). Según un contexto económico y político del que participa Senegal, la privatización de aquellos servicios públicos en su momento creados, gestionados y financiados por un estado «emprendedor» como, en parte, forma de afirmación de la independencia económica en relación a la antigua potencia colonial (Bredeloup, 2008), lejos de ofrecer una mayor accesibilidad y una democratización de la gestión de servicios públicos como el transporte –de acuerdo con los discursos que justifican la privatización como intervención generalizada a partir de entonces-, ha supuesto más bien un refuerzo del papel del mercado y, con ello, de las formas de exclusión y segregación socioespacial ya existentes.

Y un ejemplo de esta trayectoria y del modo en que se reorganiza la oferta de transporte en el marco de este proceso de «descarga» lo encontramos, precisamente, en el caso del sistema de transporte urbano de Dakar (Cissokho, 2012), que reposa en un pretendido equilibrio entre un sector institucionalizado basado en empresas con un grado variable de participación pública y un sector en cuya organización el estado no tendría un poder directo y que comprende toda una heterogeneidad de modos de transporte con niveles distintos de

cumplimiento de la legalidad (Diouf, 2002; Godard, 2002c; Lombard, 2015)⁴⁰. Esta misma dinámica de privatización e informalización simultáneas de distintos sectores del transporte urbano, acompañada del mantenimiento de determinadas instituciones estatales sostenidas en buena medida por la financiación de agentes internacionales como el Banco Mundial, no sólo es indicativa de un proceso más general de lo que algunos han insistido en llamar crisis estructural que ha afectado a los modos de provisión de servicios urbanos en diversos países del África subsahariana desde 1980 (Díaz Olvera *et. Al*, 2012) -y en otros contextos desde entonces-, sino que debe ser también tomada como marco a la hora de entender el objeto de esta investigación.

El ejemplo de Dakar no sólo resulta un referente de lo ocurrido con el sector del transporte colectivo en buena parte de África Occidental, sino que debe ser tenido en cuenta en la medida en que sienta las bases de un marco de gestión de las infraestructuras de transporte y la movilidad que poco a poco irá implementándose en buena parte de las regiones de Senegal. Conviene, no obstante, apuntar que, como se verá más adelante, la Casamance nunca ha gozado de la inversión pública en infraestructuras disponible en la capital y los años de conflicto armado han justificado el mantenimiento de esta desinversión histórica, por lo que para el caso que centra esta investigación no podemos hablar de una desinversión pública en el sector del transporte puesto que esta nunca existió. Si vale la pena mencionar lo que se apunta como una cierta voluntad de tomar, de la mano del CETUD⁴¹ y de operadoras como Dakar Dem Dikk (Wade, Tremblay y Ndiaye, 2010; Sall y Diallo, 2018), parte del sector del transporte en Ziguinchor hasta ahora cooptado por alternativas informales como los *klandos*. En cualquier caso, aunque para algunos ámbitos de manera más tardía, el marco de la gestión de las infraestructuras y el transporte en Casamance se enmarca la línea estatal con Dakar como experiencia piloto, que reposan en un pretendido equilibrio entre un sector institucionalizado basado en empresas con un grado variable de participación pública y un sector en cuya organización el estado no tendría un poder directo y que comprende toda una heterogeneidad de modos de transporte con niveles distintos de cumplimiento de la legalidad. Encontramos, por otra parte, la misma predominancia histórica del transporte por

⁴⁰ Vale la pena subrayar aquí lo apuntado por algunas voces (Godard, 2002c; Bredeloup, 2008; Lombard, 2015: 71-106) a propósito del modo en que la inversión en transportes e infraestructuras por parte de los nuevos estados africanos independientes, y particularmente Senegal, apareció, desde la década de 1960 y hasta los Planes de Ajuste Estructural de la de 1980, como una forma tanto de materializar los esfuerzos de estas nuevas Administraciones descolonizadas como de hilvanar un territorio ahora bajo su control.

⁴¹ Conseil Exécutif des Transports Urbains de Dakar. Principal autoridad del transporte en Senegal establecida en 1997. Tanto el CETUD como la operadora Dakar Dem Dikk se encuentran bajo el paraguas del Ministère des Infrastructures, des transports terrestres et du désenclavement. Véase: [En línea] <https://www.sec.gouv.sn/monsieur-abdoulaye-daouda-diallo> [Fecha de acceso: 31/5/2018].

carretera en todo el país, basada en vehículos de ocasión importados⁴² -veremos, todavía más agudizada por la posición estratégica de la región- y adaptados para su uso en el transporte colectivo de mercancías y pasajeros. Igualmente, y esto resulta determinante para el funcionamiento de los *klandos*, se aprecia la misma tendencia a tratar de implantar líneas de transporte semipúblicas que releguen cada vez más otras alternativas informales.

La atención al modo como se organizan y operan estos taxis colectivos no autorizados -cuya actividad, veremos, no tiene lugar ni de forma «clandestina» como indica su nombre, ni al margen de la fiscalización de las autoridades- permite dar cuenta de los estrechos nexos entre lo formal y lo informal y entre lo legal, lo alegal y lo ilegal, evidenciando la permeabilidad entre ámbitos que a menudo se han tomado como compartimentados, cuando no contrapuestos. Contradiendo las asunciones procuradas desde buen número de aproximaciones a la cuestión de la «informalidad» en general –y en África en particular–, la atención al modo en que se organiza y se desarrolla la actividad de estos vehículos pone sobre la mesa la trama de vínculos constantes, muchas veces equívocos, con el aparato burocrático y la policía, que hacen de la dicotomía formal-informal un recurso meramente teórico que las relaciones sociales, económicas y políticas reales no vienen a confirmar.

Lo que se plantea aquí como vía de análisis del sistema que se presenta es la constatación de una continua interacción cooperativa entre los órdenes formal e informal en un mismo ámbito como es el del transporte urbano, una gobernanza híbrida de colaboración-contraposición entre las autoridades locales y formas de organización socioeconómica que se pasan el tiempo basculando entre lo legal, lo ilegal y lo alegal. Son los rasgos distintivos de los límites jurídico-administrativos de las infraestructuras de movilidad lo que permite la aparición y expansión de una oferta de transporte irregular como el aquí observado. Es a partir de ello que se puede prestar atención a la gestión de los taxis ilegales para reconocer cómo se desarrolla la privatización vía informalización de determinadas competencias públicas urbanas en África Occidental, que hacen emerger en su desarrollo una relación cotidiana y ambivalente con un estado que, en sus distintos ámbitos, se beneficia de su actividad irregular, sin por ello renunciar del todo al control sobre la misma.

Es esto lo que hace pertinente un cuestionamiento de ciertas presunciones a propósito de lo informal -como el que, se ha mencionado, propone Godard (2002d)-, más para referirse a la heterogeneidad de los procesos que intervienen en la organización del transporte en común y

⁴² Dada la falta de una industria automovilística nacional, la presencia de buena parte de los vehículos de segunda mano que circulan en el país es resultado de la importación llevada a cabo, no pocas veces, por población en la diáspora (Lombard, 2015: 92-104).

sus distintas dinámicas de inserción relativa en el marco legal, entendiendo que lo que encontramos buena parte de las veces en este terreno es un reajuste continuado del cumplimiento o no de distintas leyes –más o menos tolerado desde una administración que tampoco actúa siempre de manera legal–, en función de los costes, las ventajas y las posibilidades que confluyen en el desarrollo de una misma actividad. Lejos de operar al margen del aparato estatal o escapar a su vigilancia, ciertas prácticas considerables como informales permiten responder a las carencias más o menos deliberadas de la acción gubernativa, contando con su complicidad activa o pasiva para completar su actuación y hacer posible la supervivencia y el mantenimiento de un estado que no siempre logra o no tiene interés en alcanzar determinados sectores de la actividad económica, ni está en condiciones o no pretende garantizar determinados servicios públicos sin dejar por ello de mantenerlos controlados, como, en nuestro caso, los que permiten la movilidad urbana e interurbana de buena parte de la población de la Baja Casamance.

3.2. Organización y gestión de la movilidad urbana e interurbana en la Baja Casamance y Ziguinchor

La separación de la Casamance respecto del resto de Senegal descrita en el capítulo anterior tiene importantes consecuencias en la relación de la zona con el centro económico del país, Dakar, dado que a esta discontinuidad territorial cabe añadirle una falta histórica de medios de transporte que faciliten la comunicación con ese punto. En efecto, hoy en día las principales alternativas de transporte para viajar al norte del país son la vía terrestre, la marítima y la aérea⁴³, aunque vale la pena señalar que estas no son ni equivalentes ni intercambiables, sobre todo en lo referente al precio y la accesibilidad para la mayoría de la población. La gran prevalencia del transporte viario en buena parte de los países de África Occidental, también en Senegal, se hace evidente en este contacto entre la Casamance y el resto del país. Más adelante, en este mismo capítulo, se dará cuenta de algunas de las principales alternativas activas en la región, que también unen Ziguinchor con Dakar y otras ciudades del norte.

⁴³ En 2015, el presidente senegalés, Macky Sall, prometía formalmente la construcción de una línea ferroviaria de alta velocidad que uniría Dakar y Ziguinchor. Su coste estaba previsto en 500 millones de dólares y formaba parte del horizonte de revitalización del sistema de transporte en tren en Senegal (Bayane y Yanjun, 2020: 112). En el momento de redactar estas líneas, el proyecto permanece en fase de estudio.

Como primera introducción en este punto, cabe señalar que los medios de transporte más utilizados para viajar, sobre todo a la capital del país, son el bus *horaire*⁴⁴ (a unos 6500FCFA)⁴⁵, el minicar (6000 hasta Kaolak)⁴⁶ o el 7 *places* (9500FCFA, la más popular y rápida de las tres opciones), por ser también las más asequibles. En los últimos años, desde 2017, está también activa la corporación Senegal Dem Dikk, vinculada a la empresa de capital estatal Dakar Dem Dikk (en wólof «ir y volver»), que une Ziguinchor con Dakar a un precio de 9000FCFA. En este último caso, a pesar de su precio más reducido, no se autoriza el transporte de ciertas mercancías, como animales vivos o productos frescos, algo que lo hace inútil para aquellos pasajeros que viajan con estos productos, por otra parte, bastante frecuentes en estos trayectos interurbanos. A pesar de ser más baratas, estas alternativas se veían marcadas, hasta hace poco, por la incomodidad de tener que cruzar Gambia y, especialmente, tomar el ferry para cruzar el río que da nombre a dicho país, cuya media de espera podía llegar hasta un día entero. Con la inauguración y entrada en funcionamiento del puente Sénégambie en enero de 2019, que permite atravesar el río sin tener que utilizar el ferry, el trayecto hasta Dakar se ha reducido a menos de seis horas.

⁴⁴ El tipo de bus llamado *horaire* recibe este nombre por salir a una hora regular, a diferencia del resto de transportes, que salen cuando todas las plazas para pasaje han sido vendidas. Para el caso de estos vehículos de gran tamaño, el precio es siempre negociable. En efecto, dado el gran número de plazas a llenar, el tiempo de espera hasta vender la totalidad de los billetes a su precio puede llegar a alcanzar los tres o, incluso, los cinco días. Es por ello por lo que muchos de los conductores optan por aceptar la mayoría de los clientes a un precio menor del que deberían cobrar (que oscilaría los 10000FCFA), para asegurarse que pueden empezar antes el trayecto con un beneficio mínimo. Esta clase de autobuses también son fuente de conflicto en el seno de la *gare routièrre*, pues muchos de ellos se sitúan en sus alrededores, o llegan incluso a entrar, para captar clientes, sin estar adheridos a ningún *tableau* ni pagar las tasas correspondientes.

⁴⁵ Me permito indicar aquí, como contextualización para lo que sigue a partir de ahora, que, según datos del Banco Mundial, la renta per cápita anual en 2021 fue de 1540 \$US, lo que equivale a unos 992.080 FCFA, unos 82.673,33FCFA al mes (cf. <https://donnees.banquemondiale.org/indicateur/NY.GNP.PCAP.CD?locations=SN> Accedido el 12 de septiembre de 2022). De acuerdo con los datos proporcionados por la ANSD senegalesa, la media de gasto de consumo a nivel nacional en 2021 era de 507.352 FCFA, que corresponde a una media mensual de 42.279,33 FCFA (cf. <http://www.ansd.sn/ressources/publications/Rapport-final-EHCVM-vf-Senegal.pdf> Accedido el 12 de septiembre de 2022). No obstante, y como se verá, las rentas de buena parte de los *klandomans* se encuentran por debajo de esa media, rondando, en los mejores casos, los 50.000 FCFA mensuales. Lo mismo sucede para buena parte de quines fueron mis interlocutores durante mi estancia en Ziguinchor, a excepción de aquellos trabajadores de la administración que acostumbran a tener rentas superiores a la media.

⁴⁶ En este caso, no hay ninguna línea de minicar que viaje directamente a Dakar. Si se opta por este transporte, se debe viajar hasta Kaolak, a unos 250km de Ziguinchor y a unos 200 de Dakar, y allí cambiar de coche para terminar el trayecto.

La segunda alternativa es la unión Ziguinchor-Dakar por vía marítima operada por el conglomerado público-privado COSAMA (Consortium Sénégalais d'Activités Maritimes)⁴⁷. Esta conexión entre el principal núcleo urbano de la región de la Casamance y la capital del país fue establecida inicialmente durante la década de los noventa con el transbordador *Le Joola* financiado directamente por el estado senegalés. Tras la tragedia de septiembre de 2002, en el que es hasta ahora el segundo naufragio civil con mayor número de víctimas⁴⁸, la conexión fue retomada en 2008 con la creación del conglomerado COSAMA en diciembre del año anterior. Este cuenta con una flota de tres embarcaciones: el *Aline Sitoé Diatta*, con una capacidad de hasta 490 pasajeros, que efectúa el trayecto Ziguinchor-Dakar cada jueves y viernes, y los transbordadores de menor capacidad añadidos en 2014 *Aguene* y *Diambogne*⁴⁹ que transportan hasta 200 pasajeros hacia Dakar el resto de los días de la semana. En este caso, los precios oscilan, para los nacionales⁵⁰, entre los 5000FCFA del viaje en butaca hasta los 26500FCFA por persona si es una cabina para dos. Aunque el precio resulta todavía asequible y, hasta la apertura del puente SÉNÉGAMBIE era también una alternativa más cómoda que el trayecto en coche, la duración del trayecto se acerca también a la jornada, pues sale del puerto de Ziguinchor sobre las dos de la tarde y no llega a Dakar hasta las seis de la mañana del día siguiente.

Por último, existe también la posibilidad de viajar de Ziguinchor a Dakar en avión. Desde el pequeño aeropuerto de Ziguinchor operan dos compañías nacionales, Transair y, desde 2018, AirSénégal, que efectúan la conexión con la capital a un precio de 55000FCFA en un modelo de aeronave de talla pequeña, con un máximo de 70 plazas. Aunque a finales de 2018 se redujo casi a la mitad el precio del billete -que antes rondaba los 75000FCFA-, esta alternativa resulta inaccesible para la gran mayoría de la población, que no tiene otra opción que desplazarse en transbordador o en algún medio viario. Es así como la demanda de esta ruta es, más bien, reducida, y acostumbran a ser turistas europeos y altos cargos empresariales los que toman este avión. Igualmente, la poca demanda provoca que, en

⁴⁷ Véase <https://www.cosama.sn/a-propos-de-nous/historique/> . Accedido el 29 de marzo de 2021.

⁴⁸ El naufragio tuvo lugar la madrugada del 26 de septiembre de 2002 y dejó un total de 1.863 muertos, cuyos cuerpos, en muchos casos, no lograron recuperarse. A pesar de las dimisiones en el seno del gobierno de Wade, nunca se depuraron responsabilidades tanto por el mal estado de la embarcación y la sobrecarga en el pasaje como por la tardanza en el rescate, que tardó unas 19 horas en acudir al lugar. El naufragio de *Le Joola* está todavía presente entre muchas familias de la región, sobre todo de Ziguinchor, que perdieron algún familiar, sobre todo jóvenes que viajaban a la capital para iniciar el curso universitario; pero también como ejemplo de la falta de inversión en infraestructuras en la región.

⁴⁹ Vale la pena resaltar que todos los nombres de la flota de COSAMA que une Ziguinchor y Dakar remiten a personajes y héroes de la historia de la región y, sobre todo, joola.

⁵⁰ En efecto, las tarifas para los extranjeros son algo más elevadas.

algunas ocasiones, el vuelo sea cancelado o aplazado, pues no resulta rentable operarlo. Sin embargo, este no es el único aeropuerto en la región, pues la localidad turística de Cap Skirring, en la costa atlántica, cuenta con su propio aeropuerto internacional, donde sí hay conexión directa con ciudades francesas como París. No obstante, esta conexión internacional se circunscribe a la temporada turística, determinada por el período de apertura del resort de lujo del conglomerado Club Med, en cuyos terrenos se encuentra el aeropuerto. Como ya se ha mencionado en el capítulo 2, estas complicaciones para llegar a la Casamance desde Dakar, cuyo aeropuerto es el único al que llegan vuelos desde otros países, sobre todo europeos, ha hecho difícil la explotación del sector turístico en la región más allá del complejo Club Med en Cap Skirring en los mismos términos que otras zonas del norte del país, aunque sigue siendo una de las más populares para los visitantes extranjeros.

Pero a esta marginalización respecto del resto de Senegal se debe sumar la falta de infraestructuras que faciliten el acceso a los pueblos interiores, ello en un paisaje dominado por los manglares. Este hecho dificulta a menudo la comunicación entre los núcleos de producción agrícola y los principales centros de consumo que constituyen los principales enclaves urbanos como Ziguinchor, al tiempo que hace más difícil el vínculo entre el interior y las zonas más próximas a las fronteras con Gambia y Guinea Bissau. Todo lo cual es en buena medida herencia del ordenamiento colonial del territorio senegalés para su explotación útil por parte de la metrópolis, centrando buena parte de la atención y, sobre todo, la inversión en la construcción de infraestructuras en toda la zona central del país dedicada al monocultivo del cacahuete (N'Gaidé 2009: 52). Precisamente la denuncia de esta falta histórica de inversión por parte del estado senegalés en el desarrollo económico de la Casamance y su aislamiento geográfico, social y económico estaría en el centro, como ya se ha mencionado, de buena parte de las reivindicaciones del MFDC desde las primeras protestas públicas de 1982 hasta el último tratado de paz, firmado en 2004⁵¹.

La resolución de los problemas de transporte apuntados y la mejora de las vías de comunicación con el centro político y económico del país emergió también como asunto importante en las conversaciones de paz (De Jong y Gasser 2005: 223-224). Pese a ello, paradójicamente, la guerra habría contribuido al mayor aislamiento de la zona y a las dificultades para desplazarse en el interior de la propia región. Al tiempo, habría facilitado la acción de los miembros del MFDC, que habrían tenido más fácil tanto poder esconderse en las zonas boscosas peor comunicadas como poder cruzar de manera más o menos irregular a los países vecinos (Marut, 2010). En este sentido, si bien no nos extendemos más de lo ya

⁵¹ Me remito a lo apuntado en el capítulo 2 en relación con la trayectoria y el contexto actual del conflicto en la región.

apuntado en el capítulo anterior sobre el contencioso casamancés, sí conviene señalar su importancia para entender la problemática de la movilidad en la Baja Casamance, así como la funcionalidad de sistemas de transporte como el de los *klandos* a la hora de atenderla desde instancias no regularizadas.

3.3. La gare routière de Ziguinchor

En cuanto a las alternativas para desplazarse por y desde la región, de acuerdo con el proceso de privatización al que se habría sometido la organización de los desplazamientos cotidianos en países como Senegal, la gran mayoría de las opciones de transporte disponibles en la Baja Casamance, aunque no necesariamente irregulares, no están directamente gestionadas por el estado. Buena parte de las opciones de transporte interurbano organizan su actividad a partir de las *gares routières* ubicadas en cada núcleo urbano⁵². A pesar de su funcionalidad pública de ordenamiento del transporte colectivo, su gestión estaría, como sucede en el caso de Ziguinchor, en manos de un *Regroupement de chauffeurs*, que opera como sindicato⁵³ y que gestiona el lugar, normalmente una explanada sin asfaltar con capacidad a menudo insuficiente para albergar todo el movimiento de vehículos, personas y mercancías que registra. Es en parte para cubrir los gastos de este arriendo, así como el resto de los desembolsos derivados de la explotación del lugar, sobre todo de los salarios del personal administrativo de la *gare*, que todos los vehículos que operan en ella están obligados a pagar una tasa para desarrollar su actividad. Esta, como se verá más adelante para el caso del *garage klando* en la *gare routière* de Ziguinchor, recibe el nombre de *Bon de sortie* y varía en función de la talla del vehículo, siendo de 300FCFA para los turismos.

Al encontrarse en su recinto el *garage klando* de Adéane, una de las sedes de mi trabajo de campo, tuve la oportunidad de pasar largos ratos en la *gare routière* de Ziguinchor. Pero más

⁵² Como complemento a la descripción que se ofrece aquí, vale la pena añadir la aportación de Romina Martínez (2019) y su descripción detallada del funcionamiento de la *gare routière* de Ziguinchor como enclave central dentro de esta ciudad.

⁵³ Conviene citar aquí el aporte del Sidy Cissokho (2015; 2016a) sobre las formas de sindicalismo en el sector del transporte en Senegal, especialmente por su descripción del proceso por el que, en las últimas décadas, los *Regroupements de chauffeurs* se han convertido en la forma de organización central tanto de las *gares routières* senegalesas como de sus trabajadores, hasta el punto de ser elementos de base claves en el funcionamiento e implantación de grandes sindicatos nacionales como el Syndicat National des Travailleurs du Transport routier du Sénégal (SNTTRS) o la Confédération Nationale des Travailleurs Sénégalais (CNTS).

allá, la actividad cotidiana de este espacio ofrece una visión en panorámica del sistema de movilidad global de la ciudad y del conjunto de la Casamance. Creo pertinente la descripción de su funcionamiento que las horas de permanencia allí me permiten ahora⁵⁴.

La *gare routière* de Ziguinchor es un espacio de aproximadamente una hectárea situado al inicio de la llamada *route de Goumel*, que da acceso al barrio homónimo, y junto al *Rond point garage*, que recibe el nombre por su proximidad a esta estación central. Se ubica junto al río Casamance, aunque le da la espalda, y cerca del puente que lo cruza y que corresponde al inicio de la autovía Transgambienne, que conecta con Tobor, Bignona hasta Sélety, el último enclave ya en la frontera con Gambia. En los terrenos colindantes a la *gare* se concentran también otras actividades complementarias a la de la *gare routière*. En este sentido, en el espacio adyacente se encuentran varios talleres mecánicos donde se reparan y desguazan desde motos y turismos hasta vehículos de gran tamaño, como buses y camiones; algún *lavage*, donde los conductores pueden llevar a limpiar sus vehículos; así como pequeños restaurantes que, junto a los que se ubican dentro de los muros de la *gare routière* sirven comidas, sobre todo bocadillos de brochetas y carne asada *-dibitérie-*, que los trabajadores compran durante la mañana a modo de desayuno. Estos espacios empalman con los terrenos consagrados al mercado del barrio de Goumel, poco frecuentado.

Aunque la única puerta de entrada y salida de la *gare* no puede cerrarse cuando esta no está operativa, el espacio sí se encuentra cerrado por muros que rodean el descampado sin asfaltar donde esperan y circulan los vehículos que operan desde allí. El único punto de acceso, tanto en coche como a pie, se encuentra en la *route de Goumel*. Junto a este, encontramos también una *arrête jakarta*, colocada ahí cuando en 2016 se prohibió a estas mototaxis poder moverse dentro del espacio de la *gare*, como acostumbran a hacerlo los taxis que entran sin problema para recoger o dejar clientes (cf. Martínez Algueró, 2022). Esta vía de entrada es la única asfaltada en toda la estación de autobuses, y rodea todo el espacio donde se ubican los *tableaux* para volver a encarar la salida por el mismo punto. Entre el carril de entrada y el de salida se sitúa una pequeña garita, donde un trabajador de la *gare* recoge los pagos del *Bon de sortie*. Justo detrás, a la sombra de esa garita, un *uudé* tiene su puesto de trabajo, que consiste en poca cosa más que una esterilla extendida en el suelo y un pequeño taburete de madera donde se sienta para coser los amuletos. Unos metros más adelante, en la mediana que separa sendos carriles de entrada y salida, distinguida de los carriles circulables por una línea de neumáticos usados, se encuentra uno de los *coxeurs* del

⁵⁴ Me remito a la descripción y análisis del flujo de actividad observable en este espacio que hace mi compañera de misión, Romina Martínez (2020).

garage klando que, como se verá, anota las salidas y llegadas para transmitírselas al compañero en el *tableau*.



Vista de la entrada de la *gare routière* de Ziguinchor. 2017. Fuente: Romina Martínez (cf. Martínez Algueró, 2022)

El centro de este terreno de la *gare routière*, rodeado por ese carril asfaltado por el que transitan todos los vehículos, se encuentran los *tableaux* oficiales, repartidos bajo una serie de tres porches de una altura de varios metros y extendidos a lo largo de unos 20m. Bajo cada uno de ellos se ubican hasta seis *tableaux*, desde donde los correspondientes *coxeurs* venden los billetes a cada destino. Más allá de los conductores, la figura del *coxeur* es, también en la *gare*, una de sus figuras más importantes y omnipresentes (Cissokho, 2014). Este asume distintas funciones: información y orientación de los usuarios, venta de billetes, acompañamiento e indicación del vehículo que deben tomar, ayuda al conductor o, en su caso, el *apprenti* a ubicar la carga en el vehículo; además de asumir funciones más generales

de coordinación de la actividad de su *tableau* y registrar el orden de llegadas y salidas⁵⁵. De este modo, ubicado siempre en su mesa en el centro del *tableau*, va anotando en un papel o una libreta el número de matrícula de los vehículos que llegan para indicar el orden de salida e indica en cada caso el coche que los pasajeros deben tomar una vez compran el billete. A cambio, acostumbran a percibir un salario diario que sale de las cotizaciones también diarias entregadas por los conductores. Como veremos que sucede en el caso de los *klandos*, cada *tableau* consiste en poco más que esa mesa de madera donde el *coxeur* vende y entrega los billetes a los viajeros.

Junto a cada mesa encontramos un par de bancos de hormigón revestidos de una suerte de mosaico de cerámica blanca, en que esperan conductores y pasajeros. Conviene resaltar que, como se verá en capítulos posteriores, aunque no se ha abordado en profundidad, sí se ha podido confirmar que la forma de organización de cada *tableau* y el tipo de figuras que encontramos en cada uno de ellos -conductores, *apprentis*, *coxeurs*- no es distinta a la que encontramos en los *garages klando*, por lo que resulta necesario descartar ciertos lugares comunes a propósito de las formas de organización de algunos sectores informales como elemento distintivo de su condición y diferencia respecto a las expresiones regularizadas de esas mismas actividades. Al menos para el caso de los *klandos*, los *garages* en los que se organizan y las formas que toma tanto su actividad cotidiana como sus organigramas operan de la misma manera que sus compañeros de profesión con la correspondiente *Licence de transport*.

El espacio restante bajo los porches entre los *tableaux* acaba llenándose con puestos en los que distintos vendedores ofrecen toda clase de productos. Desde mujeres que ofrecen *beignets*, fruta -manzanas, naranjas, plátanos, sobre todo-, o bebidas -*bissap*, *dahar* (tamarindo)-; hasta otros vendedores de gafas de sol, cargadores y fundas de móvil, auriculares y productos de higiene personal como pasta de dientes o jabón en gel. Algunos de ellos cuentan con su propio puesto, y estos se amontonan dejando poco espacio para la circulación de peatones entre *tableaux*; mientras que otros transitan por el lugar ofreciendo sus productos de manera ambulante. En algunos casos, para mostrar bien la mercancía aprovechan una plancha de madera, obtenida de las cajas en las que llegan desmontadas las motos KTM que luego son empleadas como *jakartas*. En ella se disponen los productos

⁵⁵ Vale la pena citar aquí el trabajo de Seck (2006) a propósito de las funciones de los *coxeurs* en algunos sistemas de transporte de la ciudad de Dakar y de lo que describe como un proceso por el que esta figura habría pasado de corresponder a la de un actor marginal en el transporte a ser proveedores de servicios y controladores en la actualidad. Basados en una lógica de apropiación, sus estrategias de acción se basan en el acompañamiento, la sustitución de actores profesionales y el control de los lugares de concentración del transporte tanto informal como regularizado.

-sobre todo gafas de sol, productos de electrónica y complementos para el teléfono- atados o apoyados en pequeños clavos, y los vendedores caminan entre los *tableaux* sosteniendo el tablón verticalmente. Unos y otros se acercan en busca de compradores –sobre todo de comida y bebida para el viaje– a los vehículos que están a punto de partir. Pero además de estos vendedores ambulantes o adyacentes a los *tableaux*, en la *gare routière* encontramos también toda una serie de tiendas y espacios donde se desarrollan tanto actividades complementarias a la de la *gare* como otras que aprovechan la centralidad del lugar para incrementar su negocio. De este modo, junto a los *tableaux*, hay también *boutiques* fijas donde pueden comprarse productos básicos -en este caso sobre todo bebidas, tabaco, comida como pan y chocolatinas, entre otros-, pero también tiendas más o menos grandes de productos de electrónica, mochilas y maletas o, incluso, de juguetes. Entre ellas, se encuentra también, en un lugar bastante céntrico del terreno de la *gare*, la tienda más grande de electrónica de la ciudad, que cuenta con dos pisos en los que se exponen todo tipo de estos productos de distintas calidades.



Vista de uno de los *tableaux* de la *gare* en la que se aprecia la circulación de personas: trabajadores, pasajeros y vendedores. 2017. Fuente: Romina Martínez (cf. Martínez Alguero, 2022).

Además de estas tiendas, a lo largo del perímetro de los muros de esta estación de transportes se distribuyen otros espacios: un oratorio, representantes de distintas aseguradoras, así como puntos de venta de piezas de repuesto. Junto al muro del fondo, que da la espalda al río, bajo

un largo porche que se extiende por todo el fondo de la *gare*, se ubican varios restaurantes y puestos donde varias mujeres ofrecen bocadillos de desayuno. En ellos, se han dispuesto una línea de mesas con hules de flores en los que los clientes pueden tomar su consumición. Ya junto al carril que conduce a la salida de la *gare*, encontramos también una gasolinera, un *lavage* (establecimiento para la limpieza de vehículos) y varios talleres mecánicos que permiten reparar los vehículos sin salir de la estación central. Más allá de todo ello, por el espacio restante se distribuyen centenares de vehículos -7 *places*, *minicars* i buses- aparcados, algunos ya abandonados, otros tan sólo esperando su turno para salir, pues cerca del *tableau* no acostumbra a haber espacio suficiente para todos los vehículos adheridos a la central.



Vista de uno de los carriles que permiten dar la vuelta dentro de los límites de la *gare* con varios vehículos 7 *places* y *minicars* aparcados, posiblemente esperando que se acerque el momento de salir. Enero 2018. Fuente: Autora.



Vista de otro de los carriles que permiten circular por dentro de la *gare routière*. En uno de los laterales se aprecian varias casetas con negocios vinculados a la actividad del lugar, sobre todo reventa de piezas de desguace. 2017. Fuente: Romina Martínez (cf. Martínez Algueró, 2022).

Ya a la salida, se ubican las oficinas del *bureau* que gestiona la *gare*. Se trata de un edificio de una sola planta que cuenta con varios despachos donde se instalan los miembros de la dirección. Junto a este, se encuentra también otro local donde encontramos representantes de la policía. Como ya se ha apuntado más arriba, la gestión de esta terminal, siguiendo el modelo de muchas otras, está en manos de un *Regroupement de chauffeurs*, cuyos responsables se eligen en elecciones cada cinco años, en las que participan todos los trabajadores inscritos en la *gare*. Esta dirección cuenta con un presidente, un vicepresidente, un secretario y un tesorero. Al igual que en los *garages klando*, el presidente es el responsable de la organización del lugar, además de mediador entre los trabajadores y entre estos y la administración. La centralidad de esta figura, como muchas otras en otros contextos, no está exenta, y es el resultado, de dinámicas clientelares que se hicieron manifiestas durante mi estancia en Ziguinchor. A mi llegada en enero de 2018, el presidente de la *gare* era Papis Touré, a pesar de que su mandato había terminado oficialmente en 2014. La negativa del presidente de convocar nuevas elecciones suscitó el descontento de parte de los colectivos integrados en la *gare*, especialmente entre aquellos que, desde las elecciones anteriores, habían logrado articular una cierta oposición. Este conflicto trajo consigo una denuncia ante los juzgados que inició un proceso penal que no sólo congeló la convocatoria de elecciones, sino que terminó con el paso del presidente por la cárcel. No obstante, a mi vuelta a la *gare* en octubre de 2019, Touré volvía a ser presidente. Aunque no he abordado este asunto en profundidad, es bien posible que esta renovación de Touré en la presidencia de

la *gare routière* no esté del todo desligada de su implicación en toda una red de favores que implicarían tanto a representantes de la administración como a trabajadores de la terminal y que encuentran a Touré como nexo entre ellas⁵⁶. A todo ello se le añaden los rumores de su recurso a estrategias vinculadas con lo *mystique* para asegurar dicha renovación, dando la razón a aquellos trabajos que han subrayado la vinculación recurrente entre lo «oculto» y el poder en el continente (cf. el referente de Tonda, 2005). En capítulos posteriores volveré sobre esta cuestión.

Son tres los tipos de transporte entre poblaciones que operan desde este tipo de estaciones: taxi *7 places*, minibús y bus. Los vehículos *7 places* son los transportes más populares y cómodos para los trayectos interurbanos de media distancia, aunque existen también, como se ha visto, rutas que llegan hasta Dakar. Igualmente, realizan viajes hasta las fronteras con Guinea Bissau y Gambia. Tal y como indica su nombre, se trata de vehículos con una capacidad para siete viajeros, además del conductor, a los que cabe sumar los paquetes y mercancías que transportan con o sin pasajero que las acompañe. La mayoría son modelos antiguos de Peugeot 305 y 505, de los años 70 a 90, aunque en los últimos tres años algunos de ellos han empezado a substituirse por furgonetas más modernas. Los precios desde Ziguinchor varían desde los 800FCFA (1,20€) que cuesta el viaje hasta Bignona, una de las destinaciones más cercanas, hasta los 9500 (14,62€) si el destino es Dakar.

Algo más lentos que el taxi *7 places*, aunque también más económicos, los minibuses o *minicars* son furgonetas adaptadas para maximizar su rentabilidad, de tal modo que, además de los dos asientos estándares en cada lado del pasillo, este desaparece para convertirse en un asiento complementario alzando una pequeña tabla que une las dos localidades reglamentarias. Con esta técnica, se logra que la capacidad pase de 15 a 20 viajeros. Para esta clase de transporte, existe la figura del *apprenti*, que, como en el caso de los *klandos* que llevan a cabo rutas interurbanas, se trata en su gran mayoría de jóvenes que, mientras esperan a poder obtener el carné de conducir y a conseguir un vehículo para poder trabajar por su cuenta, acompañan a un conductor -con el que acostumbran a mantener una relación de parentesco- en su trabajo. Realizan el trayecto subidos a la parte de atrás de la furgoneta para asistir al conductor a lo largo del recorrido, avisándole mediante un código de golpes en la chapa del vehículo cuando es necesario detenerse a recoger algún posible pasajero y ayudándole a la hora de distribuir la carga en la baca. A cambio, reciben una pequeña parte

⁵⁶ Esta implicación de figuras clave de la gestión de las terminales de transporte en formas de clientelismo que no pocas veces acaban cayendo en formas de ilegalidad no es exclusiva ni de Ziguinchor ni de Senegal. En este sentido, resulta complementario el trabajo de Laurent Fouchard (2018) sobre esta clase de dinámicas en Sudáfrica y Nigeria y su encarnación en determinadas personas que acaban convirtiéndose en figuras claves de esta gestión irregular de los centros de transportes.

de los beneficios obtenidos por su patrón durante la jornada. Por último, los buses son también antiguos modelos comprados de segunda mano en Europa que, como en el caso de los minibuses, acostumbran a tener algunas modificaciones en su interior que amplían su capacidad de pasajeros, pasando en este caso de los 50 asientos reglamentarios a la habilitación de otros 10 o 20 más. Este tipo de transporte acostumbra a realizar trayectos de larga distancia, normalmente hasta Dakar, y con un número menor de paradas durante el recorrido. Como en el caso de los otros medios, buena parte de los bultos con que viajan los pasajeros se colocan en la baca del vehículo. Cuando esto no es posible, sobre todo cuando se trata de un modelo más reciente que no dispone de un techo plano, se aprovecha tanto el espacio del maletero como el interior del vehículo.

3.4. Otras opciones de movilidad

A partir de los últimos años, cabría añadir dos sistemas de movilidad más que no operan en el marco de la *gare routière* y que apuntan una ligera voluntad del estado senegalés de retomar parte de la gestión del transporte colectivo. A partir de 2014 y hasta 2017, la red de transporte urbano en Ziguinchor se expande con la incorporación de hasta 50 minibuses Tata. Son parte un programa más amplio de renovación del parque de vehículos destinados al servicio público, promovido por el CETUD, implantado desde 2005 en Dakar y posteriormente extendido a otras capitales regionales, entre ellas la de la región que aquí nos ocupa. La activación de este nuevo sistema implica la creación, el mismo año 2014, del GIE SOTRAZIG, que agrupa algunos de los operadores de transporte de la ciudad y ejerce de principal interlocutor con la CETUD. Estos nuevos autobuses cuentan con una capacidad de 40 asientos y el precio del viaje varía entre los 100FCFA (0,15€) en las rutas interiores en Ziguinchor, y los 250 (0,39€) o 300 (0,45€) que cuestan los billetes para los pequeños pueblos de los alrededores, como Mpack o Brin, ambos a unos 15km del núcleo urbano. Actualmente, nueve líneas regulares operan en gran parte de los barrios de la capital y hacia las poblaciones colindantes, teóricamente con paradas fijas y con salida cada cuarto de hora. No obstante, su uso cotidiano, como ocurre con el resto de los sistemas de desplazamiento de la ciudad, deviene bastante más flexible, con paradas no programadas a mitad de camino y a demanda de los pasajeros.

Como se verá más adelante, la implantación de esta alternativa de desplazamiento principalmente urbano, pero con algunas rutas fuera de Ziguinchor, deja entrever una cierta

voluntad por parte de la administración pública de ocupar parte del espacio hasta ahora ocupado por los *klandos*. En efecto, algunas de las rutas tanto urbanas como interurbanas cubiertas por los minibuses Tata lo estaban antes por vehículos *klando* y la presencia del nuevo medio ha supuesto, en algunos casos, un descenso significativo de la clientela de estos taxis colectivos irregulares. En principio la normativa de uso del Tata impide el transporte de mercancías, pero la experiencia sobre el terreno ha permitido ver que esta regla es sistemáticamente incumplida en algunos de los trayectos, como los que conectan Ziguinchor con Mpack o Adéane. Igualmente, como se verá, algunos *klandomans* de los *garages* más afectados subrayaban que este minibús es un transporte con vocación intraurbana, por lo que no cuentan con autorización para alejarse más de 20km del núcleo urbano. Más allá de estas cuestiones, aunque esta estrategia por parte del estado no ha podido ser comprobada, la coincidencia de rutas hace visible la respuesta dada por los *klandos* a las necesidades de desplazamiento de parte de la población de una ciudad como Ziguinchor y de sus enclaves adyacentes.

A esta primera iniciativa se le suma la ya mencionada implementación, a partir de 2017, de la empresa estatal Senegal Dem Dikk, filial de la corporación Dakar Dem Dikk que opera en la capital del país desde 2001 (Godard 2002c: 64-65). Los autobuses no operan en la *gare routière*, sino que salen y llegan a su sede, ubicada cerca del cementerio de Néma Kadior, próximo al *garage klando* de Mpack. Estos autobuses son manejados por conductores venidos de Dakar, cuentan con unas 60 plazas y conectan Ziguinchor con la capital del país, realizando un viaje al día por un precio de 9000FCFA (13,72€) que sale de la ciudad casamancesa a las 7 de la mañana. A diferencia de la mayoría de los otros transportes, en este caso el billete debe adquirirse con algunos días de antelación, existe un registro de usuarios y es necesario algún documento identificativo para poder viajar. Ya se ha mencionado la normativa de la corporación prohibiendo cargar animales, plantas, pescado o carne. La coincidencia de esta norma con la de los minibuses Tata deja entrever lo que parece ser una intención de la administración senegalesa por depurar los medios de transporte financiados directamente por ella de algunos de los usos tal vez considerados menos «cívicos» de acuerdo con estándares más bien occidentales de comportamiento y uso de lugares públicos.

Por último, sobre todo hasta la popularización de la *jakarta*, el protagonista de buena parte de la movilidad intraurbana en la Baja Casamance era el taxi. No obstante, este transporte no se encontraría en todos los municipios de la región, sino solo en los núcleos urbanos más poblados, como Ziguinchor o Bignona, y por lo general a un precio -500FCFA (0,77€) para los desplazamientos dentro de la ciudad de Ziguinchor- inaccesible para acaso una mayoría de la población. Sin embargo, siguiendo la línea de otras ciudades africanas, la última década habría conocido la aparición y generalización de las mototaxis, las *jakartas*, como alternativa

para los desplazamientos fundamentalmente intraurbanos. Por entre 200 y 300FCFA cada viaje, esta nueva opción de transporte no solo emerge como una opción más, especialmente para aquellos cuyos ingresos no les permiten hacer uso de otros medios, sino que provee de una primera solución a los problemas de empleo de buena parte de los jóvenes y contribuyen al mantenimiento de no pocas familias. Todo ello no sin problemas, entre ellos el significativo aumento de la siniestralidad vial en ciudades como Ziguinchor en los últimos años⁵⁷.

Es en el marco de este contexto descrito hasta ahora que debemos atender al modo en que los *klandos* se insieren en las dinámicas de movilidad observables en la Baja Casamance, considerando las condiciones de su emergencia como alternativas para los desplazamientos diarios de buena parte de la población y teniendo también en cuenta no solo las ventajas sino también los problemas que suscitan en el desarrollo cotidiano de su actividad.

3.5. Lugares e itinerarios de los klandos

A las distintas opciones de movilidad mencionadas hasta ahora cabe añadir los taxis no autorizados o *klandos*, que llevan a cabo cinco rutas distintas tanto inter como intraurbanas. Entre esta modalidad de transporte colectivo y las otras, y de estas entre sí, bien podría decirse que está permanentemente activa más una negociación que una competencia, como señalarían Lombard *et al*, (2013) para el caso de Dakar. Así, en los espacios y trayectos observados, los *klandos* no compiten con los 7 *places*, que por lo general cubren otros itinerarios. Al contrario, los *klandos* acostumbran a cubrir aquellas rutas interurbanas no cubiertas por otros transportes. La única conexión en la que los *klandos* coinciden con otras alternativas de transporte que acaban por ser bastante más ventajosas que éstos es en el trayecto entre Ziguinchor y Mpack, último enclave antes de la frontera con Guinea Bissau. A nivel intraurbano, los *klandos* tampoco suponen una competencia, pues tanto los taxis normalizados como las mototaxis *jakarta* circulan por toda la ciudad recogiendo clientes a

⁵⁷ Para la cuestión de la emergencia de las *jakartas* como alternativa de transporte intraurbano en Ziguinchor, así como de la siniestralidad viaria en la Baja Casamance, especialmente referente al caso de estas mototaxis, me remito a los resultados de la investigación de Romina Martínez (2017 y 2022) sobre las implicaciones sociales de los traslados en este tipo de mototaxis, trabajo enmarcado también en el proyecto I+D que ha permitido la investigación de la que aquí se da cuenta. Sobre el mismo asunto, ver Ndiaye *et al*. (2020).

demanda, mientras que los únicos *klandos* que circulan dentro del núcleo urbano de Ziguinchor lo hacen siguiendo también una ruta fija⁵⁸.

En principio, lo que convierte este sistema en ilegal es la falta de la licencia que autoriza a un vehículo para ofrecer un servicio de transporte de pasajeros y mercancías –*licence de transport*-. Más allá de esta falta del beneplácito administrativo para llevar a cabo la actividad que desarrollan, los vehículos transformados en *klandos* no tienen por qué no contar con los permisos necesarios para circular como coches privados⁵⁹. No obstante –de un modo que no dista mucho de cómo sucede con el resto de vehículos y que, en cualquier caso, no es específico de los *klandos*-, tampoco es insólita la falta de los documentos en regla necesarios para poder circular. Estos son, por un lado, la llamada *carte grise* –que permite la identificación tanto del vehículo como de su propietario, al tiempo que da cuenta del pago de las tasas de matriculación del mismo- y la *visite technique* o certificado de aptitud técnica, que hace constar la funcionalidad y el estado del coche. A estos dos documentos cabe añadirles el requisito de contratar un seguro, cuyas condiciones y precio varían en función del tipo de vehículo y su uso. Para el caso de los *klandos*, de acuerdo con el testimonio de dos agentes de dos de las principales aseguradoras presentes en Ziguinchor, aunque no existen pólizas concretas, acostumbra a contratarse –en los raros casos en que se hace- un seguro de vehículo privado, pero añadiéndole coberturas suplementarias de daños a terceros a sabiendas de que el vehículo se empleará como taxi clandestino. Son estos tres documentos los que hay que presentar, también, en el momento de solicitar la *licence de transport* de la que carecen los *klandos*.

⁵⁸ Esta circunstancia no se aplicaría a otros contextos donde están también presentes los *klandos* y otros taxis informales similares. Sobre todo, en aquellos lugares en que estos vehículos llevan a cabo rutas intraurbanas en zonas más bien periféricas, sí que parecen jugar con ventaja respecto a los taxis normalizados, mucho más caros. Por poner un ejemplo, citamos un estudio sobre el tipo de clientes habituales de los *clandos* en Douala que constata con datos como estos son, literalmente, los taxis de los pobres (Plat *et al.*, 2004).

⁵⁹ Tanto esta cuestión como otras que se apuntarán más adelante como el pago de impuestos diarios a la municipalidad por el uso del espacio del *garage*, más allá de parecer aparentemente paradójicas en el marco de una actividad que en principio tendría lugar al margen de la fiscalización y sin la autorización formal del estado, lo que hacen es poner sobre la mesa el modo en que, en este tipo de actividades en principio basadas en la autorregulación, lo que podríamos describir como regulación formal no estaría del todo ausente, como tampoco una cierta intervención y control administrativo y policial,. Como se verá más adelante, tanto uno como otro resultan recurrentes para el ejemplo del que aquí se da cuenta. Para el caso específico del transporte, esta cuestión ya habría sido advertida por trabajos sobre el terreno como –entre muchos otros ejemplos- los de Finn *et al* (2011) a propósito de los minibuses en la ciudad de Accra (Ghana), o Heinrichs *et al* (2017) sobre las mototaxis en N'Damena (Chad).

A la falta generalizada de seguros contratados⁶⁰, cabe añadir que el estado de buena parte de los vehículos dificulta en ocasiones que algunos pasen sin problema la *visite technique*. En efecto, buena parte de los *klandos* que pude observar y en los que tuve la ocasión de viajar son coches vetustos, muchos de ellos con más de 30 o 40 años –si tomamos como cierta la información que aporta su matrícula- y modificados de múltiples formas, de manera especialmente evidente en el caso de los que cubren las rutas interurbanas. Estos son, en su mayoría, furgonetas Renault Express adaptadas para poder transportar de entre seis a ocho pasajeros, por mucho que en algunos de los trayectos esta capacidad llega a sobrepasarse. Esta adaptación consiste en añadir dos pequeños bancos de metal integrados longitudinalmente en el área tras los asientos, inicialmente pensada para colocar la carga.

A estos obstáculos a la hora de conseguir este certificado de aptitud técnica cabe añadir los problemas que supone para la obtención del certificado de matriculación o *carte grise* que algunos de los vehículos se obtengan de ocasión en Guinea Bissau, Gambia o, dentro de Senegal, en Touba⁶¹. Tal y como indicaba uno de los comisarios de la policía de Ziguinchor en el marco de una entrevista informal llevada a cabo en su despacho en febrero de 2018, la proximidad de esta ciudad con ambas fronteras, junto con las facilidades para la circulación de mercancías que supone la pertenencia de Senegal a la CDEAO⁶², hace que el caso de Ziguinchor tenga algunas particularidades a este respecto. Así, si bien no solo es posible,

⁶⁰ Conviene tener en cuenta que, tal y como sucede con buena parte de los sistemas de transportes en Ziguinchor, la mayoría de los conductores no son propietarios de los vehículos que conducen, sino que entregan una suma diaria a su titular legal –suma que varía según el tipo de vehículo, siendo de 5000FCFA (7,6€) en el caso de los *klandos*- para poder hacer uso del automóvil. En este sentido, es responsabilidad del propietario, y no del conductor, contratar el seguro adecuado, así como tener al día el resto de los documentos. No obstante, y sucede de manera evidente, como veremos, en el caso de los *klandos*, es siempre el conductor quien asume buena parte de las consecuencias de este tipo de negligencias del propietario en cuanto a los papeles del vehículo se refiere, siendo esta una cuestión central en la relación cotidiana no solo entre propietarios y conductores, sino también entre conductores y administración.

⁶¹ El estatus especial que se reconocería a Touba desde la época colonial y también tras la independencia como ciudad santa de la Muridiyya la convertirían en el centro del mercado negro en Senegal. De este modo, las dinámicas ya advertidas por Fassin (1985) a propósito del papel de esta ciudad santa como núcleo de la distribución informal de medicamentos parecen tener su expresión también en la venta de vehículos. Si bien en el marco de esta primera aproximación a la cuestión, no ha sido posible un abordaje en mayor profundidad de este aspecto, este queda desde luego pendiente para futuros acercamientos. Véase el trabajo de Guèye (2002) para una aproximación a la ciudad santa murid.

⁶² Comunidad Económica de los Estados de África Occidental, creada en 1975 con el fin de promover la integración económica de la región. Desde su fundación, está conformada por Benín, Burkina Faso, Cabo Verde, Costa de Marfil, Gambia, Ghana, Guinea Bissau, Guinea, Liberia, Malí, Níger, Nigeria, Senegal, Sierra Leona y Togo.

sino que en muchas ocasiones es necesario –puesto que no se fabrican coches en Senegal-, comprar un vehículo en el extranjero, ya sea nuevo o de ocasión, el mismo funcionario señalaba las dificultades que puede presentar la validación del certificado de matriculación de un coche comprado en otros países, lo que supone un obstáculo más a la hora de conseguir tener los documentos identificativos del vehículo en regla en Senegal. Ello dejando de lado la posibilidad de que sean coches demasiado antiguos como para que sea legal su matriculación en el país⁶³.

Los *klandos* que operan en Ziguinchor se organizan en *garages*⁶⁴, desde donde parten hacia los distintos destinos, cubriendo todos ellos rutas fijas⁶⁵. Como he advertido, acostumbran a ser explanadas sin asfaltar, distribuidas por distintos puntos de la ciudad, ya sea en el centro del núcleo urbano o bien junto a alguna de las carreteras principales que salen del mismo, y a menudo con capacidad insuficiente para albergar a todos los vehículos que esperan para recoger clientes. En la mayoría de ellos, los mismos conductores han habilitado alguna suerte de porche donde chóferes y pasajeros aguardan el momento de salir, compartiendo espacio con algunas mujeres que aprovechan la concentración de posibles clientes para vender, normalmente café, algunas pastas y naranjas. A menudo la presencia de estas vendedoras es resultado de un acuerdo con la organización del *garage* para hacer uso del mismo espacio. A estas se les suman otros vendedores ambulantes que explotan la misma

⁶³ En efecto, ningún vehículo de peso ligero de más de ocho años o de más de diez si se trata de vehículos pesados puede matricularse en Senegal. Este elemento hace de nuevo más difícil conseguir todos los documentos necesarios para regularizar un *klando*, puesto que, tal y como ya se ha apuntado, buena parte de estos vehículos superan esa edad, aunque ello no signifique necesariamente que hayan sido comprados con más de ocho años en el extranjero. En el capítulo 6 doy cuenta de algunas de las estrategias seguidas en estos casos, así como de la frecuencia con la que se recurre a inmatriculaciones irregulares, con la connivencia de determinados agentes de policía, para sortear tanto posibles obstáculos legales como la complejidad general del trámite.

⁶⁴ Ya he precisado más arriba el sentido de este término emic, que hace referencia a estos espacios en los que los vehículos que ofrecen servicios de transporte en común esperan y organizan su actividad. Como ya se ha descrito y profundizo aquí, es a la vez un espacio y una unidad de gestión y adscripción. Empleo el término en el sentido en el que se usa en Ziguinchor, no en el significado que acostumbra a tener en francés estándar de lugar de reparación de vehículos.

⁶⁵ Este sistema de rutas fijas estaría presente también en otras ciudades, como por ejemplo la propia ciudad de Dakar (Lammoglia *et al* 2012) o en otros enclaves en la misma región de la Baja Casamance, como Oussouye o Cap Skirring. En estos casos estos taxis no autorizados suplen la ausencia de taxis regularizados, por lo que circulan por todo el núcleo poblacional y sus alrededores de acuerdo con los requerimientos de los clientes. En una línea parecida, la actividad de los *klandos* tendría menos éxito en lugares como Kaolak –a unos 270km de Ziguinchor y por encima del territorio de Gambia-, donde son los taxis «oficiales» quienes llevan a cabo rutas fijas. Estas diferencias dan cuenta, en cierta medida, del modo en que este sistema de transporte toma forma en función de las condiciones de cada contexto, atendiendo carencias que otros sistemas de transporte no logran cubrir.

situación para ofrecer todo tipo de productos, desde ropa, pelucas o productos de higiene diaria, así como conductores de otro tipo de vehículos, especialmente *jakartas*.

Por lo que pude observar, a pesar de las pequeñas singularidades que se irán desgranando en los próximos capítulos, el funcionamiento de los distintos *garages* de la ciudad es bastante similar, y comparte buena parte de sus características con el modo en que se organizan otros transportes «formales» en la ciudad. Sobre todo en los que llevan a cabo rutas interurbanas, los vehículos empiezan la jornada por la mañana, más o menos sobre las 7, en el *garage* de origen ubicado en Ziguinchor. Como sucede en la *gare routière* con otro tipo de medios de desplazamiento, como los *7 places*, el *coxeur* es el encargado de tomar nota del orden de llegada de los vehículos que vienen a trabajar ese día, para, a partir de aquí, ir organizando su orden de salida. Acostumbra a hacerlo o bien en una pequeña libreta o bloc de notas comprado en cualquier papelería a 100 FCFA, o bien en una tabla de madera, donde anota con bolígrafo el número de matrícula de *los klandos* que llegan al *garage*. Este registro se mantiene a lo largo de toda la jornada, siguiendo un código, por lo que pude ver, parecido en los distintos *garages*, que da cuenta de las distintas incidencias y del desarrollo de todo el día de trabajo.

Un paréntesis para llamar la atención sobre la decoración tanto exterior como interior de los vehículos. A diferencia de los taxis regulares, señalados con la pintura amarilla y negra reglamentaria en Senegal, los *klandos* no tienen ningún tipo de distintivo que los identifique. De este modo, los adornos dependen en buena medida del criterio de cada chófer, teniendo más libertad aquellos que son propietarios del vehículo. Así, buena parte de ellos cuentan con una chapa de un mismo color o bien combinando más de uno, por lo general a causa de posibles reparaciones y cambios en la plancha. Cuentan con una amplia gama de tonos, aunque por lo general abundan los azul marino o blanco y no es frecuente encontrarse con el amarillo o el rojo. En no pocos casos, se aprecian abolladuras y rayados en la chapa, así como testimonios de anteriores planchados, como una suerte de cicatrices de golpes sufridos. Pero entre este parque de turismos monocolor se observa a veces alguno que otro cuya decoración exterior parece haber tomado más tiempo ya sea por su chófer o por su propietario, si es que se trata de personas distintas. Esta suele consistir en añadidos realizados con alguna pintura más o menos apta para el metal. Por describir algunos de los que tuve ocasión de observar, estos irían desde unos más bien excepcionales topos blancos recubriendo todo el vehículo gris oscuro a, la opción más recurrente, mensajes escritos sobre la chapa, generalmente expresando su adscripción a una determinada *tariqa*.

A diferencia de cómo me pareció más recurrente en taxis o *jakartas*, no es usual encontrar *klandos* decorados con adhesivos, especialmente en la parte exterior. Cuando se encuentran,

acostumbran a expresar, de nuevo, la lealtad a un determinado gran *marabout*⁶⁶. Estos adhesivos sí se ubican con mayor frecuencia en el interior del vehículo, por lo general en el salpicadero. Es ahí donde colocan también las piezas de pelo sintético que recubren buena parte de los salpicaderos de los vehículos –incluyendo también camiones y minibuses– que circulan en Ziguinchor. Igualmente, ya en casos más bien excepcionales, se añaden pequeños muñecos u otros objetos más o menos significativos para el conductor, que adhiere también al salpicadero con cinta de doble cara. Más allá de este espacio, el resto del interior del vehículo acostumbra a no contar con ornamentación, a menudo porque los embellecedores y todo el plástico que recubre el interior o bien están en muy mal estado o, como sucede en buena parte de los casos, no están y se encuentra la chapa al descubierto. Tan sólo en algunas ocasiones el chófer puede colocar algún tipo de tela sobre los asientos traseros cuando la tapicería no se encuentra en muy buen estado.

Los coches salen siguiendo el orden anotado por el *coxeur*, que tacha cada número de matrícula para indicar que el vehículo está *en route* –es decir, circulando– y dar prioridad para llenar el siguiente. Este orden acostumbra a seguirse diligentemente, salvo que alguno de los conductores comunique alguna incidencia mecánica en el coche, o bien notifique al *coxeur* que se toma una pausa –normalmente para desayunar o comer algo–. En tal caso, se indica en el registro enmarcando en un recuadro el número de matrícula, advirtiendo del alto en el trabajo hasta que el chófer comunica su reincorporación, momento en el que el *coxeur* le otorga un turno prioritario. Cuando un coche está lleno, se marcha y toma la ruta correspondiente hasta el *garage* final, por lo general situado en la entrada de cada población. Allí debe volver a esperar a captar un número suficiente de clientes para emprender de nuevo el trayecto hasta el *garage* de Ziguinchor. De acuerdo con lo que pude ver, en algunos de estos *garages* finales no siempre habría *coxeur* que regule el orden de salida de los vehículos, por lo que son los mismos conductores quienes gestionan los turnos, más fáciles de organizar al ser más escalada su llegada y menor el número de clientes a transportar.

Además del tiempo que toma el trayecto de ida y vuelta, en el que se llevan a cabo las paradas necesarias en función de los requerimientos de los clientes, la espera hasta que el

⁶⁶ Conviene mencionar que aquellos conductores de *klando* y taxi que conocí y cuyo vehículo era propiedad de un *marabout*, no contaban con este tipo de adornos en sus coches. Según alegaron, el hecho de que los documentos identificativos del vehículo estuvieran a nombre del líder religioso pasaba por encima de lo que pudiera obtener cualquier otra muestra pública de su adhesión religiosa. En cualquier caso, estas muestras públicas de adscripción no me fueron nunca presentadas como contando con algún tipo de poder o función protectora, al menos en términos *mystiques*. Dicho de otro modo, esta clase de imaginaria vinculada a las cofradías y a ciertas formas de islam popular no substituyen ni complementan los objetos y acciones protectoras que se describen en el capítulo 7.

pasaje vuelve a cubrirse puede llegar a tomar hasta más de una hora. De todos modos – aunque siempre dependiendo de la ruta-, en algunas ocasiones toman el camino de vuelta sin llegar al máximo de su capacidad, contando con que logran alcanzarlo con los clientes que recojan en el trayecto. Por el contrario, no son raras las ocasiones en las que los coches dejan los *garages* en Ziguinchor sobrepasando en dos, tres, cuando no cuatro personas su aforo. Tan solo en los momentos en los que la oferta de *klandos* supera con creces la demanda en el *garage*, *coxeurs* y conductores optan por dejar salir algunos vehículos por debajo de su capacidad, para así repartir los eventuales pocos clientes y permitir que los beneficios se distribuyan entre los distintos chóferes. Junto a conductores y *coxeurs*, en buena parte de las rutas interurbanas que llevan a cabo este tipo de vehículos encontramos también la figura del *apprenti*, cuyo rol es calcado al descrito más arriba para otros sistemas de desplazamiento «formales».

Actualmente son cuatro los *garages* de *klandos* que operan en Ziguinchor, cada uno de ellos origen de rutas distintas para los cerca de 500 vehículos que se calcula que llevan a cabo este tipo de servicio⁶⁷. En primer lugar, el *garage* de Mpak se ubica en uno de los laterales de la Route N4, que conduce hacia Guinea Bissau, próximo a la salida del núcleo urbano. En este caso, en lugar de habilitar un espacio, los conductores y *apprentis* han llegado a un acuerdo con uno de los colmados que hay junto a la carretera para poder utilizar su entrada como estación. Allí se aguarda a que los coches, aparcados en el arcén, acaben de llenarse para partir hacia este pequeño pueblo fronterizo, a unos 15km de Ziguinchor. Junto a los sacos de 50 kg de arroz, cebollas y patatas amontonados en el umbral de la tienda, y sobre los que acostumbran a sentarse los conductores y *apprentis* mientras aguardan, se ha instalado también una pequeña mesa donde el *coxeur* toma nota del orden de llegada y salida de los vehículos, y cobra los 500FCFA (0,77€) de la tarifa.

Ya en el centro de la ciudad, a unas calles del mercado de Boucotte, uno de los principales de la ciudad, el *garage* de Esso aloja los vehículos que realizan las rutas a los pequeños pueblos de Enampor, Kaguite y Kaléane, todos ellos a mitad de camino en el itinerario hasta Oussouye (véase mapas 3 y 4). Aquí, bajo un porche construido con un tejado de zinc, clientes, conductores y aprendices esperan sentados en los bancos de madera situados a lado y lado del espacio cubierto, dejando la parte central para, nuevamente, una pequeña mesa donde los *coxeurs* ordenan las llegadas y salidas y venden los billetes a 700FCFA (1,07€)

⁶⁷ Resulta difícil contabilizar de forma precisa el número de *klandos* que operan en la ciudad. A la falta general de datos estadísticos relativos a buena parte de los indicadores sociodemográficos y económicos de la ciudad de Ziguinchor proporcionados por distintas entidades, incluida la propia administración, cabe añadir, los inconvenientes que supone contabilizar una actividad no autorizada. En este caso, la cifra que aquí se toma es la estimación extraoficial formulada por el funcionario de policía entrevistado en febrero de 2018.

hasta Enampor –aunque el coche llega hasta el enclave de Bandial, a unos 40 minutos de ruta desde Ziguinchor, y a 800 hasta Kaguite (1,21€), también a unos 40 minutos de viaje. Como sucede con el caso de la ruta hasta Mpack, la presencia de los *klandos* ayuda a suplir la falta de otras alternativas de transporte para las que resulta más difícil –cuando no más arriesgado- circular por unas carreteras en bastante mal estado, y un buen ejemplo de ello es el trayecto hasta Bandial, cubierto prácticamente en su totalidad por estos vehículos. No obstante, de acuerdo con el testimonio de algunos de los conductores, como Jac, los acuerdos de paz con las facciones de rebeldes armados que operaban en la zona han supuesto la implementación de una línea de minibús Tata que llega hasta Nyassia, a mitad de camino hasta Kaguite, por un precio de 300FCFA, aunque, como se verá, en este caso ha tenido una afectación mínima en la actividad de dicho *garage*.

El otro punto de salida de vehículos *klandos* hacia otros enclaves fuera de los límites de la ciudad de Ziguinchor es la propia *gare routière*, donde está ubicado el *garage* de Adéane. A pesar de ser una actividad, en principio, no autorizada, los coches que operan en la *gare* pagan también las tasas de entrada y salida, lo que les da derecho a hacer uso del espacio de la estación del mismo modo que lo hacen el resto de los medios de transporte regularizados. Así, en el espacio que queda entre las zonas de restaurantes y los *tableaux* desde donde salen los *7 places* y *minicars* hacia alguna de los múltiples destinos cubiertos desde aquí, dejando siempre algo de espacio para permitir la circulación de los vehículos que se desplazan dentro del espacio de la *gare*, esperan también los *klandos* que llevan a cabo las rutas que unen Ziguinchor con Adéane por un precio de 700FCFA. De nuevo, y como parte de lo que se apunta como esta suerte de estrategia estatal para ir recuperando terreno en la gestión del transporte, la misma ruta queda cubierta por otra de minibús Tata por un precio de 250FCFA.

Por último, la única ruta intraurbana efectuada por *klandos* es la que une el mercado de Boucotte con la Université Assane Seck por un precio de 100FCFA (0,15€). Se trata de un trayecto más corto que los demás, de no más de 6km. Es por ello por lo que todos los coches que lo cubren son turismos de cuatro plazas, además de la del conductor, por mucho que se mantenga la práctica de sobrepasar el aforo máximo que, en principio, permitiría el vehículo. Si bien buena parte de ellos han sufrido modificaciones, ya sea en el motor o la carrocería, en ningún caso son del tipo que se ha apuntado para el caso de las furgonetas en la que se aprovecha el área destinada a transportar la carga para incrementar el aforo de serie.

Las páginas que siguen tratan de atender mejor a estas cuestiones, intentando apuntar algunos elementos de la organización de este sistema de transporte. Como ya se ha apuntado, esta organización no es muy distinta de la descrita más arriba para otras alternativas de

transporte que si cuentan con la correspondiente *licence de transport* que les autoriza a ofrecer este servicio de desplazamientos públicos.

4. Impresiones etnográficas de cuatro *garages* *klandos* en Ziguinchor

4.1. *Boucotte-Université*

La primera vez que realicé una observación prolongada en el *garage* de Boucotte serían sobre las cinco de la tarde de un día de febrero de 2018. Había sido un día soleado, como corresponde al mes de febrero, pero quedaban ya pocos minutos para que empezara a bajar el sol. Llegué en taxi desde el lugar donde me alojaba, a unos diez minutos en coche, por supuesto dependiendo del tráfico. No era la primera vez que iba al *garage*, pero sí la primera que lo hacía sola. Unas semanas antes, a finales de enero de 2018, me había acompañado Ludovic, pero en aquella primera visita no estuvimos más de un par de minutos, el tiempo justo para preguntar por Alexandre, uno de los chóferes amigo suyo, y que le dijeran –puesto que se habían dirigido directamente a él- que ese día no había venido. Fue unos días más tarde que conseguimos charlar con él no más de cinco minutos, mientras esperaba pasajeros en el *garage* de la Université Assane Seck. Ese mismo día aprovechamos para llevar a cabo un par de viajes de ida y vuelta. Fui regresando allí a lo largo de ese año y hasta septiembre.

Como sucede con el resto de *garages*, el de Boucotte es un espacio sin asfaltar. Incluso de acuerdo con su propio representante, buena parte de las veces se hace demasiado pequeño para albergar la actividad de todos los *klandos* que operan en él, que suelen ser unos 15 por jornada. Se encuentra situado tras el mercado de Boucotte y cuenta con un solo acceso que da a una de las calles principales de Ziguinchor. A unos metros de esta entrada, la presencia de una parada de minibús Tata anuncia esos intentos por parte de la administración de suplir estas rutas con los nuevos vehículos, aunque, veremos, con un éxito relativo. Es por esta entrada que los vehículos entran y salen con una frecuencia variable, en función del movimiento de clientes. Lo hacen de manera más o menos ordenada, algunos marcha atrás, maniobrando y tratando de esquivarse unos a otros en los momentos en los que hay más

circulación. Cuando no dejan a los ocupantes antes de entrar al *garage*, lo hacen tras aparcar en paralelo junto a una de las paredes del mercado y, si no queda sitio, estacionan como pueden en el espacio restante hasta el muro de enfrente, a unos seis o siete metros de distancia del primero. Junto a la entrada, hay una pequeña caseta que los conductores utilizan para guardar algunos de sus enseres y de la que entran y salen de vez en cuando.



Vista del *garage* de Boucotte. Febrero 2018. Fuente: Autora.

Al lado, algunos esperan sentados en un pequeño banco de madera que sea su turno de partir para hacer nuevamente el trayecto hasta la universidad. En ocasiones, aprovechan también este tiempo de espera para hacer los arreglos necesarios en el motor o en cualquier otra parte del coche y no es extraño ver a un par de ellos con el capó abierto, añadiendo agua al refrigerador del motor o bien reparando un golpe sufrido durante alguno de sus viajes. En medio de toda esa actividad, los dos *coxeurs* se pasean de arriba a abajo organizando todo el movimiento: uno, anotando los vehículos que llegan y ordenando sus salidas; el otro, atendiendo a los clientes, indicándoles cuál es el próximo coche en salir y ayudándoles a cargar los posibles paquetes que lleven consigo en el maletero. Toda la actividad se lleva a cabo entre lo que me parecieron bromas, charlas e incluso pequeñas discusiones. El ambiente

lo domina el wólof –lengua vehicular en buena parte de los lugares públicos de Ziguinchor, como el *garage*, donde coinciden personas de grupos étnicos distintos-, por lo que no pude integrarme en su ambiente, como en de otros espacios parecidos, sino a medias.

Por supuesto, el volumen de agitación y el tipo de clientes varían en tanto avanza la jornada, que suele extenderse desde las siete u ocho de la mañana hasta cerca de las diez de la noche. De todos modos, acostumbra a ser cada conductor quien gestiona sus horarios de trabajo a conveniencia, prestando a veces el vehículo a algún otro chófer –*sirouman*⁶⁸- que le suple mientras no puede o no quiere trabajar. Por lo que pude observar durante mis visitas a aquel *garage*, los principales clientes de esta ruta acostumbran a ser mujeres y estudiantes. Las primeras suelen viajar con carga, que pueden ser cubos con naranjas, pequeños sacos de azúcar y cacahuetes, bolsas con verduras, algún pollo muerto o todavía vivo y agarrado por las patas... Suelen ser productos comprados en el mercado o para vender en alguna de las intersecciones cercanas a su domicilio, como hacen no pocas mujeres en la ciudad. En apartados posteriores Las mujeres reparten su presencia a lo largo de todo el día, aunque concentrándose especialmente a primera hora, a mediodía y entre las seis y las siete de la tarde, mientras que el volumen de alumnos que viajan hacia la universidad suele concentrarse durante la mañana.

La distribución de los trabajadores del *garage* varía también a medida que avanza el día. Por la mañana, el pequeño banco de madera donde yo también pasé parte de mis momentos de observación, sentada junto algunos de los conductores, estaba situado junto al pequeño cobertizo de la entrada, donde no da el sol hasta prácticamente pasada la hora de comer, a eso de las dos o tres de la tarde. A los chóferes que esperan sentados su turno para salir se suman, por un lado, los *sirouman* que aguardan a que el compañero que acostumbra a prestarles el coche decida descansar unas horas. Junto a la banqueta, Mariama –una mujer de unos 35 o 40 años- añade cada mañana una silla donde se sienta para vender café Touba a 50 FCFA (0,07€) y bocadillos que prepara al momento con distintos ingredientes –lechuga,

⁶⁸ Conductores que, aunque disponen de permiso de conducir, no tienen acceso a un vehículo para trabajar por su cuenta, por lo que sustituyen a otros chóferes cuando estos no pueden trabajar o en los momentos en los que toman un descanso.

mayonesa, huevos duros y *akara*⁶⁹-. Los dispone delante suyo, bien en el suelo o en un pequeño taburete de plástico, dentro de pequeños cubos de mayonesa o crema de chocolate vacíos reaprovechados como fiambarrera. Los conductores del *garage* son sus principales clientes y no son pocos los que a lo largo de la mañana pasan por su pequeño puesto para desayunar sentados en el propio banco o, si no hay sitio, de pie. Así, Mariama forma también parte de la cotidianidad del lugar, y comparte con chóferes y *coxeurs* buena parte de las charlas y bromas que tienen en torno al banco de madera.

Si bien algunas de estas mujeres pueden estar algunos años vendiendo en el mismo sitio, cuando volví en julio de 2018, después de la primera estancia entre enero y marzo de ese año, Mariama ya no estaba. En su lugar, había otra mujer también llamada Mariama, algo más joven, de unos 30 años, de etnia balanta y, según dijo, casada con un *marabout* local. En lugar de bocadillos, vendía madalenas y buñuelos *-beignets*, algunos recubiertos de coco rallado y azúcar, otros más sencillos- que vendía en bolsas de cuatro unidades a 100FCFA, o sueltos a 25. Ese mismo asiento se traslada a la pared opuesta después de la hora de comer y hasta que deja de haber actividad en el *garage*, entre las nueve y las diez de la noche.

La misma dinámica se reproduce por la tarde, aunque las dos vendedoras de la mañana se marchaban sobre la una del mediodía. Sobre las seis y media, un grupo de tres mujeres de la misma familia -de entre 45 y unos 20 años, cuyos nombres nunca llegué a saber-, residentes en una casa adjunta a menudo frecuentada por algunos conductores, vendían café Touba, sobre todo, y *beignets* o *thiakry* -una mezcla de leche cuajada con mijo al vapor-, también divididos en pequeñas bolsas con raciones individuales. En su caso, la presencia en el *garage* resultó ser mucho más estable mientras duró mi presencia, aunque no estuvieran siempre las tres vendiendo al mismo tiempo, y su relación con los conductores parecía más duradera. Así, mientras que las dos mujeres que vendían por la mañana acostumbran a pasarse buena parte del tiempo sentadas, estas tres mujeres, sobre todo la más joven, tienden a pasarse más

⁶⁹ Según el relato de Néstor, presidente del *garage*, existiría un acuerdo entre la organización de este y estas mujeres, por el que compartirían el espacio para desarrollar cada cual sus actividades. Esto remite directamente a muchos otros ejemplos que señalan la simbiosis recurrente entre mercados y espacios donde tienen lugar dinámicas de venta callejera y lugares donde se concentran una o múltiples opciones de transporte colectivo. Por tomar algunos ejemplos de ciudades africanas, véanse los trabajos de Chenal *et al* (2009) sobre Abidjan, Dakar y Nuakchott, Horta y Malet (2014) a propósito de la isla de Santiago, en Cabo Verde; o Heinrichs *et al* (2017) sobre N'Djamena (Chad). Igualmente, a lo ya mencionado a este respecto, cabe añadir los puestos de venta de todo tipo de productos -desde productos de higiene diaria hasta joyas o gafas de sol- que se encontrarían también entre los *tableaux* de la *gare routière* de esta misma ciudad; así como los vendedores ambulantes que también circulan por su espacio. Este tipo de simbiosis no hacen sino resaltar de nuevo los vínculos entre formas de actividad económica que a menudo transitan, de nuevo, entre la formalidad y la informalidad..

por el área donde aguardan los conductores que les compran el café, participando de sus conversaciones, casi siempre de tono aparentemente desenfadado.

Pasado el espacio del *garage* reservado a que los coches maniobren y aparquen, hay otro espacio donde algunos de los *klandomans* esperan también su turno. Aquí, junto a un árbol de grandes raíces hay un neumático de camión donde muchos de ellos permanecen sentados, la mayoría charlando y fumando. Junto a esta rueda, se han aprovechado también los muros exteriores de una de las pequeñas tiendas del mercado para construir un porche de no más de 4m² donde, al poco tiempo de empezar a visitar el *garage*, otra mujer, junto con su hija de unos 16 años, empezó a disponer otro puesto de bocadillos –hechos de hígado de cordero a encebollado y con lechuga- y *kinkeliba*, una especie de tisana que muchos toman para acompañar el desayuno. Para ello, se instala una pequeña mesa de madera y un par de bancos a lado y lado, donde se sientan a desayunar clientes, trabajadores y yo misma en alguna ocasión, aprovechando el rato para charlar en francés con alguno de ellos. Este pequeño espacio quedaba cerrado con unas telas estampadas colocadas en los dos lados del porche donde había muro y todo ello era retirado por los mismos conductores sobre la una del mediodía, cuando la mujer también recogía y se marchaba, quedando los bancos vacíos bajo el pequeño pórtico⁷⁰.

Por último, llegando ya al punto en que el espacio del *garage* se estrecha para convertirse en una de las callejuelas que dan acceso a la parte trasera del mercado, se ha habilitado otro pórtico, que es utilizado a la vez para almacenar las garrafas que rellenan con carburante en la gasolinera más cercana por si lo necesitan y como espacio en el que pueden rezar aquellos conductores de confesión musulmana. En el linde de este otro espacio y ocupando parte de la pequeña calleja, integradas ya en el ambiente del mercado, encontramos otras vendedoras

⁷⁰ Este acostumbra a ser el desayuno de buena parte de la población, y puestos provisionales como este, regentados por mujeres, abren por toda la ciudad -uno o más por cada barrio- hasta mediodía o la una. La variedad acostumbra a ser la misma: guisantes o alubias con cebolla; *akara* o hígado de cordero con cebolla, con lechuga, tomate y pepino; espaguetis con salsa de cebolla picante y, en algunos casos tortilla francesa que hacen al momento con cebolla también. Las mujeres montan el bocadillo al momento, y el precio es el resultado de la suma del precio del pan -grande si es media barra (entre 200FCFA y 500, si el relleno lleva carne) o pequeño si es una tercera parte (entre 125FCFA y 300)-, el relleno -*sauce*- y otros añadidos como huevo duro. Estas cocinan el día anterior o pronto por la mañana y preparan los boles con cada una de las *sauces* en la mesa del puesto, con el saco lleno de barras de pan a un lado, que van sacando a medida que les piden bocadillos, y un par de cacerolas que mantienen el *kinkeliba*, y a veces el café Touba, caliente. Por lo general, alrededor de la mesa instalan unos bancos donde los clientes pueden sentarse mientras comen su bocadillo, siempre envuelto en papel de periódico. Como en el *garage* de Boucotte, este espacio suele cerrarse con sábanas que impiden a los paseantes ver directamente a los comensales.

que ofrecen *ataya*⁷¹ a 50 FCFA, bebida fría de *bissap* –zumo de hibisco-, así como *beignets*. En este caso, a los chóferes del *garage* se les suman otros clientes que pasan por delante yendo o viniendo del mercado. Si bien no llegué intercambiar muchas palabras con ellas – puesto que no hablaban francés de manera muy fluida- sí tuve la ocasión de sentarme a su lado cuando alguno de aquellos taxistas sin licencia me invitaba a un vaso de té, momento en el que alguna me cedía siempre la silla de plástico en la que se sentaba.

A todo este ambiente hay que añadir, por supuesto, a los pasajeros que llegan y esperan – aunque a diferencia de como sucede en los otros *garages*, no mucho- para montarse en el próximo vehículo en salir o bien aquellos que acaban de llegar y se apean para recoger sus eventuales paquetes del maletero. Con ellos se mezclan transeúntes de todo tipo que cruzan el espacio del *garage* para ir o venir de la zona del mercado, así como otros vendedores ambulantes que ofrecen mercancías varias –por lo general cinturones, bolsos, a veces camisetas y productos de higiene diaria- a quienes aguardan, y algún que otro niño *taalibe*⁷² de no más de diez años, que mendiga para la *daara*⁷³ de la que puede formar parte.

Según el testimonio de Bill –uno de los conductores más antiguos, de cerca de 40 años y de nombre real Lamine-, el *garage* actual fue el resultado de una primera concentración de vehículos en la entrada del mercado de Boucotte hacia el año 2007. Según lo que me contó

⁷¹ Té verde preparado en pequeñas teteras en un fuego de carbón, a menudo acompañado con hojas de hierbabuena (en wólof, *naana*) y con bastante azúcar. Más allá del que ofrecen estas vendedoras, es la bebida que acostumbra a prepararse en los momentos de descanso por parte de la población en general, fundamentalmente masculina. De esta deriva la palabra *yotai*, que designa los grupos de jóvenes que de manera informal se encuentran en la vía pública, a menudo del barrio donde viven o cerca de su entorno de trabajo, para charlar y discutir mientras se prepara y se bebe *ataya*. Como se verá más adelante, y como síntoma de los conflictos latentes presentes en estos espacios, esta bebida acostumbra a ser motivo de sospecha como vía a través de la que envenenar o atacar *mystiquement* a alguien.

⁷² Del árabe, estudiante o discípulo, designa los seguidores de una *tariqa*. El término se aplica también a los niños que son entregados a un líder religioso local para que, presuntamente, les forme en su escuela coránica mientras residen también con él y que son obligados a mendigar por las calles de ciudades como Ziguinchor para conseguir unos recursos mínimos que completen su manutención. Para este fenómeno que ha merecido la censura de buena parte de instituciones y ONG y que la ley senegalesa prohíbe desde 2005, me remito a trabajos como el de Chehami (2013).

⁷³ Lugar de convivencia comunitaria de los discípulos de un mismo *serigne*. Aunque esta sería la estructura organizativa de la feligresía en contexto fundamentalmente rural (Coulon, 1981: 123-127) estas unidades están también presentes en contexto urbano. En este marco, el término *daara* designa al mismo tiempo estas concesiones donde conviven varios discípulos junto con su guía local pero también los emplazamientos en los que los niños y jóvenes aprenden el Corán, sin que ello implique necesariamente un tipo de co-residencia. En este caso, hago referencia a la primera acepción.

una mañana en que estuvimos sentados juntos en el banco de la entrada del *garage*, fue la propia municipalidad –según dice, el «service des impôts»- la que les ofreció el espacio que hoy ocupan para paliar los problemas de tráfico que parecía provocar su presencia allí. Néstor, entonces presidente del *garage* –un hombre de 42 años que, si bien había conducido un *klando*, en el momento de la entrevista dijo trabajar como topógrafo y acudir al *garage* sólo algunas tardes- confirmó buena parte del relato:

Alors, le garage est commencé en 2007, octobre 2007. À ce moment, l'université était déjà en train de fonctionner [et] il y avait des élèves qui devaient se rendre là-bas. Alors (...) nous avons dit: «Les femmes de Nema II, de Chateau d'Eau et de Castor [ont besoin d'un moyen de transport]... Nous allons implanter notre garage très prêt du marché». Alors, autant le garage était très proche du marché [Boucotte]. Jusqu'à maintenant il se trouve très prêt du marché, mais autant il était de l'autre côté. Alors, au fur et à mesure qu'il y avait des embouteillages... la mairie nous a dit: «Un, les klandos, bon, ce n'est pas autorisé». Ils nous ont dit que les klandos étaient un mal nécessaire (...) Alors le préfet même, (...), nous a amené où se trouve actuellement le garage. Il nous a fait déménager là-bas. À ce moment il n'y avait que des vendeurs de poulets qui étaient au couloir [en allant vers le marché]. La mairie les a dégagés et ils nous ont installés là-bas. (...) Mais [le préfet] nous a fait savoir que: «l'endroit n'est pas à vous, les klandos. Mais je vous donne l'espace de façon provisoire. (Néstor, entrevistado el 23/2/2018).

La creación de la ruta que une el mercado de Boucotte y la Univeristé Assane Seck⁷⁴ aparece destinada a cubrir las necesidades de movilidad de los dos colectivos –mujeres de los barrios colindantes y estudiantes universitarios- que, por ahora, son los principales clientes de este itinerario intraurbano. Tras esta reubicación promovida desde la administración -proceso que comparten los otros *garages*-, en buen modo reconociendo los beneficios que le reporta la existencia de *klandos* como «mal necesario»⁷⁵, y siguiendo en cualquier caso el relato de Néstor, el incremento del número de vehículos que operaban en el *garage* motivó la creación de un *bureau* encargado de su gestión y, como se verá más adelante, de ejercer de principal

⁷⁴ Aunque se escape de la temática de este capítulo y no tenga una relación directa con la actividad de los *klandos*, me permito un inciso para subrayar la importancia de la Université Assane Seck como foco de protestas estudiantiles en la ciudad, tanto para reivindicar mejoras en el sistema universitario y educativo en general como, también, como centro de reivindicaciones políticas mucho más amplias, especialmente aquellas que reclaman una mejora de las condiciones y de las perspectivas de futuro de los jóvenes. Entre ellas, destaco las que tuvieron lugar en junio de 2019, durante mi estancia allí, o más recientemente, en marzo de 2020, en distintas ocasiones a lo largo del año 2021 y, más recientemente, en el marco de las últimas elecciones en julio de 2022.

⁷⁵ En una línea parecida, el comisario de una de las dos grandes comisarías de Ziguinchor subrayaba la «*tendance à tolérer*» este tipo de transporte no autorizado dada la «*forte demande de la population*». Como veremos en el capítulo 6, esta expresión era bastante frecuente.

interlocutor con la administración y las autoridades, así como de crear un reglamento interno que aspira a regular la actividad del *garage*.

De acuerdo con la descripción de Néstor, el *bureau* estaría formado por el presidente –él mismo-, el vicepresidente, el tesorero y un secretario, además de una persona externa a la junta –*comissaire aux comptes*- cuya función consistiría en controlar la transparencia de las finanzas⁷⁶, todos ellos elegidos en asamblea por los conductores adheridos al *garage*. A pesar de que esta descripción coincidiría *a priori* con la que me proporcionaron algunos de los chóferes, por lo que alcancé a observar, la figura del presidente cobra preeminencia sobre las otras. Así, tan solo me presentaron al tesorero –Baïde, un *klandoman* de unos 30 años- y nunca llegué a saber quiénes ocupaban el resto de los cargos. Néstor parecía concentrar buena parte de estas funciones de intervención ante los propietarios de los vehículos, la municipalidad y la policía, tal y como más adelante se desglosará. Asimismo, los momentos en que Néstor visitaba el lugar suponían un desfile de buena parte de los chóferes, que en cuanto llegaban al *garage* pasaban por el banco de la entrada donde se sentaba para saludarle con un respeto –dándole la mano y llamándole «*président*»- que contrastaba con el ambiente distendido que acostumbraba a reinar en el *garage*. Debo señalar que en ningún otro *garage* aprecié un trato parecido al presidente, que siempre era tratado con respeto, pero no siempre con estas muestras públicas de reverencia. En la entrevista formal llevada a cabo, Néstor definió su papel como el de «*la personne morale du garage*», y a la interlocución con la administración y la policía añadía otras funciones de representación⁷⁷:

Si un travailleur a besoin d'un extrait de naissance, un certificat de résidence... C'est moi qui part à la mairie. Aussi le certificat de baptême, si tu fais le baptême de ton fils, ou le certificat de mariage... C'est moi qui part à la mairie pour régler toutes ces histoires de papiers (...) Mon rôle au garage est... La voiture qui doit s'adhérer, c'est moi qui prenne toutes les informations. C'est moi qui a les carnets des membres. J'ai accès au compte bancaire. (...) S'il y a un accident, c'est moi qui le règle [qui fait les démarches]. S'il y a des voitures qui sont retenues [par la police], c'est moi qui parle. S'il y a une question sociale, un décès à un village ou bien à Dakar..., j'y vais en représentation du garage. ¡Mais je ne suis pas payé! Parce qu'au début les gens m'accusaient de ça, ils disaient que j'avais pris ça pour ça [qu'il était président pour gagner de l'argent]...

⁷⁶ Néstor insistía en la entrevista que llevamos a cabo que habría sido idea suya añadir esta figura como forma de controlar la actividad financiera de la junta, asegurando una mayor transparencia y una mejor gestión del dinero: «*C'était moi-même qui a proposé cette norme, parce qu'il y avait... Au début il y avait beaucoup de problèmes. Les gens prenaient de l'argent pour son... [bénéfice]*» (23/2/2018).

⁷⁷ Según pude averiguar, a mediados de 2019 hubo elecciones en el *garage* de Boucotte y Néstor fue relevado de sus funciones. Pude verlo en alguna ocasión conduciendo un taxi legal por Ziguinchor. Por el momento no he podido volver a coincidir con él ni averiguar el nombre del nuevo presidente.

Bon, ce que j'ai dit c'est que non. Et tous les trois mois je convoque une assemblée pour tout le monde, ou je présente toutes les factures qui sont passées à la banque, tout ce qui a été dépensé. Et c'est tout.

Es también de la mano de este *bureau* que, en principio, se controla la filiación de nuevos conductores al *garage* por medio de una cuota de entrada de 75000 FCFA (114,33€). Esta contribución que los *klandomans* realizan una única vez va dirigida a engrosar la caja de la organización. Además de este dinero de la afiliación, cada día los *klandomans* que acuden a trabajar deben entregar a los *coxeurs* 400 FCFA (0,61€), 200 de los cuales van dirigidos a pagar el sueldo diario de estos dejando los otros 200, de nuevo, para la caja. Así, el sueldo de los dos *coxeurs* varía en función del número de vehículos que vienen a trabajar cada día, siendo por lo general de alrededor de 4000 FCFA al día (6,1€), puesto que el número de vehículos que acostumbran a trabajar ronda los 40. Cabe, no obstante, tener en cuenta que no se trata de un puesto fijo, sino que lo ocupan aquellos conductores o *siroumans* que no disponen de coche durante un tiempo, normalmente porque lo tiene retenido la policía o porque requiere de alguna reparación. De acuerdo con lo que me explicó Bubacar –un hombre de unos 45 años que era propietario de su vehículo y que había empezado a conducir un *klando* en 2010, tras llevar un taxi y un 7 *places* de otros propietarios- habría una lista semanal de *coxeurs* en la que los trabajadores interesados pedirían inscribirse. Dado el sueldo que perciben, no es extraño que sean *siroumans* quienes lo hagan de manera más recurrente como complemento a los días en los que substituyen a otro conductor y en los que pueden llegar a ganar unos 2500 FCFA (3,8€). Me lo contó Pape –un *sirouman* de en torno a 40 años-, que hizo en más de una ocasión de *coxeur* durante el tiempo que visité el *garage* de Boucotte.

De ese fondo común se extrae el poco dinero destinado al mantenimiento del *garage*, fundamentalmente el pago de la luz del pequeño cobertizo, la habilitación de la tierra del espacio durante el periodo de lluvias y los 1000 FCFA que se pagan cada día al conductor que, por sorteo, limpia el espacio del *garage* cuando cesa la actividad, sobre las diez de la noche. El dinero recaudado funciona igualmente a modo de caja social, de tal suerte que la organización del *garage* desembolsa una cuantía cuando alguno de los trabajadores debe organizar un evento social como una boda –por la que se le entregan 50000 FCFA (76,22€)-, un bautizo –por el que se pagan 25000 (38,11€)- o un entierro de un familiar directo –que corresponde a un montante de 30000 (45,74€). Igualmente, los conductores pueden contar con parte del disponible de la caja si necesitan sufragar los gastos de una reparación del vehículo –cuando no es el propietario quien se ocupa de ello- o algún otro desembolso derivado, por ejemplo, de un accidente o bien de cualquier otra cuestión vinculada al desempeño de su trabajo. En estos casos se asume como un préstamo y la suma entregada se

descuenta de otras prestaciones económicas, como las que acaban de mencionarse. Finalmente, llegada la fecha de la fiesta del sacrificio, la *Tabaski*, el dinero restante en la caja se reparte entre todos los conductores que están adheridos al *garage*, por mucho que no todos ellos sean musulmanes. Salvo que algún chófer haya tenido que pedir prestado dinero durante el año, cada uno de ellos recibe alrededor de unos 40000 FCFA (60,97€), una cantidad que, por lo general, contribuye a sufragar la compra del cordero para la fiesta. De nuevo de acuerdo con el relato de Néstor, se distribuye la misma cantidad entre todos los trabajadores, independientemente de si son conductores regulares o *siroumans*, aunque parece que en ocasiones tienen preferencia los chóferes que trabajan cada día:

Ceux qui n'ont pas de véhicule, et qui passent toute la journée là-bas [au garage], si aux propriétaires [aux chauffeurs qui travaillent chaque jour, que ce soit avec leur véhicule ou avec le véhicule d'autrui mais qui ne sont pas des siroumans], à ceux-ci je dois leur donner aussi [quelque chose], parce qu'ils font partie du garage, ils participent au travail. Comme les coxeurs.

Volviendo al *garage* de Boucotte, en el otro extremo de esta ruta intraurbana, a unos 6km, se encuentra la Université Assane Seck, que acoge desde 2007 a buena parte de los estudiantes de la región. Este campus, situado en lo que hasta hace no mucho era zona sin urbanizar y que todavía se encuentra en proceso de urbanización, cuenta con un pequeño solar en la entrada, que sirve de nuevo como *garage* para los *klandos* que ofrecen sus servicios allí. En este caso, los taxis no autorizados comparten el espacio con los cerca de diez *jakartamans* que aguardan también con sus motos para recoger a los estudiantes y profesores que salen del campus. La oferta de transportes en común que conviven en este espacio se completa, de nuevo, con una parada de minibús Tata, de la misma línea procedente del mercado.

Por lo que logré observar, a diferencia de como sucede en el de Boucotte, en el *garage* de la universidad, el tiempo de espera para los clientes puede llegar a ser algo mayor y, dependiendo del momento del día, es más bien excepcional que haya más de unos cuatro o cinco coches en la parada. Por lo general, si ven que no tienen perspectivas de conseguir llenar el taxi en unos pocos minutos, los conductores regresan al mercado, de donde seguro que no tardarán en poder volver a salir. En este sentido, no es infrecuente que un grupo de clientes se vea obligado a esperar a que llegue un coche para poder ir hacia el centro de la ciudad. Es también debido a este menor movimiento de vehículos que delante de la universidad no acostumbra a haber *coxeurs*, excepto tan solo uno en los momentos o los días en que sí hay más coches trabajando y puede ser necesario un ordenamiento de las salidas aquí también. Si no, por lo general, son clientes y conductores quienes organizan la actividad, aunque por supuesto la falta de vehículos hace más claros los turnos y, si hay

clientes esperando, tan pronto como llega un *klando* se vuelve a ocupar y retoma la marcha dirección Boucotte.



Alex espera con su *klando* frente a la Universidad Assane Seck. Junto a él, una mujer vende naranjas y otros snacks. Febrero 2018. Fuente: Autora.

Más allá de la convivencia con otras opciones de transporte –entre cuyos trabajadores, especialmente entre *klandomans* y conductores de *jakarta* no acostumbra, por lo que vi, a haber mucha interacción- aquí también pude apreciar la misma simbiosis con las mujeres que venden aperitivos en la calle. Así, junto al árbol alrededor del que aparcan los *klandos* se sitúa cada día un grupo de entre siete y ocho que venden fruta –sobre todo mandarinas y naranjas, dependiendo de la temporada-, pequeñas bolsas de cacahuets a 100 FCFA y otros *snacks* como *fatayas* –una suerte de empanadillas-. No obstante, en este caso los principales clientes de estas vendedoras son raramente los chóferes, sino que acostumbran a serlo los estudiantes, sobre todo a la salida de la universidad y mientras esperan el coche o el minibús. De este modo, incluso a pesar de que también han colocado un pequeño banco bajo el árbol, la sociabilidad es muy distinta a la observable en el *garage* de Boucotte, en el que los conductores acostumbran a pasar más tiempo.

Pero además de esta sociabilidad que tiene lugar en los dos *garages* de esta ruta, otro elemento para tener en cuenta a la hora de abordar el funcionamiento de este sistema de transporte es qué sucede en el curso de los múltiples viajes que estos conductores llevan a cabo a lo largo del día. Conviene, no obstante, tener en cuenta que la descripción de los hechos que aquí se ofrece viene condicionada por mi propia presencia en los vehículos durante los cerca de 50 viajes que realicé entre el mercado de Boucotte y la Université Assane Seck. Si mi presencia ya resultaba extraña en el *garage*, era todavía más insólito que una mujer blanca haga uso de este tipo de transporte.

Los primeros viajes los hice acompañada de Ludovic y en el coche de Alexandre. Durante estos primeros trayectos, realizábamos la ida y la vuelta sentados en la parte de atrás, y era Ludovic quien me indicaba qué pasos debía seguir en cada momento: cuando pasarle el dinero de la tarifa al chófer, ceder el asiento a otro pasajero o cuando montarme en el coche porque ya estaba listo para salir. Tras los primeros viajes, cuando empecé a ir sin compañía al *garage*, seguí realizando rutas yo sola. En este caso, preguntaba a alguno de los conductores con quienes acostumbraba a charlar en Boucotte si podía hacer un viaje y eran ellos quienes avisaban al *coxeur* para que me indicara qué coche era el siguiente en salir. Durante el trayecto, traté como pude de seguir las indicaciones que en su momento me había dado Ludovic, pretendiendo imitar también los gestos y acciones de los otros pasajeros que compartían *klandomans* conmigo. En este caso, también acostumbraba a ir sentada en la parte de atrás, por lo general al lado de otras mujeres, algunas de ellas estudiantes de la universidad. En ambos contextos los trayectos tuvieron lugar entre poca conversación con el resto de los pasajeros, puesto que también la barrera lingüística dificultaba la charla, sobre todo en un viaje tan corto.

A medida que empecé a conocer a los trabajadores del *garage* y mi relación con algunos de ellos se hizo más fluida, la manera en que mi presencia se integraba en estos viajes cambió. Así, empecé a compartir parte de ellos con aquellos *klandomans* con quien logré tener mayor confianza, como Baye Fall –cuyo caso se presentará con más detalle más adelante- o, sobre todo, Ousmane –que tenía unos 25 años y llevaba tan solo un par de años como *klandoman*-⁷⁸. Con ellos pasé a viajar como copiloto –si bien a veces tenía que compartir el asiento con otro pasajero- y, en los casos en que se daba algún tipo de interacción entre los pasajeros y el conductor, ellos explicaban en ocasiones mi presencia, incorporándome, aunque nunca por completo, en la conversación. Igualmente, fue a partir de entonces que buena parte de

⁷⁸ Como se verá más adelante, actualmente ninguno de los dos sigue en el *garage*, aunque siguen dedicándose al transporte. Baye Fall conduce un taxi desde finales de 2018 y Ousmane, tras hacer de taxista durante unos meses en 2019, conduce ahora un *minicar* de Ziguinchor a Tanaff.

aquellos con los que realizaba la ruta empezaron a negarse a que pagara el viaje y con alguno de ellos, como Ousmane, llegué a realizar buena parte de las idas y venidas de una misma mañana, ayudándole a cobrar los 100 FCFA que cada cliente le entregaba por viaje o a descargar las eventuales mercancías que pudiera transportar. Fue también en el espacio de estos trayectos entre Boucotte y la universidad que tuvieron lugar algunas de los diálogos informales con los *klandomans* que proporcionaron una parte de los datos que aquí se presentan.



El *klando* de Ousmane y sus «compañeros». Febrero 2018. ©Autora.

Estas observaciones en la que es la única ruta *klando* intraurbana no sólo fueron las primeras que llevé a cabo en y sobre este sistema de transporte informal, que dieron pie a la investigación que aquí se presenta. En Boucotte también tuve las primeras noticias sobre la omnipresencia de lo *mystique* en las relaciones cotidianas de mis interlocutores. Más adelante retomaré la que fue la primera mención explícita del recurso a estas tácticas en la relación con los representantes de la administración. Esta tuvo lugar en la entrevista formal al entonces presidente del *garage*, Néstor, donde reconoció haber recurrido a la intervención de un especialista de lo *mystique* para que un agente especialmente abusivo fuera destinado a

otro sector, y confesaba haberse planteado futuras intervenciones en el mismo sentido. Pero más allá, ya entonces lo *mystique* y, sobre todo, la amenaza constante de ser atacado por esta vía, emergió como un elemento recurrente en mis interacciones, hasta el punto de afectarme también a mí y ser prevenida en numerosas ocasiones de los peligros de ciertos contactos que pudieran vehicular ofensivas *mystiques*. La más frecuente era el cuidado que los interlocutores con quien tenía más confianza decían que debía tener con las ofertas de *ataya* que, como he apuntado más arriba en este mismo apartado, era considerado vehículo privilegiado para este tipo de agresiones. No obstante, muchas de estas advertencias fueron siempre acompañadas de un acuerdo general respecto a la dificultad de atacar a una persona blanca por estos medios pues, siempre según la versión de mis interlocutores, los occidentales seríamos esencialmente más próximos a las entidades invisibles -popularmente conocidos como *nginés*- responsables de llevarlos a cabo.

En el capítulo 7 volveré a retomar esta cuestión. No obstante, hago un inciso aquí ante una duda que le podrá surgir al lector cuando, como ahora, como etnógrafa aparecía involucrada en situaciones dominadas por la constancia de lo misterioso. ¿Hasta qué punto participaba de manera sincera de ese mundo y sus principios cuando rechazaba la invitación a *ataya* de un desconocido o cuando, como se verá, formulaba consultas personales a un *marabout* sobre mi porvenir? Lo cierto es que no estoy segura de cuánto había de verdad en mi actitud ante un orden del universo que no respondía a las certezas de alguien que venía a encarnar el pensamiento empírico y objetivista en el que había sido entrenada en la Academia. Sea como fuere, debo decir que en mi contexto de investigación no podía dejar de obedecer imperativos sociales alguno de los cuáles actuaba en este mundo sin pertenecer a él. Al mismo tiempo, dando la razón a Jeanne Favret-Saada (1990), viéndome «afectada» por esa relevancia de lo *mystique* que parecía ser clave para muchos de mis interlocutores difícilmente hubiera podido acceder a aprehender -o como mínimo tener una mínima idea- de la experiencia cotidiana de lo sobrenatural que terminó por estar en el centro de mi investigación.

Teniendo en cuenta lo que pude apreciar durante mis viajes, y tal y como ya se ha apuntado, cada vez que un coche está lleno sale del *garage* del mercado en dirección a la universidad, siguiendo un trayecto que no acostumbra a tomar más de 10 o 15 minutos, dependiendo también de las paradas requeridas por los clientes. Por lo general, el taxi lo ocupan entre cuatro y seis clientes, además del conductor. No obstante, por lo que observé, es más bien infrecuente que los vehículos salgan de Boucotte superando su capacidad reglamentaria – cuatro pasajeros más el chófer- y, si este límite se sobrepasa, acostumbra a ser porque el *klandoman* recoge a algún otro pasajero por el camino, que por lo general se sienta en el espacio del copiloto junto al cliente que ya lo ocupa. Llama la atención la frecuencia con que

se impone esta proximidad entre cuerpos de personas que no tienen por qué conocerse, pero que deben compartir un mismo exiguo espacio durante el tiempo que puede durar el trayecto.

Así distribuidos los clientes, el recorrido tiene lugar, en buena parte de los casos, en silencio, y tan solo se escucha la radio, ya sea música –por lo general *mbalax*- o algún debate, noticias o el discurso de alguno de los *marabouts* locales o nacionales. No obstante, cabe apuntar que el ambiente en el *klando* depende, en buena medida, del carácter del conductor, así como del hecho de que algunos de los ocupantes se conozcan entre ellos. En este sentido, cabe evocar la dimensión interactiva del transporte colectivo de la que hablan Horta y Malet (2014: 79) a propósito de los Hiace en Cabo Verde, atendiendo al modo en que se generan puentes entre el interior y el exterior del vehículo y, podríamos añadir, entre aquellos que están de paso – generalmente los pasajeros- y los conductores para los que es un viaje más entre las decenas que hacen a lo largo de la jornada. No obstante, no son pocos los clientes –estudiantes y mujeres- que a fuerza de tomar el *klando* cada día han llegado a establecer una cierta complicidad con algunos conductores, y tan pronto como suben se saludan entre ellos y aprovechan el trayecto para ponerse al día. Y lo mismo sucede entre algunos *klandomans* y los habitantes de los barrios que estos cruzan en su itinerario a la universidad, especialmente aquellas casas o tiendas que dan directamente a la carretera por donde circulan. Un ejemplo de ello podría ser el caso de Ousmane, que decía estar enamorado de una muchacha que vivía junto a la carretera y a la que se paraba a saludar cada vez que pasaba ante su casa, aunque finalmente resultó estar casada.

A diferencia de cómo sucede en las rutas interurbanas descritas más arriba, en este caso el asfalto está en mejor estado y tan solo en el último tramo, ya llegando a la universidad, los coches deben sortear los baches que han creado las lluvias propias de un clima de sabana tropical. Es en parte por este motivo, y también por la duración del trayecto, que aquí parecen haber menos accidentes⁷⁹, por mucho que buena parte del recorrido los conductores lo pasen esquivando, en una vía de un solo carril por sentido, *jakartas*, minibuses Tata, otros automóviles, algún que otro carro tirado por un burro y, sobre todo durante el primer tramo,

⁷⁹ Nuevamente, el hecho que no dispongan de licencia y, por lo tanto, en algunos aspectos no estén sometidos a la fiscalización administrativa, dificulta la obtención de datos a propósito del nivel de accidentalización tanto de esta como de otras rutas. El comisario de policía ya citado apeló a esta falta de fiscalización para justificar la falta de datos específicos sobre accidentes de *klando*, que aparecen contabilizados como «de turismo». Cabe, por el momento, considerar la afirmación tanto de los trabajadores del *garage* como de la policía de que, en efecto, en este trayecto tienen lugar menos siniestros debido a su menor duración y al mejor estado de la vía. Más tarde pude confirmar que esta poca siniestralidad es extensible al resto de rutas y durante todo mi tiempo en Ziguinchor únicamente tuve conocimiento de un accidente en febrero de 2018, provocado por un choque entre un minibús Tata y un *klando* en la ruta de Mpack.

algún camión *pick up* transportando soldados que entran y salen del cuartel que hay a unos 100m del *garage*. En cualquier caso, de acuerdo con lo que vi, la mayoría de los pasajeros bajan antes de llegar a la Université Assane Seck. Así, por mucho que la ruta sea más corta, reproduce el mismo sistema de paradas específicas, aunque la mayoría de las veces se respeten tan solo cuando alguno de los clientes indica que desea bajarse por esa zona, o bien cuando un posible cliente espera cerca de las paradas en principio reglamentarias. De todos modos, antes de bajar –al contrario de como sucede en otros *garages* o en la misma *gare routière*, donde es el *coxeur* quien recoge el dinero, al menos del viaje de ida- todos los clientes le entregan sus 100 FCFA al conductor. Este acostumbra a guardar la mayoría de las monedas en el cenicero del coche y le entrega el cambio a los pasajeros que corresponda sin dejar de manejar el volante. Los billetes de 500 y 1000 FCFA los suelen depositar en la guantera del coche.

Igualmente, a pesar de que los *garages* de origen y final son los del mercado de Boucotte y el de la Université Assane Seck, no son muchos los *klandos* que conducen hasta la universidad si se han quedado sin clientes durante el trayecto. Así, buena parte de ellos dan la vuelta y regresan al mercado de Boucotte cuando esto sucede. Y, en una estrategia similar, algunos de ellos también giran de retorno al *garage* principal en cuanto observan que en el de la universidad hay más de cinco coches, lo que significa que les resultará más sencillo conseguir los clientes necesarios para salir en el mercado. A pesar de estas dinámicas, en los días en que hay un número mayor de taxis trabajando y se llega casi al máximo de vehículos activos –entre 40 y 45- en una misma jornada, sí se organizan dos grupos que se reparten entre ambos *garages*, además de añadir, como se ha mencionado, un *coxeur* en el espacio de la universidad. Cabe subrayar que ello tan solo es viable en los momentos del día –sobre todo por la mañana- y del año –los meses lectivos- en que hay más demanda de este tipo de transporte por parte de los estudiantes.



Lamine «Saye-Saye» mostrando su *klando* debidamente decorado en la zona de espera de la Universidad Assane Seck. Febrero 2018. Fuente: Autora.

Durante los meses de *hivernage*, el periodo de lluvias, entre agosto y octubre, el número de coches trabajando disminuye significativamente. Excepto los días que preceden la fiesta de *Tabaski*, cuando el mercado se convierte en un ir y venir de personas, vendedores y clientes, que circulan con dificultad por las aglomeraciones de los pasillos y calles que rodean el mercado, el fin del curso universitario reduce mucho la demanda de vehículos. Igualmente, las lluvias torrenciales han deteriorado buena parte del asfalto, lo que dificulta, ya en tiempos ordinarios, la circulación en la llegada hacia la universidad, que deviene prácticamente imposible en tiempos de *hivernage*. Estas dificultades a la hora de desarrollar su actividad con normalidad implican que, en algunos casos, lleguen a negociar el pago diario al propietario del vehículo, que les permite reducirlo a 4000 FCFA, en lugar de los 5000 que suelen pagar.

Pero, tal y como ya se ha avanzado y como sucede en los otros *garages* mencionados, las funciones de la ruta entre el mercado de Boucotte y la Université Assane Seck no se limitan al transporte de pasajeros, sino que, siguiendo una línea más general de recurso a los *klandos* por parte incluso de la propia administración, algunos de ellos se utilizarían también para el

transporte de mercancías. Un ejemplo de ello es, de nuevo, el caso de Ousmane, que cada día transporta unas 500 barras de pan que un panadero amigo suyo hornea para la cafetería de la universidad. A estos dos viajes, que lleva a cabo a las 6 y las 11 de la mañana, se añaden un viaje a la semana, sábados y domingos, a Oussouye y Elinkine, a 50 minutos y una hora de Ziguinchor. Para el primer caso, hace el viaje con su amigo, llenando tanto el maletero como los asientos de atrás con sacos llenos de baguettes, hasta la entrada del almacén de la cafetería, siendo esta una de las pocas ocasiones en las que los *klandos* entran en el campus universitario. Tras descargar la mercancía, vuelve a Boucotte con los sacos vacíos, tal vez recogiendo algún cliente si lo encuentra por el camino, pero en cualquier caso sin esperar en el *garage* ante la Université Assane Seck hasta que su coche esté lleno para partir de nuevo. Con esta actividad adicional –en cuyo arreglo los contactos provistos por otras redes comunitarias y de amistad juegan un papel fundamental- completa el sueldo que puede ganar al mes –teniendo en cuenta que su caso resulta, como se verá, algo particular- con 3000 y 17000 FCFA (4,6€ y 25,91€, respectivamente) que cobra al mes por ambos repartos a la universidad y a las dos localidades próximas a Ziguinchor.



Llegando al *garage* en el coche de Ousmane. Marzo 2018. Fuente: Autora.

Por último, y tal y como ya se ha ido apreciando, en el itinerario de vuelta al mercado sí observé una mayor tendencia a sobrecargar los vehículos por encima de su aforo reglamentario, tal vez atribuible a una falta de vehículos que finalmente llegan hasta allí. No obstante, a pesar de que el coche pueda salir de la universidad sobrepasando su capacidad, no acostumbra a llegar lleno al *garage* de origen y, si lo hace, no es con los mismos

pasajeros, puesto que buena parte de ellos descienden antes de llegar al mercado para encaminarse hacia otros barrios a los que la ruta cubierta por los *klandos* no llega. En cualquier caso, si bien buena parte de los coches que salen de Boucotte transportan como carga los paquetes y mercancías que acompañan a las mujeres que salen o vuelven del mercado, en este caso buena parte de los bultos que ocupan el maletero son las bicicletas de los estudiantes, que en muchas ocasiones impiden cerrarlo y obligan a llevarlo abierto todo el trayecto.

4.2. El garage de Esso: Enampor y Kaguite

A unos pocos metros del que une el mercado de Boucotte y la universidad, en el lado opuesto del mercado, se encuentra el *garage* de Esso, que recibe el nombre de la gasolinera que, a su vez, bautiza a todo el sector en el que se encuentra. De aquí salen los vehículos que toman la carretera que conduce hasta Oussouye y unen Ziguinchor con Kaguite, por un lado, y la región de Bandial, correspondiente a la Commune de Enampor, del otro. A diferencia del *garage* de Boucotte, en este *garage* predominan las furgonetas tipo Renault Express o similares, con mayor capacidad que los turismos, debidamente adaptadas para el transporte de pasajeros.

A diferencia del *garage* de Boucotte, aquí la entrada al terreno fue aparentemente más sencilla. Como en el caso precedente, fui un par de veces acompañada de Ludovic en febrero de 2018. En esas primeras incursiones pudimos hablar con Jac, un *klandoman* de unos 27 años que vivía en el mismo barrio que mi acompañante. Con él pudimos mantener una primera conversación informal, y nos invitó a sentarnos en la zona del *tableau*, donde pude llevar a cabo unas primeras observaciones flotantes, con la ayuda de Ludovic para interpretar ciertas acciones que no pude empezar a entender por mí misma sino más tarde. Al cabo de unos días volvimos para hacer un viaje de ida y vuelta a Bandial, cubriendo una de las rutas. En ese momento Jac no pudo acompañarnos, por lo que este primer viaje lo hice en el coche de quien más tarde conocería como Marcel. No obstante, no fue hasta mi vuelta al terreno en julio de ese mismo año que pude empezar a trabajar allí de manera más sistematizada. En ese momento había perdido ya el contacto con Ludovic, pero pude volver a retomar la relación con el *garage* a través de Baaye D. Este era un *klandoman* experimentado y de etnia peul, tío del que ahora es mi marido, Ousseynou. Tras más de veinte años haciendo la ruta a Kaguite, había acabado por casarse y mudarse allí. Aunque ya raramente conducía y había delegado

buena parte de su trabajo en quien fuera su *apprenti*, era uno de los conductores más veteranos y me pareció que era bastante respetado por sus compañeros más jóvenes.

Quedamos una mañana de septiembre directamente en el *garage*, sobre las nueve. Llegué algo antes y, como acostumbraba a hacer cada vez que aparecía por primera vez sin compañía en un *garage*, al ser preguntada por mi presencia allí, pregunté directamente por Baaye D. Todavía no había llegado, así que quien parecía ocupar el puesto de *coxeur* me ofreció asiento en un pequeño banco junto al *tableau*. Como sucedió la primera vez que fui sola a Boucotte, en pocos minutos no habían sido pocos los conductores y *apprentis* que se habían acercado a preguntarme si viajaba y adónde, o bien de qué nacionalidad era. Uno de los *apprentis*, Delande, de unos 20 años, bromeaba insistiendo en que era mi guardaespaldas. Baaye D. llegó al cuarto de hora, más o menos. Venía en coche de Kaguite, junto con su *apprenti*, Abdoulaye, un joven de unos 30 años, también peul. Tras haberme saludado a mí y al *coxeur*, convocó a todos los chóferes y *apprentis*, que tomaron asiento a nuestro alrededor instalando un par de los bancos en los que habitualmente esperan a los clientes. Les explicó en wólof que estaba haciendo una investigación para la universidad en Barcelona y que iba a ir viniendo cada día para aprender cómo funcionan los *klandos*. Les pidió que me ayudaran para el «examen» que me harían luego, cuando volviera a mi ciudad. Desde ese día, fui al *garage* durante varios meses a lo largo de mis distintas estancias en Ziguinchor y llevé a cabo las dos rutas que partían de allí en múltiples ocasiones.



Klandos esperando en el *garage* de Esso. Al fondo, el porche donde se ubica el *tableau*. Noviembre 2019. Fuente: Autora.

El *garage* de Esso sigue el mismo modelo que el resto de los que hay en Ziguinchor y que acabo de describir a través de caso de Boucotte. Se trata de un descampado que se abre justo al lado de una de las calles más transitadas de la ciudad, que desemboca en la rotonda que une las vías que conectan el barrio de Escale -el que concentra buena parte de las tiendas y oficinas- con todo el sector que se abre a los alrededores del mercado de Boucotte. En este caso se ha habilitado un amplio porche con un tejado de zinc, bajo el que se concentra buena parte de la actividad. Ahí se ubica el *tableau*, la mesa donde el *coxeur* vende los billetes a Kaguite, Nyassia o Enampor, así como bolsas de un kilo de azúcar a 500FCFA para completar el negocio. Tras esta, algunos conductores y *apprentis* suelen hacer tiempo fumando, preparando *ataya* o tomando su desayuno, sentados sobre ladrillos dispuestos en el suelo, en bidones de aceite de 10 o 15 litros reaprovechados como sillas o, si hay alguno libre, en uno de los dos bancos de madera de unos 2m dispuestos para que los clientes esperen. Frente al *tableau*, los eventuales pasajeros esperan sentados en los bancos a que un coche que va a su destino se llene. Junto al *tableau* o junto a los vehículos próximos a salir, esperan también los paquetes con los que viajan los clientes: las garrafas de aceite que, vacías, hemos visto habilitadas como asiento; cartones de vino; algún animal vivo, sobre todo pollos, mercancía comprada en Ziguinchor, y, en alguna ocasión más excepcional, muebles o electrodomésticos. Los vehículos rodean el porche entrando por la parte trasera y aparcan encarados para incorporarse a la carretera.

Por lo que pude observar, la actividad de este *garage* suele empezar sobre las siete de la mañana, y no se extiende más allá de las siete de la tarde. A esa hora, cuando ya ha salido el último coche, el *coxeur* y algún otro chófer que quede trasladan los bancos y la mesa a un taller de carpintería ubicado en el mismo solar. Algunos *klandomans* prefieren aprovechar este espacio para hacer tiempo también, colocando un par de bancos en la entrada del taller, en los que se sientan para preparar *ataya* en un pequeño fuego de carbón vegetal. Como sucede en Boucotte, la actividad generada por el *garage* se combina con otras subsidiarias: una *arrêt* de *jakarta* donde unos cinco jóvenes esperan con sus motos KTM; una mujer que cada mañana monta su parada de bocadillos justo en la parte trasera del porche -y que tiene como principales clientes los trabajadores del *garage*-, y dos mujeres que sitúan sus pequeños puestos de *beignets*, bolsitas de agua filtrada o de *crème*⁸⁰ a 25 FCFA también. De estos últimos puestos, el menos intermitente es el que pertenece a una de las mujeres de la familia que lleva el taller de carpintería, aunque suelen ser sus hijas y sus amigas -Aisha, Oumie, Fatou, de entre unos ocho y unos doce años- quienes se ocupan de vender. A veces la

⁸⁰ *Bissap*, zumo de tamarindo o fruto de baobab (*pain de singe*; *bouille* en wólof) congelados haciendo una especie de helado que se come mordiendo una punta de la bolsa -que tiene el tamaño justo de un puño- para sorber o morder poco a poco su contenido.

pequeña tienda queda sola, bajo la supervisión más o menos atenta de los trabajadores del *garage*, y cada cliente deja el dinero de la compra bajo el tapete del mostrador. Como ocurre en el resto de las estaciones de *klandos*, estos puestos fijos se completan con el paso regular de vendedores ambulantes de zapatos, ropa o productos de higiene.

Al igual que en los otros *garages* de los que parten trayectos interurbanos, los coches que trabajan en Esso tienen mayor capacidad. La mayoría son furgonetas tipo Renault Express, con la parte de atrás -inicialmente orientada al transporte de bultos- habilitada para el transporte de pasajeros, añadiendo dos bancos de hierro. Por lo general, se venden ocho billetes por vehículo, excepto para los que van a Kaguite, que tienen derecho a salir con sólo seis clientes, aunque el número final de pasajeros acaba ascendiendo a diez o doce. Si en Boucotte no suelen tardar mucho en llenarse, en el *garage* de Esso la espera de quienes compran los primeros billetes es extraño que descienda de media hora. Como ya se ha apuntado, los *klandos* que salen de Esso cubren las rutas hacia la Bandial (700FCFA) y Kaguite. Esta segunda ruta se divide en dos, puesto que, debido a la recurrencia de los asaltos en el camino, no son todos los *klandomans* que aceptan el viaje. De este modo, la mayoría de los vehículos llegan hasta Nyassia por 750FCFA y son solo algunos los que alcanzan Kaguite por 800FCFA⁸¹. Se cobran a parte el transporte de equipaje, que se negocia en el momento con el *apprenti*. Por lo general, el precio de transportar los bultos más grandes ronda los 500FCFA por bulto, a los que se añaden los 200 que cuesta la tasa pasar determinadas mercancías de una comuna a otra. Además del transporte de viajeros, con o sin equipaje, es también recurrente que los conductores lleguen a acuerdos con los tenderos de los pequeños pueblos a donde viajan por los que ellos les facilitan las mercancías, compradas directamente por ellos en Ziguinchor, y las hacen llegar a la *boutique*. Es entonces cuando el *boutiquier* reembolsa el precio de lo comprado, más el coste del transporte⁸².

A diferencia del resto de *garages* de la ciudad, los de Esso son los únicos vehículos de transporte colectivo que alcanzan estos enclaves. Si bien desde 2014 existe una línea de minibús Tata que llega hasta Nyassia, no ha tenido el impacto apreciable en otras implantaciones del servicio, ya que el mal estado de la ruta más allá de la carretera pavimentada impone que sean solo estos taxis irregulares los que se adentran en las pistas

⁸¹ Estos precios corresponden a los billetes comprados en el *garage*. Sin embargo, y como ya se ha advertido, es frecuente recoger más clientes por el camino. En ese caso, el cliente negocia el precio con el *apprentis*, a quien paga directamente, y este acostumbra a ser entre 50 y 100FCFA menor que el precio de salida.

⁸² Además de estos servicios de transporte de pasajeros y mercancías, no es extraño que estos vehículos hagan a las veces de servicio de correos y hagan llegar documentos de todo tipo -como documentos administrativos, certificados de nacimiento o matrimonio, por ejemplo- de Ziguinchor a alguno de los pueblos con los que conectan estos vehículos o viceversa.

que conducen a los pueblos más interiores. Este estado deteriorado de las vías complica especialmente el trabajo de los *klandomans* durante el *hivernage*. Si en el resto de las rutas mejor o peor pavimentadas la actividad disminuye, en este caso las pistas devienen casi impracticables entre junio y septiembre, y no es extraño encontrarse más de un vehículo parado a un lado de la carretera, averiado por el barro y el agua que han salpicado el interior del motor o han afectado los frenos.

Como ya se ha mencionado, en los *garages* de este tipo, más allá de los conductores y el *coxeur*, encontramos también la figura del *apprenti*. La mayoría son chicos jóvenes, todavía sin carné de conducir, que se ocupan de cargar y descargar los vehículos, avisar al conductor cuando hay un posible cliente en ruta y cobrar el dinero de los billetes que no se compran en el *tableau*. En el caso de Esso, no todos los conductores contaban con *apprenti*, ni todos los *apprentis* correspondían al perfil descrito. Buena parte de los jóvenes que trabajaban junto a un chófer guardaban algún tipo de parentesco con él y la mayoría rondaba la veintena.



Klandomans de Esso posando en grupo. Noviembre 2019. Fuente: Autora.



El *coxeur* y algunos conductores en el *tableau*, seguramente discutiendo sobre los órdenes de salida. Noviembre 2019. Fuente: Autora.

Este era el caso de Armand, de unos veinte años, que trabajaba con su primo Edouard -unos diez años mayor- cubriendo la ruta hasta Bandial. También era el caso de Delande, que trabajaba tanto para su tío Bruno como para su primo Nazère viajando también a Bandial. Nacido en un pueblo cerca de Nyassia, hace unos años se trasladó a vivir con uno de sus tíos a Kamabeul, donde trabajó con él como pescador durante un tiempo. Hacia un año lo había dejado para hacer de *apprenti*, puesto que buscaba una profesión «avec un avenir». Su asignación variaba según las ganancias del chófer con el que trabajaba y, según me dijo, oscilaban entre los 1000 y los 2000FCFA por día. Paralelamente, estaba en proceso de sacarse el carné de conducir. Un caso distinto era el de Abdoulaye. Tenía unos 30 años y había trabajado durante varios años como conductor de bus, cubriendo rutas de larga distancia, sobre todo hasta Dakar. Al quedarse sin trabajo, su primo, Baaye D. le ofreció el puesto. Con el tiempo, sobre todo a partir del traslado a Kaguite de Baaye D., Abdoulaye asumió el papel de chófer, mientras que su primo actuaba como propietario del vehículo.

Cuando esto ocurrió, cogió a su propio *apprenti*, Wassa, un chico de unos 16 años que había dejado el colegio para ponerse a trabajar.

Más allá de los trabajadores, los clientes son en su mayoría mujeres de los pueblos ubicados a lo largo de la ruta que van y vienen a Ziguinchor para vender mercancía o hacer algún recado. A estas se les suman estudiantes, que sobre todo antes y después de vacaciones van y vuelven entre Ziguinchor y sus residencias, u otras personas, hombres y mujeres, que vuelven a pasar un tiempo en su pueblo de origen. Como particularidad, vale la pena mencionar los no pocos usuarios que toman el *klando* para acudir al *fétiche* de Etama a pedir protección o verter alguna ofrenda⁸³. Buena parte de estos viajeros son recurrentes; se conocen entre ellos y también con los *klandomans*. En este sentido, si en Boucotte pude observar una mayor diversidad étnica y una preeminencia del wólof como lengua vehicular, en Esso encontré una mayor presencia tanto de trabajadores y clientes joola como del uso mismo de su idioma entre ellos, hasta el punto de que no son pocos los chóferes de otras etnias, como Baaye D o Abdoulaye, que a fuerza de viajar a una región de mayoría joola como la que cubren estos vehículos acaban aprendiendo la lengua.

De acuerdo con los testimonios recogidos, el *garage* habría estado activo desde la década de 1990 y los determinantes impuestos por la situación de conflicto armado han condicionado su actividad desde entonces. Jean Tendeng *-klandoman* experimentado originario de Kamabeul-, recordaba que durante los años más activos del conflicto ningún coche salía más tarde de las cinco de la tarde, ya que los *check points* de la ciudad cerraban una hora más tarde, impidiendo la entrada o salida de todo vehículo. Baaye D. también insistía en haber sido el primero en empezar a viajar hasta Kaguite hace veinte años, cuando todavía los asaltos eran habituales: «*Ce gosse là il va se faire tuer un jour*», decía que advertía incluso la población de la localidad. En efecto, Kaguite sigue siendo, hasta hoy en día, uno de los puntos que concentra más número de asaltos y es por ello por lo que no son todos los chóferes los que se atreven a adentrarse

No obstante, en los últimos años estos asaltos parecen haber disminuido. Los dos últimos tuvieron lugar en abril de 2018 y febrero de 2019, aunque las lecturas de ambos distan mucho de vincularse con la actividad del MFDC. Según pude averiguar, la víctima del

⁸³ En el capítulo 2 ya he introducido brevemente la cuestión de lo que se reconoce, tanto ordinaria como oficialmente, como religiosidad tradicional joola. Además de los ejemplos que aparecen más adelante, en este mismo apartado, a partir del *fétiche* de Etama, volveré sobre esta cuestión en el capítulo 7. Recuerdo aquí lo apuntado en el capítulo 2 a propósito del sentido emic con el que empleo este término en mi investigación. Apunto también que, en tanto que no iniciada y forastera no se me permitió acercarme al de Etama ni a ningún otro. Volveré a ello.

primero fue un *klandoman* que acababa de casarse con una mujer de Kaguite y había adquirido recientemente un terreno allí. A diferencia del que solía y suele ser el procedimiento habitual, tras llevarse todo el cargamento que transportaba quemaron el coche, lo que dejaba a aquel hombre sin trabajo. En este sentido, llama la atención que la interpretación de buena parte de sus compañeros coincidía en que se trataba más bien de una venganza por parte de alguien de la localidad⁸⁴. Algo distinto fue el asalto de febrero de 2019 del que la víctima fue Abdoulaye. En este caso, dos supuestos guerrilleros cerraron la ruta y descargaron todo el coche, llevándose toda la mercancía, así como los teléfonos y dinero de conductores, *apprentis* y clientes. Sin embargo, llama la atención que este atraco tuviera lugar días después de que yo hubiera acompañado a Kaguite en su taxi. Aunque ni él ni otros chóferes vincularon explícitamente el asalto con mis viajes, fue a partir de entonces que limité mis desplazamientos allí.

A diferencia de Kaguite, la amenaza de los asaltos habría estado menos presente en la ruta que se adentra en la región de Bandial. De acuerdo con los testimonios recogidos en Etama -sobre todo Jean Bassène, de unos 60 años-, en todo ese lado habría habido menos presencia armada debido a la preeminencia de los manglares sobre el bosque más frondoso. Jean Tendeng situaba el origen de esta conexión entre Ziguinchor y Bandial en un minicar que cubría esta ruta antes de la presencia de los *klandos* y que él conducía turnándose con un amigo de Kamabeul. De acuerdo con su relato, el vehículo pertenecía a un *dutyman* -cobrador de impuestos- de la zona, y funcionó hasta que la mayor eficacia del *klando* acabó por desbancar el servicio. No obstante, hasta hoy en día y por lo que pude ver, buena parte de los conductores y *apprentis* que cubren esta ruta no sólo siguen siendo de la región, sino que están vinculados entre sí por lazos de parentesco. Además de Jean Tendeng, que es propietario del vehículo que conduce, está Bruno, un hombre de unos 50 años, también de Kamabeul, propietario tanto de su vehículo como del de Nazère. Con ellos, trabaja el que es su sobrino y primo, respectivamente, Delande Manga, que se alterna como *apprenti* de uno u otro. Por último, por lo que pude saber viendo el álbum familiar en casa de Nazère, Jean es el primo de la madre de este.

Como para el caso del *garage* de Boucotte, inicialmente los vehículos se concentraban en el solar ahora ocupado por la oficina del banco CBAO en la rotonda de Esso, justo antes de llegar al mercado de Boucotte. Hacia 2005, según me dijeron en el *garage*, la construcción de la oficina motivó su traslado a su ubicación actual. Según el relato del *coxeur* Birham -un

⁸⁴ Entre los trabajadores del *garage* se repite esta vinculación entre los supuestos rebeldes todavía activos en Kaguite y los habitantes de la localidad. He escuchado que buena parte de los integrantes de esta facción serían jóvenes del mismo pueblo y, en cualquier caso, el contacto con Kaguite sería frecuente.

hombre de unos 50 años de etnia toucouleur⁸⁵- antes había un lavado de coches y el descampado estaba mucho más sucio, así que llegaron a un acuerdo con la municipalidad y los habitantes del sector para ocuparlo. Fue a partir de ese traslado que se constituyeron en la *Association de conducteurs de taxi banlieue. Enampor-Nyassia-Boucotte Esso-Ziguinchor*, un GIE (*Groupement d'Interêt Économique*) que opera como el *bureau* de Boucotte, pero con la aparente paradoja de ser una asociación oficial que agrupa trabajadores del sector informal. El presidente es hasta ahora un hombre de unos 60 años, no muy alto, con el que no conseguí llegar a hablar. A diferencia de Néstor, en Boucotte, en el tiempo que pasé allí sólo pasó por el *garage* tres veces, y no parecía tener el mismo tipo de relación con los trabajadores del sitio, sino que cuando venía se limitaba a intercambiar discretamente unas pocas palabras con algunos *klandomans* y, especialmente, con el *coxeur*.

Al igual que en Boucotte, los *klandomans* hacen un pago de 75000FCFA para abonarse al *garage*. No obstante, hay algunos conductores que empiezan a trabajar sin estar asociados, aunque en ese caso su vehículo únicamente se llena con clientes del *garage* cuando no hay otro coche alternativo. Si no se da esta circunstancia, opta por circular por los alrededores del descampado o bien por tomar la ruta directamente, tratando de llenar el coche de clientes suficientes para un viaje rentable (en wolof, *yorrou*). La mayoría son recogidos entre la salida del *garage* y la carretera de salida de Ziguinchor, antes de llegar al *check point* de salida del núcleo urbano. Aunque algunos de los *klandomans* inscritos también recurren puntualmente a esta estrategia, esta práctica acostumbra a generar tensiones o descontento entre los conductores afiliados, que pueden considerarla competencia desleal. Sin embargo, buena parte de ellos acaban incorporándose formalmente al *garage* una vez consiguen reunir la suma correspondiente, como G. L., un joven de unos 30 años de Madina, cerca de Bandial, que se incorporó parcialmente al *garage* a principios de 2019 y no llegó a afiliarse hasta un par de meses más tarde. Durante ese tiempo, su número de matrícula no era anotado en el *tableau* y solía esperar en el *garage* con el resto hasta que no hubiera otros vehículos disponibles. Revisaba de vez en cuando la lista de vehículos por salir y, si todavía quedaba un buen número por llenar, cogía la ruta para tratar de hacer algo de beneficio. Más adelante, en este mismo apartado, describiré el trayecto con mayor detalle.

Se repite también la cotización cotidiana de cada uno de los conductores. No obstante, en lugar de entregar 400FCFA una vez al día y ser anotados en una lista, deben pagar esa misma cantidad por cada viaje realizado. El funcionamiento es más parecido al de la *gare routière*:

⁸⁵ A diferencia de como sucede en Boucotte, en el resto de *garages* hay un *coxeur* especializado que no hace a las veces de chófer o *sirouman*. Acostumbran a ser antiguos conductores ya jubilados y cobran un sueldo diario salido de la caja del *garage*.

en el *tableau*, el *coxeur* centraliza la venta y el pago de todos los billetes que se venden en el *garage*. Para ello, prepara un fajo de papeles de unos 10cmx5cm que divide en cuatro cada uno con una pequeña cuchilla. En estos escribe el número de matrícula del vehículo que debe salir según el orden del *tableau*, los numera de uno a ocho e indica el precio del billete según el destino. Una vez vendidos todos los billetes, prepara la suma a entregar al chófer y descuenta los 400FCFA destinados a la caja social. A cambio, le entrega un *bon de sortie*: un pequeño tique con el logotipo del GIE en el que se indica el número de matrícula, el destino y el número de pasajeros. Nuevamente este dinero se destina a cubrir gastos fijos del *garage* -en este caso, sobre todo, la asignación del *coxeur*- y a asistir a alguno de los conductores en caso de necesidad. El dinero sobrante se distribuye en Navidad entre los conductores católicos y en la Tabaski entre los de confesión musulmana⁸⁶.

El sistema de los viajes descritos para Boucotte se traslada a los *klandos* que hacen rutas interurbanas, como los de Esso. Como ha quedado apuntado, buena parte de los clientes compran sus billetes en el *garage* y esperan bajo el porche a que el vehículo cuente con sus ocho pasajeros mínimos para salir. Cuando eso sucede, el *coxeur* anuncia la próxima salida -Enampor, Nyassia o Kaguite- gritándola repetidas veces. Es entonces cuando clientes, *apprenti* y conductor se aproximan al vehículo y proceden a cargarlo. El *apprenti* aprovecha los huecos en la chapa y las ventanas abiertas para encaramarse a la baca del *klando* y, con la ayuda de clientes, el conductor y, si es necesario, de algún compañero, coloca el equipaje más voluminoso, que pueden ser cestos con telas, frutas u otros productos que solo pueden adquirir en Ziguinchor; sacos de cebollas o de patatas; cartones, garrafas o packs de vino para revender en los pueblos o realizar las ofrendas correspondientes al fetiche;

⁸⁶ Esta diferencia respecto a lo observado en Boucotte, y también en los otros *garages*, tal vez responda a la mayor proporción de conductores no musulmanes presente en el *garage* de Esso. En efecto, mientras que en Boucotte buena parte de los trabajadores están afincados en Ziguinchor y no pocos de ellos proceden de otras regiones del norte del país, el contacto de los *klandos* de Esso con una región mayoritariamente joola y católica o practicante de religión tradicional, así como la presencia de conductores y *apprentis* originarios y residentes en esta zona, explica en cierta medida esta proporción significativa de católicos más difícil de encontrar en otros *garages*, donde la mayoría de trabajadores son de etnias mayoritariamente de confesión musulmana.

electrodomésticos; incluso animales como gallinas, cerdos pequeños o algún cordero⁸⁷. Es en ese momento que buena parte de los clientes negocian con él el precio de transportar su equipaje. Una vez colocados sus bultos, los clientes toman asiento. Si bien los billetes están numerados, a diferencia de como sucede con otros vehículos como los *7 places*, el número no lleva asignado un asiento y los pasajeros se distribuyen según llegan. Por lo general, uno -suele ser un hombre, aunque sea el único que viaje- ocupa el lugar del copiloto; entre tres y cuatro personas viajan en los asientos traseros y, por último, cuatro pasajeros se distribuyen en los bancos de hierro habilitados detrás. El equipaje de menor volumen -garrafas vacías, bolsas de la talla de las de supermercado, algún cesto de menor tamaño- se distribuyen debajo de los asientos. Cuando el coche va lleno, el *apprenti* viaja encaramado de pie en la parte de fuera del coche, apoyando los pies en la ventanilla o en la puerta trasera abiertas.

El *klando* se incorpora a la carretera y se dirige, primero, hacia la gasolinera de la rotonda de Esso. La mayoría paran allí unos minutos para repostar la cantidad de carburante justa para hacer el viaje de ida y vuelta. A veces, sobre todo por la mañana, algún cliente aprovecha para comprar un bocadillo de brochetas de cordero a un vendedor ambulante que acostumbra a pasearse por la zona. Con el depósito lleno, el vehículo toma la ruta que pasa por Rondpoint Belaly y se incorpora, finalmente, a la route de Oussouye. Algunos de los *klandomans* con los que viajé -Abdoulaye solía hacerlo- paran primero en uno de los *depôts* -almacenes de venta al por mayor- que se encuentran en Rondpoint Belaly para comprar la mercancía encargada por alguno de los tenderos del pueblo al que se dirigen. A la carga con la que se viaja se le añaden, entonces, un par sacos de 50kg de arroz, más de patatas o cebollas, packs de latas de Coca-Cola o Fanta de naranja o algún otro de los productos menudos que habitualmente se encuentran en las *boutiques* por el camino. Una vez cumplido este recado, se encara ya la ruta.

⁸⁷ El transporte de animales en este caso es menos frecuente, más allá de algunos pollos que bien se ofrecen como sacrificio al *fétiche* o bien como regalo a algún familiar que se visita en el pueblo. No obstante, este se vuelve significativo en fechas señaladas, fundamentalmente Navidad, la fiesta de Tabaski, cuando viajan sobre todo corderos, o la fiesta del 15 de agosto, celebrada por los católicos. Es en este segundo caso que pollos y pequeños cerdos copan buena parte del espacio para equipaje. En estas dos últimas festividades, a pesar de celebrarse durante el periodo de lluvias, la actividad del *garage* aumenta considerablemente y los vehículos que trabajan en él resultan incluso insuficientes y se llenan nada más llegar a Esso. El 15 de agosto de 2019, por ejemplo, buena parte de los chóferes se adaptaron y aquellos que normalmente viajan a Nysassia hacían viajes a Enampor, más demandados. Igualmente, fueron convocados dos *minicars* de la *gare routière*, con una capacidad de entre 20 y 25 pasajeros, para cubrir esa misma ruta. Por lo que pude saber, los conductores de estos vehículos son originarios de la región de Bandial y, aunque en días ordinarios cubren la ruta hacia Elinkine, el 15 de agosto aprovechaban los tiempos de espera en la *gare routière* para hacer estos viajes a Enampor, consiguiendo un complemento de entre 15.000 y 20.000 FCFA por viaje.

Aunque el *klando* haya salido con los ocho pasajeros reglamentarios, aprovecha todo este recorrido para recoger alguno más, que acostumbra a sentarse o bien en el asiento del copiloto, ahuecándose con el otro pasajero que ocupaba ya ese sitio, o bien en los bancos de la parte trasera. Mientras el coche circula, el conductor hace sonar el claxon si ve posibles clientes, haciendo saber que está dispuesto a recogerlos; si el *apprenti* avista alguno, da dos golpes con la mano a la carrocería del coche para que el chófer pare. Buena parte de estos clientes sobrevenidos son recogidos en la carretera hacia Oussouye antes de llegar al *check point* de salida de Ziguinchor, y acostumbran a ser mujeres de los barrios de Niafoulène, Kolobane o Soucoupapaye -más próximos a ese tramo-, para las que resulta más barato salir a la carretera y poder negociar el precio del viaje que coger un taxi hasta el *garage* y tener que pagar un billete completo.



Klando terminando de ser cargado con un grupo de clientas esperando en el interior del vehículo antes de partir hacia Kaguite. Noviembre 2018. Fuente: Autora.

Todos los vehículos deben pararse en ese *check point*. Más allá de declarar que transportan alguna mercancía concreta⁸⁸, es en este punto de control en el que los *klandomans* pagan el impuesto diario a la RPM y el dinero correspondiente a la policía. A diferencia de como sucede en otras rutas interurbanas, en este caso es el conductor quien acostumbra a bajarse para efectuar todos estos pagos. El *klando* no suele estar más de cinco minutos parado, y enseguida retoma la ruta. Esta es compartida entre ambos trayectos hasta Brin, una pequeña localidad a unos 10km de Ziguinchor. Se trata de una carretera asfaltada, en principio de un carril por sentido, aunque no señalizados, que avanza entre el bosque frondoso -o el manglar, dependiendo del tramo- que crece a lado y lado. Los distintos enclaves -Djibelor, Mama Toro, Dar Salam, Brin- aparecen cada pocos kilómetros a lado y lado de la vía. La mayoría cuentan con algunas casas o una *boutique* al borde de la calzada y es a partir de ahí que pequeños caminos se adentran en el bosque y conducen al resto de viviendas más o menos separadas entre ellas. Donde se ubican estas viviendas y colmados, algunas mujeres montan puestos de venta al detalle de fruta -sobre todo plátanos y naranjas-, verduras para preparar alguno de los platos típicos -*gombo* o *bissap*, pero también col, berenjena, tomates...-, o bien sacos de carbón vegetal. El *klando* empieza a hacer paradas a partir de Dar Salam, siempre de acuerdo con los requerimientos de los pasajeros. Cuando un vehículo pasa o para, algunas de estas mujeres se acercan para vender y no es raro que el conductor o alguno de los clientes compren fruta para el viaje. En alguna ocasión, asistí también a pequeños desacuerdos entre el conductor y algún cliente que insistía en comprar un par de sacos de carbón a pesar de que el *klando* estaba ya al límite de su capacidad de carga.

Cuando llegan a Brin, los vehículos que se dirigen hacia la región de Bandial toman la pista que se inicia en esta población y que se abrió en la década de 1920 (Vanden Berghen y Manga, 1999). Una cadena que atraviesa el camino marca la frontera entre la comuna de Ziguinchor y la de Enampor. Junto a ella, bajo un gran árbol de mango, espera el encargado de cobrar los 250FCFA de tasas para ingresar en la comuna que se añaden a los gastos

⁸⁸ El equipaje para declarar puede ser de distinta índole. Los más recurrentes acostumbran a ser electrodomésticos -una nevera, por ejemplo-, o bien la mercancía comprada para abastecer las *boutiques*. Mención a parte merecen los muebles. Las restricciones para cortar madera impuestas a partir del año 2018 se traducen en un control estricto de todo elemento de madera transportado, requiriendo algún documento que permita acreditar la compra de la plancha de madera o el mueble que se transporta y, así, demostrar que no es fruto de un tráfico ilegal de esta materia prima.

cotidianos de los *klandomans* que llevan a cabo esta ruta⁸⁹. Lo acompañan otros puestos de frutas y verduras al detalle regentados por mujeres de la localidad, además de algún otro hombre, amigo suyo, que aprovecha ratos libres para hacerle compañía y preparar *ataya*. Una vez pasado este último puesto, toman la pista de tierra roja⁹⁰ que se extiende durante unos 10km más entre bosque y, sobre todo, campos de arroz y manglares, pasando por Badiat, Kamabeul, Enampor, Séléki, Etama, hasta llegar a la localidad de Bandial, tocando ya al río Casamance. Reproducen el mismo patrón descrito para los pequeños pueblos al borde de la carretera de Oussouye, aunque en este caso la dispersión se acentúa mucho más, y no es extraño que un mismo pueblo, como Kamabeul, ocupe una superficie de varios kilómetros cuadrados, la gran mayoría bosque que se abre entre varios grupos de casas -*quartiers*- alejados varios centenares de metros los unos de los otros.

Los *klandos* hacen parada en todos estos puntos, siempre a demanda de sus pasajeros y sin salirse de la pista principal. En cuanto se libera algún sitio en el interior, el *apprenti* toma asiento dentro. Si no, no es extraño que aproveche la menor vigilancia para viajar sentado en la baca de vehículo, siempre y cuando la carga ahí colocada lo permita⁹¹. El trayecto se

⁸⁹ También es recurrente que, al pasar por este puesto de control, este encargado u otro de sus acompañantes entregue al conductor del vehículo algún paquete -por ejemplo, una bolsa con medicamentos de una farmacia o algún documento- que alguien haya dejado previamente, para que sea entregado a una tercera persona en uno de los enclaves en el interior.

⁹⁰ Esta empezó a ser remodelada a finales de 2018. Sin embargo, la intervención, que consistía en poca cosa más que añadir más tierra y nivelarla, se dejó a la mitad tras las elecciones presidenciales de febrero de 2019. El alcalde de Enampor, que gestiona toda la región, apuntaba en una entrevista en octubre de 2019 que esta acción formaba parte del programa estatal PERA (*Programme d'Entretien Routier 2018*; véase [En línea] <http://www.fera.sn/contenu-du-pera/> [26/5/2020]) para la adecuación de determinadas carreteras. De acuerdo con su versión, a principios de ese mismo mes debería haberse firmado un nuevo contrato para continuar con las obras. En el momento de realizar la entrevista estaba todavía pendiente de firma: «*On est bientôt à la fin d'octobre, ça pas démarré. J'ai pas du tout compris*», sentenciaba.

⁹¹ Es frecuente que algunos *apprentis*, no solo de *klando*, sino también de minicar o autobús aprovechen para hacer parte de viaje subidos a la baca. No obstante, esta práctica está prohibida -como también la de viajar encaramado al vehículo, aunque en este caso hay mucha más laxitud en la aplicación de la norma- e incluso penada con la cárcel. Es por ello por lo que los de la ruta de Bandial esperan a tomar la pista de tierra, donde hay mucha menos vigilancia. No hace falta señalar la peligrosidad de esta forma de viajar, especialmente teniendo en cuenta que buena parte de estos jóvenes no irían precisamente bien pertrechados, y viajan en camiseta y calzados con sandalias de goma o chanclas. Sin embargo, Delande matizaba que, en caso de accidente, es relativamente fácil para el *apprenti* poder soltarse y saltar lejos del vehículo a tiempo, lo que le permite sufrir menos daños si la carrocería queda afectada.

produce, por lo general, en silencio, oyéndose de fondo la música puesta por el conductor⁹², *mbalax* por lo general, o bien *afrobeat* de algún grupo del país o nigeriano. No son infrecuentes las charlas entre pasajeros que son del mismo pueblo o incluso familia. Ya se ha mencionado que los clientes suelen ser habitantes de las localidades de la región, aunque resulta significativo que, más allá, es en el lugar donde se encuentra el *fétiche* de Etama donde descienden más pasajeros, muchos de ellos llevando garrafas o cartones de vino como ofrenda. Aunque no todas, algunas son personas nacidas en la región y emigradas a otras partes de Senegal, que vuelven al fetiche a pedir protección o a verter las ofrendas requeridas por este. Tras esta parada, buena parte de los vehículos siguen hasta la localidad de Etama -unos metros más delante de donde se ubica el altar- y terminan en Bandial, donde la pista termina abruptamente cuando llega al manglar y, luego, al río. Muchos aprovechan el *cul de sac* de Bandial para dar la vuelta y volver a Ziguinchor. No suelen esperar clientes allí, y la mayoría van llenando el *klando* a lo largo del camino de vuelta a la ciudad, aunque casi nunca llega nunca a llenarse.

Pero si Bandial no es el lugar de espera, sí que lo es a veces la parada del fetiche de Etama (*Batong-aáí*). Este está situado en el centro de un manglar sobre arrozales. Para acceder a él, hay que recorrer un pequeño camino que avanza algo elevado entre otros dos humedales hasta llegar a una pequeña explanada presidida por un árbol, ubicada junto al barrio construido al lado. Bajo este árbol esperan tanto los *klandos* que deciden partir hacia Ziguinchor con un mínimo de clientes como aquellos hombres no casados que tienen prohibido acceder directamente al fetiche para hacer la ofrenda.

Mi contacto con Etama tuvo distintas etapas. Viajando en *klando* con Jean, Édouard o Marcel había pasado por delante de camino a Bandial, donde todos ellos daban la vuelta. La primera vez que visité tanto el pueblo como el *quartier* donde se encuentra el fetiche fui de la mano de Delande, que se convirtió en mi principal acompañante en la región. Un mañana en el *garage*, le pedí expresamente que me ayudara a saber más sobre el altar, y quedamos en que me acompañaría. Era enero de 2019. Quedamos en el mismo *garage* y viajamos en

⁹² Todos ellos cuentan con una o varias llaves USB que llenan con música descargada. Como sucede con películas y series, su distribución se lleva a cabo a través de toda una red de personas que disponen de un ordenador portátil y conexión a internet -ambas cosas más bien inaccesibles para la mayoría de la población de Ziguinchor- y descargan contenido a demanda a cambio de algo de dinero. Si bien series y películas circularían, más bien, entre amigos, este sí que es el caso de las canciones. Los distribuidores suelen ser reparadores de teléfonos móviles y dispositivos electrónicos, que descargan la música y la añaden al USB por un precio de 50FCFA el tema. Este servicio habría disminuido en los últimos años por la popularización de teléfonos con conexión a internet que facilitan la descarga gratuita, aunque sigue estando bastante extendido entre miembros de clases trabajadoras, como los *klandomans*, que ni cuentan con un dominio del uso de internet ni cuentan con los recursos necesarios para poder disponer de un Smartphone y conexión a internet.

klando hasta allí. Al ser trabajador del *garage* no pagaba su viaje y hacía el trayecto junto al otro *apprenti*. En ese caso viajamos con Édouard entre bromas por parte de los *apprentis*, que le apodaban «*Avion de terre*» por lo rápido que conducía. Nos bajamos en la parada del fetiche y recorrimos el pequeño camino que lo une a la pista de tierra. Nos acercamos primero a un grupo de hombres que estaban en la treintena y que esperaban junto al árbol. El manglar estaba seco, y al fondo, en el centro del humedal, a unos 200m de donde estábamos, se veía un grupo de personas, seguramente realizando oblaciones en el altar. Delante les explicó en wólof el motivo de nuestra visita y mis intereses. Tras discutir entre ellos, nos condujeron a Kabo, un hombre de unos 70 años, residente en una de las cuatro casas que se encuentran en el sector. Era un hombre delgado, con el pelo blanco y la piel apergaminada, al que costaba entender por la falta de dientes. Delante parecía conocerle, aunque con el tiempo empecé a saber ver que, como otros de mis guías, mostraba una familiaridad con los contextos y las personas que me presentaba que no necesariamente tenía.



Esperando un *klando* en Etama. Octubre 2019. Fuente: Autora.

Esta primera conversación de no más de 40 minutos fue seguida de otras con Delande, el mismo día, paseando por los bordes de la pista dirección al barrio principal de Etama, en las

que comentamos algunas de las respuestas de Kabo, a las que añadió su propia visión. Esta charla se alargó durante todo el día, caminando por los pequeños caminos que serpentean por dentro del bosque entre Seléki, Enampor y su pueblo, Kamabeul, y fue la primera de otras muchas visitas a la región, sobre todo a Kamabeul, en las que pude conocer mejor la zona y en las que Delande respondía a algunas de mis preguntas sobre una religión tradicional que, seguramente por cómo se dio mi inserción en la región, me era algo más lejana que otras expresiones de islam popular. Estos primeros testimonios se completaron con el de otros *klandomans* del *garage*, como Édouard, de etnia joola, aunque nacido y crecido en el barrio de Lyndiane de Ziguinchor -un barrio de autoconstrucción, a menudo definido tanto por sus residentes como por los ziguinchoreses en general como *bidonville*, que se extiende hacia el suroeste de la ciudad, junto a la carretera de Oussouye- y sin otro vínculo con Bandial más allá de conducir un *klando* hasta allí, o Jean Tendeng.

Por último, una última visita a Etama la hice acompañada de mi amigo Souleye, líder de la asociación de *jakartamans* de Ziguinchor con el que entablé amistad a través de Romina. En una estrategia parecida a la de Delande, aseguraba ser nieto del anterior titular del fetiche, aunque finalmente resultó que ese parentesco no era tan estrecho. Fuimos en su *jakarta* hasta allí, en un viaje que duró más de lo esperado por el estado de la carretera y las dificultades que tenía una pequeña moto como la de Souleye para circular por ella. No obstante, esta visita me permitió hablar con algunos miembros de la familia Bassène, vecinos de Kabo y vinculados a la familia titular del fetiche, en una suerte de grupo focal improvisado en la que intervinieron Jean Bassène, de unos 60 años, su hijo, de unos 30 y Souleye, musulmán, de padre gambiano y crecido en Dakar, aunque aparentemente vinculado a la tradición joola por su madre y su conexión con la familia del fetiche. A partir de ahí, y gracias al contacto de Souleye, pude también contactar con Khalifa Bassène, alcalde de Enampor encargado de la gestión de toda la región, y al que pude entrevistar en su residencia de Ziguinchor, ya en octubre de 2019.

Buena parte de los testimonios entrevistados coincidían en que «*Le fetiche est venu comme ça*»⁹³. Khalifa Bassène, alcalde de Enampor y hermano pequeño de Claude, hombre a cargo del lugar sagrado, lo resumía:

⁹³ Jean Bassène, Etama, unos 60 años, 6 setiembre 2019.

Le fétiche est quelque chose que nous avons trouvé là. Les anciens nous disent [qu']ils sortent [ont sorti] le matin et apparaît [il est apparu] un bois. (...) Donc ceux qui ont une grosse tête⁹⁴ ils peuvent parler à ce bois. (...) Il est venu pour protéger la population.⁹⁵

Este espacio donde se ubica el altar no está exento de polémica. Jean Tendeng, *klandoman* de Kamabeul, señalaba el conflicto entre las poblaciones de Séleki y Etama por su gestión:

Le fétiche de Etama a [est] apparu. C'est les gens de Séleki qui sont les premiers à voir ça. Alors, après voir [avoir vu] ça, ils ont dit que le fétiche a dit que lui il [ne] peut pas rester à Séleki. Lui il reste dans le fleuve. Et le fleuve appartient a Etama.

De acuerdo con los testimonios recopilados, el *batong-áái* serviría para pedir protección, o bien para reclamar que se repare algún mal -por ejemplo, un robo-, pero nunca para causar daño a un tercero. Incluso en el segundo caso, en que se le reclame que fuerce a alguien a compensar al demandante por haber sido víctima de algún perjuicio, este debe estar seguro de quien se trata. Como apuntaba Khalifa Bassène, si hay algún error en la acusación, el fetiche se aparecerá en pesadillas a quien ha hecho la petición para advertirle de la equivocación y subsanarla⁹⁶. En efecto, no sólo Khalifa, también otros testimonios como Jean Tendeng o Delande, coincidían en dar fe de estas apariciones del fetiche en caso de que vaya a ocurrir algún mal, alguien haya violado alguna prohibición o se requiera algún tipo de reparación. En esos casos, según el hermano del titular del fetiche de Etama, se aparecería un pequeño cangrejo como advertencia, aunque la persona se encuentre lejos de un humedal. Delande, en cambio, substituía el cangrejo por un pez, que se aparece cuando la persona olvida sus obligaciones con el *baccín*⁹⁷. En cualquier caso, si bien la familia Bassène es la titular del *fétiche*, encargada de vehicular las peticiones, hacer los presentes al altar e indicar cuando es necesaria o se impone algún tipo de compensación, cualquier persona puede

⁹⁴ *Ahouta* en joola Bandial, literalmente «cabeza grande». Véase capítulo 7.

⁹⁵ Entrevista en Ziguinchor, 28 de octubre de 2019.

⁹⁶ Esta prudencia con las peticiones al fetiche cuando se acusa a un tercero, sobre todo de los peligros que implica el error, eran una de las cuestiones evocadas por algunos testimonios musulmanes al expresar su reparo a recurrir a estos altares tradicionales. Habib, *klandoman* que cubría la ruta hacia Adéane lo resumía: «*Si c'est pas la personne, ça va retourner contre toi*». Retomaré este punto en el capítulo 7.

⁹⁷ La vinculación de los *uccín* al agua son frecuentes en el universo joola. Journet-Diallo (2017) recuerda cómo el mito fundacional joola sitúa a los *uccín* en el mar antes de ser «lanzados» a la tierra por *Emitay*, dios creador. No obstante, parece ser menos frecuente que se aparezcan en forma de criaturas acuáticas (Journet-Diallo, comunicación personal en noviembre de 2021), aunque, al menos hasta donde llega mi conocimiento, las aproximaciones al universo de prácticas y creencias de la región de Bandial han recibido menor atención que otras regiones joola. En el capítulo 7 volveré sobre estas cuestiones con algo más de detalle.

acudir al *Batong-aái* para pedir protección, pero no acercarse a él. Únicamente los hombres casados podrán adentrarse en el espacio del manglar donde se encuentra el altar para hacer la ofrenda que, según me dijeron algunos testimonios de Etama, es repartida entre una parte vertida directamente al altar y otra distribuida entre los asistentes al sacrificio. Por el contrario, los solteros y las mujeres esperarán en el borde del humedal, junto al árbol donde también aguardan algunos *klandos* a que les traigan su parte del reparto de las dádivas.

La relación entre los *klandomans* de Esso, fundamentalmente aquellos que hacen la ruta hasta Bandial, y el fetiche toma forma en distintas declinaciones. En primer lugar, algunos de estos conductores o *apprentis*, sobre todo los que son originarios de la zona, pueden, eventualmente, pedir protección para su trabajo a este u otros *fétiches* integrados en el entramado de *uccín* de la región donde nació. Jean Tendeng, por ejemplo, apuntaba que, si debe llevar a cabo la ruta hacia Etama, solicitará el amparo del fetiche. Dicha petición, como cualquier otra, ira acompañada de la ofrenda y vertido de vino blanco. La primera vez que se acude se requiere la entrega de unos 30l, a esta la seguirá una aportación de otros 20l si el demandante no ha quedado satisfecho –*Pour te retirer*, decía Jean-; o bien de 15 para cerrar el pago si se han obtenido resultados, que se repetirán periódicamente.

Pero existen otros vínculos entre el sistema *klando* y el fetiche que trascienden el favor individual y que ponen sobre la mesa las relaciones singulares que se establecen entre este sistema de transporte informal y los enclaves con los que conecta. De acuerdo con distintos testimonios de Etama, se llevarían a cabo peticiones regulares al fetiche para que proteja la carretera que llega hasta el pueblo. Así, el alcalde Khalifa lo resumía apuntando que: «*Le fétiche c'est pour protéger la localité. Qui dit protection de la localité, cela veut dire, protéger également les klandos qui vont dans la localité*». En esta línea, en mi primera conversación con Kabo, la primera vez que visité Etama con Delande, el anciano afirmaba que «*les klandos font partie du fétiche*». Más adelante, el alcalde lo matizaba apuntando precisamente al papel de los *klandos* a la hora de asegurar las conexiones entre la región de Bandial y núcleos urbanos como Ziguinchor y, con ellas, otras formas de intercambio con la ciudad que contribuyen a la subsistencia de la región: *Ils ont la protection du fétiche parce que, effectivement, si chaque jour il y a du vin au fétiche, c'est les klandos qui amènent ce vin.*

No obstante, esta protección, así como el tránsito por la región, no está exenta de obligaciones impuestas tanto por determinados fetiches como, sobre todo, por los tabús

relativos a la monarquía. Aunque actualmente no habría rey en Enampor⁹⁸ -sede de la monarquía de la región de Bandial- y la última reina habría muerto alrededor del año 2004, determinados requisitos seguirían activos. Por un lado, la prohibición de verter sangre humana en todo el reino de Enampor requiere reparaciones en caso de accidentes con heridos o muertos. De acuerdo con el testimonio de Khalifa Bassène, si bien los accidentes de *klando* en esta ruta son excepcionales, si ese caso se diera el *klandoman*, la o las personas heridas, así como aquellos que los hayan asistido y hayan tocado sangre, deberán acudir a la *cité royale*, al fetiche del rey, para reparar la violación del tabú. Jean Tendeng lo confirmaba y añadía también como los *klandos* debían adaptarse a determinadas exigencias. Algunas de ellas están ya inactivas, como aquella que impedía que las mujeres menstruantes cruzaran por los caminos reales. Según recuerda, cuando el vehículo llegaba a una de las intersecciones entre la pista principal y uno de esos caminos, debía preguntar a las pasajeras si tenían la regla. Si era el caso, estas debían bajar del vehículo y tomar un camino alternativo que rodeaba el real para volver a subirse al *klando* más adelante. También relativa a esta red de rutas sagradas que hilvana la región, el alcalde Bassène añadía otro tabú, todavía vigente, esta vez impuesto por un fetiche ubicado en Kamabeul, que prohíbe que los cuerpos de los muertos crucen determinadas rutas.

Estos intercambios tienen, en algunas de sus variables, un componente de género. Dejamos por ahora Etama y su fetiche. Como ya se ha mencionado, buena parte de los pasajeros de los *klandos* que salen de Esso -como del resto de *garages klando* de Ziguinchor- son mujeres de los pueblos que se encuentran en ambas rutas que utilizan el *klando* para desplazarse a Ziguinchor, vender en la ciudad productos recolectados -sobre todo frutas y verduras de temporada- y traer de vuelta otros productos que revenden en sus pueblos. Buena parte de ellas empezaron este negocio cuando se casaron. Los principales ejemplos recopilados fueron los de tres mujeres de Kamabeul: Adama Tendeng, una mujer de unos 45 años, madre de Nazère, y otras mujeres de su familia, Aisha Tendeng y Tina Diatta, de entre 25 y 30 años, que combinan la venta de estos productos con el trabajo en los campos cuando es la temporada de cultivo del arroz o bien trabajando en alguno de los huertos comunes a los que tienen acceso⁹⁹.

⁹⁸ De acuerdo con los testimonios recogidos, el último rey de Enampor murió sobre los años 2000 y hasta ahora no ha sido reemplazado. De acuerdo con el relato de Jean, hace unos años fue elegida una persona para asumir el cargo, pero lo rechazó. Casualmente, y siempre según la versión del *klandoman*, este habría muerto a mediados de 2019, ahogado en un accidente de piragua.

⁹⁹ Según pude ver, y como sucede en algunos casos también en Ziguinchor, las mujeres de Kamabeul cultivan también en pequeños huertos que comparten con otras mujeres del mismo barrio en el que viven. Junto a cada huerto, suele haber también un pozo que les permite regar. Por lo general, se trata de productos para el autoconsumo.



Esperando junto a Édouard antes de salir de Bandial. Enero 2019. Fuente: Autora.

Llegué a ellas de la mano de Delande, en una de las muchas visitas que pude hacerle en Kamabeul desde aquella primera vez que me acompañó al fetiche de Etama. Para entonces quedábamos directamente allí, en la *boutique* que se encuentra a pie de carretera y que hace de parada de Kamabeul en el recorrido de los *klandos*. Desde allí caminábamos cerca de un kilómetro entre los arrozales secos en ese momento del año hasta llegar al *quartier* de Kamabeul Centre, donde se ubican los principales espacios de reunión, una suerte de plaza bajo un gran árbol, el pozo, y la que parece ser la única casa que dispone de televisión. Desde allí, íbamos parando en distintas viviendas, saludando a familiares y conocidos de Delande, en un ritual que, me parecía, tenía también algo de exhibición de nuestra amistad por su parte. Aisha y Tina eran las mujeres de la casa donde vivía Delande, ambas esposas de

sus tíos. Por el contrario, la casa donde vivía Adama, la madre de Nazère, también *klandoman*, y su familia -su marido, sus seis hijos y el hijo de Nazère, de unos tres años- se encontraba en un claro que se abría tras unos diez minutos de camino por el bosque. Ambas eran viviendas de adobe, frescas, rodeadas del terreno que concentraban buena parte de la vida familiar. Comíamos siempre en casa de Delande, aunque frecuentemente la visita previa o posterior a la de Nazère imponía una segunda ingesta allí. Fue en esas comidas que pude conocer y hablar con las mujeres de la familia, a veces con la ayuda de Delande para traducir si no lograban expresarse bien en francés. Tras pasar el día en el pueblo, volvía a Ziguinchor en un *klando* que conseguía tomar a media tarde en el mismo punto donde había bajado.

Según me contaron las tres, en julio, cuando empieza la temporada de mangos, los venden en Ziguinchor, generalmente en el mercado de Boucotte. No tienen un puesto fijo, sino que ocupan un pequeño espacio en la acera, mostrando la mercancía sobre una esterilla. Según contaba Adama, que toma la referencia temporal del hundimiento del Joola en 2002, para indicar el tiempo que hace que se dedica a este comercio *bana-bana*, deben pagar un impuesto a la RPM según el metro cuadrado de esterilla y hay bastante competencia entre mujeres por conseguir una buena ubicación. Es por ello por lo que trata siempre de llegar sobre las cinco de la mañana al mercado, y vender allí de seis de la mañana a seis de la tarde, para tomar uno de los últimos *klandos* de vuelta.

Los mangos no son suyos, sino que pertenecen a un tercero cuya identidad no logré saber, propietario del terreno donde crecen. Es a él a quien compran la fruta por saco para revenderla, y este les da la posibilidad de pagarle una vez han obtenido el dinero de las ventas. La venta de este producto de temporada se combina con otros, como escobas, vino de palma y limones, tanto en Ziguinchor como en el mismo pueblo. Tina señalaba que suelen aprovechar el viaje a la ciudad para abastecerse de mercancías, en su caso cartones de vino Sussette que revenden en el Kamabeul. Otras, como Aisha, venden también carbón de madera¹⁰⁰ en Ziguinchor, y ostras en Kamabeul. Determinados productos, como los limones, los hacen llegar hasta Dakar. Según el relato de estas tres familiares, envían la mercancía en *klando* previamente -el día anterior o pronto por la mañana, sobre las cuatro-, se almacena en el mercado y luego acuden ellas para montar el puesto cuando abre. En cualquier caso, los días que van a Ziguinchor a vender se levantan antes del alba, sobre las tres o las cuatro. Como en el caso del comercio de mangos, tienen también un acuerdo con los conductores de

¹⁰⁰ La venta de carbón producido en los pueblos no se da sin conflicto. La misma prohibición para cortar madera limita también la producción de este combustible, basado en la misma materia prima. Es por ello por lo que se ve sometido a dificultades a la hora de transportarlo, desde altas tasas hasta confiscaciones. El marido de Adama se quejaba: «*C'est les arbres de nos ancêtres!*».

estos taxis irregulares, que les permiten pagar los viajes a la vuelta, una vez han vendido todo el producto¹⁰¹.

Para hacer frente a los gastos que implica este negocio de compraventa, es frecuente que recurran a asociaciones de mujeres -popularmente conocidas como *Avec*- organizadas, como los huertos, por barrios, que funcionan como tontines o mutualidades de crédito, en las que las mujeres cotizan semanalmente y tienen luego derecho tanto a pedir un préstamo como a participar de los repartos anuales o mensuales de las cotizaciones. Por lo general, tal y como explicaba Adama, piden una ayuda económica con la financian los viajes y la compra de mercancía, que reembolsan, con intereses, tras su reventa en Ziguinchor y Kamabeul¹⁰². Las tres insistían en que los beneficios obtenidos de este comercio *bana-bana* lo destinan al mantenimiento de sus hijos, a asumir sus gastos escolares y, cuando es menester, pagar médicos¹⁰³: «*Moi j'ai [je n'ai] rien. Je me débrouille avec mes enfants*», sentenciaba Adama.

Volviendo a las impresiones de la ruta, ya se ha mencionado que cuando el vehículo sale del *garage* de Esso lo hace prácticamente lleno y no es extraño que en los primeros kilómetros de carretera acabe sobrecargándose. No obstante, durante el recorrido de regreso la recogida de clientes es mucho más escalonada. A diferencia de otros trayectos, aunque algunos conductores puedan optar por esperar en Etama a salir con un mínimo de clientes, en Bandial

¹⁰¹ Conviene señalar que las tres guardan algún tipo de lazo de parentesco próximo con buena parte de los conductores de *klando* que cubren esta ruta, así que tal vez estas facilidades no son tan evidentes para otras.

¹⁰² Más adelante se verá de manera más clara cómo esta clase de asociaciones de microcrédito que tanto se habrían popularizado en los últimos años como herramientas de supuesto desarrollo y empoderamiento femenino no siempre tienen los resultados prometidos. Tanto los intereses abusivos -de alrededor de un 10% en algunos casos- como el volumen de gastos cotidianos que algunas de estas mujeres deben asumir hacen que muchas de ellas acaben encadenando créditos en distintas asociaciones para reembolsar los anteriores, sin haber conseguido financiar la actividad que se habían propuesto.

¹⁰³ Es relevante apuntar aquí que, en buena parte de las familias con las que tuve contacto, tanto en Ziguinchor como en otros pueblos, se dividen ingresos y gastos entre esposos. Cada uno consigue sus ingresos por su cuenta y decide en qué gastarlo, aunque puntualmente puedan prestarse dinero mutuamente o contribuir a los gastos normalmente asumidos por el otro. Esta diferenciación se aprecia especialmente en el caso de la manutención de los hijos, donde cada uno de los padres prioriza un tipo de gasto ante otros. En cierto modo, parece cumplirse en parte la división sexual del trabajo que apuntan abordajes como el de Fondang (2014), que sitúa la provisión familiar -materializada en la figura del «ganador del pan»- como uno de los ejes centrales que configuran la masculinidad de los hombres senegaleses. Esta clase de lecturas soslayan la centralidad de las aportaciones monetarias de las mujeres, especialmente a la hora de hacer frente al mantenimiento de los hijos, y sobre todo en contextos como el casamancés, en los que el conflicto armado habría feminizado de manera todavía más marcada estas aportaciones fundamentales, que tal vez obligan a relativizar el peso que, al menos en el caso que nos ocupa, tiene la aportación de dinero por parte del marido en la economía cotidiana de la familia.

no hay ni *garage* ni *coxeur* que ordene las salidas. Así, el proceso es parecido al descrito para los clientes suplementarios que suben *en route*. La mayoría esperan en el arcén de la pista, con frecuencia en la *boutique* o punto de referencia a pie de carretera donde buena parte de los pasajeros se bajan a la ida. En cualquier caso, es extraño que el *klando* se llene completamente de vuelta. El trayecto en este caso es, por lo tanto, algo más ágil y, mientras que de ida el viaje puede durar más de una hora, de vuelta el *klando* llega a Ziguinchor en unos 40 minutos. Nuevamente, debe parar en el *check point* para declarar posibles equipajes que lo requieran o bien pagar alguna de las tasas que no haya podido atender saliendo de la ciudad. Como sucede en otros *garages*, algunos esperan a completar un primer viaje para recaudar la cantidad suficiente para pagar todas las tasas y sobornos. Una vez en Ziguinchor, sigue el mismo camino que de salida, parando para dejar bajar a los pasajeros que lo piden. Aquellos que no viven de camino al *garage*, esperan hasta llegar a Esso. En cualquier caso, pagan al *apprenti* antes de bajarse o bien cuando este les entrega su equipaje.



Acompañando a Jean en ruta hacia Enampore por la pista que sale de Brin. Se aprecia el estado de la pista en pleno *hivernage*.
Octubre 2019. Fuente: Autora.

Algo distinto es el viaje entre Ziguinchor y Kaguite desde Esso. Ya se ha mencionado que esta segunda ruta se divide en dos debido al reparo de algunos conductores de adentrarse en la pista que conduce hasta Kaguite. Tanto si viajan a este enclave como si lo hacen sólo hasta Nyassia, la salida del *garage*, el paso por el *check point* y el inicio de la ruta hasta la bifurcación de Brin es compartido y se desarrolla en los mismos términos descritos para el trayecto hacia Bandial. En el caso de los vehículos que parten a Kaguite, con derecho a salir del *garage* con seis pasajeros en lugar de ocho, aprovechan el recorrido de salida para acabar de llenar el vehículo, aunque es más bien excepcional que los *klandos* de esta segunda ruta viajen llenos o con sobrecarga de pasajeros a la ida. Una vez salen del *garage* en Ziguinchor, siguen la misma carretera que conduce hasta Oussouye, aunque se mantienen en ella tras pasar Brin, donde los *klandos* que se dirigen a Enampor toman la pista de tierra. Continúan pasando por Darsalam, Etomé, hasta Nyassia, y aquellos que siguen lo hacen hasta Bafikane, donde toman el pequeño camino que se adentra hacia Kaguite. Algunos de ellos, antes de adentrarse en el bosque, alargan la ruta hasta Diohere si hay algún cliente que baja allí.

Mi contacto con Kaguite se vio limitado por las condiciones de la ruta. Ya cuando empecé a visitar el *garage* de Esso, el *coxeur*, Birham, me recomendó no viajar a Kaguite a no ser que fuera imprescindible. A pesar de ello, el primer viaje lo hice con Diallo, un conductor de unos 55 años que llevaba un Opel Combo algo más moderno que el resto. Ese día tan solo realicé un viaje de ida y vuelta, sin bajar del vehículo en Kaguite, pues enseguida fue cargado y retomó el trayecto de vuelta. Sin embargo, el resto de los viajes los hice acompañada de Abdoulaye y Wassa, con quien tenía mayor confianza para compartir una ruta como esa. En las dos ocasiones que visité Kaguite con ellos llegamos a la localidad sobre las dos del mediodía, comimos en casa de Baaye D. y realizamos el viaje de vuelta a primera hora de la tarde. Fue en el transcurso de estas comidas que pude charlar con él y Baaye D. Les pregunté no sólo a propósito de su trayectoria como *klandomans*, sino también sobre su recurso a estrategias *mystiques* en el ejercicio cotidiano de su trabajo. Igualmente, durante los viajes de ida y vuelta pude hablar con detenimiento con Abdoulaye sobre esos mismos recursos sobrenaturales. En cualquier caso, siguiendo las recomendaciones de varios *klandomans* y conocidos, traté de espaciar estas visitas en el tiempo para no ser un objetivo recurrente. A pesar de ello, con el asalto sufrido por Abdoulaye tras estas incursiones, dejé de viajar a Kaguite, no solo por seguridad propia sino, sobre todo, para no poner en posible peligro a mis acompañantes.

Si la carretera hacia Bandial es una pista ancha de tierra roja donde pueden circular sin problema dos vehículos, uno por sentido, para llegar a Kaguite hay que seguir un pequeño camino que serpentea por el bosque durante unos 6km y en el que, en la mayoría de los tramos, solo puede circular un coche. Un taxi Renault 18 que, por lo que parece, lleva años

abandonado, marca la entrada al bosque. Enfrente se encuentra la *boutique* de Bafikane, donde muchos días esperaba un grupo de niñas de entre cinco y diez años que vivían en una de las viviendas construidas en el interior del bosque, a unos cinco minutos de ruta, pero que asistían al colegio en Bafikane y a las que Abdoulaye conducía cada día a casa cuando salían de clase, sobre la una del mediodía. Excepto algunas casas que emergen junto a la ruta y que corresponden a *quartiers* de enclaves como Etafoune, buena parte del camino avanza entre el bosque frondoso, cuyas ramas a menudo golpean el vehículo en algún tramo. La lluvia ha erosionado buena parte del suelo, dificultando la circulación durante todo el año y haciéndola prácticamente imposible durante el *hivernage*. Pasado Etafoune, se abre un pequeño claro dónde se mantiene uno de los últimos campamentos militares que quedan en la zona. La mayoría son chavales jóvenes y el único de mayor edad parece ser el oficial de mayor rango que dirige el campamento. Es él el que acostumbra a salir de las cabañas de techo bajo que hay a lado y lado del camino para echar un vistazo a los integrantes del vehículo y saludar al conductor, al que acostumbra a conocer.

En principio esta presencia militar se justifica por los asaltos que todavía tienen lugar en el sector y a los que ya me he referido. No obstante, según la versión de Abdoulaye, que más tarde confirmaron otros, buena parte de los asaltos tienen lugar a unos 500 metros de donde se encuentra el campamento. Pasado ese pequeño claro, y tras unos metros de bosque, se inicia un tramo que transcurre entre dos grandes campos de mijo que se extienden sobre 1ha hasta tocar de nuevo el bosque. Por un lado, la altura de las herbáceas hace difícil ver aproximarse alguien, y las condiciones de la pista hacen imposible tanto dar la vuelta como poder acelerar para escapar de esta zona a unos cinco minutos en coche de cualquier punto habitado. Según me dijo, fue en esta ratonera donde Abdoulaye fue asaltado en febrero de 2019 por un grupo de hombres armados que surgieron de entre la plantación y cortaron el paso del camino.

Transcurrido este tramo, el camino vuelve a adentrarse en otra zona boscosa y, a pocos metros, empiezan a emerger el CEM -colegio de educación secundaria- y las primeras casas de Kaguite. Todos los vehículos continúan hasta lo que parece ser el punto central de la localidad, un claro en el que se encuentra una de las *boutiques* mejor abastecidas del pueblo. Allí descargan las mercancías compradas previamente en Ziguinchor para abastecer la *boutique* local. Frente a ese colmado, tres bancos -seguramente pertenecientes a la *boutique*- situados bajo dos grandes árboles de mango sirven de asiento tanto a los clientes que esperan un coche como a otros habitantes de Kaguite que aprovechan un momento libre para preparar algo de *ataya* y charlar entre ellos. Por lo general, Abdoulaye descargaba el *klando* allí y se dirigía a casa de Baaye D., unos metros más en el interior del pueblo; comía y no retomaba su actividad hasta primera hora de la tarde. Algo distinto era el procedimiento del

resto de conductores que no tenían la misma relación con el sitio. Aunque no hay ni *garage* ni *coxeur*, si no hay suficientes clientes esperando muchos conductores aguardan un rato bajo los mangos, preparando y bebiendo té junto con algún lugareño, hasta conseguir pasajeros suficientes.

Otras veces, algo más excepcionales, el vehículo se llena enseguida. A diferencia de cómo sucede en la ruta de Bandial, en el viaje de vuelta suele haber mucha más sobrecarga que en el de ida, no únicamente de pasajeros, sino, sobre todo, de equipaje. Así, si en mi primer viaje con Diallo el coche no contaba con más de seis pasajeros, de regreso subieron directamente en Kaguite hasta trece personas, la mayoría miembros de una misma familia; además de tres sacos de arroz y otros bultos más pequeños en la baca. Con toda esa sobrecarga, el auto avanzaba lentamente por el camino erosionado, balanceándose en algún tramo más de lo que se consideraría seguro. Igualmente, si es frecuente que los *klandos* abastezcan a las *boutiques* de Kaguite, también se ocupan de transportar mercancía hacia Ziguinchor. Era el caso de Abdoulaye, que una tarde de enero retomó la actividad sin pasajeros, pero con el vehículo lleno de cajas de papayas cultivadas por un vecino de Kaguite, que depositó directamente en el puerto de Ziguinchor con destino a Dakar para ser vendidas allí.

A diferencia del resto de rutas cubiertas por *klandos*, las que unen el *garage* de Esso, en Ziguinchor, con Bandial y Kaguite se han visto mucho menos afectadas por la implantación del minibús Tata. En este sentido, las impresiones etnográficas presentadas en este apartado dan cuenta del papel central que esta alternativa de transporte colectivo informal tiene como infraestructura de desplazamiento, allí donde ninguna otra forma de transporte público (en el sentido de *transport en commun*) llega. Y ello hasta el punto de resultar prácticamente imprescindible en el mantenimiento de la actividad tanto económica como religiosa de estas zonas, inevitablemente vinculadas con Ziguinchor como nódulo central de la Baja Casamance.

4.3. Ziguinchor-Mpack-São Domingos

Impresiones del garage y de la ruta

El segundo *garage* desde donde salen *klandos* que llevan a cabo rutas interurbanas es el de Mpack. A diferencia del de Esso, este se encuentra en una zona menos céntrica, en un lateral de la Route 54 (RN4) que conduce a Guinea Bissau, en la intersección con la carretera que cruza la ciudad entre los barrios de Néma y Tilène y lleva hasta el aeropuerto. El *garage* se extiende en un espacio no pavimentado que se abre entre la Route 54 y la fila de edificios que se encuentran en primera línea. Se ubica prácticamente en la esquina del cruce, junto a la Pharmacie Tilène, en el lado opuesto de la gasolinera Elton, con la que los *klandomans* han llegado a un acuerdo para abastecerse a menor precio. En este caso, y a diferencia de lo que sucede en el resto de *garages*, el *tableau* está situado en la entrada de una *boutique* de mayor tamaño, que funciona también como un *depôt* -almacén de venta al por mayor-. En el espacio que queda entre la puerta y la zona del local que hace de colmado, entre sacos de arroz, patatas, cebollas y packs grandes de latas de Fanta u otras bebidas azucaradas, está la pequeña mesa de madera en la que el *coxeur* vende los billetes a 500FCFA. A menudo le acompañan también algunos conductores y *apprentis*, sentados o echados sobre los sacos a que sea su turno de partir.



Garage de Mpack en la RN4, a la salida de Ziguinchor. Enero 2018. Fuente: Autora.

Unos metros más allá de este *depôt*, el lateral se ensancha un poco y es ahí donde los trabajadores del *garage* han aprovechado para levantar un pequeño porche con el techo de zinc. Cuando empecé a asistir de manera regular al *garage*, bajo ese espacio solo había un banco largo, como los del *garage* de Esso, un par de sillas de plástico y alguna garrafa de aceite de 10l vacía que servía de asiento, sobre todo a los *klandomans* y, eventualmente, a algún cliente. No obstante, cuando volví al cabo de unos meses, en octubre del mismo año, habían colocado un pequeño televisor de pantalla plana en una de las esquinas, que distraía a trabajadores y clientes mientras no salía ningún vehículo. Igualmente, el *tableau* se trasladó a este pequeño espacio, de modo que el *coxeur* puede ahora vender los billetes sin perderse lo que hagan en la tele. Al no ser un espacio cerrado, el aparato se desmonta y se guarda en su caja original hasta el día siguiente, seguramente en el mismo *depôt* con el que tienen un acuerdo para permitir la actividad del *garage*. En uno de los laterales, atado al techo de zinc, un papel doblado varias veces y ligado con un cordel rojo fino indica algún tipo de protección *mystique*.

La primera vez que contacté con este *garage* fue, de nuevo, de la mano de Ludovic, durante mi primera estancia, en enero de 2018. Esta primera incursión sirvió para hacer una toma de contacto inicial con el lugar, pero sobre todo para entrevistar a François, uno de los conductores amigo de Ludovic. La entrevista tuvo lugar en su casa, situada justo detrás del *garage*, con la ayuda de Ludovic como traductor puntual, y me aportó unos primeros detalles sobre el funcionamiento del sistema *klando* en general y del *garage* de Mpack en particular. Volvimos al cabo de unos días, esta vez para dedicar algo de tiempo a charlar con los trabajadores y llevar a cabo observación flotante del flujo de actividad del sitio. Sentados en dos garrafas que Ludovic cogió de debajo del porche de zinc, estuvimos observando el ir y venir de coches, clientes y trabajadores durante cerca de una hora. Al cabo de ese tiempo, nos acercamos al *tableau* y pudimos conversar con algunos de los conductores, fundamentalmente con Lamine, un chico de unos 25 años que casualmente había ido a la escuela primaria con mi acompañante. Un colgante con la imagen de Amadou Bamba –el fundador de la cofradía Muridiyya– llenaba parte de su pecho. A pesar de que la visita transcurría sin problemas, la presencia de un hombre que, sin mediar palabra, insistía en seguirnos, complicó las cosas en un ejemplo de esa hipervisibilización de la investigadora que he apuntado en el primer capítulo de esta tesis. Si bien inicialmente nadie parecía prestarle atención, en el momento en que, hablando con Lamine en la entrada del *depôt*, trató de tocarme un brazo, todos los presentes reaccionaron exigiéndole que se alejara de mí. Me invitaron a tomar asiento en un pequeño taburete de madera en el interior, junto al *tableau*, mientras que el hombre permanecía fuera, mantenido a raya por la presencia de Ludovic, Lamine y, por un momento, el *coxeur*. Durante unos minutos pudimos charlar con Lamine, pero en cuanto el desconocido volvió a acercarse y trató de tocarme nuevamente, Ludovic

decidió que nos íbamos del lugar y me condujo hacia su *jakarta* sin que yo pudiera llegar a decir palabra.

No volví al *garage* de Mpack hasta mayo de 2019. En este caso, como no contaba con ningún nuevo contacto, fui acompañada por el que ya era mi marido, Ousseynou, que me ayudó a presentarme y a explicar mi trabajo en wólof. En esta ocasión, nos acercamos directamente al *coxeur* para informarle de mi voluntad de asistir de manera frecuente al *garage* para continuar con mi investigación sobre los *klandos* que operan en Ziguinchor. Nos condujo directamente al presidente, que se encontraba en la pequeña estructura de zinc, sentado en el banco, rodeado de varios conductores y *apprentis*. Pape Mounirou Badji era un hombre de unos 50 años, originario de Mpack, por lo que pude ver más tarde con una actitud parecida a la de Néstor, presidente del *garage* de Boucotte. Como él, parecía centralizar buena parte de la dirección de la actividad de los *klandos*. Sostenía que había sido el fundador del *garage*, cuando, al finalizar el instituto, decidió establecer una conexión alternativa entre Ziguinchor y su pueblo, al que sólo se podía llegar tomando un *7 places* o un *minicar* a Guinea Bissau, en bicicleta o a pie. A partir de esa primera conversación, empecé a visitar yo sola a aquel espacio, aplicando el mismo método que en el resto, combinando la observación en el *garage* de Ziguinchor y en el de Mpack con la realización de diversos trayectos entre ambas localidades.

Dejando de lado la afirmación de Badji, que no conseguí contrastar, sí que pude confirmar, a partir de distintos testimonios, que el *garage* habría estado activo al menos desde los 80. Ibrahima, un conductor manding de *7 places* de 57 años cubría en *klando* el trayecto hasta Mpack a finales de esa década, cuando el MFDC empezaba a pasar a la acción armada. Según recordaba, aunque tuvo la suerte de no ser nunca víctima de uno de ellos, tanto los asaltos en ruta como los incidentes con minas antipersona empezaron a ser recurrentes entonces, y no pocos compañeros se habían visto damnificados. En efecto, y tal vez de manera parecida a la situación de Kaguite, la proximidad del sector que nos ocupa a la frontera con Guinea Bissau fomentó que este se viera especialmente afectado durante los años de conflicto, sufriendo una despoblación significativa que no empezó a revertirse hasta alrededor del año 2008. Durante ese tiempo, y hasta la llegada del minibús Tata a finales de 2017, los *klandos* eran prácticamente el único medio de transporte que conectaba el pequeño enclave de Mpack con Ziguinchor, jugando un papel fundamental en relación con el transporte de mercancías, sobre todo cacahuete, y personas, incluidos enfermos.

Es en este sentido que algunos de los trabajadores del *garage*, como Lamine, se lamentaban de que el estado hubiera esperado al por el momento definitivo alto el fuego –por lo que me explicaron, a partir de 2010- para implementar una red de transporte público que, por otro

lado, les supone una gran competencia a raíz de la diferencia en el precio del viaje. Sólo hay que comparar los 250 FCFA que cuesta el trayecto en minibús Tata con los 500 del mismo viaje en *klando*. A esta diferencia de coste cabe añadir, también, las mejores prestaciones del vehículo de la red pública de minibuses. En este sentido, el presidente del *garage* insistía en subrayar el carácter intraurbano del Tata, por mucho que la SOTRAZIG haya reclamado -siempre según su versión- poder hacer trayectos de hasta 20km más allá de Ziguinchor. Igualmente, según buena parte de los testimonios del *garage*, los conductores de estos minibuses tampoco respetan el límite de 20kg de equipaje por cliente, ni las restricciones en el transporte de determinadas mercancías, asumiendo también la ventaja inicial de los *klandos* en el transporte de bultos.

La falta de clientes provocada, entre otros factores, por el minibús Tata ha obligado a dividir los conductores en dos grupos, A y B, de unos 18 vehículos cada uno, que trabajan en días alternos. Siguiendo la misma línea que otros *garages*, también en Mpack se inscribieron como GIE hace algunos años -sobre 2014, por lo que pude averiguar-. El funcionamiento de esta asociación, que como en el resto de *garages* existía y operaba antes del GIE de manera no oficializada administrativamente, es parecido al resto de casos y requiere de un pago inicial de 75000FCFA para abonarse, además de una aportación diaria de 500 para la caja social. Según explicaba Pape Munirou, en este caso la caja permite que otros miembros del GIE que no disponen de coche para trabajar -casualmente se ponía a él mismo de ejemplo- puedan acceder a repartos diarios del dinero colectado para poder llevar algo a su casa. Asimismo, afirmaba que los repartos con motivo de la fiesta de Tabaski o por Navidad se sustituyen por otras asistencias, sobre todo en caso de accidente o reparación. «*Parce que en cas d'accident l'assurance ne te connait pas*», aseguraba. Debo señalar que este es el único *garage* en el que se me habló de un reparto diario de las cotizaciones.

Como en las otras rutas interurbanas, los *klandos* del *garage* de Mpack son también furgonetas Renault Express adaptadas para el transporte de pasajeros. En el *garage* de Esso había observado la presencia de una mayor variedad en los modelos, con vehículos más nuevos y algunos monovolúmenes ya fabricados para el transporte de personas, lo que leí como un indicativo del mejor funcionamiento del negocio en esos espacios. En cambio, en Mpack prácticamente todos los vehículos son del modelo francés, muchos de ellos con la carrocería personalizada con pinturas más llamativas que las que encontramos en otros *garages*. Ya se ha apuntado que todos esperan junto al pie de la carretera, ya encarados para incorporarse una vez se han vendido todos los billetes. En este caso, dado el menor volumen de clientes, buena parte de los vehículos salen con un mínimo de seis pasajeros; aunque en algunas ocasiones en las que hay significativamente poca demanda el *coxeur* tiende a

distribuir algo más los clientes, para que un mayor número de vehículos pueda salir y las ganancias queden más repartidas.

Junto a la fila de *klandos*, dos *minicars* salen cada mañana del *garage* en dirección a Guinea Bissau. Su incorporación a la escena del *garage* había sido, no obstante, tardía. De acuerdo con los testimonios recogidos durante mis últimas visitas, estos dos vehículos pertenecerían al *tableau* de la *gare routière*. Sin embargo, según me contaron varios conductores, algunas mujeres dedicadas al comercio informal entre Ziguinchor y el país vecino y residentes en los barrios más próximos al *garage* habrían solicitado su traslado a la zona, para poder ahorrarse el viaje en taxi hasta la terminal de autobuses. Según contaba tanto el presidente como alguno de los afiliados, en este caso no existe una competencia directa entre ambos, como sí sucede con el minibús Tata. Eso es así puesto que los primeros viajan hasta Guinea Bissau, cruzando la frontera y con una clientela distinta, mientras que con el Tata sí comparten tanto destino como clientes potenciales. Así pues, junto a la escena de los *klandos* esperando a un lado, una cola de mujeres aguarda a que el *minicar* acabe de cargarse con los sacos de arroz reaprovechados para transportar hielo, telas y otras mercancías que venderán en Guinea Bissau. Por lo general, y a diferencia de los *klandos*, que con suerte pueden hacer hasta seis o siete viajes en una jornada, estos vehículos más grandes están solo por la mañana, y acostumbran a hacer únicamente un viaje de ida y vuelta.

Además de esta convivencia entre sistemas de transporte, en el *garage* de la R54 encontramos una presencia parecida de negocios subsidiarios. Como en todos los *garages*, junto al porche de zinc una mujer monta un puesto todas las mañanas de venta de bocadillos, en que conductores y clientes compran el desayuno. Pasado el *depôt* donde se encuentra el *tableau*, un grupo de mujeres tiene otro puesto, en este caso de bebidas azucaradas, *beignets* y bolsitas de agua filtrada, siempre por el mismo precio que encontramos en Esso. Aquí hacían aparición otros personajes inéditos no sólo en los *garage klando*, sino en buena parte de Ziguinchor. Así, durante un tiempo, Abdoulaye, un hombre de unos 40 años, por lo que me dijo nacido en Ziguinchor, extendía dos mantas de unos 2x2 metros en los que vendía ropa y complementos de segunda mano, sobre todo ropa de niño, mochilas escolares y, en algún momento, sábanas y ropa de cama. Eso además de, curiosamente, guantes y gorros de lana que no deberían tener mucha salida en un lugar donde la temperatura raramente baja de los 15°C-.

A todos ellos, y como ya se ha mostrado que sucede habitualmente, se les añaden otros vendedores ambulantes que se acercan al pequeño porche o a los vehículos en los que esperan clientes para ofrecerles sus productos. La ropa y complementos que se venden en Senegal, la mayoría llegados en contenedores desde Europa o, ya en los últimos años, China,

reciben el nombre genérico en wólof de *fëgg diaye*, algo así como «sacudir para sacar el polvo». Es frecuente ver hombres recorriendo las zonas más frecuentadas de Ziguinchor empujando carritos (denominados *pousse-pousse*) llenos de estas prendas, además de algún pequeño puesto montado en cualquier esquina en alguna de las calles céntricas de la ciudad. Algo más excepcional es ver esta disposición en una manta, tan asociada en ciudades como Barcelona a la actividad comercial informal de jóvenes de origen senegalés.

En este *garage* ninguno de los conductores me dejó pagar por mis viajes, lo que no pocas veces me generó incomodidad, no únicamente en relación con ellos sino también con algunos clientes que veían que se me eximía de entregar el dinero al *apprenti* cuando todo el pasaje lo hacía. Desde el primer día en que pacté mi presencia en el lugar con Pape Munirou Badji, cada día el *coxeur*, Souleyman, me asignaba un conductor con el que hacía varias idas y vueltas a lo largo de la jornada. Por lo general, mi plaza no era contada dentro del mínimo de pasajeros requeridos para salir. Si bien esta forma de trabajar fue beneficiosa en orden a atender el flujo de acción e interacción durante el viaje, condicionó y dificultó parte de mi observación en el *garage*, puesto que tan pronto como llegaba Souleyman me indicaba el próximo vehículo listo para partir, seguramente para evitar que le cansara con mis preguntas.

El funcionamiento de las salidas es parecido al descrito para el caso de Esso. El billete comprado al *coxeur*, en este caso impreso y con el nombre del *garage*, tiene indicado el número de matrícula del vehículo. Algunos clientes esperan directamente junto al *klando* que les ha sido asignado. Cuando este alcanza el mínimo de clientes, el *coxeur* avisa a conductor y clientes para que se preparen para partir, mientras que los *apprentis* colocan la carga en la baca. En los últimos años ha bajado el volumen de mujeres que toman un *klando* para ir a buscar mercancías a Guinea Bissau que luego revenden en Ziguinchor *-bana-bana-*, puesto que optan por otras alternativas de desplazamiento, fundamentalmente el minibús Tata o los minicars. Con todo, en este *garage* observé las mismas prácticas de sobrecarga de equipaje descritas en Esso, en este caso especialmente cuando algunas de estas mujeres acuden a los mercados semanales *-louma-* en el país vecino. De acuerdo con algunos de los agentes de policía entrevistados, esta es la ruta en la que contabilizan más infracciones por parte de estos taxis informales, precisamente por este sobrepeso en la carga.

Se sigue también el mismo modelo para la entrega del dinero de su contribución a la caja social del *garage*. Antes de iniciar la ruta, el *coxeur* le entrega la suma recaudada de la venta de los billetes, restando los 500 FCFA de su aportación. Es así como cada *klandoman* gana unos 2500FCFA por salida, consiguiendo entre 10.000 y 30.000 FCFA al día, dependiendo del número de viajes que consiga hacer. Así me lo refirió Sadio, un conductor mancagne de unos 30 años originario de Brigadjere -un pequeño enclave en el camino hacia Mpack- y

klandoman desde el año 2013. Además, a los cerca de 2500 FCFA que recibe directamente de la venta de billetes en el *tabelau* se le añaden los posibles clientes que pueda recoger no sólo durante el trayecto, sino también en el mismo *garage*. A diferencia de los otros, el de Mpack tiene una mayor extensión y la disposición tanto del *tableau* como de los vehículos facilita que algunos *apprentis* capten clientes directamente, sin hacerles pasar por el *coxeur*. A esta práctica se le añade la captación de clientas entre las que esperan en la parada de minibús Tata ubicada justo delante de la Pharmacie Tilène, aprovechando la demora del minibús para recoger potenciales pasajeras ofreciéndoles un precio reducido que les permite competir con la alternativa pública de transporte.

En este caso, los *klandos* se incorporan directamente a la RN4, que no dejan en ningún momento. Es una carretera asfaltada que sale de Ziguinchor y avanza entre bosque y campos de cultivo hasta São Domingos, ya en Guinea Bissau. Al salir del *garage*, los *klandos* encaran la RN4 durante unos kilómetros, hasta el *check point* de salida del municipio. Como en Esso, aprovechan para captar nuevos clientes en el camino, aunque buena parte de ellos suben una vez pasado ya el control policial, donde circulan menos vehículos de transporte interurbano de pasajeros y, los que lo hacen -fundamentalmente los *cars* y *minicars* que se dirigen a Guinea Bissau-, ya viajan llenos a esas alturas de su ruta. El *klando* contribuye, entonces, a suplir esta falta de alternativas de desplazamiento entre estos pueblos situados a la mitad de trayectos más largas. La parada en el control se repite de manera parecida a como hemos visto en Esso, aunque, en este caso, al pago del impuesto diario a la RPM y la comisión a los agentes de policía -una para el del turno de mañana y otra para el turno de tarde-, se le añaden otros 1000FCFA para el representante de la *gendarmérie*, que también tiene su puesto en esta salida de Ziguinchor. Por lo que pude ver, en la mayoría de los casos, y, a no ser que haya alguna cuestión que aclarar sobre alguno de estos pagos, acostumbra a ser el *apprenti* quien baja y va corriendo al encuentro del agente correspondiente. Generalmente los pagos se realizan de manera escalonada, una vez los ingresos percibidos en varios viajes lo permiten.

Como en la ruta hacia Oussouye, pequeños enclaves aparecen a lado y lado de la carretera, como Kantène -ahora ya prácticamente un barrio periférico de Ziguinchor-, Burofaye, Brigadjier o Kabobokani, hasta llegar a Mpack, último pueblo antes de la frontera. La mayoría cuentan con unas primeras casas o *boutiques* a pie de carretera y se accede al resto de *quartiers* tras unos minutos de camino por el bosque. Los *klandos* hacen parada en todas estas localidades, como siempre a demanda de los pasajeros y respondiendo al mismo código de golpes en la chapa que permite a conductor y *apprenti* comunicarse. El viaje dura, por lo general, unos veinte minutos que transcurren, habitualmente, en silencio, como mucho con la

radio o la música de fondo elegida por el conductor y guardada en una llave USB, tal y como se ha descrito más arriba para Esso.

Mpack es una pequeña localidad cuya actividad se concentra, fundamentalmente, al pie de la carretera en la que se encuentra la frontera. Cuenta con un primer *quartier* en el que se ubica la escuela primaria, construida hacia 2008 para contribuir a la repoblación de la zona tras el acuerdo de alto al fuego con las facciones del Frente Sur activas en esa parte de la región, cuya actividad y presencia había forzado el desplazamiento de parte de sus habitantes. A medida que nos aproximamos al control fronterizo, las pequeñas casas y *boutiques* se sustituyen por tiendas más grandes que venden vestidos, zapatos, bolsos, pero también alguna *quincaillerie* o ferretería, y *boutiques* de mayores dimensiones y con un género más variado. Estas se intercalan, por un lado, con la oficina de la *gendarmerie* por la que todos los que cruzan la frontera deben pasar e identificarse; con una pequeña oficina del cuerpo de agentes forestales, y con algún que otro pequeño restaurante muy sencillo. Los *klandos* paran antes del puesto de la *gendarmerie*, unos metros antes de la barrera que separa el lado senegalés del bissau-guineano. A diferencia de las otras rutas, en este caso sí que hay un pequeño *garage* con un *coxeur* encargado de la venta de billetes, con el mismo formato que los de Ziguinchor.

Los vehículos llegan por el carril derecho y descargan pasajeros y equipaje al pie de un mango junto al que se ha instalado una *arrêt jakarta*, cuyos jóvenes conductores aprovechan la descarga del *klando* para captar clientes. Tres o cuatro de ellos rodean rápidamente el vehículo y ofrecen sus servicios a quienes se apean, mientras el conductor y el *apprenti* bajan los bultos de la baca. Descargado el vehículo, el *klando* da la vuelta aprovechando el espacio de la carretera, para aparcar delante del *garage*, ubicado justo enfrente de la *arrêt jakarta*, encarando ya el sentido de vuelta a Ziguinchor. A pesar de disponer de este espacio, buena parte de los conductores optan por volver directamente a la ciudad, puesto que seguramente consigan más clientes durante el camino que esperando su turno en Mpack. Por lo que pude observar, aquellos que se quedan suelen ser los conductores o *apprentis* originarios y residentes en Mpack o en alguno de los pueblos cercanos. Era el caso, por ejemplo, de Sadio, de Brigadjere, pero también su *apprenti*, Wilson Da Silva, también de unos 30 años y de Mpack, que en algunas ocasiones hacía también de *coxeur*. Vale la pena mencionar, aquí, que buena parte de los conductores tienen una vinculación con los enclaves de la ruta, siendo muchos de ellos de etnia mancagne o balanta, grupos mayoritarios en esta zona sur de la Baja Casamance. A diferencia del espacio en la RN4, este *garage* es un pequeño inmueble construido, de una sola planta y cubierto con un techo de zinc. Consta de un porche donde, en una esquina, se ha colocado una pequeña mesa de madera que, junto a un taburete, hace de *tableau*. Al otro lado, todavía bajo el porche, una bancada del mismo

hormigón que el resto de la edificación sirve de lugar de espera a los clientes y, sobre todo, espacio de juego para conductores y *apprentis*.

En efecto, corre por ese *garage* un tablero de madera de unos 50x50cm hecho a mano, parecido al de ajedrez, pero con la cuadrícula pintada en rojo y amarillo. En él, *klandomans*, *apprentis* y otros jóvenes que frecuentan el *garage* juegan al *douze pions*, un juego parecido a las damas en el que dos oponentes colocan sus doce fichas -en este caso, doce cubos de madera pintados en los mismos colores- en cada lado del tablero, ocupando más de dos filas -no como en las damas-, dejando únicamente una casilla libre en el centro que permite desbloquear los peones. Cada uno puede moverse hacia delante una casilla y, como en las damas, tratará de comer las fichas contrincantes saltando por encima una casilla alterna. Tan solo si hay varias piezas intercaladas que permiten a la ficha propia saltar por encima de manera alterna, pueden hacerse movimientos más largos de una casilla. Todo jugador está obligado a comer la ficha de su oponente si la disposición de las piezas lo permite, por mucho que dicho movimiento abra la puerta a su contrincante a eliminarle una ficha. Cada jugador acumula a un lado del tablero el botín de peones eliminados de su contrario. El objetivo, como en las damas, es llegar a coronar el lado opuesto al de salida, lo que permite doblar la pieza y, con ella, poder recorrer cualquier distancia en cualquier dirección -excepto en diagonal-. Como en las damas, gana aquél que acaba con todos los peones enemigos. Aunque fue el único *garage* donde observé este juego, cabe señalar que este es bastante popular y no es extraño ver grupos de hombres -rara vez de mujeres- haciendo *ataya* y charlando, que dibujan el tablero en el suelo y usan piedras y conchas vacías que encuentren para improvisar las piezas para una partida.

De este modo, no pocos conductores, como el propio Sadio, pero también Assane, el joven *coxeur* de unos 17 años que acostumbra a pasar el día en el *garage*, dedican los largos tiempos de espera -que no es excepcional que lleguen a las dos horas- a jugar una partida tras otra, bajo la mirada y la intervención de otros compañeros. Tras el porche, hay una pequeña habitación bastante fresca, con una esterilla en la que algunos *klandomans* aprovechan para echarse un rato. Como Abdoulaye, uno de los conductores al que fui asignada, que, en una de mis visitas a Mpack, se estiró a dormir y tuve que volver en otro vehículo tras más de dos horas de espera. Además de la puerta, dos ventanas siempre abiertas durante el día abren ese espacio al porche y no pocos trabajadores aprovechan el alféizar de la ventana para sentarse y charlar junto al *coxeur* sentado en el *tableau*. A esta escena se suman puntualmente algunos de los *jakartamans* del lado opuesto e incluso algunos jóvenes de Mpack. En este espacio no es extraño que se combine tanto el wólof como lengua vehicular como, eventualmente, el créole, más dominante al otro lado de la frontera.

Estas largas esperas responden a la falta de clientes que toman el *klando* en dirección a Ziguinchor. Dejando de lado aquellos que proceden de Guinea Bissau y que viajan en un *minicar* que cruza la frontera, buena parte de los viajeros optan, desde su implantación, por el Tata. Este lleva a cabo el mismo recorrido y descarga su pasaje junto a la misma *arrêt jakarta* que los taxis informales; seguidamente continua unos metros y aparca justo al lado del pase de la frontera, esperando a llenarse sobre todo con aquellos que cruzan a pie desde el país vecino. Ya de vuelta, vuelve a parar junto al *garage klando* antes de coger definitivamente la ruta hacia la capital de la región, haciendo las paradas reglamentarias. Esta falta de pasajeros hace que se permita a los *klandos* que esperan en el *garage* salir con dos clientes únicamente, que suelen ser hombres despistados que no acostumbran a hacer este trayecto y no saben que esos taxis tardan más en salir y por tanto en llegar a su destino. En cambio, las mujeres que vienen de comprar de Guinea Bissau regresan con su mercancía a Ziguinchor en Tata, que sale enseguida en cuanto se llena y es más barato.

Aunque son más bien excepcionales, en alguna ocasión asistí a un control del vehículo y el pasaje por parte de la *gendarmérie* en el pequeño puesto situado a la salida de Mpack, cuya función suele ser asegurarse de que aquellos que han cruzado la frontera han pagado las tasas correspondientes si han pasado determinados productos. Algunos de los testimonios recogidos entre agentes de policía apuntaban que, en el caso de los *klandos* que unen Ziguinchor y Mpack, era algo más frecuente, aunque más bien raro, encontrar casos de tráfico de estupefacientes¹⁰⁴. Sin embargo, todos ellos reconocían que no había una vinculación entre esta forma de transporte informal y la entrada de droga desde Guinea Bissau, sino que, más bien, serían individuos que optarían por los taxis ilegales para llegar a Ziguinchor, vehículos a veces menos inspeccionados que el Tata, que trasladada muchos más usuarios transfronterizos.

En cualquier caso, rara vez los *klandos* vuelven de Mpack con todas las plazas llenas. Por lo general, el pasaje no acostumbra a superar los seis viajeros. El trayecto transcurre, como a la ida, en silencio, como mucho con la radio de fondo. El vehículo avanza por la misma carretera, en dirección opuesta, saludando con el claxon a los compañeros que viajan en el sentido contrario y parándose con cada aviso del *apprenti*, que golpea la chapa al avistar un posible cliente. Es más frecuente, no obstante, que el vehículo viaje cargado con equipaje, sobre todo de mercancías traídas tanto de Guinea Bissau como de los pueblos que encontramos en el camino hasta Mpack, mercancías que son revendidas -sobre todo por

¹⁰⁴ En efecto, Guinea Bissau es el punto de salida de importantes flujos de tráfico de estupefaciente, sobre todo de cocaína, hasta el punto de haber sido definido por algunos como un narco-estado (O'Reagan y Thompson, 2013).

mujeres- en Ziguinchor. En los últimos años, parece ser más eventual el uso del *klando* por parte de las mujeres que viajan a Guinea Bissau para comprar productos que revenden en la capital de la región, pero sí es más habitual el recurso a esta alternativa de transporte para aquellas dedicadas a la venta de fruta y verdura procedente de los enclaves rurales ya mencionados. Es así como no es extraño que los *klandos* viajen cargados de cajas de tomates o pepinos cultivados en los pequeños huertos que cuidan algunas mujeres, de manera similar a lo descrito para casos como el de Kamabeul. En buena parte de estos casos, tras depositar la mayoría de los viajeros en la intersección donde se encuentra el *garage*, en la RN4, los *klandos* se dirigen al mercado de Boucotte, donde desembarcan productos y clientas.

El comercio bana-bana entre fronteras. Un acercamiento a la esfera femenina a través del Village

Esta vinculación entre el comercio *bana-bana* llevado a cabo por mujeres tanto de Ziguinchor como de enclaves más rurales y las rutas cubiertas por *klandos* -más evidente en otros *garages*- se ha ido diluyendo, pero vale la pena detenerse en describir cómo este se da todavía. Como ya se ha apuntado, en este caso se trata, sobre todo, de mujeres de Ziguinchor que se desplazan hasta el país vecino para comprar mercancía más barata que revenden en Ziguinchor. Hasta la implementación del minibús Tata, buena parte de ellas viajaban en *klando* hasta Mpack, cruzaban la frontera a pie y volvían a tomar un equivalente al *klando* – un *toka-toka*– en el lado bisau-guineano hasta São Domingos por un precio de 200FCFA¹⁰⁵. Desde la llegada del minibús a 250FCFA, buena parte de ellas opta por el Tata, al menos a la ida. Para volver, suelen enviar los productos adquiridos en un *minicar* de confianza, mientras ellas repiten la misma operación de regreso: cogen el *toka-toka* hasta la frontera y luego el minibús Tata hasta la *gare routière* para recuperar lo comprado.

La primera vez que entré en contacto con este universo fue de la mano de Élise Cabo en diciembre de 2018. En este caso, Élise no tenía relación con ninguno de los *garages klando*, y fue de la mano de mi codirector, Jordi Tomàs, que conseguí su contacto. Se trata de una mujer *baïnouk* de unos cincuenta años, con mucho carácter, soltera, con una hija y una implicación significativa en el asociacionismo femenino de Ziguinchor, sobre todo de su barrio, Niafoulène. El primer encuentro fue en su casa, una pequeña vivienda de

¹⁰⁵ Recordemos que, a diferencia del caso de Gambia, Senegal y Guinea Bissau comparten moneda, aunque el precio de algunos productos en el segundo país sea menor, sobre todo el de algunos alimentos básicos como el aceite de palma y otras frutas y verduras que muchas mujeres acostumbran a revender de manera informal en Ziguinchor, como por ejemplo los *javeroh*, un tubérculo parecido al boniato.

autoconstrucción -como buena parte de las de Ziguinchor- situada en el boulevard Aline Sitoé, donde vivía con su hermana mayor, su hija y su sobrina, ambas en la veintena. Tras una primera charla en su casa, en la que le expliqué qué estaba haciendo, rápidamente mandó a uno de los chiquillos que jugaban en la calle, delante de su casa, a buscar a Julie y Marthe, dos chicas de unos 25 años que recurrían al *bana-bana* entre Guinea Bissau y su ciudad de origen para disponer de ingresos que cubrieran sus gastos y les permitieran contribuir a los de su familia. Élise ejerció, en este y otros encuentros, como traductora al y del wólof.

Según su testimonio, el viaje en *7 places*, saliendo de la *gare routière* y hasta Guinea Bissau, cruzando la frontera sin cambiar de vehículo, les supone un coste de 1800FCFA ida y vuelta. Algo más barato resulta el viaje en *klando*, 1400FCFA, contando los 1000 de ida y vuelta Ziguinchor-Mpack y los 400 de ida y vuelta en *toka-toka*. Mucho más económica es para ellas la opción del Tata, que combinada con el *toka-toka*, les sale a 900FCFA en total. Este cuidado en la elección apropiada del medio de desplazamiento resulta significativo por cuanto permite ahorrar en un ajustado presupuesto de unos 15.000FCFA por misión, en el que deben contemplar tanto el gasto en transporte como las compras de aquello que tienen previsto revender, además de los cerca de 2500FCFA de tasas en la aduana -por supuesto según lo que adquieran-, tratando de contar con un beneficio medio final de unos 5.000FCFA con toda la mercancía vendida.

Este primer cuadro abrió la puerta a un segundo contacto, esa misma mañana. En efecto, y como ya se ha apuntado más arriba para el caso de Kamabeul, son pocas las mujeres que disponen de una suma parecida en líquido para financiar una expedición así y muchas de ellas recurren a préstamos que obtienen tanto de asociaciones informales de mujeres del barrio que toman forma de tontinas en las que cotizan semanalmente y distribuyen el montante entre los miembros cada cierto tiempo. Aunque no pude establecer contacto con ninguna de estas organizaciones en Niafoulène, si lo hice con la asociación Ham Sa Valeur -en wólof, «conoce tu valor»- de las mujeres del barrio de Soucoupapaye, no muy lejos del sector donde vive Élise. En este caso, se organizan encuentros mensuales en casa de una de las participantes, en los que cada una cotiza 3.000 FCFA que recibe la organizadora del encuentro. Esta sede mensual se elige por sorteo y de manera rotativa, de modo que cada una de ellas puede esperar a recibir el dinero de esta caja en algún momento del año para poder realizar una inversión mayor para un negocio.

Existen organizaciones más formalizadas -algunas de ellas resultado del incentivo de alguna ONG- que, funcionando también a través de cotizaciones periódicas, operan como cajas de

ahorro y microcrédito. Una de ellas es Caurie¹⁰⁶, con presencia en todo el país y creada en 2005 por la ONG estadounidense Catholic Relief Service y Caritas Senegal.¹⁰⁷ Entidades como estas operan a nivel local de la misma manera que otras asociaciones autogestionadas: se realizan reuniones semanales en pequeños grupos de unas diez o quince mujeres del mismo barrio o sector. en las que cada una de ellas cotiza la suma que le corresponde y se toma nota tanto del dinero aportado por cada una como de las posibles deudas. Mi primer encuentro con Élise coincidió con uno de estos encuentros periódicos, por lo que me ofreció la posibilidad de acompañarla.

La reunión era al aire libre, en un pequeño claro entre dos casas, aprovechando la sombra de un gran mango. Justo bajo el árbol se había dispuesto una mesa de madera donde lo que parecía la junta de la organización se encargaba de la contabilidad. Todas ellas eran mujeres africanas, vestidas con sus grandes *boubous* coloridos, y parecían tener un nivel de estudios superior al resto¹⁰⁸. Alrededor se habían colocado varias filas de sillas de plástico, siguiendo el círculo del claro, en las que estaban sentadas el resto de las mujeres, también vestidas con sus *boubous*, algunas con una pequeña cartilla en las manos, en las que se recogía el historial de préstamos y deudas. Desde la mesa iban llamando en voz alta a cada una, siguiendo la lista de miembros inscritas. Al oír su nombre se dirigían a la mesa, entregaban su cotización, o bien parte del reembolso del último préstamo; una de las mujeres de la mesa guardaba el dinero en una caja fuerte mientras otra anotaba la entrega tanto en un gran libro de contabilidad como en la cartilla de la mujer, que finalmente volvía a su sitio y continuaba charlando con algunas de sus compañeras. Élise y yo llegamos a media reunión. Ella era la única vestida con pantalones y camiseta -cabe señalar que solo en contadas ocasiones la vi vestida con *boubou*. Tomamos asiento junto a un grupo de mujeres que Élise parecía conocer. Una de ellas era Seynabou, una mujer también en la cuarentena, vestida con un vestido rosa. Élise charlaba con ellas en wólof mientras yo guardaba silencio. Bromeaban con una mujer más mayor, de cerca de setenta años, diciendo que era su marido.

¹⁰⁶ Otra, ya se ha mencionado más arriba, es Avec. Ambas toman como referencia el modelo de las tontinas pero combinándolo con formas de operar que evocan la de una caja de ahorro. En el caso de Avec, una vez al año el dinero recogido se distribuye entre las participantes por un lado en líquido, según el montante que hayan aportado -en el caso en que hayan pedido un préstamo, la cantidad debida es descontada del dinero a recibir-, y, del otro, por medio de productos de menaje del hogar y telas que son compradas y repartidas entre las inscritas a la entidad.

¹⁰⁷ Véase: <https://www.kiva.org/about/where-kiva-works/partners/105> [30/6/2020] y la página web de CRS: <https://www.crs.org> [30/6/2020].

¹⁰⁸ Más adelante pude conocer a una de ellas, Sounkarou Kamara, de unos cincuenta años y, al parecer, con estudios de ingeniería agrónoma.



Élise y una de las mujeres mayores del Village junto al huerto de ésta. Diciembre 2018. Fuente: Autora.

Élise parecía contar también con un mayor nivel de estudios -en efecto, habla francés con fluidez, a diferencia de sus compañeras- y algunas de las mujeres del grupo le daban su cartilla para que echara un vistazo a la contabilidad ahí reflejada. Muchas de ellas cuentan con pocos años de escolarización y, más allá de no dominar el francés, algunas -como muchas otras mujeres entre cuarenta y cincuenta años con las que coincidí- tienen dificultad para la lectura funcional, especialmente en la lengua colonial en la que están escritos buena parte de los documentos oficiales, también la cartilla de Caurie. Fue entonces cuando Élise me integró en su discusión para apuntarme las dificultades que muchas de ellas tenían para reembolsar préstamos con unos intereses de alrededor del 10%. De acuerdo con la traducción de Élise, muchas de ellas pedían un microcrédito para financiar una expedición al país vecino y comprar mercancía, o bien para hacer una primera inversión para establecer un negocio de venta de alguna fruta o cacahuetes, con la previsión de reembolsarlo una vez vendido lo adquirido.

Ya me he referido antes a estos negocios femeninos. a medio camino entre lo formal y lo informal, al describir aquellas que se dedican a la venta de bocadillos para el desayuno o bien de comida de picoteo como los *beignets* y bebidas como el *bissap*, entre otros. Estos

mismos puestos llevados por mujeres son frecuentes en todos los barrios de Ziguinchor, más allá de los *garages*. Igualmente, a estos se les añaden otros en los que algunas mujeres venden este tipo de comida cuya oferta varía en función de la estacionalidad. Esas paradas las instalan generalmente delante mismo de sus casas, aunque pueden enviar a sus hijos preadolescentes a callejear ofreciendo sus productos, especialmente si se dedican a la venta de lechugas o *nana*, una suerte de hierbabuena utilizada para la preparación de *ataya*. No obstante, la mayoría instala una pequeña mesa por la tarde, sobre las cinco y hasta prácticamente las once de la noche, donde ofrecen cacahuetes tostados en arena o maíz durante el *hivernage*, pequeñas naranjas entre diciembre y enero o bien frutas y tubérculos de temporada como el *djabero* -con una textura y sabor entre el aguacate y la patata- y boniatos, ambos hacia los meses de septiembre y octubre. O, a partir del mes de abril y antes del *hivernage*, frutas como el *djitakh*, pequeñas bolas del tamaño de un puño con una corteza dura y marrón, que se pela para dejar al descubierto un fruto verde que se succiona y se mascuja. O *madd*, pequeños frutos de la talla de una mandarina con una corteza seca que esconde entre diez y quince semillas recubiertas de una carne de un sabor ácido, parecido al del limón, que se chupetea sacándole el zumo sin llegar a tragar el hueso.



Adama, joven del Village, junto a su puesto de verduras al detalle. Diciembre 2018. Fuente: Autora.

Buena parte de esas mujeres no acaban destinando todo el montante obtenido en este tipo de formas de financiación a su propósito inicial, que es financiar la adquisición de estos productos con los que comercian. Como he apuntado, la experiencia sobre el terreno ha mostrado como, en la mayoría de los hogares, ingresos y gastos de ambos esposos están separados y cada parte se ocupa de conseguir ingresos suficientes para hacer frente a las responsabilidades asumidas en relación con la manutención de los hijos, la familia y la casa. En casos puntuales en los que una parte no dispone de recursos para asumir el desembolso del que habitualmente se responsabiliza la otra, puede aportar parte de sus ganancias. Es así como muchas de estas mujeres acaban por destinar parte del préstamo a alimentar a los hijos, sobre todo, apartando menos cantidad para su actividad económica y consiguiendo a veces menos beneficios, lo que dificulta el reembolso del microcrédito. De este modo, y según este primer testimonio de Élise, muchas de ellas terminan por encadenar créditos de distintas entidades para reembolsar préstamos precedentes, sin lograr invertir lo que preveían en sus respectivos negocios.

Este primer encuentro me permitió entrar en contacto con otras mujeres, muchas de ellas dedicadas en parte al *bana-bana*, tomando el *klando* -ahora el Tata- hasta Guinea Bissau. Fue gracias a Seynabou que logré ampliar el círculo y conocer a las mujeres del Village. Junto a Élise, organizaron un primer encuentro en enero de 2019 en el que participaron unas doce mujeres que, en grupo, dieron testimonio de su experiencia, siempre con la ayuda de mi acompañante como traductora. El Village es una concesión en la que cohabitan varias familias de distintas etnias¹⁰⁹, en un espacio abierto y ocupado por unas quince viviendas de autoconstrucción en las que viven varias familias extensas, todas ellas más bien humildes. Estas se distribuyen como pequeñas casas adosadas, dejando callejuelas sin asfaltar entre las tres o cuatro islas de casas de una sola planta que conducen a una suerte de plaza central, sombreada por dos enormes mangos, en la que un gran pozo provee de agua a todos sus habitantes. Tanto junto a la entrada como tras las casas, aprovechando los espacios restantes, se abren pequeños huertos de los que se ocupan las mujeres.

Todos los encuentros con ellas tuvieron lugar en ese pequeño claro. A mi llegada, acompañada de Seynabou y Élise las primeras veces, luego ya sola, rápidamente se disponían en círculo y bajo el mango sillas de plástico -no todas enteras-, taburetes de madera y, para las últimas en llegar, garrafas de aceite vacías y barreños colocados bocabajo.

¹⁰⁹ En mi primera visita al lugar, Élise comentó bromeando que habían sido los *baïnouk*, según ella destacados por su generosidad, quienes habrían cedido esas tierras a familias que precisaban de ellas, sin importar la etnia. Dejando de lado si los *baïnouk* cedieran o no esas tierras y en qué circunstancias, sí que son algunos los trabajos que apuntan que los *baïnouk* fueron los primeros ocupantes de la zona que ahora ocupa Ziguinchor, y que este pertenecía, antes de la implantación portuguesa, al clan Kabo de Djibélor (Trincas 1981: 26).

Tomaban, entonces, asiento buena parte de las mujeres que allí vivían, la mayoría de ellas de mediana edad -entre treinta y cuarenta años-, pero también algunas de edad más avanzada y otras en la veintena. Las acompañaban sus hijos más pequeños, a los que ocasionalmente daban el pecho durante la reunión mientras los mayores correteaban alrededor, primero curiosos por el encuentro, luego ya menos interesados. Con esta disposición, seguíamos siempre la misma dinámica, en la que yo me expresaba en francés y Élise traducía al wólof. En efecto, aunque algunas de ellas tenían algunas nociones del que había sido idioma de la metrópoli, les era difícil expresarse con detalle en esta lengua. Conviene, no obstante, apuntar que, aunque el wólof fuera en el Village, como en prácticamente todo Ziguinchor, la lengua vehicular, no era necesariamente la lengua materna de muchas de ellas, en su mayoría de etnia joola y manding. Como en otros contextos, es posible que en esta traducción al wólof y, posteriormente, al francés, se perdieran matices que habrían podido apreciarse si la comunicación hubiera sido directamente en sus lenguas maternas¹¹⁰. Igualmente, estoy segura de que la intervención de Élise tampoco fue inocua.

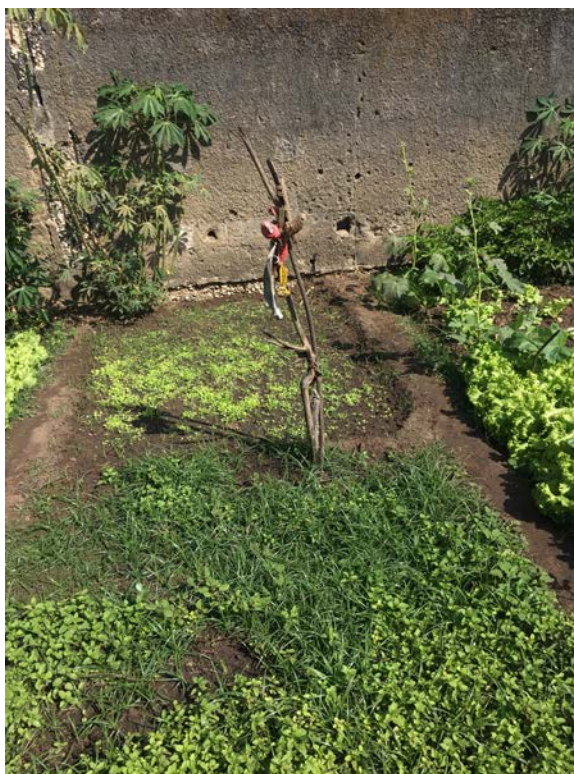
En mi primera visita, ambas expusimos el interés de mi investigación y mi voluntad de colaborar con ellas para poder dar cuenta de su trayectoria y experiencia. Este fue el primero de varios encuentros, en los que cada vez se incorporaban nuevas mujeres, no todas necesariamente del Village, pero sí habitantes del barrio. Ninguna de las sesiones pudo ser grabada, puesto que fueron todas al aire libre, bajo el mismo mango, y la intervención de niños, el ruido ambiente y el proceso de traducción hubieran dificultado un buen registro. La dinámica, no obstante, acabó tomando la forma de un grupo focal, en el que algunas de las asistentes -otras, tal vez más tímidas, participaban menos- comentaban distintos temas relativos a su vida cotidiana y, sobre todo, a sus estrategias para conseguir recursos suficientes para mantener a sus familias.

Como en el caso de los testimonios de Kamabeul, el pequeño comercio informal se hilvanaba con otras vías de obtención de ingresos. Por un lado, muchas de estas mujeres contaban con un pequeño huerto dedicado al cultivo de lechugas, *nana*¹¹¹ y papayas que, a diferencia de como vimos en Kamabeul, luego revendían, ya fuera a algún puesto del mercado o bien de forma ambulante. Los terrenos, integrados en la concesión, los compartían entre dos mujeres, no necesariamente de la misma familia, aunque cada una tenía

¹¹⁰ Con todo, vale la pena tener en cuenta que, para buena parte de mis interlocutores en esta investigación, el hecho de que su lengua materna sea otra distinta del wólof no significa necesariamente que se expresen más y mejor en ella. En efecto, la hegemonía del wólof como lengua vehicular en una ciudad como Ziguinchor -no en los pueblos- ha convertido esta lengua en la de uso más frecuente para buena parte de la población, incluso en núcleos domésticos de orígenes étnicos distintos.

¹¹¹ Wolofización del término árabe naana. Planta parecida a la menta con la que se elabora el té verde.

bien claro qué parte de la parcela le correspondía. Muchos de estos huertos estaban protegidos por un *gris-gris* colocado sobre una estaca de aproximadamente medio metro, plantada más o menos en el centro de la parcela. De acuerdo con sus propios testimonios, eran ellas mismas las que los fabricaban con raíces y plantas, en orden a asegurar el buen crecimiento de la cosecha, así como para impedir que cualquiera pudiera dañarla tanto física como místicamente. En efecto, aunque existe el tópico entre buena parte de los hombres con los que hablé de que las mujeres tienden a acudir con mayor frecuencia al *marabout*, muchas de las entrevistadas aseguraban que lo hacían raramente, puesto que el elevado precio de cualquier trabajo realizado por un *serigne*¹¹² -que pueden alcanzar los 30.000FCFA, incluso sobrepasar los 100.000 en algunos casos- hacen más asequible la aplicación de otras alternativas de *xam-xam nitt bu nioule*¹¹³ que dominan.



Gris-gris protector de una parcela del Village.
Diciembre 2018. Fuente: Autora.

¹¹² Término wólof que designa un líder o guía *suffi* perteneciente a una *tariqa*. Aunque, como se ha advertido en capítulos anteriores, no es exactamente sinónimo del término francés «*marabout*», a menudo es empleado así por buena parte de mis interlocutores.

¹¹³ En wólof, «saber del hombre negro». Designa lo que se presenta como una suerte de saber tradicional panafriano, no vinculado a ningún grupo étnico o universo religioso, consistente en el empleo de elementos orgánicos, sobre todo plantas, con fines curativos o protectores, pero también con la intención de hacer daño. En el capítulo 7 se analizará esta cuestión con mayor detalle.

En el Village, el trabajo de estos huertos se combina, en muchos casos, con otras actividades, como la transformación de alimentos, sobre todo el ahumado de pescado *-kon* en wólof, muy usado en la cocina senegalesa- o la reventa al detalle de verduras compradas en el mercado. En efecto, más allá de los puestos descritos más arriba, generalmente instalados por las tardes, durante la mañana es frecuente que algunas mujeres emplacen otros en los que venden buena parte de las hortalizas más utilizadas en los platos tradicionales que se preparan diariamente para comer -berenjena, tomate, pepino, pimiento, guindillas, *gombo*, hojas de *bissap*, entre otros-, además de otras especias -pimienta, ají, laurel sobre todo- y, por supuesto, pastillas de caldo Jumbo o Maggi. En estos casos, no se trata de productos cultivados por ellas, sino comprados en alguno de los grandes mercados de la ciudad y posteriormente puestos de nuevo en venta.



Mujer del Village junto al espacio donde procesa pescado para elaborar *kon* (pescado ahumado y seco). Diciembre 2018. Fuente: Autora.

Todas estas actividades las completan con el pequeño comercio *bana-bana* entre Guinea Bissau y Ziguinchor, aunque cabe decir que no todas estas mujeres se dedican a este espectro de actividades a tiempo completo, sino que las combinan en función de los recursos de los que disponen en distintos momentos. Según sus testimonios, muchas de ellas habían

empezado a viajar al país vecino para abastecerse de mercancías cuando se casaron, para ayudar a su familia y, sobre todo, para mantener a sus hijos una vez los tuvieron. Efectivamente, la experiencia sobre el terreno mostró que acostumbran a ser ellas las que dedican buena parte de sus ingresos a la manutención de los hijos, mientras que es más habitual que sus maridos se ocupen del pago de ciertas facturas, así como del coste del arroz y el abastecimiento de alimentos básicos. *On [n']est pas allé à l'école, on [ne] travaille pas dans un bureau, alors on n'a que le commerce pour soutenir la famille*, sentenciaba una de ellas. Algunas, no obstante, habían empezado este pequeño negocio antes de casarse, muchas de ellas con la ayuda financiera inicial de sus padres. Era el caso de Ndieye, una mujer de unos 30 años que inició su negocio de compraventa en Kaolack, antes de casarse, donde vendía telas y collares, sobre todo, a menudo comprados en Gambia¹¹⁴. Tras su matrimonio, se trasladó a Ziguinchor¹¹⁵, al Village, y continuó con el mismo sistema para obtener recursos, aunque en este caso optó por adquirir la mercancía en Guinea Bissau.

¹¹⁴ Aunque aquí no se ha llegado a abordar, Gambia es también el origen de parte de las mercancías que se importan a Ziguinchor. De manera parecida a como sucede con Guinea Bissau, el menor valor del dalassy gambiano respecto al FCFA senegalés permite adquirir determinados productos a un precio más asequible, y obtener mayores beneficios en el caso de que se revendan. Así, más allá de aquellas personas que se dedican a la importación y reventa de productos, es frecuente que los ziguinchoreses viajen al país vecino para comprar electrodomésticos, muebles e incluso teléfonos, ropa o coches.

¹¹⁵ En Casamance, como en el resto de Senegal, e independientemente de la etnia a la que se pertenezca, es frecuente la patrilocalidad tras el matrimonio, por lo que son las mujeres las que se trasladan a la vivienda de la familia de su marido. En este sentido, conviene tener en cuenta que pocas de las mujeres del Village han nacido allí. En los últimos tiempos, no obstante, estaríamos asistiendo a una mayor tendencia, todavía incipiente, por parte de las nuevas parejas, sobre todo de clases medias y altas, en los casos en que disponen de suficientes recursos, a mudarse por su cuenta formando familias nucleares.



Mujer del Village junto a las escobas compradas en el *louma* de Sao Domingos, preparándolas para revenderlas en Ziguinchor. Diciembre 2018. Fuente: Autora.

Muchas de ellas comentaban bromeando esta centralidad de su aportación a la economía familiar, a pesar del mayor peso que aparentan tener sus maridos. *Quand tu te lèves le matin, il se couvre encore plus avec les draps !* decía una, sentenciando finalmente que *les hommes ils sert que pour faire des enfants. C'est les femmes qui font tout le travail. C'est pour [cela que] on est obligées à faire le commerce.* Otra, que rondaba ya los sesenta años, mostraba sus manos callosas de trabajar. Más allá de esta censura burlesca a la relativa contribución de sus maridos, es cierto que muchas de ellas suelen levantarse al alba para viajar hacia Guinea Bissau y estar de vuelta sobre la una del mediodía para ocuparse de hacer la comida para toda la familia. A estas expediciones se le añade el trabajo tanto en casa como en los huertos,

lo que hace sus jornadas largas y duras. Aunque las de muchos hombres también acostumbran a serlo, es cierto que en su caso deben asumir también buena parte del trabajo reproductivo en el hogar que inevitablemente duplica la jornada de buena parte de las mujeres.

Según me contaron, si bien acostumbran a viajar solas y hacer las compras por su cuenta, ocasionalmente aprovechan las ventajas de llevar a cabo la expedición en compañía, por cuanto les permite repartirse la mercancía para pagar menos tasas. En efecto, uno de los mayores riesgos a los que, decían, se enfrentan es precisamente el paso de la aduana. Como sucede con el transporte, se da aquí un precario equilibrio entre el objetivo de traer suficiente mercancía para obtener ganancias suficientes y la necesidad de no sobrepasar el límite de bultos por los que se exige el pago de tasas en la aduana, lo que haría mermar los eventuales beneficios. La mayoría de ellas optan por importar garrafas de aceite de palma -cuyo límite para pasar sin pagar tasas es de 15l-, cartones de vino Susette -cuyo máximo está en dos cartones de 1l- y botellas de *kana*, una suerte de aguardiente sometido al mismo límite de importación que el vino. Es por ello por lo que muchas veces algunas de estas mujeres se asocian para hacer pasar la compra, repartiéndose, por ejemplo, las garrafas de aceite. Otra opción, por la que, según dicen, optan en menor medida, es la de tratar de sortear la frontera por uno de los caminos que serpentean por el interior del bosque que la rodea. No obstante, la posibilidad de que sean descubiertas las expone a perder todos los productos adquiridos, que son requisados, haciendo que el viaje y el gasto hayan sido en vano.

Como en otros aspectos de la vida cotidiana ziguinchoresa, esta inquietud se traduce en el despliegue de toda una serie de tácticas *mystiques* orientadas a evitar el control del aprovisionamiento al pasar la frontera. Aunque, como se ha apuntado, muchas de ellas insistían en que no hacían uso de estos recursos místicos, sobre todo por los elevados precios -*Si tu as peu d'argent c'est mieux [que] tu le donnes à ton fils, pas à un marabout*, sentenciaba una de ellas en la frontera-, Mundaw, una mujer de Kolobane que hacía trabajos tanto con el Corán como con otros conocimientos de *xam-xam nitt bu nioule*, aseguraba que eran varios los trabajos solicitados por mujeres dedicadas a la importación de mercancías. Que yo supiera, Mundaw no tenía relación con ninguna de las mujeres de Niafoulène con las que contacté gracias a Élise, y la conocí de la mano de Ousseynou, mi marido, cuya familia había acudido a ella en varias ocasiones, pues no vivía lejos del domicilio de la familia Dabo. Era una mujer manding de unos treinta años y varios hijos, que vivía en una casa familiar -seguramente la de su esposo- en la carretera de Oussouye, en el sector del instituto Charles Lwanga, en Kolobane. Según contaba, había sido cantante hasta que, hacía unos años, había empezado a sentirse mal. Perdió la visión y la capacidad de caminar durante cerca de tres años. Pasado ese tiempo, en el que tuvo que dejar toda ocupación,

milagrosamente se curó, volvió a ver y a poder andar. Fue durante esos tres años que los *nguinés* -en sus palabras, *les gens de la forêt*- le confiaron y transmitieron el saber con el que trabaja.

Las dos veces que acudí a verla fue acompañada de mi esposo, que hizo a las veces de traductor, pues ella no hablaba francés. En ambas ocasiones nos atendió en la que parecía su habitación y también donde recibía a sus clientes. Una gran cama de matrimonio ocupaba la mayor parte del espacio. A la derecha del quicio de la puerta, una pequeña *sayada* -alfombra para rezar- y, al lado, un bol de calabaza y distintos materiales -hojas escritas en árabe, polvos, hojas de distintas plantas- para hacer *mystique*, indicaba el lugar donde trabajaba. Sentada sobre sus talones en la *sayada*, nos ofreció asiento en un pequeño taburete que tuvimos que compartir. La primera vez, Ousseynou le explicó en wólof la intención de nuestra visita y de mi investigación, insistiendo en que mi interés no era, en ningún caso, saber y revelar secretos. Mundaw accedió a darnos la información, previa autorización de los *nguinés*. Pidió 15FCFA que dejó en la media calabaza, junto con dos cauris. Cogió las monedas y las conchas en el puño, cerrando los ojos. Preguntó mi nombre y quiso saber de entrada las preguntas que íbamos a formular, para transmitir las a los *nguinés* y saber si aceptaban la entrevista. Volvimos a casa, quedando a la espera de la pronunciación de los seres invisibles que tenían la última palabra sobre la transmisión de su saber.

Al parecer, la respuesta fue positiva, aunque no accedió a que la conversación fuera grabada. Nos vimos una semana más tarde en la misma habitación y llevamos a cabo la entrevista acomodados en la misma posición. En un momento, un niño de unos ocho años le trajo un bebé de unos seis meses al que estuvo dando el pecho el resto de la entrevista. Según su testimonio, tenía varias clientas dedicadas al *bana-bana* y ella misma completaba sus ingresos con esta actividad viajando a Gambia, Kaolack e incluso a Dakar. Afirmaba que ningún policía la parará nunca, como tampoco a las otras mujeres que acuden a ella para pedirle intervención. Más allá de rociar la mercancía adquirida con un *safaraa*¹¹⁶ que impide que la policía o cualquier agente de la aduana les preste atención, existen procedimientos más complejos. Uno de ellos, decía, parte del sacrificio de un pollo y una gallina guineana (*numida meleagris*), de los que se extrae un órgano cuyo nombre no me reveló, con el que se actúa sobre un candado. Antes de cruzar la aduana, se pronuncia una *du'a*¹¹⁷ sobre el candado y se pide lo que se desea, en esencia poder cruzar la frontera sin ser controlada.

¹¹⁶ Líquido al que se atribuyen virtudes apotropaicas. Generalmente elaborado a partir de un fragmento del Corán escrito sobre un papel y disuelto en una mezcla de agua, hierbas y aceite. Se puede emplear para lavarse uno mismo o bien aplicarlo en algún espacio u objeto.

¹¹⁷ Oración de súplica o demanda.

Hecho esto, se cierra el candado, que impide que el policía «abra la boca», es decir, que actúe sobre la mujer y su mercancía.

No pude confirmar el recurso a estas formas de esoterismo por parte de las mujeres de Niafoulène. Algunas de ellas insistían en que no necesitaban hacer uso de *gris-gris* porque siempre optaban por pasar la frontera correctamente, dando a entender que serían necesarios en caso de que se esquivase por el bosque.¹¹⁸ Otras reivindicaban aquellos talismanes confeccionados por ellas mismas, como los que protegían los huertos del Village, hechos con raíces que recogían en Djibelor y que usaban según un saber heredado y aprendido desde la infancia. Pero subrayaban que son los aduaneros los que más uso hacen de esta clase de estrategias misteriosas, tanto para poder detectar más fraudes como para lograr beneficiarse de ellos con mordidas por dejar pasar mercancía sin declarar. En capítulos posteriores atenderé con mayor detalle al recurso a tácticas *mystiques* por arte de agentes de las fuerzas del orden, también en el marco del sistema *klando*. Mundaw coincidía en que buena parte de sus clientes eran agentes de algún cuerpo de seguridad, incluidos aduaneros, preocupados por protegerse de *les maladies qu'on les jette*, es decir, de posibles ataques por parte de, en este caso, viajeros descontentos con su actuación. En buena medida estos se vehiculan con la pronunciación de un determinado versículo del Corán para causar daño o bien lanzando un *sandi nguelaw*, un polvo que se extiende sobre la palma de la mano, sobre el que se dicen las palabras y que finalmente se sopla contra la persona que se trata de dañar. En el capítulo 7 se dibujará en más profundidad todo este paisaje de lo *mystique* tal y como pude observarlo en Ziguinchor, especialmente en relación con estos sectores informales.

El louma de São Domingos del 8 de agosto de 2019

Todas las ocasiones en las que llevé a cabo el trayecto que realizan estas mujeres cuando hay *louma* (mercado semanal) fue acompañada de Élise. Si bien había estado con ella en la frontera en alguna ocasión, el viaje más intenso fue al *louma* de São Domingos del 8 de agosto de 2019. Esta incursión me permitió, por un lado, observar de manera directa buena parte del trayecto del que ya me habían hablado mis informantes, pero también descartar incorporar a mi modelo etnográfico a los *toka-toka* por escapar, en cierto modo, de los ejes principales de esta investigación, dadas las limitaciones temporales y logísticas que la enmarcaron. Quedamos que haríamos el viaje en Tata y nos dimos cita a las 7:30 en la

¹¹⁸ Veremos cómo esta asociación entre el uso de *gris-gris* como estrategia en los casos en que uno se salte la ley de alguna manera, también apareció de manera reiterada entre algunos *klandomans*.

parada del Village artisanal, junto al Hôpital de la Paix. Me levanté a las 6:30 y a las 7:10 tomé un taxi en dirección al Village, donde esperé a Élise, que llegó media hora más tarde.

Llegó desde su casa en *jakarta*, cargada con un par de bidones de aceite de 15l vacíos. Esperamos en la parada el minibús de la línea 9, que conduce hasta la frontera. Con nosotras, varias mujeres esperaban también el Tata para acudir al mercado semanal. Subimos y pagué ambos billetes, a 250 FCFA, hasta Mpack. El minibús estaba bastante lleno; la mayoría del pasaje eran clientas que, imaginé, viajaban a São Domingos. No quedaban plazas libres para sentarse y tuvimos que viajar de pie durante buena parte de la ruta. A medida que avanzaba en las últimas paradas antes de salir de Ziguinchor el vehículo se llenó todavía más. Para pagar su billete en la pequeña garita ubicada al fondo del minibús, y dada la dificultad para desplazarse por el interior, los nuevos pasajeros hacían llegar el dinero a la cajera haciéndolo pasar en cadena de viajero en viajero. Tanto el billete como el correspondiente cambio hacían el mismo recorrido de vuelta. A la altura de Kantène, Élise logró sentarse. Lo hizo junto a tres mujeres de entre 30 y 40 años que acudían también al *louma*. Aprovechó el trayecto para preguntarles en wólof sobre sus estrategias de movilidad para acudir allí. Una de ellas, con un bebé de unos cuatro o cinco meses, explicaba que prefería el *7 places*, aunque vivía algo lejos de la *gare routière* y no siempre contaba con dinero suficiente para coger un taxi o una *jakarta* hasta allí. Se abrió entonces un debate entre ellas a propósito de su dilema entre ahorrar dinero en el viaje o ahorrar energía, como reclamaba esta madre. Según ella, el *7 places* le resultaba más caro, pero era un viaje menos cansado que el que hacía en Tata, en el que debía bajarse varias veces, cruzar la frontera caminando y combinarlo con diferentes transportes. Prefería, en la medida que le resultara posible, guardar fuerzas para hacer todas sus compras correctamente. Más allá, al ser preguntadas sobre el posible recurso a técnicas místicas, las tres comentaron, en la línea de Mundaw, que pronunciaban algún tipo de oración (*du'a; diatte*) para evitar que los aduaneros revisaran a fondo sus mercancías al cruzar.

Llegamos a Mpack sobre las 8:10. Bajamos del minibús y, antes de dirigirnos al puesto de control, Élise pasó por la garita en la que los agentes correspondientes controlan la mercancía procedente de Guinea Bissau para avisar que, de vuelta, iba a pagar aranceles por la importación de aceite de palma. Como se ha descrito antes, el paso de la frontera con el país vecino no está lejos de donde los *klandos* tienen su *garage*, pasados unos 200 metros de tiendas, *boutiques*, algún que otro restaurante muy sencillo y el edificio de la *gendarmerie* donde se realiza un primer control a los viajeros. Es pasado ese tramo que se llega al paso fronterizo, marcado por una barrera que se levanta únicamente para dejar pasar los vehículos. Consta de dos garitas, una a cada lado de la calzada para controlar de manera diferenciada los sentidos de entrada y salida del país. El control de salida no es más que una

pequeña caseta con un gendarme que revisa que el viajero cuente con la documentación en regla y que haya pasado como toca el primer control. El de entrada se trata ya de un pequeño edificio con algunos despachos y un mostrador en el que se dirimen los pagos de los correspondientes aranceles.

Varias mujeres aprovechan el tránsito de personas para montar puestos de venta al detalle justo antes del cruce al país vecino. En este caso se trata de productos enfocados a los viajeros, sobre todo para picotear: naranjas, boniatos y otros tubérculos parecidos hervidos, cuando es temporada; *beignets*, café Touba, o madalenas. Suelen ser siempre las mismas mujeres, que disponen su mercancía sobre una mesa hecha con una plancha de zinc bajo un gran mango junto al que aparcan los Tata a la espera de que sea su turno para salir de vuelta para Ziguinchor. Todas ellas son o bien nacidas y residentes en Mpack o bien casadas allí, y se reproduce el sistema ya descrito para los otros contextos mencionados. Muchas de ellas acuden también al *louma* pronto por la mañana para poder montar su puesto a partir de las 10, como muy tarde. Una de ellas era Ana, una mujer de unos 50 años de Mpack, que había conocido a Élise en 2008, cuando esta trabajaba en un proyecto de la cooperación alemana para repoblar la zona tras la retirada progresiva de la guerrilla del MFDC. Cuando paramos a hablar con ella, ambas recordaban la dificultad de aquellos años, en los que parte de la población del sector lo abandonó y quedó una población escasa y feminizada, que tuvo que esforzarse en encontrar recursos en un contexto general de falta de inversión en el lugar, sobre todo de transporte.

Una vez pasado el control de salida de Senegal, empieza un tramo de cerca de 1,5km que realizamos a pie durante mas o menos un cuarto de hora. A los lados de esta carretera, se abren de vez en cuando pequeños caminos que atraviesan el bosque y permiten a aquellos que los toman sortear los controles y ahorrarse las tasas o el *laissez-passer* de 500FCFA que todos los senegaleses deben pagar para entrar en el país vecino. Aunque estos senderos transcurren entre la maleza, pueden verse algunas mujeres caminando por ellos cargando la mercancía comprada sobre la cabeza, o bien algunos *boutiquers*, seguramente peul que transportan en bicicleta grandes sacos de azúcar que luego venderán en sus colmados. Mientras, en la carretera principal, algunos jóvenes ofrecen realizar el viaje de este pequeño tramo en *jakarta*, algunos de ellos para avanzar por las rutas clandestinas por el bosque en moto. Tras este tramo, pasamos un segundo control, donde me sellaron el pasaporte indicando mi salida de Senegal. Cruzamos definitivamente al país vecino. Como en el lado senegalés, algunas mujeres aprovechan para montar puestos de venta de productos para los viajeros, aunque en este caso varía algo la mercancía. Dominan las bebidas azucaradas -Fanta, Coca-Cola, zumos caseros o industriales- las bolsitas de agua filtrada, fruta fresca, los anacardos y los huevos cocidos, pero también la versión bissau-guineana de los *beignets*

-parecidos a una magdalena, pero menos esponjosas- y, sobre todo, cartones de vino Sousette blanco y tinto, o kana, que llaman la atención por cuanto esta venta pública de alcohol resulta imposible de ver en Senegal. Más allá de para saciar el hambre o la sed de los viajeros, estos pequeños puestos resultan útiles para que muchos de ellos consigan cambio para pagar el *laissez-passer* que les permite entrar en Guinea Bissau. Cuando viajamos con Élise en agosto de 2019 pude observar cómo, a pesar de que oficialmente su precio sea de 500FCFA, aquellos que entregan una mayor cantidad -por ejemplo, un billete de 1000FCFA- no recibían su cambio. Concedores de esta práctica, muchos tratan de conseguir la cantidad justa antes de llegar a la garita de control, como Élise, que compró un par de manzanas y pidió expresamente un billete de 500 cuando le entregaron el cambio.

Unos metros tras este primer control, donde también se inspecciona la mercancía que transportan camiones y otros vehículos -provocando colas de hasta seis grandes camiones esperando a ser examinados, como las que pude ver en los distintos viajes que realicé-, se encuentra el *garage* de *toka-toka*, del que salen los coches hacia São Domingos a un precio de 200FCFA. Con Élise viajamos en un vehículo parecido a los modelos de los *klandos* ziguinchoreses, en el que pude observar las mismas prácticas de sobrecarga que en la ciudad casamancesa. En ese caso, viajamos diez pasajeros. De ellos, los dos únicos hombres lo hicieron compartiendo el asiento del copiloto, mientras que en la parte trasera nos concentrábamos las otras ocho mujeres. Aprovechamos, no obstante, para intercambiar algunas palabras con ellas que, como nosotras, se dirigían al *louma*. Muchas de ellas apuntan que, con la proximidad de la fiesta de la Tabaski -ese año celebrada el 11 de agosto- cambiarían su estrategia de compra, priorizando la adquisición de productos orientados a la venta para la fiesta, como boles, platos, vasos y otros objetos de menaje.

Tras un trayecto de unos diez minutos por la misma carretera que llega desde Ziguinchor a Mpack y cruza la frontera, llegamos a São Domingos. Los *toka-toka* aparcan junto a la carretera y para llegar al mercado hay que bajar por un pequeño terraplén. El mercado de São Domingos, donde tiene lugar el *louma*, cuenta con un descampado, rodeado de una parte construida donde se instalan, en su mayoría, almacenes y pequeñas tiendas en los que se prepara y se vende aceite de palma y alcohol -Sousette y kana-. En este espacio aparcan también los *minicars* y *7 places* que hacen la ruta entre Ziguinchor y esta pequeña ciudad. Tras este, se abren toda una serie de pasillos y pequeños espacios entre los edificios que conforman el mercado, que durante el *louma* son aprovechados para montar pequeños puestos semipermanentes con mesas de madera o lonas extendidas directamente sobre el suelo. Además, algunos de estos espacios aprovechados se cubren, cuando es posible, con lonas que, a modo de toldo, protegen del sol a vendedores y clientes. Además de la plaza rodeada de almacenes, el mercado consta con una parte central construida que parece

funcionar cada día, al margen del *louma*, y donde se expone el producto fresco y de alimentación. Por lo que pude ver acompañando a Élise y como se ha apuntado antes, la mayoría de las mujeres realizan sus compras y confían la mercancía a algún *car* o *minicar* de los que aparcan en el descampado al que me he referido antes. Pagan previamente los posibles aranceles y el conductor se encarga de pasar la aduana. Muchos de ellos conocen ya a los agentes y consiguen mejores precios, que son aprovechados por sus clientas. Estas esperan que la mercancía esté cargada y vuelven por otros medios, a menudo como han llegado, en *toka-toka* y Tata. Una vez en Ziguinchor, se dirigen a la *gare routière* y esperan allí la llegada del vehículo con sus productos, donde el conductor les entrega lo comprado y les facilita el recibo del pago de las tasas.

Aquel 8 de agosto, Élise se dirigió directamente al puesto que, dijo, pertenecía a la organización Santayallah, una cooperativa de mujeres con sede en Ziguinchor dedicada a proveer de infraestructuras a sus socias para la transformación de alimentos, sobre todo. El puesto se encontraba en uno de los locales que rodean la explanada que hace las veces de *gare routière*. No era mucho más que una pequeña habitación en que había dispuestas varias decenas de bidones de 15l, algunos ya llenos y otros vacíos y listos para ser rellenados. Por lo que pude ver, buena parte de los clientes, también Élise, acudían con bidones vacíos, que intercambiaban por otros llenos. En caso de no contar con recipientes que aportar, estos envases se pagaban aparte. Allí empezó Élise comprando cuatro bidones de aceite de palma, dos para ella y dos para la asociación de la que forma parte. Junto al puesto de Santayallah, se encontraban otros que, además de vender el aceite lo producían y contaban para ello con una serie de cacerolas en la entrada del local en que refinaban el líquido extraído tras prensar los pequeños frutos rojos de la palma (*elaeis guineensis*). Adyacentes a estos puestos, había un par más de venta de alcohol en los que Élise adquirió también veinticuatro litros de kana en paquetes de veinticuatro botellas pequeñas, de 250ml¹¹⁹.

Tras haber realizado estas compras, dejamos la mercancía junto al local de Santalyallah y fuimos a dar una vuelta para charlar con algunas mujeres, con Élise de traductora cuando era necesario. Encontramos a un grupo de unas cuatro mujeres, todas ellas en la treintena, junto a los *cars*, aparcados en batería junto a un porche esperando a cargar el equipaje antes de partir. Estaban rodeadas de grandes paquetes con platos, ensaladeras, boles y grandes barreños. Apuntaron, como las pasajeras del *toka-toka*, que en esta ocasión habían

¹¹⁹ Vale la pena señalar que buena parte de los cartones de vino Sousette y de botellines de kana que pueden adquirirse en Ziguinchor proceden de este tipo de comercio feminizado y no son pocos los *depôts* que se abastecen comprando parte de la mercancía a estas mujeres. Todavía más significativa es la reventa clandestina en algunos bares, que también aprovechan el comercio *bana-bana* de estos productos para abastecerse, por cuanto tienen prohibido suministrar alcohol importado en sus locales.

modificado sus adquisiciones más corrientes para orientar la compra a la posible demanda vinculada a la fiesta del cordero. Según explicaron, y como muchas otras, cargaban la mercancía en el *car* y luego volvían por su cuenta por otros medios ya que, decían, preferían ahorrar dinero en el transporte antes que ahorrar energías. Bromeaban con Élise diciendo que todas ellas eran todavía jóvenes -aunque esta era algo mayor que el resto- y podían asumir el esfuerzo. Al ser preguntadas por el posible recurso a tácticas místicas, una de ellas sentenciaba: *Ça c'est les guinéens qui le font*. Más adelante veremos cómo esta asociación del uso de la *mystique* tanto con países como Guinea Bissau y, sobre todo, Nigeria, como con la práctica de la religión tradicional -especialmente manjak y joola- aparece recurrentemente entre varios testimonios, incluidos algunos *marabouts*. Nuevamente, una de sus compañeras añadía, como las mujeres del Village, que todas ellas pagaban siempre los aranceles correspondientes, por lo que no necesitaban estrategias complementarias, y me mostró un recibo del *louma* de la semana anterior que certificaba el pertinente pago de las tasas en la frontera.

Seguimos nuestro paseo por el mercado. En esta ocasión, tras el descampado del que partimos, se había dispuesto un sector dedicado a la venta de vajillas en el que dos o tres puestos que contaban con un pequeño local como el que nos había vendido el aceite, habían ampliado su zona de venta extendiendo dos lonas en las que exponían bandejas, platos, vasos, tazas, fiambreras, barreños, cestos, que aparentemente serían revendidos para la Tabaski. Junto a esta zona, se extendía otra dedicada a la venta de telas y vestidos, en esta ocasión menos concurrida, pues aquel día el producto estrella era otro. Entonces se puso a llover, inicialmente solo unas gotas. Nos dirigimos, igualmente, hacía el almacén de Santayallah, pero paramos de camino en un pequeño puesto en el que vendían *djaberoh* de pequeño tamaño -Élise entonces se dedicaba a la venta de este tubérculo en Ziguinchor- a 350FCFA por una medida de lata de tomate de 500g de las que se utilizan para vender al pormenor este tipo de producto. En el mismo puesto, que no era más que una pequeña lona azul de más o menos 1m² con dos montones separados de mercancía expuesta, ofrecían también bayas de palma para hacer aceite, en este caso a 100FCFA. Mi acompañante preguntó por su precio y me comentó, tras rechazar la compra, que en las últimas semanas había aumentado mucho el precio de este fruto, que antes estaba a 50FCFA.

Volvimos al almacén de Santayallah y nos sentamos un poco junto al quicio de la puerta, sobre dos bidones de aceite vacíos, para charlar con Antoinette, que lleva el puesto. Entre ellas hablaban en wólof. Élise sacó de una bolsa un trozo de *kon* (pescado seco y ahumado) y ambas comentaron algo que no logré entender. Su conversación se amplió a las mujeres que preparaban aceite en el puesto adyacente e iban pasándose el pescado ahumado de unas a otras, echándole un vistazo con curiosidad y atención. Entonces, Élise me pidió que la

acompañara a reclamar por el producto, que, al parecer, compró hace unas semanas y ya mostraba signos de podredumbre. Se dirigió directamente a la zona construida en la que se vende, de manera más permanente, el producto fresco. Consiste en una plataforma central en hormigón en la que varias mujeres disponen, en mesas también de hormigón, su oferta de verduras y, en algunos casos, frutas de temporada. Alrededor de esta tarima, a la que se accede por unas pequeñas escaleras que forman parte del conjunto en hormigón, se ubican otros puestos dedicados, en su mayoría, a la venta de especias, cubos de Jumbo y Maggi, bolsitas de especias prefabricadas y otros productos no perecederos de los que se pueden encontrar en cualquier *boutique*, también en Senegal. Élise se acercó a varias vendedoras, seguramente siguiendo las indicaciones que le habían proporcionado en la conversación previa junto al almacén, que acabaron conduciéndola a un pequeño puesto de pescado en una esquina, ya fuera de la plataforma en la que se vende la verdura fresca.

A mitad de la acalorada discusión entre Élise y la vendedora por el mal estado del *kon* -a la que se sumó el marido de la segunda y toda una nube de curiosos que, sin intervenir, se acercaron para saber qué acontecía-, empezó a llover con fuerza. Todos los vendedores, y especialmente aquellos cuyo puesto no estaba cubierto del todo, trataron de cubrir la mercancía con lonas de plástico y tanto ellos como los clientes nos pusimos a cubierto. La intensidad de la lluvia pareció cortar de raíz la trifulca, de la que sólo participé como observadora más bien accidental y forzada. Cuando amainó un poco, no más de un cuarto de hora después, volvimos al almacén de aceite de palma, en principio para tomar un *car* de vuelta. Eran ya las 11:30. Sin embargo, el *car* que esperaba mi acompañante todavía no había llegado. En efecto, como muchas otras mujeres, contaba con que un chófer de confianza pudiera hacerle el favor de permitirle pagar los aranceles una vez en Ziguinchor, donde podría hacerle un pago a través de Orange Money¹²⁰ que completara el efectivo que llevaba, que no era suficiente para sufragar el viaje.

¹²⁰ Orange Money es un servicio de ahorro y transferencia de dinero entre particulares ofrecido por la compañía telefónica homónima, que en la práctica cuenta con el monopolio de los servicios de telecomunicaciones en Senegal. Opera como una cuenta bancaria asociada al número de teléfono, en la que el cliente puede ingresar dinero en efectivo en cualquier puesto o *boutique* y mantenerlo ahí el tiempo que lo requiera, además de realizar transferencias tanto entre particulares -facilitando únicamente el número de teléfono del receptor- como para pagar facturas no sólo de telecomunicaciones, sino también de la luz o el agua. Dada la preeminencia de los pagos en efectivo en buena parte de los sectores económicos del país, junto a la poca implantación y uso de productos financieros -buena parte de la población no dispone de una cuenta bancaria y son contados los establecimientos que permiten el pago con tarjeta-, estas alternativas se han popularizado entre buena parte de la población. Ello no está exento de debate y no son extrañas las tertulias en radio y televisión sobre los problemas que supone la preeminencia de este tipo de intervención de empresas internacionales de telecomunicación en un tejido bancario y financiero más bien frágil.

Esperamos junto a la puerta del almacén y, poco a poco, otras clientas se unieron a nosotras, llenando el espacio delante de los locales de paquetes, sacos y cajas con los productos comprados, desde menaje hasta producto fresco. Otro *car* con destino a Ziguinchor aparcó también delante del almacén. Esperé allí estacionado unas horas y, sobre las dos de la tarde, entre el chófer, un *apprenti* y algunos jóvenes de la licorería situada junto al local de Santayallah, empezaron a subir todo el equipaje. No salió hasta las tres, completamente cargado -tanto el interior como la baca- y sin pasajeros. Mientras distribuían la mercancía, algunas mujeres se acercaban una a una al conductor para negociar y discutir el precio del transporte. Por lo que pude entender, este pedía a una de las clientas 2500FCFA por hacer llegar a Ziguinchor un gran saco lleno de escobas, incluyendo en el precio tanto el desplazamiento como las tasas en la aduana. La mujer, por su parte, hizo todo lo posible para reducir la tarifa, sin conseguir una rebaja de más de 100FCFA.

El pasaje, buena parte de las mujeres que esperaban con nosotras, se repartió entre otro *car* que había llegado poco antes que saliera el primero y otros medios de transporte. Nosotras seguimos esperando todavía, prácticamente solas en la zona, puesto que buena parte de los comerciantes habían cerrado durante un tiempo para tomarse una pausa para comer. El que era nuestro vehículo no llegó hasta las 15:30 y no logramos salir hasta un cuarto de hora más tarde, tras cerca de cuatro horas de espera. Mientras el chófer cargaba el coche, Élise me señaló un hombre que esperaba bajo un mango, con un gorro de lana y gafas de sol, bastante fuerte y con aire duro. Según me dijo, se trataba de uno de los combatientes del MFDC que todavía quedaban activos en la zona fronteriza con Guinea Bissau y llevaba las gafas para que no le reconocieran. Por lo que pude ver, había comprado un conjunto de ventanas y una puerta de zinc con el esqueleto de madera.

A diferencia de los *klandos*, nuestro *car* hacía el trayecto de vuelta directo a Ziguinchor, sin más paradas que las requeridas por los controles para la identificación de los viajeros y la inspección del vehículo y su mercancía. Salimos sobre las cuatro menos cuarto con unos seis pasajeros que no aumentaron en todo el viaje, y llegamos a la frontera de Mpack alrededor de las cuatro en punto de la tarde, tras haber pasado con cierta celeridad los controles en el lado guineano. De vuelta, el control de equipajes supuso una mayor demora. En este caso, las mujeres que viajaban con su mercancía, como Élise, pasaron ellas mismas por la garita de la aduana para pagar los aranceles correspondientes. Por lo que pude observar, chóferes, viajeras y agentes de aduanas se conocían entre ellos y todo el trámite pareció transcurrir en un buen ambiente, entre bromas y risas. Ya saliendo de la garita, Élise me señaló la importancia de estar sonriente y bromear para poder hacer buenas migas y conocer a los agentes. Si bien las pasajeras cruzamos con cierta rapidez, la inspección del equipaje del *car* nos hizo esperar unos minutos, que aprovechamos para hablar con Ana, la mujer de Mpack

que vendía, con sus compañeras, justo al lado del paso fronterizo. Siguiendo la estacionalidad de cada producto, todas ellas habían cambiado las naranjas y mandarinas por mangos, que exponían, tanto frescos como hervidos, sobre la misma mesa de zinc. Algunas de ellas habían asistido también al *louma* por la mañana y habíamos podido saludarlas en el mercado. Una vez examinado el coche, retomamos la ruta hasta el control de la policía nacional que se encuentra junto al *garage klando* de Mpack, donde acabamos de recoger algunas de las clientas que habían aprovechado la espera para echar un ojo en alguna *boutique*. No llegamos a Ziguinchor hasta las 16:30. Una vez allí, en lugar de dirigirse directamente a la *gare routière*, y seguramente porque sería su último viaje de la jornada, el conductor aceptó ir acercando a cada uno de los pasajeros a su destino final, lo que nos llevó a dar la vuelta por el barrio de Tilène, pasando por Kande -ambos al este del núcleo urbano-. Tras depositar a tres clientes, logré bajarme junto a la *gare routière*, desde donde tomé una *jakarta* hasta mi casa, en Goumel. Según me contó Élise al día siguiente, ella fue la última en bajar, ya en Niafoulène, en el lado opuesto de la ciudad.

4.4. El garage de Adéane

El cuarto *garage klando* es el que agrupa los coches que unen Ziguinchor con Adéane, una población situada en la RN6 en dirección a Sédhiou y Kolda. A diferencia de los demás, este es el único ubicado en la *gare routière* y, veremos, en principio integrado en parte de su funcionamiento regular. El espacio cedido a los taxis colectivos informales es un descampado que se abre en una esquina, al fondo a la izquierda de la única entrada del lugar. Queda separado de los *tableaux* oficiales, que ocupan un lugar central en el espacio de la estación, por el carril que permite dar la vuelta al conjunto y que encara la salida de la *gare*, además de por algunas de las pequeñas tiendas de electrónica y *boutiques* que rodean el espacio de salida de 7 *places* y *minicars* en principio regularizados. Como el resto de *garages klando*, este cuenta con el terreno abierto en el que los vehículos esperan su turno para salir, en este caso compartido con algunos *minicars* que no han encontrado otro lugar donde aparcar mientras todavía les falta para partir, además de un lugar cubierto en el que se adquieren los billetes y clientes y conductores esperan el aviso del *coxeur*.



Vista del espacio de la *gare routière* reservado para el *garage klando*. Septiembre 2019. Fuente: Autora.



Vista del *garage* de Adéane en la *gare routière* de Ziguinchor. Octubre 2019. Fuente: Autora.

En este caso, se trata de una pequeña construcción con un tejado de zinc -reformada a principios de 2020 por los mismos conductores- que cuenta con dos espacios. De entrada, una primera estancia de unos 12m² donde está instalada la mesa de madera en la que el *coxeur* vende los billetes y los clientes esperan en una línea de bancos de hormigón dispuestos adyacentes al muro de la mitad derecha de la habitación. Esta primera parte no está cerrada y funciona, en cierta manera, a modo de porche, en el que algunos vendedores ambulantes aprovechan para pasarse y ofrecer a quienes esperan *beignets*, fruta fresca -plátanos, naranjas, manzanas, sobre todo-, bebidas y zumos, además de productos de higiene personal. A estos, que entran y salen, se les añaden un hombre mayor que, de manera más estable, aprovecha un taburete del *garage* para exponer parte de su mercancía -pastas y cepillos de dientes, linternas de mano y pañuelos-, y otra mujer de unos 40 años como mucho que, sentada en el banco de hormigón, ofrece *beignets* que guarda en una caja de plástico de unos 30x20cm que, ocasionalmente, pone sobre su cabeza para salir a vender a otros *tableaux*. Junto a esta primera estancia, separado por una puerta, se encuentra otro cuarto en el que los conductores descansan al margen del barullo de la zona ocupada por los clientes. Cuenta con una misma línea de asientos de hormigón pegados a la pared que rodea tres de los cuatro muros y que parte de los conductores aprovechan a veces para echarse a dormir. En la esquina que queda tras la puerta han instalado un televisor en el que, además de ver la programación ordinaria a lo largo del día, siguen también los partidos de fútbol -sobre todo del Barça-, aunque la jornada en el *garage* haya terminado. En el suelo, una esterilla de hebras negras y verdes cubre buena parte del espacio restante para que algunos conductores puedan sentarse y mirar la tele. A menudo un grupo de cinco o seis niños *taalibes* de los que mendigan por la *gare routière* se agolpan en la ventana para poder seguir la programación desde fuera.

Pero, como hemos visto que sucede en los otros *garages klando* de Ziguinchor, esta actividad no se circunscribe al porche, sino que se extiende por sus alrededores. Así, es frecuente que algunos de los conductores y *apprentis* desplacen uno de los bancos de madera con los que cuenta el *garage* -como los que se han descrito en el resto- a la parte trasera de la edificación para preparar *ataya* y charlar más discretamente que ante la vista de los clientes. Igualmente, no es extraño que algunos de los *boutiquiers* que regentan las tiendas adyacentes al *garage* participen de vez en cuando de esa sociabilidad. En efecto, varias tiendas rodean el lugar. En primer plano, dos algo más grandes dedicadas a la venta y reparación de electrónica y a la venta de maletas, mochilas y bolsas de viaje, ubicadas en un lateral junto a la parte donde aparcan los vehículos. Ya tras la caseta del *garage* se encuentra un restaurante no muy frecuentado que inicia toda la hilera de sitios de comida que ocupa el fondo del

espacio de la *gare routièrè*. Más adelante, descubrí también que, tras ese local, se encontraba otro dedicado a la cría de corderos, además de un par de corrales con pollos. Adosadas al *tableau* dos pequeñas *boutiques* de no más de 2m² ofrecen productos de electrónica -auriculares y cargadores, sobre todo-, linternas y productos de higiene personal.

Si bien había realizado observación en la *gare routièrè* en varias ocasiones, sobre todo las primeras semanas de mi llegada a Ziguinchor en 2018 y acompañada de Ludovic, esta se había concentrado en los *tableaux* regulares y había consistido, principalmente, en una observación flotante del flujo de actividad de esa estación central. No fue hasta septiembre de 2019 que me acerqué por primera vez al *garage klando* para llevar a cabo una aproximación más sistematizada. Inicialmente me fijé en el *bureau* de la *gare routièrè*, donde logré concertar una entrevista con su vicepresidente, Camara. Más allá de una primera entrevista en enero de 2018, nunca volví a encontrar al presidente, Papis Touré, en su despacho. La conversación con Camara tuvo lugar por la tarde, sobre las cinco, en su despacho. Este se encuentra en el edificio situado justo a la entrada de la *gare*, en que se concentran las oficinas que gestionan el sitio y su actividad, además de una garita con los correspondientes agentes de policía. Se trata de un local de oficinas sencillo, con no más de cuatro despachos distribuidos alrededor de un pasillo poco iluminado y pintado, ahora, de azul eléctrico. El del vicepresidente era el más alejado y había que cruzar una primera estancia con una mesa de madera que, mientras tuvo lugar la entrevista, estuvo ocupada por tres hombres que charlaban. Tal vez se trataba de miembros de la junta directiva de la *gare*, que parecían estar en la cincuentena, aunque Camara tendría unos 40. Esta primera conversación me ofreció una contextualización inicial de la actividad del *garage* y su relación con la gestión de la *gare routièrè*, aunque, como se verá, esta fue más tarde matizada por los trabajadores de la estación de *klandos*. Me facilitó también el nombre del supuesto presidente de los *klandomans* en la *gare*, aunque no parecía tenerle muy presente y ya he dicho que nunca me topé con él durante mi tiempo entre los *klandomans*.

Al no contar con ningún contacto previo entre los trabajadores, seguí la misma estrategia que en el caso de Mpack y abordé inicialmente el *garage* acompañada de mi marido. Al día siguiente de haber entrevistado al vicepresidente llegamos juntos al *garage* y preguntamos por Sagna, la persona que, según las indicaciones de Camara, ocupaba la presidencia del *garage*. Nos acercamos a un chófer apoyado junto a un vehículo, charlando con dos jóvenes, posiblemente *apprentis*, y preguntamos por el responsable. Al parecer estaba en ruta, así que nos acercamos al *tableau*. Ousseynou habló con el *coxeur*, un hombre de unos 65 años con gafas y un gran *boubou* que, al menos el tiempo que frecuenté el *garage*, no habló nunca mucho. Sentados a su lado, le acompañaban dos conductores. Como hizo en Mpack, les explicó el motivo de nuestra presencia allí y el objeto de mi investigación, planteando mi

voluntad de pasar tiempo en el *garage* y hablar con sus trabajadores, a la vez que observaba el funcionamiento del lugar. Uno de los conductores, de unos 35 años, se acercó y nos invitó acompañarle hasta un porche, al parecer de un local en desuso, en el lado opuesto del edificio del *garage*. Nos sentamos en un banco de madera allí dispuesto y mantuvimos una breve charla sobre la organización del *garage* y su trayectoria en la que mi esposo ejerció como traductor, aunque más adelante comprobé que, aunque no muy fluido, hablaba bastante bien en francés. Este hombre, Habib Ndiaye, de unos 35 años y nacido en la región de Dioroubel, cerca de Touba, y residente en Adéane, acabó por convertirse en uno de mis informantes principales allí. Como en los otros *garages*, la metodología combinó la observación participante tanto en el *garage* como en ruta, como las conversaciones informales y, más tarde, entrevistas semi-estructuradas, aunque en este caso las circunstancias tanto del contexto como de mi integración en él -en las que esa primera entrevista con Habib tuvo mucho que ver- tuvieron un peso mucho mayor que en la aproximación a otros *garages*.



Habib junto a su vehículo, esperando su turno en la *gare routière*. Septiembre 2019. Fuente: Autora.

De acuerdo con los testimonios recopilados, el de Adéane es el más antiguo de los *garages klando* de Ziguinchor. Camara, el vicepresidente de la *gare routière*, situaba su creación en la década de 1990, aunque otros conductores, como Barbousse Thiam -manjak, de unos 60 años- o Bouba Guèye -un antiguo militar también en la sesentena- afirmaban trabajar allí desde la década de 1980. Finalmente, Lamine Badji, *tête de ligne* -algo así como el coordinador de los *coxeurs*- me confirmó, en una conversación informal en el mismo porche del *garage*, rodeados de varios conductores, que la actividad de muchos de ellos había empezado en 1981. Inicialmente se agrupaban en el sector de Yamatongue, cerca de la comisaría homónima, pero fueron reubicados en la *gare routière*. Una vez allí, y durante un tiempo en el que, contaban, se realizaron obras de mejora en la estación central, el agrupamiento de *klandos* se vio forzado a trasladarse nuevamente, en este caso no lejos de la *gare*, enfrente del estadio Aline Sitoé. Ya en 2005, volvieron definitivamente a la *gare routière* y, por fin, se constituyeron como GIE -*Groupement des conducteurs de taxi brousse*- en 2012, insistiendo en las formas de asociación con las que ya contaban. En este caso, la organización estaba dotada de un *bureau* formado por un presidente -elegido por votación cada tres años-, que a su vez elige al *secrétaire*, al *tête de ligne* y al *caissier* o tesorero. Además, según me contó Badji, habría también un presidente de honor, aunque nunca supe de su identidad.

El funcionamiento sigue el mismo modelo que el resto de *garages*. Cubren la ruta hasta Adéane, a unos 35km de Ziguinchor, en algo más de media hora, ello a un precio de 700FCFA. De acuerdo con los testimonios tanto del vicepresidente Camara como del *tête de ligne* Lamine Badji, la elección de este enclave sería el resultado de un acuerdo con la dirección de la *gare routière*, puesto que, al encontrarse a medio camino de trayectos más largos cubiertos por *car*, *minicar* y *7 places*, tanto en Adéane como en los otros enclaves próximos acostumbra a ser difícil encontrar un vehículo con, al menos, una plaza libre para llegar hasta Ziguinchor. La intervención de los *klandos* permite, en este caso, suplir la falta de vehículos disponibles a esa altura, al tiempo que no suponen competencia alguna para los transportes regularizados. En este caso, dada la mayor variedad de tipos de vehículos -no únicamente hay furgonetas tipo Renault Express, sino también berlinas e incluso *7 places* sin licencia- los pagos iniciales para adherirse al *garage* varían según el tipo de auto, desde los 50.000FCFA que pagan los coches más pequeños hasta los 100.000 que abonan los más grandes, tipo *car*. Como en el resto, este pago inicial se completa con pagos diarios de 500FCFA que engrosan la caja común, aunque en este caso se le añaden también los 100 del *Bon de sortie* con los que contribuyen a la caja general de la *gare routière*.

Sin embargo, los testimonios del vicepresidente de la *gare* y de los trabajadores del *garage* discrepaban sobre las posibilidades de disponer de los beneficios de esa caja y de la relación

entre el *garage* y la *gare*. Inicialmente, Camara afirmaba que, si bien el *garage* funciona de manera autónoma, este está bajo su patronazgo *-Ils sont sous notre protection mais il [el garage] est indépendant-*, por lo que, por lo menos, la policía de la *gare* no actúa sobre ellos. Además, el pago del *Bon de sortie* les permite acceder en pie de igualdad a los beneficios de la caja en caso de necesidad; de accidente, por ejemplo. No obstante, el mismo Habib, en nuestra primera conversación, aseguró no saber adónde iban los 100FCFA diarios del *Bon de sortie*, y que ellos contaban con su propia caja social, de la que podían disponer en caso de siniestro, enfermedad o una celebración familiar importante, además de beneficiarse de su distribución, en este caso, semestral o con motivo de alguna fiesta, como la Tabaski, o de la vaca que matan con motivo de la fiesta de la Korité -Aid al-Fitr- y cuya carne reparten entre todos los trabajadores. Lamine Badji, *tête de ligne*, se pronunció más adelante en los mismos términos, matizando, sin embargo, que, a pesar de no poder beneficiarse de la caja social de la *gare*, sí tenían derecho a participar en las reuniones y elecciones periódicas: *Ils ont besoin de nous*, sentenciaba. El mismo Lamine desglosaba a qué iban destinados los 500FCFA que cada conductor entrega al día para la caja. Tres partes de lo recaudado se destinan al pago del sueldo diario del *chef de piste* -el *coxeur* que se encuentra en el *tableau* (3000FCFA)-, del *coxeur* que se encuentra a la salida de la *gare* (2000FCFA) y del presidente (3000FCFA). El resto, va destinado a la caja, para asistir a los trabajadores en lo que designaba como *cas social* -un bautizo, boda o entierro, en caso de accidente o de festividad-: «*On fait du social*», decía.

Más allá, y en la misma línea de los demás *garages*, a estos gastos se les añaden los 300FCFA que pagan cada día a la RPM, además de las mordidas entregadas a la policía y la gendarmería, siguiendo el mismo sistema descrito para Mpack -2000FCFA, divididos en 1000 para cada turno de policía, y 1000 para los gendarmes-. Por último, el propietario recibe, para los vehículos de mayor tamaño, entre 8000 y 10000FCFA por jornada. En definitiva, los beneficios acaban por reducirse, especialmente teniendo en cuenta que, de acuerdo con el testimonio de Habib, no reciben más de 5600FCFA por un viaje con el coche lleno con ocho pasajeros y no logran hacer más de dos o tres trayectos en una jornada. Algo distinto era el recuerdo de Barbousse de sus primeros años: «*Autant tu pouvais faire 8000, 10000, même 15000, dans une même journée. Maintenant on [n']arrive même pas à faire 5000 de fois*». Aunque en menor medida respecto a Mpack, este descenso de la actividad de los *klandos* que viajan a Adéane es resultado, en parte, de la implantación del minibús Tata a partir de 2014, que cubre la misma ruta por 300FCFA. Este tiene su salida y destino final en Boucotte -lo que facilita el viaje a las pasajeras que acuden al mercado- aceptando, como en Mpack, paquetes y bultos que, según la normativa, no está autorizado a transportar. «*Même les poissons [on les] mets dans le Tata*», se quejaba Barbousse.

La larga trayectoria tanto del *garage* como de buena parte de sus trabajadores hacía recurrente las anécdotas sobre los años más duros del conflicto casamancés. Tal y como apuntaba Lamine, y de manera parecida a las otras rutas *klando* interurbanas, durante los años en los que el MFDC estaba más activo en la región, únicamente los *klandos* llevaban a cabo esta ruta. Aun hoy en día son los únicos vehículos que, veremos, se adentran, aunque sean unos pocos kilómetros, hasta llegar a los pequeños pueblos que se encuentran hacia el interior del bosque, dejando atrás la carretera principal. Entonces, decía el *tête de ligne*, eran frecuentes los asaltos a los *klandos* que cubrían ese trayecto, que no contaban al parecer con ningún apoyo de las autoridades. Barbousse, que empezó como *klandoman* en 1989, recordaba que fue víctima en dos ocasiones de estos asaltos durante la década de los 90. En ambos casos se llevaron el dinero y dejaron la mercancía, pues, según decía, era demasiado pesada. Ya en la segunda ocasión, según su relato, uno de los asaltantes propuso que fuera reclutado para la guerrilla, aunque finalmente le dejaron ir. A los asaltos se le añadían, contaba, los también frecuentes accidentes con minas antipersonas y llegó incluso a perder su primer vehículo por culpa de una, que explotó al pasar su coche por encima cuando lo conducía un compañero. «*Personne [ne] nous aidait à ce moment-là. Nous, on prenait notre risque, rek ! Et on circule [circulait]*».

Por lo que pude observar, buena parte de los clientes son habitantes de los enclaves por los que transcurre la RN6 hasta llegar a Adéane, muchas de ellas mujeres que hacen alguna forma de *bana-bana* entre sus pueblos y Ziguinchor. Aunque últimamente muchas de ellas optan por el Tata, hasta hace poco, y todavía, algunas de ellas toman el *klando*, sobre todo, para llevar el pescado desde Adéane -ubicado junto al río y lugar de pescadores- hasta el mercado de Boucotte, donde lo revenden. Este comercio entre los pequeños pueblos de la RN6 y la capital de la región, así como el papel que el transporte en *klando* jugaba en él, habría sido todavía más intenso en el pasado. Los *klandomans* más mayores, como Guèye, recordaban que antes se hacía también un *louma* en Kamarakounda que atraía un buen número de mujeres desde Ziguinchor, aunque la situación de conflicto en la región acabó por cancelarlo.

Aquí, en el de Adéane, el flujo de idas y venidas de coches es mucho menor que en *garages* como el de Esso, aunque hay algo más de movimiento que en Mpack, y acostumbra a salir un coche cada media hora, más o menos. Igualmente, y a diferencia de los otros *garages* interurbanos, la presencia de la figura del *apprenti* es algo menor. Si bien es cierto que buena parte de los vehículos de menor tamaño no requieren de esta figura, también es posible que sea un factor, como en Mpack, la falta de clientes y, por lo tanto, de ingresos que permitan a los conductores pagar a un joven que los acompañe. Sin embargo, muchos de los chóferes más longevos sí habían iniciado su carrera en el *garage* como *apprentis*, por lo que es

posible que la disminución de la presencia de esa figura fuera la consecuencia de un proceso paulatino de pérdida de negocio.

En este caso, los vehículos adaptados como *klandos* son mucho más diversos, y podemos encontrar tanto turismos como furgonetas Renault Express y hasta 7 *places* sin licencia que se emplean como *klandos* hasta obtener la autorización administrativa. Todos ellos, excepto los turismos, parten cargados de unos ocho clientes, aproximadamente, y, tras dejar la *gare* por la única puerta de entrada y salida -donde entregan los 100FCFA del *Bon de sortie*-, se dirigen a la rotonda *Rondpoint Aline Sitoé* y toman la cuarta salida para encarar la RN6, que une Ziguinchor con Kolda. El trayecto dura algo más de media hora, dependiendo, como siempre, de las paradas requeridas por los pasajeros. Transcurre por la carretera recientemente remodelada en un proyecto financiado por la cooperación estadounidense e inicialmente llevada a cabo por la constructora española Isolux Corsán, no sin polémica (cf. Martínez, 2015), pero que, tras la caída en bancarrota de la delegación de la empresa en Senegal, acabó asumiendo la libanesa Arezki. Se trata de una carretera adoquinada, sin los carriles definidos, pero con espacio suficiente para que circule un vehículo por sentido. Como buena parte de las carreteras en Casamance, avanza entre zonas boscosas, en este caso paralela al río y cruzando, de vez en cuando, alguno de sus afluentes que se adentran entre manglares y bosque. A pie de ruta van apareciendo poblaciones de distintos tamaños en las que se van apeando clientes: Fanghor, Kalinguene, Niaguiss, Baganha, hasta llegar a Adéane. Junto a la carretera se inician también pistas sin asfaltar que se adentran en el bosque y dan acceso a enclaves interiores más pequeños como Agnak o Kamaracounda, a los que únicamente acceden los *klandos* y de manera ocasional, sólo cuando lo reclama algún cliente y casi nunca en tiempo de *hivernage*, cuando la ruta se vuelve casi impracticable.

Como muchos otros caminos, la ruta hacia Adéane está hecha de lugares en los que ese mundo invisible cuya compañía fui notando cada vez más intensamente irrumpe e interactúa con lo visible. Son frecuentes entre algunos *klandomans* del *garage* las anécdotas de encuentros con entidades, *nguinés*, que se aparecen en la carretera, sobre todo cuando conducen de noche, y en puntos estratégicos de la ruta. En una de nuestras conversaciones, sentados en su coche o en algún banco en el *garage*, Habib atribuía -siguiendo, según dijo, el criterio de los rumores en la región- a la acción de los *nguinés* los problemas que Isolux encontró en la obra de reforma de la RN6. Así, varios de los puentes remodelados se habrían caído por la acción de estas criaturas invisibles, que mostraban así su desacuerdo con la intervención sobre el lugar en que habitaban. Por lo que pude observar, esta asociación entre la actuación sobre un espacio asociado a la presencia de *nguinés* y la subsiguiente dispersión de estas criaturas, a menudo acompañada de apariciones ofensivas, es frecuente también en otros contextos.

Un caso ejemplar de ello fue el del colegio CEM David Carvalho, en el barrio de Soucoupapaye. Cuando se cortó uno de los viejos mangos que ocupaban el patio de la escuela, empezaron a ser recurrentes los desmayos entre las alumnas y a oírse voces en el gran pozo excavado en un rincón de ese mismo patio. Estos incidentes se atribuyeron al enfado de los *nguínés* que hasta entonces moraban el árbol por su expulsión, y fue necesario cancelar las clases hasta que un grupo de mujeres miembros de una de las asociaciones de *fétiches* femeninos activos -aunque cada vez menos frecuentes- en Ziguinchor realizó el «exorcismo» correspondiente. Pero más allá, algunos *klandomans* contaban episodios de encuentros directos con estas criaturas. Barbousse, por ejemplo, recordaba algunas ocasiones en las que se cruzó con *nguínés*, mostrando también la ambivalencia de los encuentros con estos entes, tan pronto causantes de accidentes como portadores de buenaventura, pero casi siempre motivo para protegerse de ellos. En el capítulo 7 retomaré esta cuestión con más testimonios y mayor detalle.

Uno de los viajes que llevé a cabo durante mi trabajo con el *garage* de Adéane fue en octubre de 2019 de la mano de Lamine Coly, un conductor de unos sesenta años, que hacía cuatro que conducía un taxi informal. Según me contó durante el viaje, había nacido en Ziguinchor, pero desde joven había estado en Dakar, donde se había casado y tenido hijos. Además, por lo que me explicó, estuvo trabajando durante un tiempo tanto en Libia como en Arabia Saudí. Fue tras la muerte de su padre que volvió con su familia a Casamance para atender a su madre y vivir con ella en la casa familiar en Kandé. Compró el vehículo que conducía, un *7 places* blanco y empezó a trabajar como *klandoman*. Por lo que pude ver por una pequeña placa vetusta que quedaba de sus primeros años, el coche era importado de España, y Lamine lo había decorado con una imagen de Cheikh Ibra Niassè -uno de los fundadores de la rama homónima de la Tijaniyya, apodada Niassène- y protegido por un *gris-gris* que rodeaba el volante. Compré mi billete como siempre y me sentaron en el asiento del copiloto. Durante parte del viaje, hasta Fanda, pasado Niaguiss, no pude tomar notas porque una de las mujeres que viajaban en la parte central tuvo que darme su bebé, de unos ocho meses, porque no había espacio junto a su madre, que viajaba entre otras dos mujeres. Todas ellas iban acompañadas de varios bultos que habían comprado posiblemente en Boucotte, además de sus bolsos.

Como acostumbra a suceder, también en este caso el coche salió completo, es decir, con las siete plazas llenas, aunque no es infrecuente que los *klandos* tipo *7 places* salgan también con ocho pasajeros, sentando a dos personas en el asiento del copiloto. Poco a poco, fue dejando el pasaje a lo largo del camino y, aunque sí que subió alguna mujer más, quedamos únicamente dos personas -una mujer de unos cuarenta años y yo- que bajamos en Adéane. En

efecto, a diferencia de otras rutas, en este caso es más frecuente que los pasajeros suban a medio camino y bajen antes de llegar al destino final, tal vez un pueblo o dos más adelante. Una muestra de los motivos que tanto los representantes de la *gare* como los del *garage* aducían para justificar la inclusión de este último en la *gare routièrre*. Estos pasajeros recogidos a medio camino tienen derecho a viajar por un precio inferior, sobre los 200FCFA, dependiendo de la distancia, y negociado en el momento con el conductor o, si este cuenta con uno, el *apprenti*.

Llegamos a Adéane sobre las 11:30, tras algo más de media hora de viaje. De forma parecida a Mpack, se trata de una localidad pequeña pero que, no obstante, concentra mayor población y actividad comercial que las que la rodean, aprovechando el tránsito de los *klandos* como base para su discreta centralidad en la zona. Los *klandos* dejan a sus clientes sin abandonar la RN6, junto a la mezquita principal del lugar y la escuela primaria a la que acuden los niños del pueblo, junto con algunos procedentes de otros colindantes, y aprovechan la intersección formada entre la carretera asfaltada y la calle que se adentra en el pueblo junto a la mezquita para hacer un cambio de sentido. Como en Mpack, varias tiendas se reparten a lado y lado de la calzada: *boutiques*, *quincailleries*, pero también algún puesto en el que se ofrecen productos de menaje. Junto a estos locales fijos, algunas mujeres montan otros provisionales en los que venden fruta de temporada, pescados o frutos secos.

Tras dar la vuelta, los *klandos* aparcan en fila en el sentido contrario, encarando el carril en dirección a Ziguinchor. Junto a ellos esperan también un grupo de jóvenes con sus *jakartas* para captar posibles clientes de entre los pasajeros de los taxis informales y acercarlos a su destino final en el pueblo. Por lo que pude observar, aunque no hay *garage* propiamente dicho, sí que cuentan con un espacio bajo el soportal de uno de los edificios a pie de carretera, ante un local ocupado por una *boutique*. No eran mucho más de dos bancos de madera los ubicados junto a un puesto que no consiste en mucho más que en una lona extendida en el suelo en la que se muestra la mercancía, en este caso piezas de coches sueltas y gasolina traída en bidones desde Ziguinchor, que abastece de combustible a este pueblo sin gasolinera en varios kilómetros a la redonda.



Volviendo a Ziguinchor en *klando*. Septiembre 2019. Fuente: Autora.

En mi viaje con Lamine Coly, tras describirme brevemente el pueblo desde la intersección donde aparcó el coche, nos dirigimos hacia el porche y esperamos allí unos minutos. Contaban con un *coxeur* que, como en Mpack, vendía los billetes en una pequeña mesa de madera y organizaba las salidas de los vehículos. No obstante, hoy por hoy puede tomar algún tiempo llenar el coche para salir y buena parte de ellos, como el mismo Lamine, deciden volver a Ziguinchor, aunque sea con pocos pasajeros. Cabe decir que fui testigo de cómo mi acompañante aprovechó la ocasión para coger a un chico de unos treinta años, sin pasar por el *tableau*. Como en los otros *garages*, especialmente en aquellos en los que el volumen de clientela ha disminuido en los últimos tiempos, esta práctica tampoco es infrecuente en Adéane. A lo largo del trayecto el coche va llenándose poco a poco, aunque nunca llega a hacerlo por completo, a diferencia de como ocurre en el trayecto de ida. Por ejemplo, durante el viaje con Lamine, en ningún momento llegamos a incorporar más de tres o cuatro pasajeros.



Volviendo a Ziguinchor desde Adéane por la RN6 en el *klando* de Lamine. Octubre 2019. Fuente: Autora.

En un momento, a la altura de Niaguiss, paramos junto a un compañero al que se le había averiado el coche, una furgoneta tipo Renault Express. Hablaron en wólof y finalmente el otro conductor hizo un gesto con la mano. Lamine me explicó, entonces, que, en caso de avería, y siempre y cuando fuera necesario, el siguiente compañero debe pararse a echar una mano y recoger los clientes que han quedado sin medio de transporte. Al parecer, por lo que comentaron, la ayuda de Lamine no era necesaria en este caso. La última parada fue en la garita de la *gendarmérie* situada en la entrada de Ziguinchor, en Kandé: *Ceux-là, ils veulent manger*, comentó discretamente mientras recogía de la guantera un billete de 1000FCFA y bajaba del vehículo para acercarse rápidamente a la caseta y retomar la ruta en no más de unos pocos segundos. Una vez entregado el dinero, volvimos a arrancar para terminar los pocos kilómetros de trayecto hasta la *gare*, aprovechando la falta de clientes para poder charlar sobre su trayectoria y su llegada al *klando*. En efecto, ya a la entrada de Kandé, a menos de un kilómetro de la garita de la *gendarmérie*, el muchacho que había subido en Adéane pidió apearse. Como los otros clientes, entregó directamente su dinero antes de hacerlo. Acabamos la ruta solos en el vehículo, en una muestra más de las dificultades para conseguir clientes en determinados momentos. Para entrar en la *gare*, los *klandos* siguen el

mismo camino que los vehículos de transporte regularizados: entran por la misma puerta de entrada, dan la vuelta a la zona de *tableaux*, y aparcan en el espacio justo delante de la pequeña construcción donde el *coxeur* vende los billetes a Adéane, al que avisa para que anote su número de matrícula y vuelva a ponerlo en la lista para la próxima salida.

5. Conductores y propietarios. Algunos itinerarios individuales

5.1. *Redes de parentesco, patronazgo y clientelares*

Hasta ahora se han presentado algunas impresiones etnográficas de los cuatro *garages* de Ziguinchor, atendiendo tanto a su funcionamiento más o menos ordinario como a los personajes que habitaban y construían esos escenarios durante mi estancia entre ellos. Ya han quedado esbozadas algunas de las dinámicas que configuran las condiciones de trabajo de los *klandomans* de esas estaciones. Las páginas que siguen profundizan en estas condiciones, atendiendo sobre todo a la propiedad de los vehículos como factor determinante de las circunstancias en las que estos conductores llevan a cabo su actividad. Por último, una segunda parte de este capítulo insiste en esta cuestión por medio de cuatro relatos de vida de otros tantos *klandomans* de distintos *garages* y perfiles diferentes tanto por edad, adhesión étnica y trayectoria como conductores de taxis colectivos no autorizados. La inclusión de estos cuatro relatos de vida, realizados en el segundo semestre de 2019, permite completar y ejemplificar algunas de las cuestiones apuntadas a lo largo de este apartado, fijando la atención en las dinámicas compartidas y las singularidades de las trayectorias a la vez vitales y laborales de algunos de los trabajadores del sistema *klando*.

Más allá de los *sirouman*, y como ya se ha apuntado más arriba, la mayoría de los conductores de *klando* no son propietarios de sus vehículos. Según pude averiguar, y de manera parecida en todos los *garages*, no suelen ser más de tres o cuatro conductores, sobre los cerca de 40 que regularmente cubren cada una de las rutas, los que son titulares de los coches que conducen. El resto reproduce el mismo sistema apreciable en otros tipos de

transporte¹²¹, por el que cada *klandoman* entrega al día 5000 FCFA al dueño del coche que conduce para poder trabajar durante el día¹²². El carburante gastado durante la jornada de trabajo corre a cargo del propio chófer. Los beneficios que cada *klandoman* puede obtener tras una jornada de viajes varían en función del *garage* y, como se ha mencionado en la descripción de la actividad de cada uno de ellos, resulta determinante sobre todo el éxito que en cada caso ha tenido la implantación del minibús Tata. De este modo, en aquellas rutas donde esta no se ha dado completamente o bien parece haber sido menos exitosa los conductores pueden completar y cobrar un mayor número de viajes. Esa es la circunstancia de los trabajadores del *garage* de Esso que unen Ziguinchor con Bandial y Kaguite, -donde los *klandos* son prácticamente el único medio de desplazamiento que se adentra hasta estos enclaves-; o, por ejemplo, de los que completan el trayecto entre el mercado de Boucotte con la universidad -donde el Tata no ha supuesto una competencia tan significativa respecto a los taxis informales-. No es el caso de las otras dos rutas, hacia Mpack y Adéane, en las que el mayor éxito del Tata, que cubre el mismo trayecto a un precio mucho menor, ha mermado considerablemente tanto la actividad de ambos *garages* como, consecuentemente, las ganancias de los que trabajan en ellos.

A modo de ejemplo, de acuerdo con algunos testimonios del *garage* de Boucotte expresados en febrero de 2018, a la ganancia diaria que podían obtener de entre 15000 y 17000 FCFA (entre 22,87 y 25,92€, a razón de unos 800FCFA por trayecto), había que restarle diariamente los 5000 que se entregaban al propietario y entre 5000 y 7000 FCFA gastados en gasolina, además de la cotización de 400 FCFA para el *garage* y los 300 que deben entregar cada día a la RPM. Ello añadiendo los cerca de 2000 que se llevan en sobornos los distintos policías que pasan por el lugar, tal y como más adelante se detallará. Así, el beneficio medio obtenido al cabo del día por estos conductores acostumbra a rondar los 5000 FCFA (7,62€), aunque por supuesto varía en función del número de viajes que hayan logrado completar. En

¹²¹ Este sistema se da también en las otras alternativas de movilidad «formales». Así, para el caso de los taxis, de acuerdo con los testimonios de Assane y Amadou –el primero, de 24 años y el segundo de unos 30, ambos conductores de taxi desde 2016 y entrevistados en enero de 2018- los chóferes entregan 10000 FCFA al propietario cada día y este le paga un salario mensual de 50000. El mismo sistema se aplica para el caso de los conductores de motataxis *jakarta*, que entregan diariamente 2500 FCFA a los propietarios de las motocicletas (Contijoch, Alguero y Delgado, 2021).

¹²² Durante la época de lluvias, que se extiende entre finales de junio y principios de septiembre, muchos consiguen negociar esa cantidad y, puntualmente, descenderla hasta los 4000 FCFA. De este modo se compensa el descenso de las ganancias que implica el mal estado de las infraestructuras y la falta de clientes a causa de las lluvias torrenciales. No obstante, no son todos los conductores los que consiguen esa rebaja, que depende de la relación personal que cada chófer mantiene con el propietario del vehículo con el que trabaja y de la transigencia de este último.

cualquier caso, a final de mes todos ellos perciben un sueldo del propietario del vehículo que conducen, que suele estar entre los 25000 y los 30000 FCFA, también en función del acuerdo al que hayan llegado. Unas condiciones muy distintas son las que enfrentan los conductores del *garage* de Adéane tras la implantación de la línea de Tata en 2014.

Que los Tata ofrezcan el mismo trayecto a 300FCFA, frente a los 700 que cuesta el mismo recorrido en *klando*, ha disminuido considerablemente el volumen de clientes y, con ello, el número de viajes que cada conductor puede llegar a realizar al día. Como se verá con mayor detalle más adelante en uno de los relatos de vida, si antes cada conductor podía completar entre siete y ocho viajes en una jornada, ahora a duras penas logran llenar sus vehículos tres veces. No obstante, se mantienen la entrega de los 5000FCFA a su propietario, así como de los 500 destinados a la caja social del *garage* y los 300 que recoge la RPM. Se le añaden, además, el pago de 100FCFA que entregan a la caja de la *gare routière*, donde se ubica el *garage*, y un total de 3000FCFA en «mordidas» a la policía y a la gendarmería que se distribuyen entre los 1000 que reciben cada uno de los dos agentes de policía que ocupan el puesto de control y los 1000 que recibe el gendarme, que únicamente hacen un turno.

La relación entre conductor y propietario, como la que toma forma entre chófer y *apprenti*, se hilvana recurrentemente con otros vínculos de parentesco, así como con otras formas de relación clientelar también presentes y activas en otros ámbitos de la vida social, que toman forma en el contexto del sistema *klando*. Ejemplos de ello son los casos mencionados en el capítulo 4.2 de Bruno, Nazère y Delande, o de Baaye D, Abdoulaye y Wassa, todos ellos en el *garage* de Esso. Los primeros, pertenecen todos a la misma familia y se encuentran conectados por distintas mujeres, siendo Bruno a la vez tío materno de los dos jóvenes y propietario tanto del vehículo con el que él mismo trabaja como del coche que conduce Nazère, al tiempo que Delande distribuye sus funciones de *apprenti* entre su tío y su primo. En cuanto al segundo grupo, Baaye D y Abdoulaye son también primos y su vínculo como conductor y *apprenti*, respectivamente, se convirtió a otro entre propietario y conductor cuando Baaye D se trasladó a Kaguite y dejó de conducir. Fue entonces cuando Abdoulaye reclutó a Wassa, también pariente suyo por parte materna. A estos ejemplos vale la pena añadir el de Barbousse, del *garage* de Adéane -cuyo relato de vida se reproduce más abajo-, que conduce un vehículo comprado por su hermano menor, agente de policía. Si este caso resulta relevante es por el modo en que pone sobre la mesa no únicamente el modo en que los vínculos de parentesco se materializan, también, en el ámbito del trabajo, sino también la manera en que es recurrente la inversión en este sistema de transporte por parte de funcionarios de todo tipo, especialmente de los cuerpos de seguridad, que establecen relaciones de patronazgo que evocan formas de parentesco con algunos de los trabajadores informales.

Pero más allá de esta intersección primordial de determinadas relaciones de parentesco, también vemos activarse otras que emergen como variaciones de relaciones clientelares y de patronazgo presentes, como se ha mencionado, en otros espacios de la vida social. En un apartado posterior se atenderá de forma más pormenorizada al papel ambiguo que juegan los agentes de policía y gendarmería en este sistema de movilidad no autorizado.

Vale la pena subrayar aquí la recurrencia de estas estrategias de adquisición irregular de vehículos destinados al transporte público de pasajeros por parte de funcionarios, sobre todo de agentes de policía. Esta reincidencia pone sobre la mesa el modo en que las distintas administraciones incurren en formas de informalidad e, incluso, de ilegalidad¹²³, pero también la manera en que sus representantes se integran en redes clientelares. De este modo, aunque no fuera esta una cuestión que los mismos conductores abordaran abiertamente, se daría la paradoja de que algunos de ellos conducían vehículos propiedad de agentes de los cuerpos de seguridad ocupados de sancionarlos. Por ejemplo, Alexandre, conductor del *garage* de Boucotte, me comentó que el propietario del *klando* con el que trabajaba era controlador de pasaportes en el aeropuerto de Ziguinchor, una función en manos de la gendarmería. Como él, algunos conductores me reconocieron haber obtenido una oportunidad de trabajo como conductores respondiendo al ofrecimiento de agentes a los que diariamente entregan sobornos en los *check points* de salida del núcleo urbano de Ziguinchor. Estas ofertas deben ser leídas, en cualquier caso, como una expresión más de las relaciones clientelares que muchos de estos conductores irregulares mantienen con determinados agentes de los cuerpos de seguridad con los que tienen una relación recurrente y, como se aprecia, ambigua, pues no pocas veces toma forma de vínculos de patronazgo que aseguran una mayor tolerancia en la acción de policía y gendarmería sobre la actividad de los *klandomans*¹²⁴.

¹²³ Hay que tener en cuenta que, en Senegal, los funcionarios de la administración tienen, por ley, prohibido invertir en cualquier oferta de transporte público.

¹²⁴ Estas dinámicas, nuevamente, no se circunscriben al ámbito de los *klandos*. Assane, al que se ha mencionado en una nota anterior como conductor de taxi, realizaba varios servicios de chófer particular para un agente de policía de Ziguinchor que pasaba por alto el hecho que Assane no contaba todavía con la edad reglamentaria para conducir un vehículo de transporte público. Igualmente, en no pocas ocasiones este había intervenido ante otros agentes de policía, gendarmería y aduanas que, por algún motivo, pretendían inmovilizar el taxi de su protegido. Más tarde, en 2019, cuando dejó de hacer de taxista, este mismo agente contó con él como su chófer particular, para que condujera uno de sus vehículos. Fuera de este ejemplo, la investigación de Romina Martínez ha dado también cuenta del modo en que estas relaciones clientelares en las que una de las partes es un funcionario de la administración se traslada, igualmente, al campo de las mototaxis *jakarta* (Contijoch, Martínez, Delgado, 2021; Martínez Algueró, 2022).

Vale la pena considerar el modo en que la acción del estado interviene más allá de las formas burocráticas previstas, sino que también se personifica en agentes particulares integrados en esta red de interacciones e interrelaciones que marca el contacto cotidiano con los *klandomans*. En cierta medida, el perfil de buena parte de estos agentes no dista mucho del de los trabajadores del sistema *klando*, por mucho que su condición de instrumentos del estado los ubique en una posición de poder. Como los *klandomans*, buena parte de ellos, al menos de los que pude entrevistar, proceden también de capas sociales con menores ingresos y tienen en la incorporación a alguno de los cuerpos de seguridad un recurso de promoción social. Es más, muchos de ellos no son originarios ni de Ziguinchor ni de la Casamance y, si lo son, acostumbran a ser descendientes de generaciones recientemente asentadas en la zona. Ello, junto con la implantación ambivalente y a menudo inestable del estado en la región debido a los años de conflicto, hace que su posición en la mayoría de interacciones cotidianas resulte mucho más ambigua de lo que pudiera parecer a priori. Ello tiene su expresión, como veremos en el capítulo 7, en el papel fundamental que juega lo *mystique* en esas interacciones diarias en las que estos agentes están implicados.

Pero hay otras figuras que se insertan en estas tramas clientelares y de patronazgo que se trasladan en el marco del sistema *klando* en forma de relaciones propietario-conductor. Una de ellas es la del *serigne*. No han sido pocos los trabajos que han dado cuenta de algunos ejemplos, sobre todo en el norte de Senegal, de la inversión en formas de transporte público por parte de miembros relevantes de determinadas cofradías, sobre todo de la Muridiyya, como una expresión más de su papel clave en la vida política y económica del país (Lombard y Mbacké Seck, 2008). Así, son también varios los ejemplos de *marabouts* locales que, de una forma u otra, intervienen en el sistema *klando*, también como propietarios. Sin embargo, y como ya se ha advertido más arriba, no podemos hablar, al menos para el caso que ocupa esta investigación, ni de una voluntad o directriz, explícita o implícita, por parte de una u otra *tariqa* de invertir en cualquier forma de transporte colectivo, tampoco en los *klandos*. Conviene matizar también determinados supuestos relativos a la particular relación entre *serigne* i *taalibe* que justifican la asunción acrítica por parte del segundo de cualquier indicación de su guía, especialmente en materia económica y laboral. Así, la compra de vehículos por parte de *marabouts* locales que son conducidos por alguno de sus discípulos debe ser leída como expresión de relaciones de patronazgo siempre flexibles y adaptables, antes que resultado de la sumisión absoluta del *taalibe* respecto su *serigne*.

Un ejemplo directo es el que se verá más adelante en el relato de vida de Baye Fall, de nombre real Matar. Cuando lo conocí, conducía en el *garage* de Boucotte un Mercedes «Batman» de los años 50, en cuya compra había intervenido el *marabout* del que era

discípulo, Serigne Damm –un líder sufí local que gozaba de un cierto renombre en Ziguinchor por participar en debates radiofónicos¹²⁵-. Baye Fall había vivido desde su adolescencia en la *daara* que dirigía Serigne Damm –al que llamaba su padre o bien su tutor-, ubicada en el barrio de Chateau d’Eau, a unos pocos metros del *garage* de Boucotte. De acuerdo con la versión de Serigne Damm, Baye Fall habría ido pagando su parte del coche poco a poco, entregándole cada día los mismos 5000 FCFA que los otros conductores también pagan a los propietarios de sus vehículos, pero no necesariamente con la perspectiva de llegar a ser dueños de este. Según contaba, el *marabout* habría hecho lo mismo con otros de sus discípulos, que también eran conductores de *klando* en otras rutas, taxistas o conductores de *jakarta* cuyo propietario era él. Según decía, no pedía dinero a sus *taalibes* para obtener beneficios económicos, sino que ante todo su voluntad era ayudarles, y resaltaba la importancia del trabajo y de proporcionar una forma de empleo a sus discípulos como vía para mostrarles lo que describía como «*le bon chemin*» para convertirse en «*des hommes justes: Au-delà de la guide spirituel, ce qui fait un homme juste c’est le travail*». Y esta misma apelación a «*aider les autres comme des créations de Dieu*», sean o no *taalibes* suyos, justificaba su tendencia a invertir en medios de transporte, cuya funcionalidad parece hacer más evidente este servicio y provisión de ayuda que se corresponde, también, con su posición como líder religioso.

Si bien la relación y las negociaciones con el propietario del vehículo tienen un carácter personal y se circunscriben a las dos partes implicadas en la transacción, no es extraño que, en algunas ocasiones, intervenga también el presidente del *garage* como responsable de la actividad de aquellos que trabajan en este. Así, a modo de ilustración, parte de las funciones que decía asumir Néstor -presidente del *garage* de Boucotte hasta 2019¹²⁶- era, precisamente, servir de vínculo entre conductores y propietarios cuando era necesario. Así, parece ser el mismo presidente del *garage* quien busca conductores para aquellos dueños de vehículos que aspiran a sacar réditos de este usándolo como *klando*:

¹²⁵ Un ejemplo parecido, en este caso en el ámbito del taxi, era el de Assane, quien conducía un taxi que había comprado su *marabout* –en este caso seguidor de Baye Niassé- para que pudiera trabajar, aunque era el hijo de este quien gestionaba buena parte de sus inversiones, incluido el taxi. Según decía, de entre todos los miembros de la *da’aira* a la que pertenecía, él era el chófer de confianza del *marabout*, y siempre le requería cuando tenía que acudir a algún *gammu*, normalmente en la ciudad de Kaolak. Igualmente, Assane confiaba en alguno de los diez compañeros de la *da’aira* que se dedicaban también a la conducción, aunque no disponían de un vehículo comprado por el líder religioso para que le hicieran de *sirouman* cuando él no podía conducir. En una prueba de la flexibilidad que, en la práctica, caracteriza la relación entre los discípulos y sus *serignes*, en 2019 dejó de conducir ese taxi tras varios meses de incumplimiento del acuerdo salarial al que habían llegado por parte del *marabout*. Ello no implicó que dejara de acudir regularmente a la *da’aira*.

¹²⁶ Entrevistado el 23/2/2018.

Les propriétaires des klandos... J'ai des bonnes relations avec eux, parce que... Beaucoup de propriétaires, c'est moi-même qui a cherché le chauffeur. Ils viennent avec le véhicule, ils me disent : « Je veux [faire travailler] (...) mon véhicule mais j'ai pas de chauffeur ». Je leur cherche un chauffeur l'là-bas, je les mets en rapport. Ils donnent la caution, ils donnent le véhicule au chauffeur que je lui ai présenté, ils travaillent. Si le courant passe [s'ils s'entendent bien], ils me disent que le courant passe ; si le courant ne passe pas ils me disent : « Ah, le chauffeur-là, vraiment, je [ne] veux pas travailler avec lui ». Je cherche un autre chauffeur. J'ai des bonnes relations avec eux.

El hecho de que el interlocutor principal con la policía sea a menudo el presidente del *garage* ahorra a los dueños de los vehículos tener que ponerse en relación con las autoridades, especialmente teniendo en cuenta que en muchas ocasiones incurren, ellos también, en algunas formas de ilegalidad, y que en cualquier caso está poniendo su vehículo a disposición de alguien que lleva a cabo con él una actividad no autorizada y obteniendo un beneficio económico de ello. De este modo, uno de los comisarios de policía entrevistados señalaba las dificultades que encontraban a la hora de identificar a muchos de los propietarios de los *klandos* que retienen, ya sea porque buen número de los vehículos no tienen la documentación en regla y es difícil llegar hasta el verdadero propietario, o bien porque buena parte de ellos prefieren dejar el coche inmovilizado en las dependencias policiales antes que asumir las responsabilidades que puede implicar que les identifiquen. No obstante, y como se verá en apartados posteriores, a menudo los agentes conocen cuáles de los vehículos que deberían sancionar pertenecen a compañeros suyos y acostumbran a ser, como es previsible, mucho más indulgentes con ellos.

Además, se ha constatado la existencia de propietarios que no sólo disponen de *klandos*, sino que también han invertido en otras formas de transporte. Más allá del caso de Serigne Damm, cabe aquí tener en cuenta otros casos como el de Ousmane. Como ya se ha avanzado, cuando conocí a Ousmane tenía en torno a 25 años y conducía un Mercedes que debía tener cerca de sus mismos años. Antes de ser chófer de *klando* fue *apprenti* en un bus que hacía la ruta entre Dakar y Ziguinchor, hasta que, con 19 años, logró obtener el permiso de conducir. Estuvo un par de años conduciendo un taxi, pero tuvo que dejarlo por los problemas que tenía con la policía al no tener la edad reglamentaria para poder manejar un

vehículo de transporte colectivo. Fue entonces cuando su padre¹²⁷, uno de los mecánicos más importantes de la ciudad, le compró el coche que conduce ahora en el *garage*. De acuerdo con lo que me dijo, rechazaba cobrar el salario de 25000FCFA, según entendí, para no tener que recibir dinero de su padre. Finalmente, por lo que me transmitió, su padre es también propietario de tres minibuses que conducen otros chóferes de mayor edad y Ousmane aspiraba a sacarse el carné necesario para poder conducir uno de ellos. Como ya se ha mencionado, a partir de finales de 2018 cambió el *klando* por un taxi que condujo durante cerca de un año y, ya desde julio de 2019, conducía un minibús con el que cubría la ruta hasta Tanaff, aunque no logré confirmar que este perteneciera a su «padre».

Tal y como se deja entrever, el recurso a la ocupación en el sector del transporte colectivo aparece, en cierto modo, como una respuesta a las dificultades para encontrar empleo en otros ámbitos. Néstor, presidente del *garage* de Boucotte hasta 2019, vinculaba la proliferación de los *klandos* al final del contencioso armado en la región, apuntando al modo en que la obtención de algún tipo de permiso de conducir se convierte en una estrategia para conseguir ingresos. Esta asociación era también recurrente entre los agentes de policía -sobre todo aquellos originarios de otras regiones del norte del país- para justificar la tolerancia hacia la actividad de los *klandos* que, según su punto de vista, garantizaba unas tasas mínimas de ocupación que evitaban que los hombres más jóvenes integraran la rebelión como alternativa de empleo¹²⁸. Así lo resumía Néstor durante nuestra entrevista:

Au fil du temps [après le conflit] il [n']y avait plus d'emploi, les gens sont au chômage... Parce que cette région naturelle, cette région-là, beaucoup... Je peux dire [que] 90% de la population vit des ressources de la brousse. Alors les gens ne peuvent plus partir en brousse, c'est devenu dangereux [à cause du conflit]. (...) Alors, nous avons... Nous, qui avons eu le

¹²⁷ Conviene aclarar que, aunque se refería a él como su padre, en realidad era su tío. En su caso, fue cuando tenía cerca de 20 años que quiso trasladarse con su tío, en Goumel, por las ventajas que ello le proporcionaba para conseguir trabajo en el sector del transporte, mientras que sus padres biológicos siguieron viviendo en la casa familiar en el barrio de Soucoupapaye. Más allá de este caso, si bien no es recurrente, tampoco es extraño que, sobre todo en los casos en que los padres no pueden asegurar la manutención de sus hijos, estos sean entregados a otro miembro de la familia cercano -a menudo un hermano o hermana del padre- para que asuma su crianza. Esta práctica también se da en otras ocasiones en la que dicho pariente no cuenta con ningún hijo varón joven que pueda vivir en la casa familiar con él o ella, pues tal vez todos sus hijos se han mudado al casarse -con su familia política, en el caso de las mujeres, o ha optado por buscar un espacio propio- o ha migrado y no viven ya en la casa de la familia.

¹²⁸ En efecto, uno de los factores que encaminó a muchos jóvenes a ir a engrosar la filas del MFDC -al igual que las del ejército y de los cuerpos de seguridad del estado- fue la de la falta crónica de trabajo que lleva décadas afectando a su franja de edad (Gasser, 2001). Por supuesto que es ese mismo elemento el que explica el alto índice de jóvenes casamanceses -y senegaleses- que emprenden el camino de la inmigración a países más ricos.

permis de conduire, qui n'ont pas de taxi pour faire le taxi urbain, c'est eux qui ont... Ils disent que les taxis ont plus de... Ils ont plus de droits pour circuler, parce qu'ils payent la licence (...). Alors [que] pour le klando ce n'est pas nécessaire [c'est pour cela qu'il est plus facile d'accéder à cette activité].

Buena parte de los testimonios con los que pude hablar, y como se aprecia en los relatos de vida que siguen, contaban con una larga trayectoria en el sector del transporte público. Además de los ya mencionados, tanto Baaye D. como Abdoulaye, del *garage* de Esso, habían conducido un car y un autobús, respectivamente, antes de dedicarse al *klando*. En el caso de Baaye D., contaba que había dejado el car tras sufrir un ataque místico por parte de algún compañero que le hizo enfermar gravemente. En otros casos, el recurso a uno o más sectores de transporte resulta un medio al que acuden cuando fallan otras posibles estrategias.

Era este el caso de Mamadou, un conductor de unos 30 años que, cuando le conocí en febrero de 2018, hacía una semana que había empezado a trabajar haciendo la ruta de Boucotte a la universidad. De acuerdo con lo que me contó en un francés no muy fluido, sentados los dos en el neumático del final del *garage*, que desde el año 2006 había estado trabajando en la ruta hacia Mpack, donde había llegado a ser propietario de su propio coche. Hacía cerca de un año que había vendido el vehículo y había intentado migrar a España. Logró llegar hasta Marruecos antes de verse obligado a regresar, momento en que acudió al *garage* de Boucotte, donde pasó a conducir un vehículo del que no era, ya, el dueño. Un ejemplo parecido era el de Omar, un antiguo *klandoman* y actual taxista, también de unos 40 años, que en alguna ocasión había venido a visitar el *garage* en el que había trabajado hasta el año 2017, cuando empezó a emplearse como taxista¹²⁹. Según me explicó un día que se ofreció a acompañarme a casa en su taxi, sobre el año 2003 había intentado emigrar a España. Logró incluso saltar la frontera hasta Melilla, donde estuvo durante un año -posiblemente en un CIE- antes de ser deportado a Senegal en el año 2004, momento en el que empezó a conducir un *klando* en Boucotte.

¹²⁹ Esta recurrencia en el paso del *klando* al taxi –y viceversa, como en el caso de Ousmane- se aprecia también en el ejemplo de Baye Fall 2 –cuyo nombre nunca llegué a saber y con quien me costaba comunicarme, puesto que hablaba todavía menos fluidamente el francés, y fue él quien me propuso llamarle con este apodo, sabiendo que ya conocía a Baye Fall y que él era también seguidor de Ibrahima Fall-. Cuando le conocí, Baye Fall 2 conducía un *klando* que, en marzo de 2018, dejó para empezar a llevar un taxi. Pude encontrar trayectorias parecidas entre la mayoría de mis interlocutores y algunas se dieron durante mi estancia allí. Entre ellos, el mismo Baye Fall, que dejó el *klando* para conducir un taxi hacia 2019.

También para el caso de los actuales *siroumans* el sector del transporte emerge como un recurso cuando no tienen éxito sus trabajos en otros sectores. En este caso, de forma parecida a como sucede con los *apprentis*, la presencia de estos substitutos en el *garage* puede eventualmente proporcionarles una oportunidad para conseguir conducir un vehículo diariamente. Así, Pape me mostraba su carné de conducir, metido en una funda con la foto del *marabout* del que se considera discípulo, para explicarme que llevaba en el *garage* desde 2008, por mucho que no tenía coche. Antes, me dijo, se había dedicado a la venta ambulante de cebollas y, luego, de ropa importada que transportaba en un carro tirado por él mismo por las calles de Ziguinchor.

Por último, conviene señalar que algunos de los conductores no tienen por qué encontrar en el *klando* su principal actividad ni fuente de ingresos, ni tienen por qué hacerlo de una forma continuada. De este modo, uno de los problemas que encontraba Néstor como presidente del *garage* de Boucotte a la hora de negociar el pago de una tasa mensual a la municipalidad que substituyera los 300FCFA que cada conductor paga diariamente a la RPM, era la poca regularidad de algunos de los conductores en principio adscritos al mismo:

Je devrais leur donner une liste [à la municipalité] des véhicules qui travaillent dans le garage. A la fin du mois, chaque véhicule va donner 3500. Alors... (...) Nous avons commencé avec eux, mais ce n'est pas allé. Parce que les véhicules-là, il y a un véhicule qui vient travailler aujourd'hui, demain, après tu [ne] les vois plus pendant des mois... Tout ça c'est des problèmes. C'est moi-même qui aura de problèmes. Je les ai demandés [à la RPM] de revenir à notre ancienne solution.

Un ejemplo del modo en que para algunos la conducción del *klando* supone un trabajo periódico era Ibrahima. De acuerdo con el testimonio que me prestó una tarde en el *garage* de Boucotte, él era el secretario general de la asociación de sastres de la región de Ziguinchor, por lo que tenía un oficio al margen de su participación en este sector del transporte. «*Il faut diversifier*», decía, por lo que desde 2016 había comprado un coche –que por lo que vi tendía a averiarse con bastante facilidad– con el que se empleaba en los periodos en que tenía menos trabajo como sastre.

Las primeras páginas de este capítulo han permitido mostrar algunos de los condicionantes del funcionamiento del sistema *klando* más allá de las impresiones etnográficas reflejadas a lo largo del capítulo 4. Vemos cómo el perfil singular de los conductores y el acceso a la propiedad de los vehículos determinan tanto el desarrollo cotidiano de esta oferta de transporte colectivo informal como relaciones particulares entre conductores y propietarios. Como sucede a menudo cuando se trata de actividades ubicadas, al menos en algunos de sus

aspectos, al margen de la legalidad, la actividad cotidiana de los *klandos* y los *klandomans* se inscribe en toda una trama de interrelaciones en las que resultan claves ciertas figuras de poder vinculadas tanto a la administración como a otros ámbitos de la vida social, como por ejemplo el religioso. Todo este entramado termina por ser, como hemos visto, de gran importancia a la hora de negociar las circunstancias más o menos ordinarias de este sistema de transporte. Teniendo todo este marco en cuenta, las páginas que siguen aspiran a ejemplificar más claramente algunas de estas dinámicas a partir de las trayectorias individuales de cuatro conductores con perfiles y caminos de vida distintos, a pesar de compartir algunos de los rasgos generales hasta aquí evocados.

5.2. Cuatro relatos de vida

En estas primeras páginas de este quinto capítulo se han dibujado brevemente las líneas generales tanto del perfil de los *klandomans* y de su relación con los propietarios de los vehículos que conducen que, como se ha visto, marca de manera singular tanto su trayectoria como el desarrollo cotidiano de su actividad. Los cuatro relatos de vida que siguen constituyen cuatro ejemplos del modo en que dichas tendencias toman forma en casos concretos con perfiles y trayectorias ligeramente diferentes.

Las cuatro narraciones son el resultado de al menos una entrevista en profundidad llevada a cabo con cada uno de ellos. Como he advertido en los apuntes metodológicos del primer capítulo, pospuse la obtención de estos materiales a la etapa final de mi estancia en Ziguinchor, pues consideré imprescindible haber construido una relación de una cierta confianza con mis interlocutores para que el resultado de las entrevistas fuera lo más preciso y relevante posible. De este modo, todas ellas tuvieron lugar en francés y en los últimos meses de 2019, antes de cerrar la fase de trabajo sobre el terreno. Aunque con todos ellos tenía una relación de afinidad -y en algunos casos puedo decir de una cierta amistad-, ese no fue el único criterio para su elección. He tratado de que todos ellos representen y ejemplifiquen perfiles distintos tanto de origen como de edad y trayectoria dentro del sistema *klando*, con la voluntad de encarnar -por así decirlo- además de profundizar en las dinámicas descritas hasta ahora.

Por último, he optado por presentar sus relatos como narraciones en primera persona en la que mi voz no se encuentra presente. Aunque soy consciente que tal vez no sea la manera

más ortodoxa de presentar estos materiales, y que incluso puede resultar algo prolijo para el lector, me ha parecido la más pertinente. En primer lugar, porque considero que con el acompañamiento que suponen la introducción de este capítulo y la que encabeza cada uno de los relatos, las palabras de mis interlocutores son lo suficientemente elocuentes como para requerir algún tipo de explicación complementaria por mi parte más allá de lo ya indicado y de las notas, apuntes y precisiones que facilitan la lectura en los casos que me ha parecido que estaban menos claros. Pero más allá, me parece relevante que las voces de algunas de las personas que me acompañaron a lo largo de mi tiempo en Ziguinchor aparezcan por sí mismas. Y creo que la manera más pertinente es explicando sus propias trayectorias vitales. Ello sin perder de vista que, en efecto, toda entrevista habla más del encuentro entre interlocutor e investigadora que del contenido estricto que transmite. Es por ello por lo que he optado por mantener la línea discursiva y la expresión de cada uno de ellos, también los eventuales «errores» gramaticales propios del discurso oral y de algunas muletillas en wólof, que únicamente he corregido o contextualizado entre corchetes cuando dificultaban la comprensión general del argumento.

Historia de Habib

Habib es un hombre en la treintena, y aunque desde hace algunos años vive en Adéane, es nacido en Diorubel y se presentó siempre como de etnia wólof. Tal y como he descrito más arriba, fue mi primer contacto en el *garage* de la *gare routière* y uno de mis informantes principales a lo largo de esta investigación. Las páginas que siguen parten de la entrevista realizada la mañana del 19 de noviembre de 2019 en la misma *gare*. Ya llevaba casi tres meses realizando observación participante en el *garage* de Adéane donde trabaja Habib, acudiendo allí casi cada día. Ambos estábamos sentados en un banco de madera, en la parte trasera del *tableau klando*, algo retirados del resto de la actividad. Tuvo una duración de alrededor de una hora, contando con las puntuales interrupciones de transeúntes y *klandomans* que pasaban y saludaban, y de un gallo más bien escandaloso de uno de los corrales adyacentes.

Habib es un buen ejemplo del modo en que muchos conductores de *klando* han llegado a dedicarse a esta actividad tras pasar por otros sistemas de transporte, al tiempo que personifica las similitudes identificables entre modos de desplazamiento distintos, con o sin licencia. Asimismo, su caso es uno de muchos *klandomans* no nacidos en Ziguinchor o en la Casamance, pero que encuentran en el transporte un nicho de trabajo cuando no cuentan con otras alternativas, como por ejemplo las que podría proveer el acceso y usufructo de la tierra

para quienes son nacidos en algunos de los enclaves rurales que rodean el principal núcleo urbano de la región. Como él, muchos otros han terminado por asentarse en la Casamance tras una trayectoria migratoria que incluye tanto otras ciudades senegalesas como otros países más o menos cercanos, desde Mauritania, como en su caso, hasta Europa o países del Golfo, como era el caso de otros de mis interlocutores.

Je suis né à Diorubel, Diorubel quartier Ndayane. Le quartier là qu'on appelle Tierno Kandié, c'est le grand quartier, mais Ndayane c'est le petit quartier qui est là-bas... (...) Mon parcours... J'ai débouté... Comment dirais-je ? J'ai débouté à faire la mécanique. J'ai laissé l'école et j'ai [suis] parti là-bas au mécanicien. J'ai fait là-bas... Six ans. Six ans, sept ans. Oui, j'ai le diplôme de mécanicien... J'ai le certificat mécanique, quatrième catégorie. Après j'ai laissé ça... J'ai eu mon permis de poids lourd, et après j'ai passé le permis de transport. Alors j'ai trouvé... Mon tonton-là [son oncle], il m'a donné un véhicule de minicar. C'est les voitures de transport, quoi. Là à Diorubel, oui. Je... [fessais] Diorubel, Dakar... Toutes les régions du Sénégal, avec la voiture là. Oui. Je travaillais ça... [Je fessais] Toutes les routes du Sénégal. (...) Le propriétaire c'est [c'était] mon oncle. Je travaille avec lui, je travaille avec lui jusqu'à... Trois ans, quatre ans... (...) J'ai commencé à travailler en 2001 avec la voiture là. 2001, 2002, jusqu'à 2003.

Bon, moi et mon oncle nous sommes discutés. Les problèmes d'africains là [de jalousies], oui. Il y a des femmes, la femme de mon oncle, elle était en train de dire : « Il [Habib] est en train de manger l'argent. Tu vois comment il habite ? Tu as vu... ? » Oui [elle était jalouse]! Après, ma mère elle m'a appelé et m'a dit : « Il faut rendre la voiture là ». Je lui ai dit : « Je [ne] peux pas... » Mais elle a dit : « No, no, il faut le rendre parce que ça va amener des problèmes de famille, et ça c'est pas normal, parce que c'est une voiture seulement ». Après... Je suis retourné à Diorubel. Bon, j'ai appelé mon oncle, je lui ai donné la voiture là. Oui [alors je fessais la route à Ziguinchor]. Quand je suis retourné j'ai dit à mon oncle : « Maintenant la voiture... Je veux le donner » Il m'a demandé : « Mais pourquoi ? » Mais j'ai dit : « No, no, je veux le laisser seulement ». J'ai arrêté ça. Après, j'ai retourné au garage, le garage de Diorubel là, je suis retourné là-bas. Quand tu trouveras de voiture, tu vas faire de sirou comme ça. Quand tu perds, les gens te donnent.

[Finalement] J'ai trouvé une autre voiture. C'était à... Là-bas c'était 2003... 2004. C'est à quelqu'un d'autre. Il m'a donné ça, [et] j'ai fait avec la voiture là un an seulement. Après... Oui [c'était un minicar aussi]. Après j'ai dit : « Maintenant je vais essayer de partir pour... Bon, pour sortir un peu, quoi ! » J'ai donné la voiture là, je suis parti à Nouakchott. En

Mauritanie, oui. Je suis parti là-bas en 2004. Je travaillais avec un maure, il s'appelle Abdallah Hamsa. Je travaillais avec lui, comment dirais-je ? Comme [chauffeur] particulier. Particulier de la maison, quoi.

J'ai travaillé avec lui jusqu'à 2004... 2005. En 2005 j'ai dit... [Parce que] Chaque jour, quand je sors, je vois les Sénégalais là, avec le taxi. J'ai demandé. [Ils ont dit] « No, le taxi c'est comme ça, c'est comme ça... » [Ils lui ont expliqué les conditions] [Alors] J'ai laissé le particulier là. Lorsque j'ai laissé le taxi [particulier] là... Oh... Le maure là, il m'a dit : « No, no, toi tu ne pars pas ». Il m'a dit : « No, no, toi... Si c'est un problème d'argent, dit-moi, je vais t'augmenter le salaire... » J'ai dit : « No, no, c'est pas ça. Je laisse seulement ». J'ai laissé ça et après j'ai trouvé le taxi là. Il y a un sarakole. Tu connais les sarakole ? Les soninkés. Le soninké il m'a donné une voiture, un taxi, là-bas. En 2005, 2006. J'ai commencé à faire là-bas le taxi. Je travaillé jusqu'à [il compte avec les doigts] 2006, 2007, 2008, 2009, 2010, 2011. Jusqu'à 2012. 2012, 2013. J'ai laissé après, j'ai retourné au Sénégal. Parce que le président-là qui est descendu... Tu connais Aziz [Mohamed Ould Abdel Aziz; Président de la Mauritanie entre 2009 et 2019] ? Il est venu à Nouakchott et il a dit [que] maintenant il va changer les pièces d'identité. Les pièces d'identité... Il va changer les permis de conduire. Parce que nous, on roule avec le permis-là, le permis du Sénégal. Il a dit : « Maintenant, les étrangers... » (...) « Maintenant, chaque étranger, il doit trouver le permis vert ». On appelait ça le permis vert, quoi. No, c'est pas le permis international, c'est le permis de Nouakchott, mais le permis vert. Le permis vert de Nouakchott. Tu as vu ? On l'a dit : « Comment ? » [Il a dit] « Il faut que tu trouves une pièce d'identité mauritanienne ». Les sénégalais, quand on demande la pièce d'identité, on [nous] dit : « No ». Donc le système là c'est... Oui [Ça empêchait de pouvoir travailler].

Donc voilà. J'ai retourné au Sénégal, là-bas à Diorubel. Oui. Mon père était en vie. Quand je suis venu là, le matin, j'ai vu mon père, il me dit : « Comment les choses se passent là-bas ? » Je lui ai dit : « Maintenant je suis retourné ». Il m'a dit : « Il [n']y a pas de problème. Tu restes ». Oui, j'ai [je suis] resté là-bas, à Diorubel, à la maison. J'ai fait là-bas un an, le 2016. J'ai [je suis] venu 2015... De 2015 à 2016, je suis à Diorubel. Je travaillais là-bas... L'autre que j'ai [je suis] venu, le premier mois, j'ai [je n'ai] pas travaillé, je suis assis seulement. Je regardais ce que je vais faire. Bon, j'ai demandé les amis là, de me prêter de l'argent... Tu as vu ? Pour essayer de faire... comment dire ? Les business là, le petit business, le petit commerce là... Les poulets. Les poulets de chair là [élevage]. Après un ami m'a donné... 100.000 francs. J'ai commencé à travailler l'élevage là. Mais j'achetais 50 ou bien 100 poulets, les petits là, les poussins là, j'étais en train de les élever. Ma mère m'a dit : « No, no, no. Ça, moi, je [ne] veux pas ça. Je veux seulement [que] toi, tu retournes dans les voitures, tu travailles là-bas ».

Tu as vu, les africains c'est comme ça. Quand ta maman, elle parle, il faut que tu fais [fasses] ça. No [c'est pas parce que c'était mieux] ... Elle m'a dit seulement ça. Elle m'a dit : « Il faut que tu retournes dans les voitures ». Je lui ai dit : « No, mais j'ai laissé les voitures ». Mais elle m'a dit : « No, no, il faut que tu conduises seulement. Ça va venir ». J'ai laissé le travail là... [il rit] Comment faire ?! Quand on te dit : « Fais ça », sinon la maman va se fâcher. Nous, les africains c'est comme ça. Tu [ne] veux pas que la mère ou la maman se fâche... Ça c'est [ce n'est] pas bon pour nous. C'est [pas] bon pour personne ! Voilà ! [il rit] (...) C'est comme ça ! Bon, j'ai laissé ça, après j'ai dit à mon père : « Bon, il faut que je retourne en Casamance ». [Et lui] « Mais comment tu pars là-bas ? » [Et moi] « Oui, parce que là-bas... Ça me plaît, quoi ! » Il m'a dit : « Oui ? », et j'ai dit : « Oui ». Après, j'ai [je suis] venu ici. [En] 2017. Le 11 mars 2017 je suis venu ici.

[J'étais marié avant de venir ici à Ziguinchor]. Je me suis marié... Ma première femme, nous nous sommes divorcés. Là c'est en 2003. Oui [Avant d'aller à Nouakchott. Après, l'autre là... Comment dirais-je ? Ella a divorcé et on s'est marié... C'est en 2009. 2009. (...)] la première femme c'est en 2003. Tu as vu ? Nous nous sommes divorcés, après presque... 2008, comme ça, j'ai pris une autre. No [elle n'était pas de Diorubel mais], de Dakar. Oui... [c'était quand j'étais en Mauritanie]

Non [le travail n'a pas changé quand je me suis marié], parce que nous, les africains c'est comme ça. On travaille [pour] beaucoup de choses. On travaille pour ta femme, on travaille pour tes... pour tes enfants, tu travailles pour ta famille : le père, la mère, les petites-sœurs, les grand-sœurs, les petits-frères... Tout est comme ça. Lorsque je travaillais là-bas [en Mauritanie], chaque jour, chaque mois, j'envoyais quelque chose, pour ma famille, de trucs comme ça. On travaille comme ça. Nous, toujours on travaille sous la pression. Parce qu'il y a beaucoup de choses qui sont... Tu gagnes un peu d'argent, l'argent, le petit là, tu vas... tu donnes toujours quelque chose, pour tes enfants (...) Nous on vit comme ça en Afrique. Oui. C'est ça, la raison pour laquelle notre vie c'est difficile ! C'est difficile ! Parce que quand tu [ne] fais pas ça, les gens ils parlent... Surtout les mamans là. Ai ! ... Ils amènent beaucoup de problèmes. [Elles disent] « Tu [ne] me donnes rien du tout ! » Tu vois ? C'est beaucoup de problèmes.

(...) [Mais] J'ai des frères là-bas, à Adéane. (...) Il y a des frères de mon père qui sont là-bas. Je suis parti là-bas... C'est mon demi-père¹³⁰, quoi ! Je lui ai expliqué tout, que je suis venu pour rester et tout. Il m'a cherché un petit terrain-là. Il m'a donné ça comme cadeau. Oui. Il m'a donné ça, et il m'a dit : « Le temps que tu [ne] construises pas, je te donne une chambre, tu habites là-bas [chez lui] ». J'ai demandé... Il y a mon frère là. C'est mon grand-frère qui est là-bas. Lui il habite là-bas. J'ai dit à mon grand-frère : « Maintenant, je vais faire comment pour construire ici une chambre ? » Il m'a dit : « Est-ce-que tu as de l'argent ? » [il rit] [J'ai dit] « No, je n'ai rien ». Tu as vu ? J'ai dit : « Moi j'ai rien [je n'ai rien] ! » Parce que lorsque je venais de Diorubel, j'ai fait le pas là [j'ai payé le ticket pour venir]... Il restait que 1000 francs. Les 1000 là, j'ai donné au chauffeur de jakarta là, [pour qu'il me ramène les bagages chez mon grand-frère. Ça reste 700 seulement. Tu as vu ? Lorsque je suis parti là-bas, chez mon grand-frère, là-bas il [n']y a pas de froid (?), mais il y avait les lampes là, les lampes chinois là... (...) ça prend de piles. C'est trois piles. J'ai dit à mon grand-frère... Les 700 là, je les ai pris pour acheter de piles. Les trois piles, avec les 700 ! [il rit] Maintenant, je me suis retrouvé à zéro ! J'ai dit : « Frère, maintenant on va faire quoi ? » Moi je suis venu pour rester, mais je ne suis pas venu pour rester... et l'opportunité là [qu'on m'avait donné], parfois ça amène de problèmes. Moi j'aime pas ça. Je veux me débrouiller, seulement. Je veux faire là-bas une chambre, j'habite là-bas. Tu as vu ? Pour ne pas rester chez lui comme... Tu as vu ?

Il m'a dit : Il y a deux choses : tu trouves du sable... » L'argile, l'argile ! Là-bas il y a de l'argile. « Tu vas creuser l'argile là, tu fais ça de bricks. Tu creuses, tu fais de bricks, tu construis une maison pour toi ». Voilà l'argile c'était gratuite ! Tu as vu ? J'ai dit : « Il [n']y a pas de problème. Maintenant, cherche-moi de pics, de pelles... Parce que je [ne] connais personne là-bas ». Il m'a dit qu'il [n']y avait pas de problème, il m'a cherché les pics... Oui, oui [il m'a prêté ça]. Le matin, de bonne heure, je pars là-bas, il m'a montré : « C'est ici que tu prends l'argile là... » Tu as vu ? Après je suis allé là-bas, où il m'a montré, je suis en train de creuser. Après le premier jour, j'avais tout ça comme ça [il montre ses bras, comme pour indiquer que c'étaient remplis d'ampoules], à force de creuser, creuser, creuser... Jusqu'à j'ai trouvé 2500 bricks. 2500 bricks là-bas. D'argile. Tu as vu ?

Le jour même que j'ai fini de travailler avec les bricks là, les 2500, c'est le jour de dimanche. (...) Le dernier jour de travail, j'ai fini. Un ami m'a appelé. No [il n'était pas de Ziguinchor mais], de Dakar. Il m'a dit : « Toi, tu es où ? » [Je lui ai dit] « Je suis là, à

¹³⁰ Más allá de la posibilidad que tu tío haya asumido funciones parentales, es posible que este término sea una adaptación del wólof *pape bu mag* o *pape bu ndaw*, literalmente «padre mayor» y «padre menor», términos con los que se designa a los hermanos mayores y a los hermanos menores del padre, respectivamente.

Ziguinchor ». [Et lui] « Depuis quand ? » [J'ai dit] « Maintenant [ça fait] deux mois, trois mois que je suis là ». Il m'a dit : « Il y a un camion ici. Il faut que tu viennes, tu prends le camion et tu travailles avec ». Le même jour, le même dimanche, il m'a dit ça. Et j'ai dit : « Hein ! Mais pour quel jour ? » [Il a dit] « Demain, demain ». Moi j'ai [je n'ai] pas d'argent pour partir ! C'est un autre problème [il rit]. Il a dit : « Il [n']y a pas de problème. J'ai cherché une sœur à moi, elle va te prêter de l'argent ». J'ai [je suis] parti là-bas pour prendre le camion. C'est un frigo, tu sais le frigo-là ? No, no [ce n'est pas pour amener de possessions], c'est pour le cajou-là, les... Comment on appelle ça en français ? Eh... Tarcaissé [en wòlof; pomme de cajou] Voilà ! Le camion là c'est pour ça. Pour travailler... J'ai dit : « Il [n']y a pas de problème ». J'ai [je suis] parti à Dakar. J'ai [je suis] arrivé là-bas... trois heures, quatre heures du matin. J'ai [je suis] parti chercher le gars, j'ai pris le camion.

Oui, oui [c'était pour transporter des noix de cajou de Ziguinchor à Dakar]. (...) Alors, maintenant, j'ai travaillé avec le camion-là jusqu'à le traitre c'est fini. Jusqu'à la saison est finie. Mais quand tu travailles avec le camion, le... Comment dirais-je ? Quand il pleut, le camion ne travaille pas. Il y a des risques. Le travail, ça diminue un peu. J'ai dit : « Moi, ça [ne] m'arrange pas ». Parce que tu restes deux, trois mois, tu gardes les... comme ça. J'ai parlé avec le propriétaire, j'ai dit : « Non, prend le camion là ». Il m'a dit : « No... » J'ai dit : « No... » Après, j'ai rentré, j'ai le klando là. Parce que le klando, quand je travaillais, chaque jour tu gagnes quelque chose.

Voilà, le klando-là... Mon ami-là, que je t'ai présenté, Malam. L'autre jour-là. Lui-là c'est Malam. Quand tu vois le visage-là... Voilà, c'est le gars-là qui m'a amené ici. Oui. J'ai [je suis] resté, mais il m'a dit : « No, ça c'est pas... » (...) Il me donne sa voiture, moi je fais le petit sirou. Après il m'a présenté le gars-là [le propriétaire de la voiture]. C'est comme ça que j'ai commencé à travailler, travailler... Oui. [je me suis abonné au garage] Après je suis venu ici, je travaillais. Avant le gars-là... Comment dirais-je ? J'ai travaillé avec ça trois ans. 2017... 2017, 2018, jusqu'à 2019, le gars-là il a pris la voiture. Récemment [octobre 2019]. Récemment.

Voilà. Mon parcours c'est comme ça. Maintenant je reste ici, je fais le sirou, j'essaye de [me] débrouiller. Je fais le sirou. Oui. Quand je descends je prends quelque chose. Moi, quand je travaille, trois jours, quatre jours, comme je gagne quelque chose... Comme hier. J'ai descendu, l'autre voiture là, j'ai travaillé trois jours, j'ai gagné... 25.000CFA, les trois jours. J'ai donné au gars-là [le chauffeur], il m'a dit : « No, prends les 5.000 ». Oui. Moi j'ai pris 5.000, lui les 20.000. Voilà. C'est comme ça ! Voilà, c'est comme ça le business là. Je vais continuer comme ça jusqu'à je trouve une autre voiture pour travailler.

Tras algo más de una hora de conversación, terminamos la entrevista y apagué la grabadora. Volvimos nuevamente al *tableau*, tras el que un grupo de *klandomans* y *apprentis* habían reproducido un *yotai* y estaban sentados en un par de banquetas de madera preparando té en un hornillo de carbón. Tras hacer algunas bromas en wólof y francés sobre si Habib y yo íbamos a casarnos, a las que Habib respondió que era una buena amiga, me invitaron a tomar té con ellos. Como debía irme, y además siguiendo el consejo de varios de mis informantes y amigos de no aceptar una taza de té de alguien desconocido (sobre todo por los posibles ataques místicos que este podía vehicular), rechacé su invitación precisando que debía volver a casa. Como muchas otras veces, Habib me acompañó hasta la entrada de la *gare routièrè* y se ocupó de conseguirme una *jakarta* que me llevara. Nos despedimos hasta el día siguiente, en que volví al *garage* para seguir con la observación.

Historia de Jean

Jean es un hombre de unos treinta y cinco años, nacido en Kamabeul, aunque, según dice, desde hace unos años vive y trabaja en Ziguinchor. Fue uno de mis principales informantes en el *garage* de Esso, especialmente durante mi etapa de trabajo allí durante el año 2019. A diferencia de otros, Jean solía hablarme de política y tenía especial interés por la política catalana, además de una propuesta de gobierno independentista liderado por el entrenador Pep Guardiola. En esta línea, no tenía reparos y hablaba claramente del conflicto de la Casamance y de las reivindicaciones del MFDC, del que, aunque nunca llegó a pronunciarse directamente, daba la impresión de tener una opinión favorable, o como mínimo simpatizaba con algunas de las reclamaciones del movimiento. Como ya se ha comentado, forma parte de la familia Tendeng de Kamabeul, vinculada por matrimonio a la familia Manga, a la que pertenecen Bruno, Nazère y Delande, también *klandomans* de Esso que cubren la ruta a Bandial. Ellos cuatro son los únicos conductores originarios de esa región que la hacen. Las páginas que siguen parten de una primera entrevista que tuvo lugar el martes 8 de octubre de 2019, sobre las 11 de la mañana. Por entonces, ya llevaba más de cuatro meses acudiendo de manera sistemática al *garage* y había logrado construir una relación de cierta confianza con buena parte de los conductores, incluido Jean, al tiempo que había visitado en múltiples ocasiones Kamabeul, por lo que tenía algunas nociones sobre la cotidianidad tanto del enclave como de la región de Bandial en términos más amplios. Habíamos quedado previamente por teléfono y, cuando llegué al *garage* de Esso me avisó de que se encontraba en un restaurante situado justo enfrente, cruzando la calle. Se trata de un lugar bastante

sencillo, con una pequeña terraza a pie de calle cercada por un poyete de hormigón y Jean parecía conocer bastante bien a la encargada del local. Durante la entrevista no hubo más clientes, y no recuerdo que hubiera muchos más normalmente. Ni Jean ni yo consumimos nada. La conversación, que duró cerca de una hora, tuvo lugar en la misma terraza, sentados en dos sillas de plástico, algo rotas, que Jean había cogido del interior del restaurante.

Se verá que podemos encontrar algunas similitudes entre el caso de Jean y el de Habib, sobre todo por la manera en que el sector del transporte ha supuesto una alternativa laboral relativamente accesible en ambos casos y el modo en que la relación y los desacuerdos con los propietarios han ido marcando, de acuerdo con su relato, su trayectoria como conductores en distintos sectores. Pero su caso resulta relevante también por tratarse de los pocos conductores de *klando* originarios de la región de Bandial que cubren la ruta hacia esta zona. Su trayectoria da cuenta del tipo de relación que estas regiones mantienen con el principal núcleo urbano de la Casamance, que no sólo condicionan formas de movilidad como la de los *klandos*, sino también los caminos vitales y las opciones laborales de sus residentes, también de conductores como Jean. Al mismo tiempo, su relato transcurre paralelo a las transformaciones en la oferta de movilidad entre Bandial y Ziguinchor, marcadas tanto por inversiones, fundamentalmente privadas, en vehículos que cubrían el itinerario hasta la ciudad, como por los años de conflicto abierto en la región y las consecuentes restricciones en los desplazamientos.

Moi, je suis né à Kamabeul, j'ai grandi à Kamabeul, j'ai étudié à Kamabeul... Malheureusement les études ne sont pas trop loin [il n'y a pas de collège ni lycée]. Alors, l'année où on a suivi une année blanche, on voulait plus étudier, alors on voyait que, seul, le chemin de Ziguinchor. Mon papa m'a demandé d'étudier et j'ai dit : « No. Tous mes camarades sont partis à Ziguinchor. Moi aussi je vais partir ». [Parce qu'] il [n'] y a pas de lycée. A cette époque il [n'] y avait même pas de CEM. Il y avait que l'école primaire. Donc c'est là où j'ai commencé. Alors mon papa m'a demandé d'aller faire une formation à la Sodesie. Il y a une école qui se trouve en allant vers le pont Émile Badiant. Il y a une école de centre de formation qui est là-bas. On fait la menuiserie, la maçonnerie, la mécanique, soudeur métallique, menuiserie métallique... On fait tout. Alors, il me payait la formation. (...)] [C'était une formation en], soudeur métallique.

Alors, après la [formation de] soudeur métallique, après la formation... Bon, j'ai pas pu terminer la formation, j'ai fait deux ans, la troisième année que je dois terminer, j'ai dit que j'avais de difficultés par rapport à là où je restais ici à Ziguinchor. Parce que j'étais dans

une maison... pas de famille, avec... Le gars... C'est juste qu'il a discuté avec mon père pour que je puisse [rester chez lui] ... Ici c'est comme ça. La majeure partie des gens qui sortent du village pour Ziguinchor c'est comme ça. Moi je peux avoir une maison, Marta peut venir me voir pour me dire que « si tu as de la place à la maison, si mon garçon ou ma fille... [peut rester] » Non, c'était pas la famille, parce qu'eux, ils sont de Sambou. Et mou je suis de Tendeng.

Donc, la troisième année j'ai pas continué, j'ai abandonné. Je suis entré à la gare routière. Oui, la grande gare routière. Parce qu'il y avait un de mes amis qui était là-bas, il est maintenant à Arezki, c'était un chauffeur aussi. (...) Alors il était dans un minicar [et] il m'a proposé de venir avec lui. Comme apprenti. J'ai dû accepter et je suis parti. C'était la route [de] Elinkine, à cette époque. Elinkine-Ziguinchor. Après c'est là où j'ai réussi à passer mon poids lourd, en premier année. J'ai fait presque deux ans, j'ai passé mon poids lourd... En 2007. Oui, là où j'ai passé mon poids lourd. Après... En 2007 il y avait la loi qu'Abdoulaye Wade a fait sortir, qu'il faut avoir 25 ans pour pouvoir passer le [permis de] transport. Alors il fallait attendre jusqu'à avoir les 25 ans... Parce qu'à l'époque on faisait : après ton permis en poids léger, en poids lourd, six mois tu peux enchaîner. Après ton poids léger ou poids lourd, en six mois, tu continues si tu veux faire le transport. Alors, il fallait... Abdoulaye [Wade], lorsqu'il était venu il a changé... Maintenant il fallait attendre les 25 ans... [Et à l'époque] J'avais 22 ans. Oui, il restait un peu. Alors, j'étais trop pressé, il [ne] me restaient que quelques mois, je suis allé déposer à l'autoécole Adjembé, parce que je voulais que ça soit si vite que ça. Lorsque j'ai déposé des papiers, avant d'arriver chez moi, parce que j'habitais à Kandé à l'époque... Alors, avant d'arriver là-bas, le gars m'a appelé au téléphone pour me dire : « Il te restent deux mois à accomplir tes 25 ans ! » J'ai dit : « Ah, bon ». Alors je me suis rendu compte... Ce qu'il a dit c'est vrai. Il m'a dit : « Bon, maintenant, c'est pas grave, tu peux laisser le dossier, en attendant que l'âge arrive. En attendant que tu termines les deux mois ». J'ai dit : « Bon, OK ». Après j'ai resté un bon moment et j'ai dit : « [Il claque la langue] No. Je vais aller récupérer le dossier, je vais le garder moi-même ». Alors, après les deux mois je suis allé faire candidat libre, comme je l'ai fait en poids lourd. Et j'ai fait, en candidat libre, j'ai fait trois mois de code et deux mois de conduire. Et j'ai eu mon transport.

Alors j'étais toujours à la gare routière. Après mon transport... il y avait un de mes oncles qui m'avait appelé, il travaillait au Sara matériaux¹³¹... No, Sara boissons. (...) C'était le plus grand dépôt à Ziguinchor à cette époque. Alors je suis parti avec lui, on était dans un camion qui faisait à peu près entre 10-15 tonnes. Maintenant, on allait à la livraison, on partait... [à] Kafountine, Bignona, Cap Skirring. Il avait un dépôt à Kafountine, il y avait un dépôt à Bignona, [et] il y avait un dépôt à Cap Skirring. Donc nous, on livrait [à] ces dépôts. Il y avait les petits qui faisaient la livraison au niveau de la ville, et aux communales aussi. Alors on a fait... J'ai fait le dépôt à partir de... Mon premier dépôt c'était à Kafountine. [5s] Mais j'étais avec mon oncle dans le même véhicule, c'était mon oncle qui conduisait. [Mon oncle], lui il est d'Enampor. Il s'appelle Yves Manga. Maintenant lui il est au Sara matériaux, il n'a pas quitté. Alors, le premier jour on est partis à Kafountine, [et] deux jours plus tard on est partis à Bignona, ils ont appelé pour dire qu'ils ont plus de boissons, on est partis en livraison à Bignona. Mais lorsqu'on entrait, s'il [n'] y a pas de travail [si on ne les appelle pas pour une autre livraison], on est là dans le dépôt pour la livraison des petits véhicules. C'est à dire, si un véhicule vient, on lui donne la boisson, voilà, on le charge, et quand on doit aller pour la livraison loin, on prenait le camion. Alors je suis parti... Après, aussi deux jours plus tard, le gérant de Cap Skirring a appelé pour dire qu'il n'a pas de boissons. Alors on a chargé le camion pour partir vers Cap Skirring. Le vieux, il est de Djibonker, il s'appelle François (...).

Alors, lorsqu'on est arrivés à Cap Skirring, il a dit à mon oncle [que] lui il veut que moi je reste ici [à Cap Skirring] avec lui. Pour travailler là-bas dans le dépôt. Alors, il a dit ça à mon oncle, [et] mon oncle a dit : « Bon arrivé je vais essayer de discuter avec lui ». Il a appelé le patron ici, directement, au dépôt, pour lui dire que lui... Il veut vraiment le gosselà [Jean], il lui plaît beaucoup, quoi ! J'ai dit : « Ah, bon ! ». Deux jours après, le patron m'a appelé. Le patron en personne. Il m'a appelé pour me dire : « Vas faire tes bagages, tu vas partir vers Cap Skirring ». C'est comme ça que j'ai [je suis] parti au Cap Skirring. Au Cap Skirring je suis resté là-bas presque... un an, six mois, quelque chose comme ça. Mais j'ai vu que, avec le peu que je gagne là-bas, je [ne] peux vraiment faire pas quoi qui se soit pour épargner. Parce que j'avais un salaire de 35.000, [et] je payais la bouffe là-bas, le petit-déjeuner et le logement. Vraiment. Parce que moi, à ma propre vision, ce que j'ai vu à la longue, j'ai dit que les gens ne peuvent pas dire que tu as du bulot et tu ne peux pas faire

¹³¹ Sara es una empresa local de importación sobre todo de productos de alimentación, en su mayoría franceses, y de materiales de construcción para bricolaje cotidiano. Tiene presencia tanto en Ziguinchor como en Cap Skirring y suele ser el lugar donde buena parte de los europeos residentes en estas dos ciudades hacen la compra cotidiana, pues allí pueden encontrar buena parte de los productos disponibles en supermercados europeos, que son difíciles de obtener en las boutiques y mercados locales. Aunque buena parte de los trabajadores son senegaleses, el propietario es de origen libanés.

quelque chose pour la famille. Et surtout au village... ils croient beaucoup que, comme tu es là, tu peux faire un coup de main pour les soutenir. Et pourtant c'est vraiment désolé [dommage].

Alors j'ai demandé le vieux : « Vraiment je suis désolé, je vais partir ». Il m'a dit : « Mais qu'est-ce qu'il y a ? » J'ai dit : « Non... » Je [ne] voulais pas évoquer tout ça ! J'ai dit : « Non, je veux juste partir ». Il m'a dit : « Ah, bon ». Il m'a posé tellement de questions : « Qu'est-ce qu'on t'a fait ici ? On [ne] te plaît pas ? » De choses comme ça... J'ai dit : « No, c'est juste que je veux partir ». Et j'ai pris départ. Deux jours, trois jours, je suis revenu à Ziguinchor. Je suis resté à Ziguinchor quelque temps et... Il y avait un gars de Bandial qui avait payé un minibus... Oui. C'était un minicar. Un 19 places. [C'était l'horaire¹³²] À Enampor-Dakar. En ce moment c'était moi avec mon ami [qui portait l'horaire]. C'était moi avec mon ami. Tu sais ? Lui il avait son transport et moi aussi j'avais mon transport. Et comme lui, il habitait avec le gars qui avait payé le véhicule, le gars lui a proposé de lui donner ce véhicule, et comme moi j'étais là et que j'avais pas de travail il m'a rappelé encore, pour me dire que lui aussi il était en chômage, comme moi. Il m'a appelé pour me dire que : « Bon, maintenant, comme c'est comme ça, il y a un véhicule qui est là [à Enampor]. Tu viens, on va continuer à faire le travail ». C'est nous qui avons risqué à faire l'horaire Dakar-Ziguinchor. Alors, quand lui, il est fatigué, moi je conduis. Et quand moi je suis fatigué... Voilà [on se tourne]. Et on travaillait côte à côte jusqu'à... le gars a vendu le véhicule. On a travaillé presque... six mois, sept mois, huit mois, comme ça. Maintenant, on faisait la liaison Dakar-Ziguinchor. Jusqu'à Enampor. Dakar-Enampor, Dakar-Enampor. Mais, tu sais qu'il y aura un moment où on sait qu'ils [les habitants d'Enampor] [ne] vont plus sortir du village pour aller à Dakar. Alors, on arrêtait. Maintenant, on attend à l'hivernage pour reprendre, parce qu'à l'hivernage, à la fin de l'année scolaire, les élèves vont à Dakar et d'autres viennent, jusqu'aussi la fin octobre, ou novembre, on arrête encore. Donc c'est comme ça qu'on a travaillé jusqu'à on [n'] a pas pu s'entendre avec le gars [et] on a laissé son véhicule. Il [ne] pouvait pas aller. Il a tout fermé, il [ne] pouvait pas aller. Il a vendu le véhicule.

No [ce n'est pas encore que j'ai commencé le klando], lorsque je suis cherché là-bas, j'avais un ami, il est de Badiat. Il s'appelle Marousse. Maintenant il est au Ministère, il travaille, il est chauffeur du ministre... député ou je [ne] sais pas, ministre. En tout cas il est conducteur là-bas, au niveau du gouvernement, des gens du gouvernement. Il est à Dakar. Il avait un taxi. Alors, il est venu me voir pour me proposer que, lui, il veut maintenant me proposer, comme il est seul, et le taxi c'est pas facile, il va travailler jusqu'à midi et descendre, moi je

¹³² Véase la descripción del funcionamiento de esa clase de buses en el capítulo 3.2.

travaille jusqu'à l'heure que je veux et descendre. Oui, on partage le taxi. À Ziguinchor. J'ai fait le taxi presque un an. Avec le gars. [5s] C'était presque en... 2013, 2012, jusqu'à 2011. Je [ne] me rappelle plus mais c'est les années-là. Presque 2011. Voilà, quelque chose comme ça. Alors, on a travaillé ensemble, on [n'] avait pas de problème... Bon, je ne sais pas comment il a eu de problèmes avec le propriétaire du véhicule. Il a rendu ça. Aussi tôt il a eu une autre embauche avec un autre taxi. Il a continué à travailler.

Alors, en ce moment, moi j'ai sorti de Kandé. J'étais toujours à Kandé. C'est en ce moment que j'ai sorti... Parce que le gars que j'habitais, le propriétaire de la maison, il dit que... que la maison est trop serrée, voilà, de choses comme ça... Voilà. Je suis allé louer. Je suis rentré parce que c'était presque le mois d'aout. J'ai laissé mes bagages et je suis parti cultiver¹³³. À Kamabeul. À mon retour... Avant de retourner j'ai commencé à chercher une chambre. J'ai parlé à mes collègues pour me chercher. Un de mes collègues, il est d'Enampor, lui c'est un frère, c'est un frère, lui il a réussi à me trouver une maison quelque part où tu sais que... C'est deux et un salon. (...) Maintenant, il y avait un seul gars qui était là-bas, il dit que ce qu'il paye c'est un peu lourd. Maintenant, s'il pouvait avoir quelqu'un qui va l'aider, maintenant, on départage la location, c'est bon. J'ai trouvé que c'est abordable, c'est presque... C'est 5.000 francs. Parce que toute la maison c'est 10.000, et lui c'était un débrouillard, aussi comme moi. Alors j'ai accepté, on habitait ensemble. Lui, il était chez les prêtres, à Djibelor. Ils ont un jardin, un grand jardin là-bas. C'est là-bas où il était. Il allait arroser, voilà, des choses comme ça. Alors, un bon jour le travail n'a pas donné, il a demandé qu'il va rentrer. Alors, j'étais d'accord. J'étais d'accord, c'est toujours comme ça. Je suis resté dans la maison tout seul pendant presque trois mois, j'ai dit : « Non, je [ne] peux pas continuer tout seul dans la maison ». C'est pas parce que je ne peux pas payer, mais j'ai pas assez de sécurité. Moi, je sors le matin, avant de revenir c'est la nuit... C'est comme ça que je me suis débrouillé, je me suis débrouillé... Jusqu'à juste j'ai quitté, il y avait une maman qui était à côté, elle était seule dans la maison, mais elle voulait quelqu'un qui l'accompagne [donc ils ont accordé d'habiter ensemble].

Alors, a un but de temps, il y avait un peul qui est venu me demander un klando. S'il peut me remettre ça. J'ai dit : « D'accord ». Voilà. Maintenant, il m'a donné le klando et j'ai

¹³³ En muchos de los enclaves de la Baja Casamance cuyo principal cultivo es el arroz, como es el caso de buena parte de la región de Bandial, durante los meses junio a septiembre aproximadamente, en los que se concentra la siembra y recogida de este cereal, la casi totalidad de la actividad de los pueblos se centra en estas actividades agrícolas (cf. Linares, 1992 para un abordaje detallado). Los más jóvenes acostumbran a encargarse de la gran parte del trabajo de acondicionamiento de los terrenos antes de la siembra, que suele terminarse antes del hivernage, y muchos de ellos, por mucho que residan fuera del pueblo, acuden a sus enclaves de origen para participar de estas tareas.

commencé à travailler. Oui [je faisais la route à Enampor]. J'ai commencé à travailler, à travailler... Alors, le gars, la femme a dit : « Non, il [ne] peut pas continuer comme ça, parce que c'est pas ce qui était prévu ». Lui, elle voulait juste quelqu'un qui soit dans la maison avec lui. J'ai dit : « No ». Le problème c'était la location. « Si je [ne] te paye pas la fin du mois... » Bon, j'ai quitté.

C'est comme ça... J'ai travaillé avec le gars, avec le klando, avec le klando, avec le klando... (...) Alors, Tierno... Le gars [le peul] il s'appelle Tierno, on a travaillé un but de temps... Bon... (...) Il a fait le con, parce qu'il [ne] voulait pas... Bon, moi j'avais... Oui, c'était le propriétaire du véhicule. Il m'a demandé, j'ai... Le jour-là j'étais fatigué, j'ai demandé à mon grand-frère là, Bruno, le propriétaire du véhicule de Nazère, je lui ai demandé... Bon, lui il était en tuileries. (...), on était ensemble. Alors, maintenant, je lui ai demandé de me tenir mon véhicule le temps que je me repose. Alors mon partenaire il est venu me dire : « No, c'est pas normale, je ne sais pas quoi-là... » J'ai dit : « En bon ? » Il est venu un jour, il m'a dit de lui prêter le véhicule. J'ai dit : « Je te prête le véhicule ? » (...) Je lui ai rendu les clés. Il est parti. Il me dit : « Demain... No, travail, je te rends ça demain ». J'ai dit : « D'accord. Et si tu me rends ça, ça va, si te [ne] me le rends pas, ça va aussi ». Alors... [5s] Deux jours après je savais que lui-là, il est prêt à prendre son véhicule. J'ai dit : « C'est pas grave ». Voilà [il ne voulait plus travailler avec moi]. J'ai continué. Parce que sincèrement, moi je travaille. C'est le bulot qui me paye. Oui, je travaille bien. Parce que moi je le sais. J'en suis rassuré. Parce qu'on parlait chaque semaine que je dois verser. Quelque fois il vient en début de la semaine [pour prendre l'argent], je dis : « Je [ne] donne pas l'argent. No, le contrat qu'on a fait, il faut que ça soit comme ça. C'est dit par semaine : tu viens le lundi ou tu viens demain soir. Tu reçois ton argent. Mais alors je [ne] te donne rien ». Parce que moi je suis catégorisé comme ça. Alors... C'est comme ça que ça s'est passé, il a repris le véhicule. Je suis resté un but de temps ici, j'avais pas de travail... Voilà [je faisais le sirou au garage] ! Les gars aussi, quand je viens, comme ils me connaissent, il sait qui je suis, si je viens je [ne] reste pas [j'ai toujours de travail]. Tu viens le matin, quelqu'un te dit : « J'ai un programme, tu prends mon véhicule ». Il va rester chez lui, il [n'] a même pas de programme. C'est comme ça que je travaille, que je gagnais un peu de choses pour aller payer.

J'étais là, à Ziguinchor. Mais je suis allé louer... là où j'ai eu ma chambre là, que je suis sorti avec la maman là, j'ai fait presque quinze ans dans cette maison. Je suis là jusqu'à aujourd'hui. Personne ne me dérange, et je [ne] dérange personne. Même si je [ne] viens pas la fin du mois, il sait que le jour qu'il sera là je vais payer. Et on [ne] m'appelle jamais. Eux maintenant c'est le contraire : s'ils veulent faire entrer quelqu'un qui vient en location, ils m'interpellent pour me dire qu'il y a une location qui est là, qu'il y a quelqu'un. Ou bien

si j'ai... Ils me demandent si j'ai pas quelqu'un qui a besoin d'une chambre, un de mes amis, parce qu'il y a quelqu'un qui doit sortir. Je dis : « Oh, ok, c'est bon ».

Alors, ça a tombé [que je suis resté sans voiture], on est allé jusqu'à un certain période, la campagne de la noix de cajou. Il a fait toute l'année de la campagne... Maintenant, il a essayé de remettre le véhicule à Lijeau. À un autre. Mais ça [ne] marchait pas. Deux jours, trois jours, il a descendu. Parce que ce que moi je peux, lui il [ne] peut pas. Parce que moi, j'ai versé beaucoup d'argent. Parce que moi... Moi je fais que travailler. C'est travailler. Moi je [ne] pardonne pas avec le travail : tu veux qu'on travaille, on travaille ; tu [ne] veux pas qu'on travaille, on [ne] travaille pas. Si ça va comme ça, moi je vais comme ça. Soyons honnêtes dans tout ce que nous faisons. Moi je suis comme ça. (...) Après... Lorsqu'il a repris... Après la campagne de noix de cajou... Parce qu'il faisait la campagne. Il est venu pour me voir. No, d'abord, avant la campagne, il a interpellé un de nos grands là, les Aladji, les Birham [coxeurs] et les autres là, pour me supplier de reprendre le véhicule. J'ai dit : « Jamais. Mes fesses-là, ne vont jamais s'asseoir sur ce coussin ! C'est fini pour moi ». Alors j'attends. De toute façon Dieu est grand, et Dieu est là pour nous tous. Il a tout fait pour que je reprenne le véhicule. J'ai dit : « Non ». Après la campagne, il est venu me voir lui-même en personne. Il m'a trouvé ici, assis ici. Il m'a dit : « Jean, j'ai besoin de toi ». Il a appelé Aladji. Tu connais Aladji ? Le vieux-là qui es un peu grosse, là... Il l'a appelé, il a dit : « Bon, moi je veux que vraiment tu me parles avec mon fils là. Comme il [ne] veut pas ce véhicule-là... » Il a amené presque une valeur de 5 millions, il l'avait dans son sac. Il m'a dit [que] comme moi, je [ne] veux pas reprendre le véhicule, on va à Dakar, je regarde quel véhicule je veux, [et] il paye ça pour moi. J'ai dit : « Jamais ». Moi je [ne] joue pas avec ma dignité. Moi je [n']ai rien. Ni papa, ni maman, ni sœur, ni petite sœur, ni grande sœur. Mais j'ai quelque chose que Dieu m'a donné : ma dignité. [Et] je [ne] joue pas avec. C'est comme ça qu'il est parti avec son argent. J'ai dit : « Non et non ». Je suis là, j'ai pas de véhicule, j'ai rien.

Alors, je suis resté... Après un vieux de Bandial est venu me voir. No, on l'a mis en rapport avec moi. Un ami, il est à Belfort, il s'appelle Omar Manga, il est d'Enampor. Il est venu me voir, il m'a dit : « Il a un vieux qui a un véhicule... » Parce que moi le vieux je l'ai vu avec le véhicule. [Mon ami m'a dit :] « Il est à la retraite, maintenant il est rentré, il a le véhicule il veut le faire travailler ». J'ai dit : « Moi je [ne] veux pas aller vers lui, parce que moi j'ai... Moi je suis très nerveux ! » Ma nervosité... c'est à dire... Fais la logique, et on sera ensemble. Mais si tu [ne] fais pas la logique, tu trahis ce qu'on a dit, on [ne] passe pas. Moi je suis catégorique ! Moi c'est comme ça que je suis. Alors j'ai dit : « Donnez-lui mon numéro. S'il est intéressé, il va m'appeler. Mais moi je [ne] veux pas aller vers lui. J'ai faim, mais je [ne] vais pas manger du sable ». Tu sais ? On dit que le canard a dit : « Tôt ou tard,

la pluie va tomber et je vais me laver ». Donc moi je suis comme ça. J'ai faim mais je [ne] vais pas manger du sable. Tôt ou tard Dieu va me donner quelque chose. On lui a donné mon numéro et il m'a appelé. Je suis parti jusqu'à Bandial. On est allé, on est resté, on a discuté. On a discuté longuement pour que je puisse reprendre le véhicule, parce que je lui ai dit qui je suis et qu'est-ce que je suis capable de faire. S'il accepte les conditions, s'il n'accepte pas aussi. Et on est tombés d'accord. J'ai repris le véhicule. J'ai pris le véhicule. No, c'est pas celle-là [la voiture que j'ai maintenant]. C'était une [Renault] Express, comme celle-là qui est là en blanc [il signale la voiture d'Abdoulaye], [mais] elle était bleue. C'était... C'est le véhicule que j'ai laissé... C'était entre... [20]15, [20]16, comme ça. Entre 15, 16 comme ça. [Parce que la voiture que j'ai maintenant] Ça c'est... Il y a deux ans de celle-là [2017]. [5s] Le klando j'ai commencé avant 2015. No... No, c'était en 2014... 2014 que j'ai commencé le klando. Alors... Maintenant on a réussi a trouvé un marché conclu, avec le vieux. On a commencé à travailler.

Alors, les gens voulaient, coûte que coûte... Parce que comme il est de Bandial, quand je descends je vais aller dormir à Bandial. Oui, le vieux est venu me le dire. J'ai dit : « Tu sais qu'est-ce qui a ? On a eu un accord, attend ton argent, c'est pas ton problème où est-ce que je vais dormir ». Parce que, comme je te l'ai dit, je suis catégorique. Parce que... Le propriétaire, il habite à Bandial. Et pourquoi il peut avoir un véhicule et le véhicule ne va pas aller dormir à Bandial ? [Je disais] « C'est pas votre problème. Et si je changeais de linge ? Vous allez me demander de revenir sur la ligne d'Enampor ? » C'est l'argent qui est là, entre lui et moi. S'il [ne] reçoit pas son argent, il me demande, il me contacte: «Pourquoi j'ai pas mon argent?». Ça c'est des histoires. Bon, maintenant, tu sais ? Lorsqu'on lui a dit ça, comme il sait qui je suis et quoi je suis capable de faire, il [n'] est pas venu directe. Il est venu, il me l'a dit d'une manière indirecte. Voilà. Bon, il a dit, et je l'ai laissé-là, je suis parti. Je [ne] lui ai même pas répondu. Un bon jour il a répété la même chose. J'ai dit : « Tu sais qu'est-ce qu'il y a ? Toi, on a réussi à avoir un accord, oui ou non ? » Il a dit : « Oui ». [J'ai dit] « Alors arrête de me dire ça. Je t'ai une fois donné de l'argent qui n'est pas suffisant ? » Il m'a dit : « Si ». [J'ai dit] « Ok, maintenant on règle le problème ». Et il a arrêté aussi. On lui dit, on lui dit, mais il [ne] vient pas me le dire. Il peut dire ça à mes amis, mais il [ne] vient pas me le dire, jamais. Alors, le véhicule, à un moment est tombé en panne de moteur. Lui, il [ne] veut pas payer le moteur. Moi, je suis allé garantir le moteur. Normalement c'est le propriétaire qui doit dépanner. Mais comme quelqu'un qui est... quelqu'un qui [ne] connaît pas trop, trop un véhicule, mais moi je faisais que l'aider. Alors je suis allé garantir le moteur. Je lui ai demandé l'argent et il m'a dit qu'il n'a pas d'argent. J'ai garanti un moteur, j'ai donné une avance...

Il est venu, je lui ai dit : « Moi, j'ai prêté un moteur que j'ai mis dans le véhicule ». Il m'a dit : « D'accord. Je vais donner une avance là-bas, dans le magasin ». Alors, il est venu, dans la semaine, il est venu pour chercher de l'argent. [J'ai dit] « Mais comment tu peux avoir de l'argent ? Moi j'ai garanti un moteur que j'ai mis dans ton véhicule ». Il m'a dit : « No, tu sais ? Si cette semaine tu me donnes, la semaine prochaine tu l'auras... ». J'ai dit : « Jamais. Jamais je [ne] le ferais ». Il est resté calme, il est retourné chez lui, il [n'] est plus revenu. Et j'ai payé le moteur, jusqu'à terminer, je lui ai appelé pour lui dire [que] le moteur est terminé : « Viens chercher ton ami [la voiture ?] ». Et on a repris. [5s] Alors, maintenant, la caisse était vieillie, elle était pourrie, complètement. Je lui ai demandé qu'on change de caisse. Il m'a dit : « No, c'est trop cher... je [ne] sais pas... » Si on [ne] peut pas mettre ça en tuileries. J'ai dit : « Acha¹³⁴, mets ça en tuileries [réparation complète] ! » On a mis ça en tuileries, quelque temps, ça n'a pas donné. Je lui ai répété un peu la même... Il y a un gars qui est venu me dire qu'il a une vieille caisse RGB, de Guinée Bissau, à Kandé. Le gars dit 600.000, avec ce que tu peux payer. Moi je suis allé voir la caisse : un véhicule tout neuf, essence. Je lui ai dit, le vieux il a dit : « No, c'est (...) Il faut qu'on réduise plus ça... [le prix] » J'ai dit : « En bon ». Deux, trois jours on l'a remorqué... J'étais là, j'étais là-bas chez le menuisier, j'ai vu le véhicule passer, on l'a remorqué pour la mairie. J'ai dit : « C'est fini. Quelqu'un à gobé ça ». Alors le vieux, il a amené le véhicule, il est allé en tuileries. [5s] Moi, avec le peu que j'avais... J'ai prêté de l'argent pour augmenter, que je puisse payer le véhicule. Lorsque j'ai payé le véhicule... Son véhicule était prêt. Il m'a dit : « Tu sais, le véhicule est prêt ».

J'ai dit : « Moi, je ne peux pas continuer avec toi, parce que j'ai un autre véhicule [à moi] ». Parce que, [le véhicule] c'était déjà à moi. Alors, il m'a dit : « Maintenant... » Je lui ai dit : « Tu sais ? Si tu as quelqu'un, que tu travailles avec lui, honnêtement, si tu vois un annonceur à dire [à] cette personne, tu dois te... » Je [ne] sais pas comment te dire... « Tu dois être plus fier de ce dernier. Parce qu'au moins, tout ce que tu lui as payé, à la longue tu as vu un avancement encore. Donc tu dois être fier de ce garçon » [5s] J'ai dit : « Je ne souhaite plus conduire pour quelqu'un. J'ai décidé avoir ça [mon propre véhicule], je gère ça ». Il m'a demandé de lui chercher un chauffeur. J'ai dit : « No ». Parce que c'est compliqué. Demain, si ça [ne] marche pas il va te dire : « No, c'est toi qui m'as mis en rapport avec lui... » Le chauffeur me dit : « No, ton vieux-là c'est pas bon... » Je lui ai dit : « Cherche quelqu'un ». Il a cherché... Un mois, deux mois, trois mois, ça n'a pas donné. Finalement le véhicule a été garé, il a vendu les papiers, il a vendu tout le matériel. Et c'est comme ça que ça c'est fini. Moi j'ai gardé le véhicule [que j'avais acheté].

¹³⁴ Expresión wolof usada en imperativo y traducible como «vamos».

Oui [maintenant je suis avec mon propre véhicule], je suis là avec le véhicule. Oui [depuis 2016 à peu près]. Parce que celle-là... Celle-là je l'ai payé, il y a deux ans, de celle-là [celle qu'il a maintenant]. Il y avait une autre que j'avais, mais c'était la même marque. Oui. C'était la même marque. Donc... Non [ce n'est pas la première que j'ai acheté], celle-là c'est la deuxième. Oui. Elle [la première voiture], elle est là-bas à l'atelier. Là où je dépanne. La même caisse, elle est là-bas, parce qu'elle peut plus partir. Elle est vieille. Voilà, [alors] je suis allé chercher celle-là. C'est une ONG qui me l'a vendu. C'est un gars qui m'a aidé aussi à... à obtenir ce véhicule.

Alors, ma sœur... À l'époque, lorsque j'étais apprentissage [apprenti], à la gare routière, elle avait un télé-centre parce qu'elle... Elle est à l'université, à Dakar. Elle avait un télé-centre qu'elle gérait à Kandé, aussi. Elle sortait de Lindiane pour aller travailler à Kandé. Alors, moi je lui ai dit... Parce que son patron c'était quelqu'un de bien, il travaille à la SENELEC, mais il a pris retraite. Mais quelqu'un de bien. Moi je suis allé le proposer, je lui ai dit : « Brigitte », elle m'a dit : « Oui », [et moi] « Moi j'aimerais te proposer quelque chose ». Elle m'a dit : « Comment ? » J'ai dit : « Toi, tu as beaucoup étudié, c'est par maladie que tu es rentrée jusqu'à là, c'est pas que tu as cartouché ou tu [ne] peux pas faire, no. C'est par maladie que tu as dû venir jusqu'à là ». Elle m'a dit : « Ok ». J'ai dit : « Moi je dis, propose le vieux, qu'il te prête de l'argent, tu vas aller à l'école normale. Tu retournes à Dakar, [et] tu fais l'école normale ». Parce que d'après ses sources, c'est 250.000 par an. Donc, dans les trois ans pour qu'elle finisse, qu'elle sorte comme une professeure, c'est 750.000. Pour qu'elle sorte comme une professeure. Je lui ai proposé, et ma proposition était parfaite. Le vieux a accepté de... Alors, le vieux lui a donné l'argent, après sa formation, elle est sortie. Je lui ai demandé, je lui ai dit : « Si tu peux m'aider à payer, faire un prêt, pour m'aider à payer le véhicule ». Elle m'a dit : « Non, c'est à dire... Eux [les professeurs], ils [ne] peuvent pas faire de prêts... » Alors, moi, j'avais un de mes frères, de la famille un peu lointaine, il m'a dit que une fois en fonction publique, ton premier salaire en fonction publique, la banque t'accorde 1 million 500 [1,5 million de FCFA]. Ton premier salaire. [5s] Elle [ne] savait pas que moi j'avais les renseignements avant d'aller vers elle. Et j'ai dit : « Merde ! » Parce que comme je suis quelqu'un de très nerveux, j'ai effacé son numéro. Oui. Je ne veux plus la parler.

Elle vient à la maison, on se salue. Ça s'arrête là, on n'a pas quoi discuter. Donc, en grosso modo, voilà ce que j'ai traversé. Parce que moi, je dis que si (...) avait quelque chose, moi j'allais dépasser ça. Mon frère Bruno, il a été aidé par sa sœur. Il avait... Celui qui avait le minicar, il est garé là, juste ici, avec le véhicule qu'il conduit avec Nazère, il a sa maison là-bas... (...) Ici, à Ziguinchor. Il a un autre terrain de l'autre côté. À l'époque-là, moi je pouvais tout... Bon, c'est comme ça ! Mais je [ne] le regrette pas. Ils m'ont permis de savoir

la vie, plus... Ils m'ont permis de savoir plus la vie. Et moi j'étais toujours quelqu'un qui rêve de sa vie. Moi je suis un rêveur. J'ai toujours rêvé de ma vie. J'ai toujours rêvé de beaux choses, de choses comme ça. Et je suis ambitieux ! Si j'atteins pas mon objectif, je n'arrête pas. Moi je suis comme ça. Si je veux faire... traverser cette route-là [il signale la rue où on est], si j'arrive pas à traverser je n'arrête pas. Il faut que je traverse ! Mais si je [ne] veux pas, je ne veux pas aussi. Mais je suis très ambitieux. Je veux telle chose. Mon problème... J'étais amoureux d'une moto aussi. J'ai payé ça ! Un bon jour je me suis levé, j'ai offri [offert] ça. Je ne veux plus de moto, maintenant je veux une maison. Voilà mon objectif. Les gens veulent un véhicule, c'est moins cher... Mon argent ne coutera plus aux véhicules neuf. Il y a quelque chose qui est plus important au véhicule. Tu fais un accident, c'est fini ! Ils ont pris tout l'argent que tu avais mis là. Mais la maison, elle restera là éternellement ! Jusqu'à tu vas mourir, laisser ça là-bas. Tes enfants vont mourir, ils vont laisser ça là-bas. C'est comme ça.

Alors, c'est comme ça... Mais moi j'ai réussi, avec tout ce que j'avais... Parce que moi, je t'ai dit, que moi je pensais qu'à le [au] travail. Moi j'ai pas d'autre chose. Moi j'ai pas d'amis. Mon ami c'est mon travail. Si tu veux que tu sois mon ami, il faut que tu bosses. Il faut que je voie un avancement envers toi. Mais tu [ne] peut pas être mon ami, à chaque fois je te donne à manger, je te donne à boire... Et que je ne vois rien sur toi. No, il faut que tu avances. C'est comme ça que le monde avance. On avance comme le monde avance. Moi, mon objectif c'est ça. Si tu veux vraiment que tu sois mon ami il faut travailler. [C'est] seul le travail que paye. C'est comme ça que je me suis cassé la tête.

La entrevista terminó de manera algo abrupta tras algo más de una hora de charla, pues el *coxeur* avisó a Jean desde el *tableau* para indicarle que era su turno para viajar y que el vehículo ya estaba lleno y listo para partir. Nos despedimos y quedamos en darnos cita otro día para continuar la conversación. Logramos coincidir nuevamente para otro encuentro el 21 de octubre de 2019, en el mismo espacio donde llevamos a cabo la primera. En este caso, la conversación versó sobre algunas formas de *mystique* en la región de Enampor y se da cuenta de ella en otros momentos de esta tesis.

Historia de Barbousse

Barbousse es un hombre de unos 45 años, aunque los años de trabajo le hacen parecer algo mayor. De etnia manjak y de confesión musulmana. No hablaba mucho, tampoco con sus compañeros, pero me pareció ver que era respetado por todos ellos. Hablamos por primera vez en una de mis primeras visitas al *garage* de la *gare routière* en la que dediqué buena parte del tiempo a observar el flujo de actividad del *tableau*, sentada en el poyete de cemento donde esperan algunos clientes y conductores. Él estaba sentado a mi lado y enseguida intercambiamos algunas palabras. Era uno de los conductores más veteranos y, aunque no hablamos de manera tan recurrente como con Habib, su testimonio me ofreció a menudo una buena perspectiva de la historia del *garage* y de los cambios experimentados en los últimos años.

Las páginas que siguen son parte de una entrevista que tuvo lugar allí la mañana del 28 de octubre de 2019, cuando ya hacía cerca de dos meses que llevaba a cabo observación participante en el *garage* de Adéane, donde acudía prácticamente cada día, ya fuera por la mañana o por la tarde, y compartía ese tiempo con los *klandomans* que allí trabajaban. Aunque Barbousse no dominaba mucho el francés y yo tampoco me desenvolvía apenas en wólof ni mucho menos en manjak, la conversación, como todas en aquel lugar con otros informantes, tuvo lugar en francés, aunque se mantienen en la transcripción las pequeñas interjecciones en wólof que añadía recurrentemente como muletillas, así como algunos tiempos verbales empleados en presente para referirse al pasado. Empezamos la grabación en el *tableau*, sentados en un banco de madera justo delante de la mesa del *coxeur*, pero, como había bastante gente a nuestro alrededor y dificultaba la charla, nos trasladamos al interior de un *7 places* que no era el suyo. El resto de la entrevista tuvo lugar, a partir de ese momento, sentados en los asientos centrales del vehículo.

Barbousse era uno de mis interlocutores más mayores, por lo que su testimonio da buena cuenta del papel de los *klandos* durante la década de 1990, durante los años más crudos del conflicto casamancés. Además, a diferencia de otros conductores, como Habib o Jean, desde que dejó Adéane siempre se ha dedicado al sector del *klando* y siempre llevando a cabo el trayecto a aquella localidad. Aunque el testimonio de Jean también da algunas pistas de los condicionantes a la movilidad derivados de los años de conflicto armado abierto, conviene apuntar que el sector de la RN6 correspondiente a esta ruta *klando* sufrió de manera mucho más significativa las consecuencias del conflicto que otras regiones, como la de Bandial. Ya se han mencionado en el capítulo 2 episodios como las desapariciones de jóvenes en Agnak y Kamarakunda en 1995 tras la intervención del ejército senegalés registradas por el informe de Amnistía Internacional (1998), a las que se le añaden los asaltos recurrentes de los que Barbousse también fue víctima.

Pero más allá, la trayectoria de Barbousse ejemplifica también el modo en que algunos agentes de los cuerpos de seguridad estarían implicados en el sector del *klando* como propietarios de algunos vehículos, ya sea como resultado de relaciones de patronazgo construidas sobre interacciones cotidianas o bien, como en el caso del vehículo que condice Barbousse ahora, a partir de relaciones familiares que a menudo se traducen en formas de ayuda mutua que incluyen, también, inversiones como la que supone la compra de un coche.

[J'ai commencé comme apprenti] En 88, oui. Je suis apprenti en 89. Je suis avec mon patron ; il s'appelle Taalibé. Il est de Baganha. Waaw [en wolof, «oui»]. Il est peul, moi je suis manjak. (...) Waaw, c'est mon voisin. C'est mon copain, oui. On circule toute la journée. Oui, on circule toute la journée, jusqu'à cinq ans, je suis derrière lui [comme apprentis]. Avec le même véhicule, avec le même patron. (...) [Avant ça] Je suis élève. J'ai quitté l'école... Bon, je ne veux pas trainer dans le village. Quand j'ai laissé l'école... J'avais 15... Non, 25 ans. J'ai laissé, mais je ne veux pas trainer au village. Oui. J'ai dit à mon papa : « Moi, comme j'ai laissé l'école, je vais aller prendre... chercher le métier, pour gagner ma vie. Je ne veux [voulais] pas rester au village ici, trainer, prendre du thé, aller danser... dans les yotai, dans les yotai ». Ah, les yotai ne te donnent pas les dépenses ! Moi, j'ai dit [à] mon papa, ma maman : « Je ne peux pas rester ici. Je vais venir à Ziguinchor pour chercher... essayer de travailler ». Mon papa m'a dit : « Mais tu vas souffrir ». J'ai dit : « Waaw ! L'homme, il faut que tu souffres ! » Il m'a dit que : « Mais tu ne connais personne à Ziguinchor, tu vas aller au garage comme ça ? Trainer comme ça ? »

Comme j'ai laissé l'école, je lui ai dit que : « Il faut me laisser trainer au garage pour que je puisse avoir un métier ». C'est là-bas que j'ai laissé le village, je suis venu à Ziguinchor, j'ai rencontré Taalibé. Waaw. Il m'a logé, il m'a amené chez-lui. Je suis logé là-bas, je me débrouille avec lui. Et maintenant, alhamdoulillah ! Si je suis resté là-bas au village, trainer comme ça dans les yotai, est-ce que... Je ne pourrais pas... Je n'aurais pas le métier ! Oui. [Après] J'ai eu mon permis, [en] [19]94. Permis normal [permis B]. (...) [Je suis musulman mais je suis allé au dialan¹³⁵; au fétiche] (...) J'ai fait ça une seule fois. Moi j'ai fait ça une seule fois. Quand je suis en train de passer le permis, ma maman... la grand-mère m'a amené ici, à Adéane. Waaw. J'ai demandé que Dieu me protège, que si Dieu m'a... [que] si j'ai eu [j'arrivais à avoir] mon permis je vais amener cinq litres de vin avec un poulet. J'ai

¹³⁵ Término de origen manjak pero empleado también en wolof por personas de otros grupos étnicos como sinónimo de *tuur* o *fétiche*.

fait ça là-bas, on est retournés, j'ai passé... j'ai eu mon permis, je suis allé là-bas [et] j'ai payé cinq litres avec un poulet, je les ai remis. C'est fini. Oui, j'ai fait ça. (...) Si tu fais ça, rek, on verse du vin là-bas, c'est fini. (...) J'ai eu mon permis, [et] mon patron m'a payé un véhicule. [Ce n'était pas Taalibé] Il s'appelle Ibrahima Bâ. Il est décédé. Il est ici, à Goumel, ici.

J'ai commencé à conduire que depuis 94. On nose¹³⁶ à ce moment-là. Il [n'] y a pas beaucoup de véhicules, il y a beaucoup de clients. On circule sept fois la journée ou huit fois une journée. C'est pas mal, on gagne... Maintenant ici tu peux faire deux voyages, ou un voyage par journée, ou trois. Aller-retour. Oui, [autant] tu gagnes beaucoup. (...) Waaw ! Eh... Depuis mon départ, ça marchait beaucoup. Puisqu'ici, en Casamance, notre principale richesse c'est le fleuve. Le moment-là il y avait beaucoup de crevettes, il y a beaucoup de l'argent, les gens gagnent beaucoup. Waaw, les pêcheurs gagnent beaucoup. Les gens circulaient. Les gens circulent beaucoup. Parce qu'ici, si tu gagnes beaucoup, chaque jour tu gagnes. Chaque jour, tu vas au fleuve, si tu [re]viens, tu gagnes. Chaque jour on gagne. Mais Ziguinchor-Baganha, les gens viennent faire les achats ici à Ziguinchor, parce que c'est proche. C'est pour cela [que] Baganha-Ziguinchor, il [n'] y a pas de louma [marché hebdomadaire]. Parce que Ziguinchor-Baganha c'est proche. (...) Les gens quittent Baganha, viennent ici faire leurs achats, prennent le klando... [C'est] vingt minutes, trente minutes, faire leurs achats ici, retournent. Waaw.

Ça marchait beaucoup. [Ça a commencé à diminuer] Depuis qu'on a... la route-là est prête. La route de Kolda. [Depuis que] la route-là est prête, le Tata vient jusqu'à Agnak. Ils ont cassé notre prix, puisqu'avant Agnak c'était 600 [FCFA], [en] klando, mais les Tata ont entré [sont arrivés], maintenant c'est 300 francs. Toute le monde... on [ne] gagne pas de clients. À Boutoute, Niaguiss, Fanda, Agnak... On [ne] gagne... les clients ne viennent pas ici, au garage, toujours à Boucotte. Puisque c'est moins [cher]. Ils prennent le Tata, aller-retour [c'est] 600 francs. (...) No, maintenant [le Tata] il prend les bagages [même s'il ne peut pas le faire]! Le Tata ne laisse rien maintenant ! Il ne laisse rien, même les paniers de poisson, le Tata [les] prend. Ils [n'] ont pas à payer la police, ils [n'] ont pas à payer le duty [RPM]... Nous, la police, on donne les policiers 1000 francs. On donne... Matin [et] soir, ça fait 2000 francs, les policiers. Les gendarmes c'est 1000 francs. Ça fait 3000 francs. Le duty c'est 300. Bon de sortie, chaque voyage tu laisses là-bas 100 francs. Tu as vu ? (...) La caisse ici, 500 francs. Waaw, tu verses... Si tu verses, tu peux verser 10.000 francs [une journée], maintenant, pour avoir 10.000 francs c'est un problème. Il y a mil problèmes. Waaw, waaw [il y a des arrangements avec les propriétaires] ! Le propriétaire sait que le

¹³⁶ Del wolof, estar bien.

boulot est changé, maintenant, le travail a changé. Il y a les autres... Habib, il a le problème avec son patron, il a pris le véhicule. Parce que ça [ne] marche plus. Waaw. Il l'a pris. Maintenant Habib il est au chômage. Tu as vu ?

(...)[Le] Conflit, [en] 92, il y a beaucoup de problèmes, ici en Casamance. [Alors] La route, bon, la route n'est pas bonne. Nous, on prend le risque. Puisque chaque fois, quand tu pars, tu entends [que] les rebelles ont sorti du village, de Kamaracounda, les rebelles sont à Agnak... Nous, on prend notre risque, rek, on circule. Oui. Pour gagner. On [ne] peut pas rester les bras croisés. Il faut qu'on circule. Oui. Mais [à] ce moment-là, c'est à dire, il y a une louma de Kamaracounda. Là-bas, les guinéens viennent. Les guinéens viennent avec leurs produits. Nous... Il y a les bana-bana qui... Les bana-bana, les femmes sénégalaises, elles viennent de Dakar, on les prend ici [à Ziguinchor], on les amène là-bas, elles achètent leurs marchandises, après on les... ramène ici.

Waaw. Mais moi, les rebelles m'ont pris deux fois, sur la route. Sur la route de Kamaracounda. [C'était en] [19]93... Waaw. Ils m'ont pris... Ils m'ont pris 15.000 francs, avec une chaine (...), [et de] mes clients ils ont tout pris. L'argent, ils ont tout pris. Puisqu'il y avait de bagages, on [ne] peut pas amener de bagages, on demande seulement l'argent. No, no, no [on n'amenait pas de bagages], parce que là-bas, les bagages qui ont été pris c'est lourd [et] on [ne] peut pas prendre ça. Mais on demandait tout [ce qu'] on a... comme l'argent, ils ont tout pris. La deuxième fois ils m'ont pris ici, à Agnak, je [les] ai trouvé en coup de route [cours de route]. Ils ont barré la route, je les ai trouvés là-bas. On voulait m'amener en brousse, il y a un gars-là, ils ont dit que : « No, no, no, il est petit, on [ne] peut pas l'amener, il est petit... Non, vraiment, vraiment, il est petit... » Ils ont négocié entre eux, ils m'ont laissé. Waaw, je suis chauffeur [pas apprentis]. Mais il y a un gars-là qui m'a sauvé. Oui, il m'a sauvé. (...) [Parce que] je [ne] sais pas comment je vais vivre avec eux là-bas. Ils m'ont laissé. (...) Oui, il y a un gars qui a négocié avec eux, et ils m'ont laissé. Ils ont pris mon argent encore. 20.000 francs. C'est pas mal. Comme ils m'ont laissé, 20.000 francs... Je peux gagner plus de 20.000 francs. Les rebelles, ils étaient à la frontière [entre] Sénégal-Guinée Bissau. Il y a des leaders, il y a les gens qui les guident, il y a les gens qui sont dans les villages, les gens les guident, oui. [Pour me protéger des braquages] Moi, nous, les manjak... Nous les majak, quand tu te lèves, moi, personnellement, quand je me lève, je vais voir ma maman. Après, elle se lève, elle vient, on se... À la porte, on se [met] là-bas, on met de l'eau dans le ki... On met de l'eau là-bas [dans le brouillard], la maman s'assoit, et comme ça je m'assois ici, la maman parle... La maman parle [et] elle verse. Elle verse. Moi tammit [en wolof aussi], je vais parler, je verse, je verse... Moi je parle manjak, no, no... [je ne prononce pas le Coran] Je parle comme vraiment : « Je vais au travail, que Dieu me protège, que je ne [me] vois pas avec les gens là [les rebelles] ... » Waaw, comme

les du'as. [Je demande que] Dieu me protège et [que] la famille me protège, que je ne [me] rencontre pas avec les gens là. Je verse de l'eau, là-bas à la porte [l'encadrement de la porte], et après ça y est. Waaw [ça va me protéger]. C'est nous... Nous, les manjak on fait ça. Non, ça n'a rien à voir, c'est notre chosaan. C'est notre chosaan.

(...) [Après,] je suis marié [en] 2000. Oui, bon, quand tu te maries ici, bon... Je travaille, je circule, mais ce que je gagne, il faut que chaque jour je laisse quelque chose pour la famille. Oui. Chaque jour il faut laisser là-bas 2000 francs, 3000 francs, [pour] faire les achats du marché. J'ai travaillé avec la voiture de mon patron, jusqu'à chercher un moment, les rebelles ont... Ils font de mines en coup de route. Il y a un autre... il y a mon copain qui a sauté une mine, avec la voiture. La voiture c'est [un Peugeot] 504. Il y a quelqu'un qui est décédé là-bas, à l'intérieur de la voiture. Voilà, il a sauté une mine, mais la voiture est toute brulée. La voiture est toute brulée. Voilà, le patron a dit que : « On arrête, on patiente » [on ne va pas travailler pour quelque temps]. J'ai patienté, j'ai patienté... Taalibé, qui m'a offert que je peux conduire [sirou], il est tombé malade. J'ai pris son véhicule. Il est tombé malade, il m'a dit que : « Viens, je vais te donner mon véhicule, tu circules, puisque moi, je suis malade ». J'ai fait six mois avec son véhicule.

Oui. J'ai circulé six mois, après [qu']il est guéri, il y a un patron qui m'a payé une voiture. C'est un autre patron différent. Le patron, il m'a vu en coupe de route [il était un agent de police ou gendarmerie], il m'a appelé, il m'a dit que : « Toi, vraiment, je te vois comme ça... en coup de route, mais vraiment, toi, tu me plais beaucoup. Je veux que, vraiment, je veux payer un véhicule pour vous, après on travaille ensemble... » Je lui ai dit que : « Ah, si tu veux ! Puisque j'ai pris le véhicule de mon patron, le patron est tombé malade, il est guéri, il a pris le véhicule. Si tu veux, tu peux me payer ». Il a payé un véhicule, j'ai travaillé cinq ans avec lui. Après il est tombé malade, jusqu'à mourir. Oui. (...) la voiture, j'ai ramené ça à sa famille. Je ne peux pas garder le véhicule, puisque c'est pas pour moi. J'ai tout ramené ça, à la famille. La famille a dit que : « Maintenant, comme vraiment... le patron est décédé, le véhicule est en bon état, tu peux continuer. Tu peux continuer le travail ». J'ai continué, j'ai continué, j'ai continué, j'ai continué... Jusqu'à [ce que] la famille est partie à Fouta. Ils veulent me laisser le véhicule ici, je lui ai dit : « No, parce que Fouta et ici c'est loin. Je [ne] peux pas garder le véhicule-là, c'est pas pour moi. C'est pour vous. Je [ne] peux pas garder ça ». J'ai laissé. Mais ils ont refusé que je prends... [Ils ont dit que] je reste ici, je travaille avec le véhicule ici. J'ai dit : « No, no. Il faut [l'] amener. C'est pas pour moi, donc je [ne] peux pas rester avec le véhicule ici ».

Je me suis débrouillé, débrouillé, débrouillé, débrouillé... Voilà [je faisais le] sirou. Puisque si tu as la connaissance, tu ne souffres pas beaucoup. Waaw. Si tu as de connaissances tu

[ne] souffres pas beaucoup. Voilà ! Des collègues m'ont [aidé] jusqu'à mon frère... Il est gendarme, mon frère. On est de même père, même mère. Voilà. Il est parti en mission au Congo, il est retourné, il a construit, chez nous, [à] Baganha, une maison. Il m'a dit que : « Attend, si je [suis] prêt à construire, je vais t'aider avec le véhicule ». La construction est prête, il m'a payé un véhicule. (...) C'est comme ça, c'est Renault 21. Il m'a payé un véhicule pour les dépenses de la famille. J'ai fait, maintenant, quatre ans, avec le véhicule. C'est pas mal, oui.

Tras terminar nuestra charla, salimos del 7 *places* y volvimos al *tableau*. Pregunté por Habib, que se había acercado a saludarnos a su llegada al *garage* a mitad de la entrevista. Se encontraba junto a otros compañeros viendo la televisión en el cuarto adjunto al porche donde se venden los billetes y esperan los clientes y algún que otro conductor. Me uní a ellos para seguir un *théâtre* -telenovelas de producción senegalesa o, en algunas ocasiones, nigeriana- durante cerca de una hora mientras charlábamos sobre varias cuestiones, entre ellas su trayectoria como trabajadores del *garage*.

Historia de Baye Fall (Matar)

Conocí a Matar en mi primer viaje a Senegal en enero de 2018, cuando él todavía trabajaba en el *garage* de Boucotte, como ya he explicado, conduciendo un Mercedes 200 «Batman» de los años cincuenta, que acabó vendiendo a piezas en 2019. Como también he mencionado, se convirtió en uno de mis interlocutores principales entonces, especialmente a la hora de abordar la implicación de ciertos *marabouts* locales en el sistema *klando*. Por su estrecha relación con Serigne Damm, *marabout* local del que era discípulo, mantuvimos un estrecho contacto a lo largo de mis años en Ziguinchor. Matar continuó siendo uno de mis principales interlocutores, incluso después de que dejara el *klando* y empezara a trabajar como taxista en julio de 2018. Una vez dejó el *garage*, buena parte de nuestros encuentros consistieron en visitas casi semanales a la *daara* de Serigne Damm, donde vivía con su familia. Allí podía hablar con él, con el resto de los hombres y mujeres que vivían allí y, cuando se encontraba en Ziguinchor, con Serigne Damm. En algunos casos, antes de ir a la *daara*, nos encontrábamos o pasábamos por el taller donde reparaba su coche, gestionado por algunos compañeros suyos también discípulos del mismo guía. Tras saludar a los trabajadores y charlar brevemente con ellos, nos dirigíamos a la *daara*, donde me quedaba a comer. Puntualmente me invitó también a alguno de los eventos que organizaban, como la

*ziyara*¹³⁷ que acostumbraban a organizar para el Tamkharit, que reunía varios *marabouts* y adeptos de Serigne de distintas partes del país.

Matar es un hombre de unos treinta años, de padre manding y madre joola. Siempre lleva *ndiangue*¹³⁸ largas hasta la cintura recogidas en una suerte de moño que cubre con un gorro de lana negro. Únicamente lo vi descubrirse la cabeza para saludar a Serigne Damm y para rezar. Era precisamente su adscripción a la rama de la Muridiyya que reúne los seguidores de Cheikh Ibra Fall lo que motivaba su apodo en el *garage* -Baye Fall-, tan comúnmente utilizado por sus compañeros que no fue hasta varios meses después de conocerle que supe su verdadero nombre. Aunque a lo largo de nuestro trabajo conjunto me había explicado parte de su trayectoria vital, no fue hasta 2019 que realizamos una entrevista formal en la que le pedí que elaborara un relato de su vida. Esta tuvo lugar el 2 de febrero de 2019, en un banco situado en el taller mecánico donde estaba haciendo algunos arreglos a su taxi, antes de dirigirnos a la *daara* a comer. Sin embargo, la presencia de otras personas alrededor y el ruido ambiental del mismo taller desalentaron un registro grabado de la entrevista, por lo que las páginas que siguen son una transcripción de las notas de campo de ese encuentro, incluidos algunos fragmentos literales que logré transcribir en el momento.

Aunque la trayectoria de Matar es bastante parecida a la de otros conductores, su caso es una buena muestra del modo en que la figura del *serigne* y la a menudo sobredimensionada relación de dependencia entre guía religioso y discípulo se integran tanto en el sistema *klando* como en trayectorias individuales como la de Baye Fall. En efecto, aunque Matar nunca ha abandonado la guía de Serigne Damm, la participación de este último en la trayectoria laboral de su discípulo se circunscribe más la relación de patronazgo que ambos mantienen que a ninguna acción corporativista como miembro de la Muridiyya. Como mínimo según el relato de Baye Fall, Serigne Damm ha ido interviniendo puntualmente como guía no solo espiritual, sino también moral, sobre todo orientándolo en la relación conflictiva con su padre, pero rara vez ha intercedido financieramente. No obstante, y como se verá tanto a lo largo de este relato como en otros ejemplos que se evocarán en capítulos posteriores, Matar a apelado en varias ocasiones a la intercesión de su guía para solventar problemas cotidianos, ya sea en el plano terrenal (sobre todo ante la policía) como en el plano *mystique*.

¹³⁷ Visita piadosa en el marco de la vida religiosa de una *tariqa*. En este caso, el evento con motivo del Tamkharit reunía *serignes* vinculados al padre de Serigne Damm ejerciendo en distintos puntos del país, junto con algunos de sus discípulos.

¹³⁸ Suerte de rastas típicamente asociadas con los baye fall.

Nacido en Ziguinchor, en la casa familiar situada junto a la *daara* de Serigne Damm, en el barrio de Chateau d'Eau, nombrado así por su proximidad a un gran depósito de agua junto al aeropuerto. Con unos cuatro años se mudaron a Dakar, donde aprendió el Corán en una *daara* dirigida por un *peul*; de ahí, comenta, su facilidad para hablar dicha lengua. Con unos ocho o nueve años volvió a Ziguinchor, aunque sus padres siguieron viviendo en Dakar un tiempo más. Durante ese tiempo estuvo en casa de un tío, hermano pequeño de su padre.

Subraya que siempre sacó buenas notas en el colegio, incluso algunas matrículas de honor, lo que le hizo merecer una beca de estudios para los cursos de *quatrième* et *troisième*¹³⁹. Explica que fue cuando estaba en *quatrième* que descubrió la espiritualidad mouride y baye fall, a pesar de que toda su familia era tijane. Fue entonces cuando acudió a Serigne Damm para que lo acompañara en su proceso de conversión¹⁴⁰. No obstante, explica que su padre no entendió esta decisión, dice creer que porque tenía una mala idea de los mourides y los baye fall:

*Je ne sais pas s'il pensait que j'allais commencer à boire de l'alcool et à fumer... (...)
D'entre tous mes frères moi j'étais celui que savait plus sur le Coran. Je faisais toutes
les prières et même je me levais tôt et je réveillais tous mes frères pour prier.*

En cualquier caso, apunta que no fue una conversión como tal, sino que sencillamente encontró el camino para el que estaba destinado:

*C'est comme si, toi et moi, on veut aller à Dakar, et moi je choisis d'aller par la
Gambie et toi par Tamba. Les deux on va se rendre à Dakar, mais on choisit des
chemins différents. (...) C'était Ibra Fall qui a implanté le respect pour le serigne.
Autant c'était que les mourides qui le faisaient. Les tijanes, si son serigne est en haut,
ils s'assoient au même niveau.*

Según cuenta, su padre dejó de hablarle al cambiar de cofradía, lo que le llevó a mudarse con Serigne Damm a la *daara* donde vive hasta hoy día, contigua a la casa en que nació:

*Mon père m'a dit de quitter la maison. Mais l'islam t'oblige à respecter tes parents. Si
ton père dit quelque chose que tu n'aimes pas, il te parle mal, tu ne peux pas [lui]*

¹³⁹ Los dos últimos años de enseñanza media en el sistema de escolarización de Senegal, tomado del modelo francés. Correspondería a 3º y 4º de ESO para el caso español. Este dato no sirve para inferir que entonces tenía entre trece y quince años.

¹⁴⁰ Matar nombra ese proceso de adhesión a una nueva cofradía en todo momento como *conversión*.

répondre. Tu dois baisser la tête. Alors j'ai décidé d'aller avec Serigne. (...) Mais malgré tout j'ai continué à aller là-bas [chez-lui] chaque jour. Je pars leur rendre visite chaque jour, je parle avec mon père. La plupart de fois il ne me répond pas, il me tourne le dos même. Si j'ai quelque chose [de l'argent] je leur donne...

Explica que estando en el instituto consiguió una beca de 24.000 FCFA (36,59€) y Serigne Damm le dijo que le diera el dinero a su padre y a su madre y que guardara únicamente 4.000 para él. Le ofreció el dinero a su padre, pero lo rechazó. Dice que nunca acabó de entender su enfado porque, recuerda, siempre respetó a los mourides: *«S'il voyait un mouride, il le saluait avec respect. Il a même dit avant de mourir qu'il voulait que ça soit un imam mouride qui dirige ses funérailles»*.

Finalmente, ambos lograron reconciliarse antes de que su padre muriera hacía unos dos años, en 2017. Cuando volvieron a entenderse, Matar le dijo que quería seguir estudiando. Recuerda con gracia que quería ser o médico o piloto. Fue entonces cuando lo orientaron al Lycée Djinabo, uno de los principales institutos de Ziguinchor. No obstante, tuvo problemas con su certificado de nacimiento [*Extrait de Naissance*], necesario para poder presentarse a todos los exámenes oficiales de fin de etapa educativa. Al parecer, su certificado era incorrecto y tenía asignado un número de identificación que correspondía al de otra persona. Logró presentarse una vez al examen de BAC¹⁴¹, pero no aprobó el examen. Cuenta que Serigne Damm le entregó un *safaraa* (baño protector) que debía beberse antes del examen. Durante el examen de matemáticas ayudó a un par de compañeros, a los que prácticamente les hizo el examen, que consiguieron aprobar mientras él quedaba atrás. Al contárselo a Serigne Damm este le indicó que la «suerte» que debía ser para él la gastó haciendo el examen de sus compañeros. Volvió a presentarse al año siguiente, pero esa segunda vez le devolvieron el expediente por un error en el certificado de nacimiento. Según dice, vio anulados todos sus diplomas desde la escuela primaria, que no eran válidos por no haberse obtenido con un certificado de nacimiento correcto, y decidió dejar los estudios.

Tras haber abandonado la escolarización, Serigne Damm le dijo que si no estudiaba debía ponerse a trabajar. Fue entonces cuando abrió un puesto en el mercado de Tilène, donde vendía cebollas, aceite y otros productos básicos. Sin embargo, al tiempo tuvo que irse

¹⁴¹ *Baccalauréat*. Examen que cierra la etapa de bachillerato y sin el que no se obtiene el diploma, aunque se hayan aprobado los cursos correspondientes.

porque el «padre»¹⁴² de Serigne Damm les convocó y tuvo que acudir como secretario de su *marabout* e intermediario entre Serigne y sus discípulos. Le tocó estar tres meses fuera de Ziguinchor. Cuando volvió, no quedaba nada del puesto porque la persona que había dejado como responsable no lo había gestionado bien. Ante esta circunstancia, dejó el tenderete en el mercado y entró a trabajar como gerente de una panadería. Sin embargo, tuvo problemas con el propietario desde el principio, pues este, dice, desconfiaba y quería controlar toda su gestión. Al cabo de un tiempo de trabajar allí, Matar enfermó y cuenta como ejemplo de su mala relación que el propietario de la panadería no le llamó para saber cómo estaba. Según dice, Serigne Damm le aconsejó quedarse en casa, «*parce que tout ce que je dois recevoir c'est Dieu qui va me le donner*».

Cuando mejoró y quiso reincorporarse al puesto, le habían sustituido. Quiso dejar la empresa, pero su empleador le debía dinero. Finalmente, consiguió que le reembolsara los 750.000 FCFA (1143,37€) y con ese dinero montó una pequeña tienda junto a la casa de su familia, que todavía mantiene, aunque ahora es su mujer quien se encarga de ella, y en la que vende verdura, especias y granos a granel y al detalle. Explica que con el dinero que logró ganar en los inicios de este pequeño negocio compró un Renault 18 que convirtió en taxi¹⁴³. Como no tenía todavía carné de conducir, lo entregó a alguien que trabajaba con el vehículo y le rendía cada semana una cantidad¹⁴⁴. No obstante, al ver que el conductor no trabajaba bien le reclamó el vehículo y lo dejó aparcado el tiempo que Baye Fall tardó en obtener su permiso. Cuando lo logró, rescindió la licencia de taxi y convirtió el coche en *klando*. Estuvo trabajando dos años con él, siempre en el *garage* de Boucotte. Pasado ese tiempo, lo sustituyó por otro Renault 18, con el que logró trabajar dos años más. Según cuenta, fue siempre el mecánico que lleva el taller en el que nos encontramos, vinculado también a Serigne Damm, quien le ayudó a encontrar los vehículos.

¹⁴² En este caso Matar utilizó, y solía hacerlo, el término «padre». No obstante, no significa necesariamente que sea el padre biológico de Serigne Damm. En otras ocasiones, especialmente al principio, Matar recurrió al mismo término para referirse a su *marabout*, indicando implícitamente una adopción espiritual, que en su caso se volvió efectiva tras el rechazo del padre. Sin embargo, aunque no se haya podido comprobar, es posible que en el caso de Serigne Damm sea ambas cosas -padre biológico y espiritual-. A la muerte de su «padre» en 2019, Serigne Damm heredó todos sus discípulos, algo que acostumbra a suceder únicamente en los casos en que el *marabout* heredero guarda un parentesco con el difunto, única vía que le permitiría recibir el carisma que justificaría que le siguieran los *taalibe* de quien le formó.

¹⁴³ Se trata del modelo más común entre los taxis que circulan en Ziguinchor. Cabe señalar que el modelo dejó de fabricarse en 1992, lo que da una indicación de la edad de buena parte de los coches destinados a servicios de transporte público, no únicamente de los *klandos*.

¹⁴⁴ Como se ha visto, para el caso de los taxis acostumbra a ser de unos 10.000 FCFA diarios.

Tras dos años trabajando con su segundo Renault 18, encontró el Mercedes 200 de los años cincuenta, aunque no tenía suficiente dinero para poder comprarlo. Nuevamente con la ayuda de Serigne Damm, logró llegar a un acuerdo con el propietario, que le permitió pagar a plazos. Según explica, el último pago lo hizo a inicios de 2018. No obstante, parece ser que ese último pago le trajo otra vez problemas y el vendedor del coche acabó por llamar a la policía para reclamar que Matar completara el pago. Cuenta que el comisario, apellidado Diop, le convocó. *«Il m'a dit : "Je vois que tu es une personne honête"»*. Matar le dijo que era discípulo de Serigne Damm, y coincidió que el comisario también lo era. Fue así como terminaron trabando amistad con el jefe de policía, además de que consiguió reunir el dinero que reclamaba el vendedor del vehículo con los beneficios de la tienda y el dinero recibido del reparto que hizo el *garage* para la fiesta de Tabaski.

Afirma que todo lo que ha conseguido ha sido gracias a su trabajo y a la ayuda de Serigne Damm, que, vemos, ha sido recurrente en distintos momentos de su biografía. También para casarse, pues fue su *marabout* quien le ayudó a encontrar a su esposa, originaria del barrio de Tilène, y a hacer el pago de la dote y la boda, que generalmente recae sobre el marido y su familia. Sobre sus años como *klandoman*, entre siete y ocho y siempre en el *garage* de Boucotte, resume:

À part la police qui te fatigue, c'était pas si mal. Tu te lèves tôt... De fois il y a un client qui se fâche, de fois tu trouves des clients bizarres... De fois il y a quelqu'un qui casse une porte, une vitre... Alors tu dois te discuter...

Una vez terminada la entrevista, nos despedimos de los trabajadores del taller y subimos al taxi de Baye Fall para ir hasta la *daara*, a no más de cinco minutos de trayecto. Como solíamos hacer, tras aparcar su Renault 18 en el patio de la casa dirigida por Serigne Damm, pasamos a saludar a la madre y las hermanas de Baye Fall, al otro lado de la calle, para luego volver a saludar a los residentes de la *daara*, hombres y mujeres, presentes en aquel momento. Serigne Damm no se encontraba allí ese día. Esperé a que sirvieran la comida y la compartí, como solía hacerlo, con las cuatro mujeres de Serigne bajo el porche adjunto a la vivienda del *marabout*. Baye Fall comió de otro plato aparte junto al resto de hombres. Una vez terminamos, esperé que rezara y nos despedimos de todos, también de su familia. Sobre las cuatro de la tarde, hora a la que más o menos Baye Fall suele retomar el trabajo, nos montamos nuevamente en el taxi para que me acompañara a casa antes de retomar la jornada.

6. Los *klandos*, la municipalidad y la policía

En lo expuesto hasta aquí se ha ido ya entreviendo cómo la actividad de los *klandos*, a pesar de incurrir en muchos de sus aspectos en la ilegalidad, no tiene lugar de forma «clandestina», como indicaría su propio nombre- ni al margen de la fiscalización del estado. Contradiendo determinadas asunciones relativas a la cuestión de la «informalidad» en general –y en África en particular–, la atención al modo en que se organiza y se desarrolla la actividad de estos vehículos pone sobre la mesa la trama de vínculos constantes, muchas veces equívocos, con el aparato estatal en sus distintas expresiones, especialmente con la burocracia de la administración y con la policía.

En primer lugar, ya se ha mencionado que para los *garages* de Ezzo y Boucotte fue la misma municipalidad la que les cedió el espacio que ocupan ahora junto a la gasolinera y el mercado, respectivamente. Ello, de entrada, a cambio de los 300 FCFA que pagan al día por su ocupación. Para el caso del pequeño *garage* de Boucotte, cada mañana, entre las nueve y la una del mediodía, un agente de la municipalidad –concretamente de la Recette Perception Municipale (RPM), que forma parte de la Hacienda pública y recoge y gestiona los impuestos destinados a la comuna- visita el *garage* de Boucotte y recoge el dinero de todos los conductores que van a trabajar. A medida que van llegando y consiguen los 300 FCFA, se lo dan y el agente anota su número de matrícula en una lista y les hace entrega de un comprobante del pago con la fecha de día. Por lo que pude observar, son siempre los dos mismos agentes quienes acuden a Boucotte –uno de lunes a viernes y el otro los sábados y domingos- y parecen, hasta cierto punto, integrarse en la cotidianidad del *garage* tal y como se ha venido describiendo hasta ahora. Ambos toman también asiento en el pequeño banco de madera de la entrada y participan de bromas y charlas¹⁴⁵, aunque protagonizan también

¹⁴⁵ Por poner un ejemplo, una mañana, en febrero de 2018, en que estábamos en el coche de Ousmane charlando los dos, el agente de la RPM se acercó a reclamarle los 300 FCFA. Este bromeó diciéndome, primero, que era su padre y, luego, que se trataba de su tío. Si bien Ousmane se rio con él, en cuanto se alejó del coche me remarcó, en un tono mucho más serio, que era mentira.

algunos encontronazos. La mayoría de los *klandomans* toleran su presencia y les siguen la corriente, aunque todo ello en un ambiente de cierta tensión latente que llegaba a aflorar en determinadas circunstancias. No fueron pocas las veces que presencié discusiones a gritos, en una de las cuales pude ser testigo de cómo un par de conductores habían tenido que apartar a otro del empleado de la RPM. Para el caso de los otros *garages*, entregan esos mismos 300 FCFA en las garitas ubicadas en los *check points* situados a cada salida del núcleo urbano, donde entregan también los sobornos diarios a la policía y la gendarmería.

Sin embargo, la razón y el destino de esos 300 FCFA no parece estar del todo clara. Sobre el papel, la tasa corresponde al *Bon de stationnement* que se supone que deben pagar todos los vehículos que entran o salen del núcleo urbano y que les autoriza a circular dentro de Ziguinchor. No obstante, los testimonios entrevistados en la RPM admitían la irregularidad de estos pagos. El director de los *collecteurs* de la RPM¹⁴⁶, muy crítico con esta clase de servicio público irregular¹⁴⁷, reconocía que: *normalement ils [ne] devraient pas payer*. De acuerdo con su relato, esta clase de tasas habrían empezado a serle exigida a los conductores de taxis no autorizados a partir de 2004, con la creación de la RPM, pero a petición de los propios *collecteurs*, para, dijo, *augmenter la volume collectée*. En este sentido, reconocía que, si bien las tasas recogidas en la *gare routière* sí que eran tenidas en cuenta, las del resto de *garages* no eran computadas, sin por ello aclarar adónde iba a parar ese dinero recaudado, por lo que parece, extraoficialmente. Algo más indulgente era el jefe de los *collecteurs* del *Bon de stationnement* en Ziguinchor¹⁴⁸.

En este caso, reconocía el beneficio que los *klandos* suponían para la población como alternativa de transporte, pero también para la administración por su contribución impositiva. Sobre ello, precisaba que el dinero colectado en los *garages* se computaba sin distinción entre el montante total procedente de las tasas pagadas por el resto de los vehículos de transporte público, sobre todo los *7 places*. De este modo, apuntaba que el punto más beneficioso para la RPM era la *gare routière*, donde se obtenían cerca de 600.000 FCFA al día entre *klandos* y *7 places*. A esta conversación se incorporó uno de los *collecteurs*, cuyo nombre no llegué a saber, encargado de recoger el pago de esta tasa en el *garage* de

¹⁴⁶ Entrevistado el 6 de noviembre de 2019 en su despacho en las oficinas de la RPM de Ziguinchor, en el barrio de Escale.

¹⁴⁷ En efecto, insistía en que no veía ninguna ventaja a la presencia de los *klandos*: «*C'est une incommodité et une insécurité. Ils n'ont pas d'assurance. C'est comme un suicide [de monter dans un klando]*», sentenciaba.

¹⁴⁸ Entrevistado el 19 de noviembre de 2019 en su despacho de las oficinas de la RPM en Ziguinchor, enfrente del de Konté.

Boucotte, y que venía a rendir cuentas a su supervisor. Según respondió al ser preguntado por éste, en esa mañana habían pagado la cuota un total de 15 conductores.

En este sentido, resulta relevante el testimonio de Lamine¹⁴⁹, un hombre de unos cincuenta años. que, según me dijo, es *collecteur* desde el año 1976. En los últimos años, había ocupado el puesto del *check point* de la RN4 en el que los *klandos* que cubren la ruta hasta Mpack, aunque unos meses antes de la realización de la entrevista había sido trasladado al *marché mancagne*¹⁵⁰, cerca del *Village artisanal*, donde diariamente se encargaba de cobrar las correspondientes tasas a las mujeres que venden allí. De acuerdo con su testimonio, cuando empezó a mediados de la década de los setenta no circulaban todavía vehículos *klando*, que no emergieron como alternativa de desplazamiento en la región hasta unos años más tarde¹⁵¹. Sobre su experiencia más cercana en la ruta hacia Mpack, aunque no precisa el destino del dinero pagado a la RPM por los *klando* en la línea de sus compañeros citados más arriba, apunta que diariamente podía sumar entre 5400 y 6000 FCFA procedentes de los pagos realizados por los *klandos* del *garage* que cubrían esa ruta. Ese montante se integraba, en la línea apuntada por los otros representantes de la RPM interrogados, en el total de los recogido en la jornada en ese *check point*, que oscilaba entre los 150.000 y los 160.000 FCFA por jornada¹⁵². Según contaba, en muchas ocasiones aprovechaba la proximidad con

¹⁴⁹ Entrevistado el 23 de noviembre de 2019 en su casa, en el barrio de Soucoupapaye. Supe de él cuando se encargaba de la recogida de tasas en el *check point* de la salida de Ziguinchor ubicada en la RN4 por donde pasan los *klandos* que se dirigen a Mpack. Más tarde, averigüé que residía en el mismo barrio que la familia de mi marido y que conocía bien a Ibrahima, el padre de mi esposo, conductor de un 7 *places* desde hace varias décadas. Logré contactar con él a través suyo y, tras una primera conversación informal el 9 de noviembre, concerté una entrevista en su casa para dos semanas después.

¹⁵⁰ Se trata de un espacio situado detrás del mercado de Boucotte, pasado el *garage klando*, en el que mayoritariamente mujeres venden al detalle sobre todo verduras. Como otros espacios parecidos en la ciudad, no se trata de tenderetes fijos sino de puestos provisionales en los que las vendedoras exponen su mercancía sobre una superficie de tela. Como se ha visto antes a través del caso de las mujeres de Kamabeul que venden en ese mercado, el montante de las tasas a pagar a la RPM depende de la superficie en metros cuadrados de la tela. El mercado recibe su nombre, según varios testimonios, de la supuesta mayoría de vendedoras de etnia mancagne, y ha acabado por convertirse en un verbo que muchos ziguinchoreses emplean para describir la acción de comprar esos productos al detalle en un mercado de este tipo. Sobre el papel estratégico de la actividad comercial no formal en las calles de Ziguinchor, me remito a trabajos como el de Gomis (2020).

¹⁵¹ Como se ha visto en capítulos anteriores, aunque no se ha encontrado documentación oficial relativa a la presencia de *klandos* en Ziguinchor -algo, por otra parte, previsible en una actividad irregular-, si se han recogido testimonios de la presencia de *klandos* desde la década de 1980.

¹⁵² Conviene recordar aquí que todos los vehículos que entran al núcleo urbano deben pagar esa tasa, cuyo precio varía en función de su tamaño. Igualmente, la RPM también se encarga de cobrar otras tasas complementarias que graban el transporte de determinadas mercancías.

los agentes de policía con los que compartía espacio para averiguar qué vehículos trabajaban ese día.

Lamine insistía en que su relación con los conductores dependía, más bien, de estos últimos. Según decía, *il y a des chauffeurs qui sont compréhensifs* y que acostumbraban a pagar los 300 FCFA diarios tan pronto como, en su primer viaje de la jornada, conseguían ese dinero. Aunque no era el caso de todos los trabajadores del *garage*:

On s'entend très bien, parce que je sais comment travailler avec [eux]. Avant de prendre l'argent il faut s'amuser avec les gens. (...) [L'attestation] Cela dépend d'eux. Tu travailles avec eux. Il s'agit de s'entendre un tout petit peu avec eux. Selon la conjoncture.

De acuerdo con la versión que me transmitió Lamine, tanto con los *klandos* como, más tarde, con las mujeres del mercado, él trataba de ser comprensivo con la situación de sus pagadores y, si en un momento no podían pagar, les permitía entregar el dinero al día siguiente, o más adelante. Sin embargo, esa comprensión tenía, por supuesto, sus límites, que emergían de manera significativa con la evidencia de que muchos *klandomans* priorizaban los pagos a los agentes de policía o gendarmería antes que a la RPM.

C'est pas facile. [Les klandomans lui disent] 'Attendez, attendez attendez...' (...) [Je dis] Combien de véhicules qui [ne] me payent pas ? [Ils me disent] 'Attends, attends, attends...' Trois reprises, quatre reprises. Hamgna ¹⁵³? Avec ces cas-là, je ne peux pas [les] tolérer. Je te le dis carrément : 'La fois passé je vous ai laissé. Combien de fois vous n'avez pas payé les 300 francs ? Mais si les policiers sont venus vous leur donnez 1000 francs. Il y a combien de 300 francs [dans les 1000 francs] ? (...) Au lieu de donner [aux] policiers 100 francs, tant mieux de payer 300 francs. Parce que ces 300 francs-là, c'est pas pour toi, c'est pas pour moi, c'est pour la Commune.

De este modo, y como se ha visto que ocurría también en la relación cotidiana entre el agente de la RPM y los *klandomans* del *garage* de Boucotte, a pesar de esa cierta apariencia de buen entendimiento, son constantes las tensiones latentes o explícitas entre unos y otros. Estas tienen, también en este caso, su traducción en estrategias de protección basadas en las formas de esoterismo popular en la que se ha centrado buena parte de esta investigación. Como ya ha quedado introducido y se verá con mayor profundidad más adelante en relación con los agentes de los cuerpos de seguridad, la amenaza de ser atacado *mystiquement* por cualquiera de las personas con las que un agente de la RPM puede tener contacto y las eventuales estrategias defensivas desplegadas cotidianamente marcan esas interacciones

¹⁵³ Del wólof «Saber». Literalmente en la frase: «¿Sabes?».

diarias entre los distintos actores implicados en la actividad del sistema *klando*. Abordaré esta cuestión con mayor detalle en el próximo capítulo.

Pero la relación entre los *klandos* y la administración toma otras formas más allá del pago de tasas. En este sentido, Néstor, presidente del *garage* de Boucotte hasta 2019, resumía los vínculos con la administración en los siguientes términos:

Il y a d'autres rapports aussi, comme... La politique. Parce que comme nous sommes un garage, nous sommes organisés, hamna ? Toujours, le maire il veut... de partisans, de son parti. Il vient, ils nous donnent des t-shirts, hamna ? Je ne sais pas quoi... Ces histoires de... Tout ça c'est des relations avec la mairie. (...) Si no, à part ça, on n'a pas d'autres relations. On n'a pas d'autre relation qui est essentielle. Taxe journalière, la politique... En principe. Bon, ils ne font rien pour nous, en revanche ! (...) Alors notre relation professionnelle est la taxe journalière, la politique et les événements sociaux. Si parfois... S'il y a un grand artiste qui doit venir à Ziguinchor, mais pour le compte de la municipalité, parfois ils réquisitionnent de 15 à 20 véhicules. Les meilleurs véhicules. Nous allons jusqu'au deuxième pont, le pont de Tobor. L'artiste, il vient, on l'accompagne, pii-pii-pii [il imite le claxon] ... Ils sont devant, ils font du bruit... Aussi des histoires de carnaval... Mais chaque véhicule, la fois dernière, chaque véhicule on lui a donné 20l de gasoil, plus 15000 francs. (...) Parce que si tu circules, au moins, toute la journée, tu auras au moins 15000, peut-être. Tu dois donner au propriétaire 5000, acheter du gasoil, ce qui reste tu l'amènes à la maison. Donc ce sont nos relations que nous avons avec la mairie.

De este modo, al cobro de impuestos cabe añadir lo que se intuyen como dinámicas de clientelismo político, por las que determinadas figuras –en este caso Néstor mencionaba al actual alcalde, Abdoulaye Balde- tratarían de conseguir el voto de los trabajadores del *garage* a cambio de determinados favores. Néstor vinculaba esta relación recurrente entre *klandos* y ayuntamiento con la falta de financiación obtenida del gobierno percibida por una alcaldía del partido opositor al de Macky Sall en Dakar¹⁵⁴ -dando en cierto modo a entender

¹⁵⁴ En efecto, el actual alcalde de Ziguinchor, Abdoulaye Balde, pertenecía al Parti Démocratique Sénégalais y fue ministro durante la presidencia de Abdoulaye Wade (2000-2012). En 2012, tras la salida de Wade de la presidencia, funda la Union Centriste du Sénégal, partido situado en la oposición al actual presidente de la república, Macky Sall, y su Alliance pour la République. No obstante, aunque inicialmente se propuso como candidato para la presidencia en las últimas elecciones presidenciales que tuvieron lugar el 24 febrero de 2019, finalmente acabó por integrar la candidatura y participar activamente en la campaña del que fuera su opositor, Macky Sall, que fue reelegido como presidente de la República.

que era esta la causa del recurso reiterado al sector «informal»-, mencionando, de paso, que él formaba también parte del movimiento político de Balde¹⁵⁵.

Parce que, vous savez ? La mairie... Le maire, il n'est pas... il n'est pas dans la mouvance présidentielle. C'est un opposant. Il était dans le Parti Démocratique Sénégalais, le parti de Wade. Donc, ici au Sénégal, vous qui êtes dans cette ville, vous avez élu votre... élu locaux, le maire, s'il [ne] fait pas parti de la mouvance présidentielle... il y a de problèmes. Financement, bla, bla, bla... Ça sera à moitié. Ils te convainquent pour que tu rejoins leur parti. Baldé a refusé, il a créé son parti, l'UCS (...) Moi je fais partie de l'UCS. Waaw [Oui]. Je fais la politique de temps en temps, je vais à Dakar, pour des réunions... (...) Vous savez ? Le Sénégal... Si tu es dans la mouvance, tu peux aider ta famille, tes proches [tu peux bénéficier de rapports clientélares au quotidien]. Mais si tu n'es pas dans la mouvance, la... Sincèrement [c'est difficile]. Parce que les gens [ne] sont pas honêtes.

Pero además de estas dinámicas clientelares, el presidente del *garage* mencionaba también el recurso a los *klandos* para cubrir la necesidad oficial de transporte cuando tiene lugar una recepción importante en la ciudad. En estos casos, a pesar de ser vehículos no autorizados para el transporte público y, como veremos, acosados a diario por las autoridades, se pacta con la organización del *garage* el empleo de parte de su flota. Un ejemplo de ello tuvo lugar durante mi primera estancia en 2018, cuando algunos de los chóferes que normalmente cubrían la ruta entre el mercado de Boucotte y la universidad formaron parte de la comitiva que acompañó al ministro del Enseignement supérieur, de la Recherche et de l'Innovation, Mary Teuw Niane, en su visita a la Université Assane Seck que tuvo lugar el 24 de febrero de 2018. Aquellos que participaron del evento, como Tambde –un conductor de unos 30 años-, lucían una camiseta con la imagen del ministro que conmemoraba la visita del representante del gobierno.

Ambas dinámicas se hicieron evidentes durante la campaña electoral para las elecciones del 24 de febrero de 2019. En ese momento yo pasaba la mayor parte del tiempo en el *garage* de Esso que, por la impresión que tuve, no tuvo la implicación que, como se verá, tuvieron otros colectivos de conductores en los actos de campaña que tuvieron lugar en Ziguinchor. Dos de esos actos tuvieron lugar el 11 de febrero, cuando coincidieron la visita de Macky Sall y del que fuera su principal opositor, sobre todo en Casamance, Ousmane Sonko, candidato de la

¹⁵⁵ Cabe preguntarse hasta qué punto su posición en el *garage* y su contacto con la municipalidad estaba relacionada con su participación política y, si es así, en qué términos. Sin embargo, su substitución como presidente del *garage* de Boucotte en 2019 ha dificultado poder hacer un seguimiento más pormenorizado de esta cuestión, que queda pendiente para futuras aproximaciones.

coalición PASTEF (Patriotes du Sénégal pour le Travail, l'Éthique et la Fraternité)¹⁵⁶. La intervención del entonces presidente del país -que renovó su mandato tras los comicios- fue acompañada de todo un dispositivo que incluyó el montaje de una gran carpa con una enorme pantalla en el espacio disponible en *Rond point Garage*, enfrente de la *gare routière*, donde habitualmente se instalan ferias, mercados y otros eventos. Aunque el acto de su rival se preveía más discreto, al menos en cuanto a despliegue de recursos, un par de días más tarde algunos *klandomans* de Esso -sobre todo Jean Tendeng, al que parecía preocuparle más la política- me explicaron que el equipo de campaña de Macky Sall había pagado a todos los conductores de vehículos de transporte público para que no condujeran a los seguidores de Sonko al mitin que organizaba el mismo día que el candidato de la Alliance pour la

¹⁵⁶ Más allá de su popularidad en el resto del país, que dio como resultado su tercer puesto en las elecciones, la candidatura de Sonko fue y sigue siendo especialmente célebre en Ziguinchor, sobre todo entre los más jóvenes, por sus orígenes casamanceses. Aunque nacido en Thiès, en el norte del país, Sonko es hijo de padre ziguinchorés y pasó su infancia y parte de su juventud en la ciudad, en el barrio de HLM. En este sentido, la vindicación de esos orígenes por parte de Sonko resultaba especialmente atractiva para sus seguidores en la región, precisamente por los contados ejemplos de políticos procedentes de esta zona, todavía más reducidos cuando se trata de candidatos a la presidencia del país. Ello se presentaba, en muchos casos, como una vía para lograr una mayor representatividad de los intereses de la Casamance en la gestión nacional. Además de su fama entre los jóvenes casamanceses, su candidatura parecía vehicular parte de los descontentos de la juventud del país. Ello se hizo visible tras su detención en febrero de 2021, acusado de una presunta violación, que desató una oleada de protestas que se extendieron durante cerca de una semana por distintas ciudades del país, también Ziguinchor, y que se zanjaron con un total de 13 muertos, según la oposición, únicamente cuatro según el gobierno de Macky Sall. El 8 de marzo de ese mismo año fue puesto en libertad condicional, con la obligación de comparecer ante un juez una vez al mes para certificar que no había salido del territorio senegalés y con condiciones a la hora de hacer cualquier declaración pública y ante medios de comunicación. El viernes 12 de marzo, el presidente Macky Sall comparecía en un discurso televisado anunciando nuevas medidas orientadas, en principio, a la formación y la creación de empleo, así como el retraso del toque de queda, principal restricción derivada de la pandemia de la COVID-19. En Ziguinchor, las protestas se concentraron en el eje que conecta Esso y el barrio de Escale, con marchas hacia el edificio de la Gouvernance, sede de la representación del gobierno en la región. Como en otras ciudades, la acción de los manifestantes se tradujo en el saqueo y la destrucción de negocios pertenecientes a franceses, y fue especialmente relevante el ataque a la gasolinera de Esso, cuya tienda fue saqueada y parcialmente quemada, mientras que otras gasolineras regentadas por ziguinchoreses, como la situada en Rond point Jean Paul II, junto al barrio de Escale, no sufrió ningún percance. En este caso, a diferencia de otras ciudades de la región, como Bignona, no se registró ningún muerto.

République. *Mais c'est pas grave, on y va à pied*, sentenció Jean. No obstante, ninguno de ellos precisó si los *klandos* habían recibido la misma oferta¹⁵⁷.

Como acostumbra a ocurrir con buena parte de lo que se ha dado a llamar «sector informal», una fracción de los contactos cotidianos con el aparato estatal tienen lugar directamente con la policía. Así, a la precariedad material en la que los *klandomans* desarrollan su actividad cabe sumar el constante acoso por parte de algunos de los miembros de este cuerpo, que aprovechan la situación irregular de los conductores y sus vehículos para obtener determinados réditos, sobre todo económicos. Si bien en buena parte de mis encuentros con representantes policiales esta cuestión no llegó a emerger directamente, sí era un tema recurrente entre los conductores con los que hablé, e incluso tuve la ocasión de presenciar alguna de sus actuaciones en varios *garages* y *check points*. En este sentido, el ejemplo de los *klandos* permite de nuevo dar cuenta de lo difuso de la frontera que se imagina separando lo «formal» y lo «informal», y del modo en que, en este caso el estado, recurre a prácticas que escapan a la legalidad para obtener beneficios precisamente de su propia ilegalidad.

Como ya se ha apuntado, al conjunto de gastos diarios que los conductores deben asumir para llevar a cabo su actividad hay que añadir los entre 2000 y 3000FCFA que desembolsan al día en sobornos a la policía y la gendarmería, repartidos en múltiples «donaciones» de 500 a los distintos agentes que pasan por el *garage* de Boucotte a lo largo del día –*Ils sont du même commissariat, mais chacun a sa poche*, puntualizaba Néstor- y 1000 para los agentes presentes en los *check points* por donde pasan los *klandos* que completan rutas interurbanas. Si bien en estas cada conductor se encarga de entregar esas sumas a cada agente cuando pasa por la garita situada a la salida de Ziguinchor, en el caso del *garage* de Boucotte, el *coxeur* es el encargado de recoger el dinero de todos los conductores para entregárselo al agente que llega. Como hace para los pagos destinados a la caja social del *garage*, este lleva también un registro de los conductores que han entregado el dinero para esa jornada; de tal modo que, en la carpeta que guarda siempre en sus manos y que indica su función en el *garage*, custodia un total de tres listas: una primera, más visible, con el orden de entradas y salidas; una

¹⁵⁷ En los mismos días sucedió algo similar para el caso de las *jakartas*. Según contaba Souleyman, entonces presidente de la asociación de *jakartamans* Association pour le Développement des Jeunes Conducteurs de Ziguinchor, personal del equipo de campaña de Macky Sall había contactado con él días antes de la llegada del presidente para reclutar jóvenes conductores de mototaxis para que acompañaran el convoy, en una línea parecida a la descrita por Néstor para los *klandos*. No obstante, Souleyman rechazó la oferta por considerar que no les remuneraba adecuadamente, pues a cambio de perder una jornada de trabajo recibían solo 2500 FCFA –es decir, la cantidad que deben entregar a los propietarios de las motos- y un chaleco. Ante esa circunstancia, y siempre de acuerdo con la versión de Souleyman, el equipo de campaña optó por reclutar a los *jakartamans* uno a uno a pie de calle, minimizando así su capacidad de negociación colectiva.

segunda hoja donde anota los vehículos que han contribuido a la caja, y una última con el registro de los pagos a la policía. En caso de que quede algún conductor por entregar ese dinero, es el mismo *coxeur* el que se lo reclama antes de que el correspondiente agente se presente.

Más allá de responder a acuerdos tácitos, conocidos y reconocidos no únicamente por las partes implicadas, sino por buena parte de la población de Ziguinchor, estos pagos se producen bajo la amenaza de que el vehículo quede retenido en las dependencias policiales y que su conductor se vea obligado a pagar una multa mucho mayor –de entre 3000 y 6000FCFA- que lo que pueda costarle el soborno, además de perder días de trabajo. Tal y como reconocían algunos chóferes, dado el estado en que se encuentran buena parte de los coches y que a algunos de ellos les falten los documentos en regla para poder circular, resulta siempre sencillo para el agente encontrar una justificación para la multa y siempre puede recurrir a la falta de licencia para ofrecer un servicio de transporte en común. No obstante, y por lo que pude ver, de manera similar a como sucede con los representantes de la RPM, conductores y policías se conocen y la entrega del dinero al agente se lleva a cabo en un ambiente que parece distendido, pero en el que cabe insistir que la tensión es palpable¹⁵⁸. Precisamente uno de los agentes de la RPM que iba a Boucotte de lunes a viernes a recoger el impuesto para la municipalidad justificaba esta práctica en dos sentidos. Por un lado, como otra suerte de tasa a pagar a la policía para que les permita continuar con su actividad y, del otro, también como un complemento salarial para los agentes:

[Les klandos] Sont irréguliers, alors ils doivent comprendre que le moins qu'ils peuvent faire est de payer la taxe de 300FCFA à la mairie et donne 500 aux policiers qui viennent (...) [L'argent] Est pour lui [pour l'agent], sauf s'il indique une infraction. De fois il y a des agents qui sont plus compréhensifs et ils laissent passer quelques-unes [infractions], tu sais ? Avec le salaire de policier tu ne peux pas beaucoup faire, alors on les envoie [à] contrôler le trafic, comme ça ils peuvent gagner un peu plus. ¹⁵⁹

Lo observado confirma hasta qué punto es importante tener presente conductas «corruptas» por parte de empleados públicos en África –y seguro que en otros sitios–, en cuanto permiten contemplar el funcionamiento real del estado, tan distinto y distante del oficial (Blundo,

¹⁵⁸ Una de las veces que presencié la visita de un agente al *garage* de Boucotte en 2018, un jueves sobre las seis de la tarde, si bien el policía y los chóferes parecían charlar divertidamente y con confianza, tan pronto como el agente se marchó, Ousmane me puntualizó que una de las bromas que le hacían era describir el dinero que se llevaba como «dinero forzado».

¹⁵⁹ Conversación informal en el banco de madera del *garage* de Boucotte el 14 de febrero de 2018, sobre las 11 de la mañana.

2001; Blundo y Olivier de Sardan, 2001). En el caso de la relación con la policía en los distintos *garages* nos encontraríamos ya no con una prueba de la institucionalización de las corruptelas en Senegal, sino de su banalización, en tanto se producían como la cosa más normal y previsible, «a cielo abierto», como describe Bako-Arifari (2007: 182) en relación precisamente a prácticas policiales ilegales y en ocasiones consideradas incluso inmorales en el transporte en países de África Occidental. Tal y como se ha apuntado brevemente en la introducción del capítulo anterior, este tipo de prácticas dan cuenta del modo en que la relación cotidiana con determinados representantes del estado se ve personificada e inscrita en redes e interrelaciones clientelares o incluso familiares que circunscriben la acción cotidiana de la administración más allá de su dimensión burocrática.

En este caso, además de las funciones instrumentales de los *klandos* a la hora de proveer de formas de movilidad a una parte de la población, tal vez cabe leer esta clase de prácticas, que el propio Néstor describía abiertamente como «estafa», como un mecanismo que permite a la administración completar los salarios de algunos de sus trabajadores. Algo a lo que cabe sumar los beneficios que algunos de ellos obtienen siendo propietarios –como se ha apuntado más arriba- de los mismos vehículos que sus compañeros sancionan. No obstante, Néstor denunciaba la ilegalidad de este tipo de prácticas, poniendo también sobre la mesa cómo esta corruptela permite a algunos agentes llevar un estilo de vida que no se corresponde con sus salarios de funcionario.

Vous avez vu les véhicules [avec lesquels] ils sont en train de circuler. Les BMW, les Mercedes... Avec un salaire d'agent de police. Vous avez vu la corruption ? (...) En tout cas la police, avec les klandos... D'abord, la police et la circulation c'est mariage sans divorce, mais ils nous arnaquent. Il faut oser le dire. Ils nous arnaquent. Ils sont à l'aise avec leurs familles à cause de notre argent. Un agent que monte [qui travaille] durant toute la semaine... Tu vois ? Avec les klandos tu as 20000 [FCFA] là-bas. Les taxis qui [ne] sont pas en règle, je peux dire [que] tu as à-peu-près 20000 là-bas. OK. Les grands camions qui [ne] sont pas en règle... Donc de 8 heures à midi tu peux descendre avec 60000 (...) C'est ce qu'ils font. Sans complexe. Sans gêne ! Et il n'y a personne qui leur dise : « Oh ! [Que ce n'est pas bien]. Parce que ceux qui doivent leur dire « Oh », eux aussi ils sont dans d'autres choses qui sont un peu très louches.

Como se podría prever, los agentes de policía entrevistados evitaron abordar directamente esta clase de prácticas. Tal y como ha quedado apuntado en capítulos precedentes, a lo largo de mi estancia en Ziguinchor logré entrevistas a un total de cuatro agentes de distinto rango y pertenecientes a las dos comisarías de la ciudad, una ubicada en el barrio de Escale y la otra en el de Yamatongue, cerca de Niafoulène. Puesto que la información que revelan algunos de estos testimonios podría ser comprometedor para aquellos que la transmitieron, en su

reproducción no se indica ni el nombre del agente ni la comisaría a la que pertenece. Ninguno de ellos aceptó ser grabado.

Mi primer contacto con la policía en relación con la cuestión de los *klandos* fue en febrero de 2018, cuando entrevisté a uno de los responsables de una de las dos comisarías de Ziguinchor, de unos sesenta años aproximadamente. Llegué a la comisaría y pregunté por Mar, un agente y amigo con el que había coincidido en otros espacios; ya en su despacho, le pregunté si sabía de algún compañero que se ocupara de la gestión y sanción de los *klandos* en la ciudad. Me llevó directamente al despacho de su colega, le explicó el motivo de mi visita y volvió a su trabajo. Se trató de una conversación semi-dirigida –yo iba introduciendo los temas que me interesaban– que tuvo lugar en ese mismo despacho, en compañía del que parecía ser uno de sus asistentes, un agente bastante más joven. Además de facilitarme algunas informaciones del funcionamiento de este sistema de transporte irregular, este primer contacto expresó algunas de las ideas también recurrentes en los testimonios posteriores.

Como en el caso de los agentes de la RPM citados más arriba, en este caso también se mostraba crítico con la presencia de esta clase de vehículos, aunque reconocía que *on a tendance à tolérer, parce qu'il y a une forte demande de la population*. Sin hacer mención del dinero recogido cada día por agentes bajo su responsabilidad en los distintos *garages* de la ciudad, apuntaba que puntualmente llevaban a cabo *des opérations* en las que inmovilizaban algunos coches, casi siempre con la falta de licencia o el exceso de pasajeros como razón principal en el atestado, llegando a una media de unos quince *klandos* pertenecientes a los distintos *garages* atestados cada día. Sin embargo, y a diferencia de los testimonios recopilados más adelante, puso mayor acento a la presunta competencia que estos vehículos sin licencia constituirían respecto a otros medios de transporte regularizados, sobre todo los taxis¹⁶⁰. Además de insistir en la frustración que la presencia de los *klandos* generaba entre algunos transportistas –[*Contrairement aux klandos*] *Les taxis payent des droits*, decía–, señalaba que las formas de asociación de las que se proveían los trabajadores de los distintos *garages* tampoco estarían reguladas por el estado –*C'est des associations*

¹⁶⁰ Conviene recordar que la experiencia sobre el terreno no dio cuenta de una especial competencia entre estos dos sistemas de transporte, al menos en Ziguinchor. Mientras que los taxis circulan por toda la ciudad haciendo trayectos a demanda del cliente, prácticamente siempre intraurbanos, los *klandos* llevan a cabo rutas fijas, por lo que el tipo de clientela no acostumbra a ser el mismo.

fictives-¹⁶¹ y censuraba que, siendo así, se dotaran de sus propias reglas y reclamaran un pago de 75.000FCFA para integrar la asociación.

Tras esta primera aproximación, no retomé el contacto con distintos agentes de policía hasta mayo de 2019. A diferencia del testimonio ya citado, el segundo agente de policía que logré entrevistar era un agente raso que habitualmente se ocupa de controlar la circulación y sancionar a los vehículos que no tienen sus papeles en regla, sobre todo taxis y, en alguna ocasión, *klandos*. Contacté con él gracias a la relación de patronazgo que mantenía con Assane, un taxista de unos 25 años del que ya se ha hablado en capítulos anteriores. En efecto, en un ejemplo más del tipo de relación ambivalente que se establece entre conductores y agentes de policía, se habían conocido mientras su protegido conducía un taxi sin tener la edad reglamentaria¹⁶². Mientras que el agente dejaba pasar esa falta de permiso, lo empleaba a cambio como chófer para llevarlo a casa cada tarde al final de su jornada, además de otros servicios puntuales. Igualmente, en no pocas ocasiones Assane recurría a su ayuda para que intercediera ante otros agentes tanto en Ziguinchor como en otros puntos de Senegal. Esa relación se mantuvo cuando Assane dejó su trabajo como taxista y el agente le ofreció ser su chófer personal, conduciendo un todoterreno que acababa de comprar, aprovechando de nuevo su vínculo de patronaje.

Tras contactar con él a través de Assane, concertamos una entrevista que tuvo lugar en su casa la tarde del 13 de mayo de 2019, antes del *ndogu*, cuando se rompe el ayuno al final del día durante el Ramadán y que se hace coincidir con el cuarto rezo de la jornada, que en Senegal se produce sobre las 19:30. Fui acompañada de mi marido, Ousseynou, que me había facilitado el contacto y con quien tenía más confianza, aunque no intervino en ningún momento más que como traductor puntual. Se trataba de un hombre de unos cuarenta años como mucho, con la cabeza afeitada y bastante fuerte. Por lo que explicó, era originario del norte del país y destinado en Casamance desde hacía más o menos un año.

El encuentro tuvo lugar en el salón, distribuidos en tres sillas de madera alrededor de una mesa de café. Ya antes de empezar me indicó que no quería ser grabado ni que su nombre apareciera. Su discurso se diferenciaba un poco del primer agente que entrevisté en 2018. En

¹⁶¹ De nuevo, vale la pena puntualizar que la forma jurídica de los *Groupements d'Intérêt Économique* está contemplada y regulada por la legislación senegalesa y es usada por otros colectivos, además de los *klandomans*. Como ha quedado ya apuntado, muchos de los *garages* se constituyeron en GIE en los últimos años -muchos de ellos a partir de 2014-, formalizando formas de asociación ya existentes, éstas si informales.

¹⁶² La edad para obtener el *Permis de transports*, que autoriza a conducir cualquier vehículo que ofrezca un transporte público es de 25 años. Sin embargo, no son pocos los taxistas más jóvenes que conducen estos vehículos con el permiso tipo B, que autoriza a conducir coches particulares.

primer lugar, subrayó, como su compañero, el hecho que la policía debía adaptarse, en el caso de los *klandos*, y no aplicar la ley de forma estricta, pues se trata de un servicio tolerado y utilizado por la población en general: *La société valide ce secteur, alors on est obligés de le suivre*, resumía. No obstante, añadía como matiz la necesidad de asegurar un trabajo e ingresos mínimos, especialmente a los más jóvenes, con tal de mantener a raya el conflicto en la región. *Il faut l'insertion sociale de la jeunesse pour avoir la paix à cent pour cent. Il faut aider la jeunesse malgré que quelques papiers [leur] manquent*. Los años de guerra habían emergido a través de testimonios de chóferes que, como Barbousse o Babacar, ambos del *garage* de Adéane, conducían un *klando* durante esa etapa, fue solo este agente el que vinculaba la existencia de esta clase de alternativas informales, también de las *jakartas*, como recurso para suplir la falta de empleo regular, pero también como solución a la conflictividad en la región –guerrilla o bandidaje–, directamente derivada de la falta de oportunidades en el mercado laboral ordinario. Como representante del estado senegalés destinado en la región, este agente parecía entender la necesidad de tolerar este sector informal como forma de controlar y pacificar la región por la vía de garantizar un mínimo de ingresos a la mayoría de las capas de la población casamancesa, ello en una zona del Senegal en la que, decía, *l'État doit négocier sa présence*.

Pero si este segundo testimonio resultó interesante fue por su descripción, casi sin tapujos, de la relación cotidiana con los conductores a los que debe sancionar diariamente, no únicamente los *klandos*. En su relato reconocía y detallaba abiertamente los procedimientos por los que establecía sanciones a los distintos tipos de vehículos, así como la necesidad de tener en cuenta lo que describía como *le social* a la hora de ejecutar su labor. Por un lado, señalaba que no pocos propietarios de vehículos *klando* y taxis a los que les faltan papeles eran también agentes de policía o de la gendarmería, por lo que la acción sancionadora sobre ellos se veía también limitada. En la mayoría de los casos, decía, buena parte de los agentes reconocen los vehículos pertenecientes a compañeros y saben qué conductores trabajan bajo la protección de alguno de ellos, y no les sancionan *sauf en cas de force majeure. On est obligés à les laisser*. En esos casos, decía, *ça suffit d'immobiliser le véhicule quelques heures*, únicamente como amenaza por algún incumplimiento, aunque el coche es rápidamente liberado tras la correspondiente llamada ya sea del propietario directo del vehículo o bien del agente con el que el conductor mantiene algún tipo de relación de patronazgo. *On n'a pas besoin d'intervenir*, decía. *On va [le] savoir [que le véhicule circule sans papiers] mais tu [ne] vas jamais intervenir. C'est un secteur très complexe*.

Esta flexibilidad en la aplicación de la ley se hace palpable, según su versión, en el resto de casos de «informalidad», en una muestra más del modo en que lo que se ha denominado corrupción –que puede ser entendida como la incursión por parte de la administración en

dinámicas ilegales-, así como sus beneficios, no son siempre unidireccionales, sino que permiten, en algunos casos, una negociación de la aplicación de la ley tal vez más beneficiosa para ciertos colectivos, como los *klandomans*. Así, este testimonio reconocía que, siempre que hacía un atestado trataba de indicar una infracción leve: *Comme ça c'est plus simple. S'il y a une procédure pénale, c'est le procureur qui intervient. Ça me dépasse [il ne peut rien faire pour négocier l'amende ou libérer la voiture]. C'est pour les aider [aux chauffeurs] en quelque sorte. On se connaît tous.*

Estas formas de colaboración se extendían más allá de los *klandos*, y en su descripción daba algunas pistas de las bases sobre las que se construyen determinadas relaciones clientelares a partir de la propiedad de determinados vehículos o, sobre todo, de facilitar la obtención de la documentación reglamentaria para que estos puedan circular en Ziguinchor. De este modo, reconocía, colaborar con propietarios de vehículos comprados en el extranjero, sobre todo en Gambia, a los que les facilitaba de manera irregular el trámite para obtener la inmatriculación en Senegal¹⁶³, a cambio de una suma que rondaría los 150.000 FCFA (228,60€), que en buena parte de los casos pagan en mensualidades. A pesar de que reconocía la irregularidad del procedimiento, remarcaba nuevamente lo que él consideraba sus posibles beneficios tanto para la creación de empleo en la región –aunque fuera en el sector informal- y la subsiguiente «*intégration*» de las capas más jóvenes de la población en

¹⁶³ En principio, para que un vehículo con matrícula extranjera circule en Senegal debe pagar un permiso -conocido popularmente como *passé avant*- en la frontera que le autoriza a hacerlo durante un período breve de tiempo (dos semanas, dos meses o un año en función del precio pagado). Pasado ese tiempo el vehículo debe o bien volver a salir del país o, si se quiere mantener en Senegal, volver a entrar con un *passé avant* renovado. Para que pueda circular permanentemente, debe estar matriculado en Senegal. Para hacerlo, de acuerdo con las instrucciones que proporciona el Ministère des Infrastructures, des Transports Terrestres et du Désenclavement (véase <https://mittl.sec.gouv.sn/fr/particulier#collapse5>; accedido el 27 de marzo de 2021), se debe solicitar un nuevo *Certificat d'immatriculation et d'aptitude technique (carte grise)* para la que se requiere presentar la solicitud en la división regional de transportes terrestres, acompañada de la certificación del pago de la tasa correspondiente (2000FCFA por caballo de potencia para turismos privados) en el Services des Impôts et Domaines, además del certificado de la contratación de un seguro y del llamado Certificat de Mise en Consommation que debe obtenerse en la aduana. A estos documentos hay que añadir la presentación de la *carte grise* o un documento equivalente del país donde se ha obtenido el vehículo además de un acta de la venta de este, así como una Attestation de la Division d'Investigations Criminelles que certifique que el vehículo no está siendo buscado por ningún motivo. No es necesario subrayar la complejidad de este procedimiento administrativo, que implica el contacto con delegaciones de hasta tres ministerios distintos, además de una lista de documentos de los que raramente disponen las personas interesadas. Es por ello por lo que, de acuerdo con la experiencia sobre el terreno, la vía seguida por buena parte de las personas que desean matricular un vehículo importado es la descrita por este agente de policía, que consiste en contactar con un agente conocido para que agilice el proceso e, incluso, firme de manera más o menos irregular algunos de los certificados requeridos, a cambio de un precio acordado.

un mercado laboral que evita su adhesión a la guerrilla; como también como complemento de su sueldo.

Según su razonamiento, ambas partes ganan mucho más en este caso que con una aplicación estricta de la legislación cuyas consecuencias pueden ser perjudiciales tanto para las personas implicadas como para el conjunto de la región. No obstante, tal vez haya que poner entre paréntesis esta visión algo idílica de *le social* que transmitía este agente. Aunque en algunas ocasiones ciertas formas de corrupción puedan tener sentido como un sistema de redistribución en un contexto de escasez tanto de recursos como de las vías para acceder a ellos, la clase de actividades que describía resultaban en un claro beneficio, sobre todo económico, en su favor. No obstante, y aunque no hay que idealizar estas evocaciones de *lo social*, sí que es cierto que esta clase de interacciones cotidianas e intermedias con determinados agentes a veces pueden facilitar el desarrollo de la actividad de ciertos sectores, como los *klandos*, aunque en muchos casos la balanza se decante hacia formas de acumulación por parte de los representantes de la administración. En cualquier caso, ejemplos como el transmitido en este testimonio lo son del modo en que lo informal da cuenta del funcionamiento real de la administración y de sus interacciones con lo que se ha dado en llamar la sociedad civil, que no necesariamente es más justo que en la dimensión burocrática, aunque a menudo añade matices que permiten su negociación cotidiana.

La siguiente entrevista fue al comisario jefe de la otra comisaria de Ziguinchor. En este caso, el encuentro tuvo lugar en su despacho, en el mismo edificio de la comisaría, la mañana del 9 de agosto de 2019. El contacto vino de la mano de Baye Fall (Matar), que me acompañó a la comisaria y organizó la audiencia con el comisario, aunque no se quedó durante la entrevista. Se trataba de un hombre también bastante joven, de unos cuarenta años como mucho, igualmente originario de Dakar, aunque destinado en Ziguinchor desde hacía algunos años. De manera parecida al testimonio citado antes, y al contrario de las declaraciones del representante de la policía que entrevisté en 2018, este comisario parecía también mostrarse bastante tolerante y comprensivo con los *klandos*. Como otros de sus compañeros, especialmente aquellos de más alto rango, reconocía que eran una molestia y que suponían un problema, sobre todo por el mal estado de los vehículos, la tendencia a la sobrecarga de pasajeros y mercancías y la insalubridad, decía, de los *garages*¹⁶⁴.

¹⁶⁴ Vale la pena apuntar que, al menos por mi propia experiencia sobre el terreno, los *garages klando* no me parecieron más «sucios» o insalubres que otros puntos de la ciudad, incluida la *gare routière*. En cierta medida, podríamos decir que, desde la lógica del comisario, lo que los convertiría en «insalubres» serían tanto sus trabajadores como, sobre todo, la actividad irregular que se desarrolla en ellos.

Según apuntaba, la ruta que, de acuerdo con su perspectiva, generaba más problemas era la que une Ziguinchor y Mpack, sobre todo por los mayores casos de sobrecarga de equipaje de las mujeres que viajan hasta Guinea Bissau para abastecerse para su negocio de *bana-bana*. A esta cuestión se le añadían, como ya se ha mencionado en capítulos precedentes, casos puntuales de contrabando y tráfico de sustancias estupefacientes, que este comisario achacaba más a eventuales clientes que aprovechaban el *klando* para transportar estas mercancías ilegales antes que a una implicación directa de los conductores. A pesar de ello, puntualizaba que no suponían un problema como servicio de transporte –*Là-bas ils font un très bon boulot*, subrayaba-, a la vez que implicaban otros beneficios complementarios tanto como vía para conectar Ziguinchor con otros enclaves a los que únicamente se llega con estos vehículos, como en tanto que estrategia para la creación de empleo en la región. En este sentido, comentaba que generalmente daba la orden a sus agentes de *laisser faire* y no aplicarles ningún tipo de sanción por transporte irregular siempre que contaran con todos los demás papeles en regla. Sin plantear tan abiertamente la cuestión como su compañero entrevistado en mayo, sí reconocía la problemática que supone el hecho de que no pocas capas de funcionarios, sobre todo agentes de policía y gendarmes, estén tras la propiedad de este tipo de vehículos sin licencia, sobre todo a la hora de establecer sanciones o, como veremos que sostenía, posibles vías de regularización.

A diferencia del primer representante al que pude entrevistar, este comisario señalaba la capacidad y el recurso a la negociación de los trabajadores de los distintos *garages klando* de Ziguinchor, formalizados recientemente bajo la figura de los GIE, principal herramienta de presión y negociación ante la administración. En este sentido, apuntaba la singularidad de los *klandos* respecto a otras alternativas de transporte, como las *jakartas*. En el caso de los taxis colectivos no autorizados, reconocía el mayor interés en una negociación que no pasara por la protesta pública, pues ejercían su actividad siempre bajo la amenaza de ser multados o retirados en cualquier momento. Como solución –contrariamente a la opinión expresada por otros representantes de la administración, no sólo la policía–, veía la necesidad de plantear un cierto acompañamiento por parte del estado hacia una posible regularización de los *klandos* a través, por ejemplo, de la creación de un tipo de licencia específico y distinguible de los que reconocen otras formas de transporte público en las que la actividad de los *klandos* no acaba de verse reflejada.

La última entrevista fue con uno de los subordinados de este último comisario. Tras nuestro primer encuentro, volví a llamarle para que me pusiera en contacto con alguno de sus agentes que estuviera en contacto diariamente con los *klandos*. Volvimos a citarnos el 29 de agosto de 2019. Tras saludarle en su despacho, en la misma comisaría, me acompañó al de uno de los jefes de brigada, al que ya había prevenido de mi interés en entrevistar a un

miembro de la comisaría cercano a la cuestión de los *klandos*. Tras presentarnos se retiró y nos quedamos el jefe de brigada y yo. Era un hombre en la cincuentena que desde el principio insistió en que su nombre no apareciera en mi investigación -*Non, mon nom ne va pas sortir*-. De acuerdo con su descripción, cada día hacen dos turnos, uno por la mañana, hasta la una, y otro por la tarde, para controlar los vehículos, no únicamente los *klandos*, en el eje que une el mercado de Boucotte y la universidad. Coincidió con el resto de sus compañeros entrevistados en catalogarlos como un *mal nécessaire* pues ayudan a suplir un déficit en la oferta de transporte en la región -*Ils aident le transport*-. Ponía el ejemplo de la ruta intraurbana de la que acostumbra a ocuparse su brigada, donde los *klandos* proveen de un medio de transporte sobre todo a los estudiantes y las mujeres que van al mercado, para los que la línea de Tata no es suficiente. En cualquier caso, insistía sin mencionar los sobornos de los que se quejaban los conductores de todos los *garages*, en que a pesar de no contar con la *licence de transport* sí están sometidos al control de las fuerzas del orden, sobre todo para fiscalizar los casos de sobrecarga de mercancías y pasajeros y el estado de los vehículos.

A pesar de ese control, subrayaba que la relación con los conductores acostumbra a ser buena: *Le côté humain est bon. C'est des gens qui travaillent, comme nous*¹⁶⁵. En este sentido, resulta relevante su vínculo con Baye Fall y el papel de su *marabout*, Serigne Damm, como intermediario. Según explicó, vive cerca de la *daara* de Serigne Damm y era discípulo de su padre hasta la muerte de este en 2018, momento en que se convirtió en *taalibe* de Serigne. Volvía a evocar aquí el papel de *le social*, de nuevo designando la intromisión de vínculos ajenos al ámbito burocrático, pero fundamentales en la relación cotidiana con la administración, en tanto venían a, por decirlo así, personalizarla, incorporando el papel mediador de *serignes* locales o de otras figuras implicadas en dinámicas que bien podrían ser descritas como clientelares: *Ici c'est la terranga*¹⁶⁶. *C'est le social. Si tu peux aider quelqu'un tu vas le faire. Tant que ça [ne] pose pas de problèmes au bureau, si quelqu'un te dit 'Ce gars-là, il faut l'aider', tu vas le faire*

¹⁶⁵ Como se ha apuntado más arriba y en el capítulo anterior, en ciertos aspectos el perfil de agentes y *klandomans* resultan más cercanos de lo que parecería *a priori*.

¹⁶⁶ El término wólof *terranga* acostumbra a traducirse por «hospitalidad», aunque el significado es algo más amplio e incorpora también la buena disposición a acoger y ayudar a alguien más allá de recibirle en su hogar. En todas sus acepciones, este término ha sido adoptado como eslogan y reclamo turístico tanto por los gobiernos del país como por negocios particulares orientados a este sector, sobre todo a clientes europeos. Este término también es vindicado en la diáspora como identificativo nacional, por ejemplo, por una de las principales asociaciones de senegaleses en el País Vasco, la Unión de los Senegaleses de Bizkaia «Terranga».

Como sucede tanto con los propietarios como con la municipalidad, el presidente del *garage* parece también interceder ante la policía cuando hay algún problema, y así lo secundaban todos los agentes entrevistados¹⁶⁷. Volviendo al testimonio del que fuera presidente del *garage* de Boucotte, como para el caso de la tasa de la RPM, Néstor también relató intentos por su parte de llegar a un acuerdo con el comisario para pagar una «tasa» a la policía a final de mes que agrupara las contribuciones de todos los conductores. De acuerdo con su relato, si se podía garantizar que todos los vehículos que operan en el *garage* contaran con los papeles en regla –salvo, por supuesto, la *licence de transport*- el entonces comisario le ofrecía la posibilidad de acabar con el acoso policial a cambio de entregarle entre 100.000 y 150.000 FCFA al mes (entre 152,45 y 228,67€), que substituirían los 500 que pagan a cada agente. En este caso, el montante no se repartiría entre varios agentes, sino que iría todo para el comisario –*C'est pour sa poche. Lui il est le chef, le patron*, afirmaba Néstor-, aunque permitía la posibilidad de obtener el dinero a pagar de la caja del *garage* y no del desembolso individual de cada conductor. Sin embargo, finalmente no se ejecutó la propuesta, puesto que, según aseguraba el presidente, este gasto mensual dejaría la caja sin capacidad para afrontar otros gastos.

Es por todo ello que Néstor, junto con buena parte de los conductores con los que tuvo contacto, consideraba el hostigamiento de la policía como uno de los principales problemas de los trabajadores del sistema *klando*:

Nos relations avec la police, elles ne sont pas bonnes, sincèrement. (...) Tout ce qu'il fait la police, légalement ce n'est pas autorisé. Ils font de l'arnaque ! Ça c'est de l'arnaque, ça je vous le dis. (...) Tout le monde le sait. Ici, en Afrique, surtout l'Afrique de l'Ouest, la police, la gendarmerie, la douane, les agents de forêt, c'est des corrompus. Il y a que l'armée qui résiste. (...) Mais la police et les klandos, no... Moi, une fois j'ai fait appel à la radio et 2STV, SudFM pour les évoquer les problèmes que... Oui, oui ! On m'a fait sortir à la télé... Durant tout ce moi j'ai eu de problèmes. Le commissaire m'appel au téléphone... (...) « Mais qui t'a donné mon numéro ? » [Et le commissaire disait] « Tu crois que je [ne] te connais pas ? Je te connais bien, Néstor. Tu fais le petit malin, là... » Je suis parti là-bas [au commissariat], il a beaucoup parlé. Je lui ai dit : « Moi... Nul de rien. Je peux être ton grand-frère. Un. J'ai été dans l'armée avant toi. Je connais ce qui se passe. Ce que vous faites est très mal. Vous nous faites du mal. (...) Vous gaspillez notre vie comme ça. Les propriétaires des véhicules-là, c'est des responsables. Ils ont des familles à nourrir, des enfants à éduquer... Et ce que vous faites-là... C'est faire exprès ».

¹⁶⁷ Sin embargo, esta posición de representante no implica que la relación con la policía sea siempre del todo fluida, por lo que en ocasiones esta parece preferir contar con vías de información complementarias. De este modo, según el relato de Néstor, algunos agentes llegarían a tratos con conductores del *garage*, que les concederían determinadas facilidades a cambio de recibir información de lo que sucede en el lugar.

En este sentido, y a pesar de que buena parte de los agentes entrevistados coincidían en que los *klandos* acostumbran a ser más discretos en sus reivindicaciones con respecto a otros sistemas de transporte, sobre todo las *jakartas* (cf. Martínez Algueró, 2022)¹⁶⁸, no habrían sido pocos los intentos de hacer más visibles las dificultades que enfrentan los *klandomans* para llevar a cabo su trabajo. Una de ellas sería este contacto con la radio y la televisión que se menciona en el fragmento, para dar cobertura a un *arrêt de travail* –que no una huelga, según puntualizaba Néstor- con el que pretendían poner sobre la mesa estos problemas. Los conductores se identificaban con un lazo rojo, siguiendo lo que según la explicación del presidente del *garage* parecen directrices del alcalde –*Parce que Abdoulaye [Balde] l'a dit. Si tu as un problème, il ne faut pas faire du bruit... Il faut avoir des brassards rouges et avoir une plateforme revendicative*-. Una estrategia parecida estaba prevista para la celebración del Primero de Mayo, lo que implicaba la vindicación de la posición de estos conductores en tanto que trabajadores. Nuevamente, al menos en el relato de Néstor, en los preparativos de esta fecha volvía a emerger su función de representante del *garage* ante la administración:

Pour la première fois j'ai intégré le garage à la Fête des Travailleurs. Je suis allé voir l'adjoint au maire, Sédiou Sané. C'est le deuxième adjoint au maire. Le maire, je ne l'ai pas vu... Il est toujours... [À Dakar], [pour] ses histoires de campagne. Alors, j'ai vu l'adjoint au maire, je lui ai expliqué notre problème, il m'a dit : « Maintenant, tout travailleur a le droit de faire des marches, des grèves, des trucs pareils. Donc, je vais vous faire... Vous allez faire une plateforme revendicative. La fête du Premier Mai, vous déposez ça à la Gouvernance, votre problème sera étudié ».

Buena parte de las opciones mencionadas hasta aquí de negociación con la administración y la policía consisten con frecuencia en reclamar a la municipalidad u otra autoridad que medie y fiscalice ciertos abusos sobre los trabajadores de los *garages*. No obstante, vale la pena apuntar que esta clase de acciones fueron más bien discretas, al menos durante mi estancia en Ziguinchor. Pero también hemos visto emerger otra clase de intermediaciones en las que determinados *serignes* locales –como también otras figuras implicadas en relaciones clientelares, como los propios agentes de policía- juegan un papel importante. Esta intercesión se reparte, como veremos, tanto en el plano terrenal y visible como en el

¹⁶⁸ Esta afirmación se ve confirmada por la experiencia empírica sobre el terreno. Durante mi estancia en los cuatro *garages*, a parte de las acciones anunciadas para el 1 de mayo por Néstor en Boucotte, de las que no pude hacer seguimiento en profundidad, no se organizó ninguna acción reivindicativa en ninguno de los *garages*. Es posible que esta mayor actividad reivindicativa que describía el presidente del *garage* de Boucotte fuera también el resultado de la posición de este en el seno del partido del alcalde, Abdoulaye Balde.

mystique. Así, Néstor, a pesar de ser católico¹⁶⁹, ya había recurrido a esta vía en una ocasión, en 2016, para lograr que trasladaran de comisaria a un policía que era especialmente severo con los conductores del *garage*, y contaba con poder volver a hacerlo si fuera necesario, incluso para algo más allá de una intervención puntual con un policía en concreto.

La dernière solution... Vous savez ? Ici c'est l'Afrique. J'avais dit que j'allais prendre beaucoup d'argent pour aller voir le marabout. Mais... Une personne-là... Quel que soit ton niveau de... Faire une personne du mal... Ça, Néstor ne connaît pas [ça]. J'hésite beaucoup. (...) Beaucoup de gens me disent : « Non, non, il faut que... [tu ailles voir le marabout] » Je dis : « No, no. D'accord, ça viendra... Dieux est grand ». Mais chaque jour je perds de l'espoir. (...) Si, [le marabout] il peut [régler les choses]. Au marabout, si tu lui donnes l'argent qu'il te demande, tu lui dis : « Tu sais ce que je veux ? Je veux que la police de Yamatongue, que la police de Centrale, arrêtent de prendre notre argent ». Il va me demander beaucoup d'argent, mais il peut le faire. Il peut le faire. En 2016 j'avais eu de problèmes avec un policier. Il était trop, trop sévère. (...) J'ai trouvé un marabout, on l'a affecté. (...) Ah, c'est son travail ! C'est son travail. Tu lui donnes les indices, ce que tu dois lui donner tu lui donnes, avec l'argent. Et il travaille. Il va le faire. Tu auras des résultats.

Vemos como para el caso de la organización de los *klandos* en Ziguinchor encontramos también evidencias que apuntan al papel no tanto de las cofradías sufíes como de ciertos *marabouts* locales, ejerciendo, en cierto modo, de bisagra entre los taxistas no autorizados y la administración. Con ello se puede responder a los abusos y carencias del aparato estatal, ya sea complementando sus insuficiencias, respondiendo ante él u operando en connivencia con este, especialmente en los casos en que trascienden la legalidad. Sin embargo, al menos para el caso de Ziguinchor, no se podría hablar de un control de este sistema de transporte por parte de las cofradías sufíes, en la línea descrita por Lombard y Mbacké Seck (2008) para el caso de algunas compañías de transporte del norte de Senegal. En este sentido, y de ello dan cuenta los testimonios citados en este capítulo, es cierto que la intermediación de determinadas figuras religiosas ligadas al tipo de islam sufí practicado en Senegal resulta relevante. Ahora bien, ello es sobre todo por su implicación en dinámicas y redes clientelares de las que participan muchas otras figuras, buena parte de ellas desvinculadas de la estructura de las *turuq*. Hablamos de instancias, algunas ya mencionadas, que resultan fundamentales en la relación cotidiana entre el estado y lo que se ha dado en llamar la sociedad civil, así como en extensiones de la administración más allá de su marco jurídico,

¹⁶⁹ Más tarde, tras mi retorno a Ziguinchor en julio de 2018, supe que se había convertido al islam y había cambiado su nombre por Ibrahima. A pesar de que no pude hacer un seguimiento detallado del caso, esta conversión no tuvo nada que ver con el posible recurso a esta clase de acciones *mystiques*, para las que no es necesario profesar la confesión musulmana.

especialmente en lo referente a aquellos sectores de actividad que han sido por lo general encasillados como «informales».

Más allá de esta intercesión, podríamos decir, mundana, esta relación conflictiva con la policía tiene también su expresión en el universo de lo *mystique*. Si hasta ahora, en estos tres capítulos, he tratado de dibujar el funcionamiento del sistema *klando* y el perfil y las relaciones e interacciones cotidianas de los actores que intervienen en él, el capítulo que sigue abordará en mayor profundidad las formas en que lo *mystique*, que inevitablemente ha ido apareciendo a lo largo de estos capítulos, se hacen presentes en el escenario presentado hasta aquí. Entre ellas, trataré de mostrar como lo *mystique* tiene un papel fundamental en un elemento clave para este sistema de transporte informal como es la relación con la policía y, en términos más generales, con el estado en sus distintas estructuras.

7. *Mystique, vie quotidienne, conflit et pouvoir*

7.1. *Le mystique au quotidien en Basse Casamance*

Au long des chapitres précédents, nous nous sommes approchées au fonctionnement quotidien du système *klando*. Or, lors des impressions ethnographiques et témoignages reproduits jusqu'ici on retrouve plusieurs mentions à la façon dont l'univers du *mystique* imprègne aussi, pour ainsi dire, les multiples facettes de l'activité quotidienne dans laquelle on voit l'irruption de pratiques, d'objets et des êtres à travers lesquels des instances ou des énergies non-humaines se rendent présentes pour déterminer ou tenter de déterminer des actions des acteurs humains. Ce qui est observé sur mon terrain révèle que le quotidien possède une dimension cachée, qui est toujours présente mais la plupart de temps et pour la plupart des gens refuse de se montrer et qui combine de façon pragmatique différents univers religieux, en suggérant leur efficacité complémentaire. Ce chapitre approfondit sur cet univers et la façon dont il prend forme au quotidien du système *klando*, tout en le reliant au contexte d'informalité -et donc marqué par la précarité, la concurrence et les rapports tendus avec l'administration- dans lequel l'activité de ces taxis non réglementés se déroule.

Dans les récits présentés dans les chapitres précédents, nous reconnaissons que l'utilisation de certaines pratiques et techniques qui peuvent relever du domaine du religieux¹⁷⁰, ainsi que la présence d'entités invisibles qui agissent ou qui font leur apparition, est considérée comme un fait quotidien par de nombreux *klandomans* et par une grande partie de la population sénégalaise en général. Ces ressources sont utilisées pour faire face à de nombreuses

¹⁷⁰ J'explicité ma volonté de distinguer entre certaines pratiques qui relèvent de ce qu'en anthropologie a été nommé comme le religieux et ce que mes interlocuteurs nomment par le terme « religion ». En effet, ce dernier est repris en français sur mon terrain pour faire référence à la pratique règlementée des grandes religions monothéistes (notamment l'islam, mais aussi le catholicisme), mais on en exclu ces pratiques et savoirs auxquels je fais référence au long de ce chapitre et qui sont inclus, on le verra, sous le terme emic *mystique*, même s'ils peuvent se relier, par exemple, à la tradition musulmane ou, moins fréquemment, catholique.

difficultés qu'ils rencontrent au quotidien et qui, comme nous le verrons, prennent des formes singulières dans le contexte et les conditions particulières dans lesquelles ils exercent leurs activités. En même temps, le danger de rencontrer certains êtres généralement invisibles pour la plupart des gens - pour les *klandomans* aussi - est une menace récurrente, alors que l'éventuelle attaque de la part de personnes souvent motivées par la jalousie ou la concurrence sont, pour mes interlocuteurs, une menace toujours présente. C'est tout ce système, qui rassemble et combine des croyances, des pratiques, des objets et des agents visibles et invisibles, que j'ai vu décrit sur mon terrain sous la notion du *mystique*.

Ainsi, le terme *mystique*¹⁷¹ est repris en wolof par mes interlocuteurs pour renvoyer à un complexe hétérogène de croyances et de pratiques liées à de différents univers religieux, qui ont en commun d'indexer une intervention récurrente de puissances qui ne sont pas visibles pour tous ainsi que de ressources et de techniques qui ne sont pas connues par tous et qui peuvent tant protéger que nuire. Ce terme, tel qu'il est employé dans la langue véhiculaire de Ziguinchor, inclut, d'un côté, des techniques dérivées de l'ésotérisme¹⁷² de base islamique populairement désignées en wolof par le mot *liguéi* -que l'on peut traduire au français par « travail » - et l'action des entités que ces techniques visent à manipuler, comme des djinns et des *seytani*, dont la nature sera discuté plus tard dans ce même chapitre. Mais le *mystique*

¹⁷¹ Tant le terme *mystique* que sa présence dans le langage courant sur mon terrain en autres langues différentes au français mériteraient une contextualisation historique que je n'ai pas pu faire avec la profondeur nécessaire dans cette recherche. J'avance, néanmoins, que l'on peut trouver quelques exemples de l'emploi du terme *mystique* au féminin dans de textes versant sur le surnaturel et circulant en Europe, dont la France, pendant les siècles XVIII et XIX, voir même avant. Parmi ceux-ci, je me permets de citer la traduction de l'oeuvre de Johann Joseph von Görres, *Die christliche Mystik* (1836-1842), traduite au français comme *La Mystique divine, naturelle et diabolique* par M. Charles Saint-Foi (1854). Il est donc envisageable de penser que les idées et herméneutiques recueillies dans ce texte et d'autres semblables, tout comme le terme même de *mystique*, soient arrivés en Afrique de l'Ouest de la main de commerçants, de missionnaires et d'administrateurs coloniaux qui auraient pu y avoir accès de façon plus ou moins courante. À noter que une grande partie des idées transmises dans des documents comme celui que je viens de citer sont partagées par certaines exégèses de l'ésotérisme soufi qui sont à la base d'une partie des croyances et pratiques qui seront décrites au long de ce chapitre et dont la réflexion en contexte musulman est bien antérieure aux documents européens. Je remercie Agnieszka Kedzierska-Manzon de m'avoir mis sur cette piste dont une exploration plus approfondie reste, pour le moment, en suspens.

¹⁷² Mon emploi du terme *ésotérique/ ésotérisme* relève du sens que lui est accordé dans les études islamiques (par exemple, Lory, 1990) ainsi que par quelques anthropologues étudiant l'islam (voir Soares, 2007). Ce terme renvoie à l'ensemble de savoirs qui ne sont pas accessibles à tous les pratiquants, mais uniquement à certains experts et sous certaines conditions particulières. Il faut noter que j'applique ce terme seulement aux pratiques et savoirs qui relèvent -ou plutôt qui sont présentés ainsi par ses pratiquants- de la tradition musulmane et qui prennent comme matière première le Coran. Je l'ai cru pertinente étant donnée la longue tradition de travaux qu'utilisent la notion dans cette même sens pour décrire des pratiques similaires.

peut comprendre aussi l'intervention d'autres agentivités connues des religions dites traditionnelles, comme les *fétiches*¹⁷³ -*baccín/uciin* en joola, *tuure* en wolof-.

Le terme renvoie, enfin, à l'assortiment de pratiques et savoirs inclus dans la catégorie *xam-xam nitt bu nioule* –du wolof « savoir de l'homme noir », considéré comme le savoir traditionnel « africain » –, consistant en l'utilisation de plantes (racines, feuilles, branches et poudres), pour la guérison et la protection, mais aussi afin de nuire. Il faut préciser que l'usage du terme en wolof inclut le qualificatif *bu nioule*, et ceci n'était pas ajouté que quand on m'en faisait référence. À ce propos, peut-être que cet appellatif renvoie à l'existence d'un « savoir de l'homme blanc » qui nous remet à la considération du déploiement technologique colonial auquel fait référence, par exemple, Bernault (2019) pour analyser l'origine moderne et colonial de certaines considérations de l'occulte tel qu'on les voit en Afrique (vois aussi d'autres aperçus dans la même ligne mais en contexte indonésien chez Wiener, 2003).

D'après l'expérience sur le terrain, le *xam-xam nitt bu nioule* est décrit comme un savoir maîtrisé par des spécialistes. Ceux-ci peuvent recevoir le titre de « féticheurs »¹⁷⁴ ou même de « marabouts »¹⁷⁵ dont la plupart auraient reçu cette maîtrise à la suite d'une révélation soudaine ou à l'héritage après la mort d'un parent proche détenteur de ces connaissances. Cependant, le *xam-xam nitt bu nioule* compte aussi avec des expressions beaucoup plus populaires qui ne sont pas forcément liées à l'activité des spécialistes. Un exemple de ce

¹⁷³ Je suis consciente que le terme « fétiche » est un concept problématique qui n'est pas exempt d'un bagage négatif et disqualifiant (cf. Bernault 2019, Matory, 2018, Sansi, 2010, parmi quelques exemples). Néanmoins, étant donné qu'il a été adopté et il est utilisé par mes interlocuteurs sans que ceci implique le mépris ou rejet de l'ensemble de pratiques et croyances auxquelles il renvoie, je l'utilise comme terme emic au long de ces pages, comme le font aussi d'autres chercheurs (cf., par exemple, Kedzierska Manzon 2016, 2018 ; Koenig, 2021). Voir notes 17 et 18 *supra* (chapitre 2) pour d'autres considérations complémentaires sur ce terme.

¹⁷⁴ Important de souligner que sur mon terrain l'emploi du terme « féticheur » décrit plutôt des figures qui manipulent ces savoirs présentés comme traditionnels mais qui ne sont pas forcément liées à un univers religieux particuliers, tandis qu'il est très rarement employé pour faire référence au détenteur ou responsable d'un *baccín*.

¹⁷⁵ Comme je l'ai déjà indiqué plus haut, je sais bien que le terme *marabout* est problématique. Malgré ceci, il est souvent utilisé par mes interlocuteurs pour décrire différents spécialistes qui travaillent sur le domaine du *mystique*, soit en manipulant le *xam-xam nitt bu nioule*, soit, comme c'est d'habitude le cas, en le combinant avec le travail sur et avec le Coran. Dans la plupart des cas que j'ai pu rencontrer sur mon terrain, cette acception décrit des figures qui ne sont pas forcément hégémoniques et qui travaillent à son compte en combinant l'usage du Coran avec d'autres techniques pas toujours légitimées par l'Islam plus orthodoxe. Comme tant d'autres, le terme est polysémique et peut aussi faire référence à des figures initiées et avec un rôle signifiant dans une *tariqa*. C'est dans ces deux sens emic que je l'utilise ici, et c'est le contexte qui permet, à chaque fois, d'en distinguer le sens. Néanmoins, il faut noter que la distinction entre ces différentes figures n'est pas toujours claire au quotidien et la plupart des *serignes* locaux peuvent parfois faire appel à des techniques semblables.

dernier cas par rapport à l'usage avec des intentions nuisibles est ce que mes interlocuteurs appellent *sandy nguclaw* –en wolof, « jeter de l'air » -. Cette pratique est souvent attribuée à des femmes âgées qui, surtout au crépuscule, jettent des poudres élaborées à partir de certaines plantes pour que le vent les amène vers une victime aléatoire. Ceux-ci causent une inflammation des muqueuses des lèvres et des yeux des affectés. Pour pouvoir guérir, ils doivent trouver la responsable et leur demander un antidote en échange d'une somme d'argent.

Enfin, tout cet ensemble qui est englobé dans la rubrique du *mystique* se complète avec d'autres actions et croyances relevant du *chosaan* de chaque groupe ethnique. Ce terme wolof d'habitude traduit par le vocable français «tradition» est repris par mes interlocuteurs pour décrire l'assortiment de pratiques rituelles qui ne sont pas à leurs yeux forcément « religieuses » (voir la note en haut à ce propos) mais qui relèvent de ce qu'ils décrivent comme coutume de chaque groupe ethnique, opérant, en quelque sorte de façon complémentaire à l'adhésion à l'islam ou au catholicisme, selon le cas, ainsi qu'à d'autres savoirs comme le *xam-xam nitt bu nioule*, que, comme on vient de le montrer, n'est liée à aucune tradition religieuse ou ethnique particulière.

Force est de constater que le terme *mystique* permet d'englober au quotidien des traditions religieuses différentes qui supposent un champ d'action intangible, en même temps que signale les équivalences entre multiples entités actives de façon simultanée. La plupart de mes interlocuteurs, peu importe leur appartenance ethnique ou religieuse déclarées me présentent les djinns, les *baccín* et d'autres entités relevant d'autres traditions locales, comme les *rabb* de la tradition wolof, comme des déclinaisons variées d'un type pareil de puissance invisible dont on reconnaît l'action au jour à jour et dont il faut également se protéger. Même si tous mes interlocuteurs ne combinent pas de la même façon toutes les techniques relevant d'univers différenciés, l'on va toujours en reconnaître l'efficacité et l'éventuelle menace. Ainsi, même si d'habitude on ne se rend pas, par exemple, chez un *fétiche* pour en demander la protection ou un service particulier, on en peut toujours en être affecté, et il va falloir trouver la méthode de protection la plus efficace à chaque fois.

7.2. *Mystique et sorcellerie*

Il est intéressant de souligner que mes interlocuteurs distinguent entre *mystique* et *deumentou* (aussi en wolof), ce qu'ils traduisent en français par *sorcellerie*¹⁷⁶. Cette deuxième notion est plutôt assimilable à l'ensemble hétérogène de croyances et pratiques accusatoires que l'anthropologie africaniste classique, notamment britannique, décrit en mobilisant la catégorie de « witchcraft ». De manière générale, l'image des sorcières que je retrouve sur mon terrain correspond à celle présente dans la longue série d'études sur ce qui a été appelé la sorcellerie en Afrique (voir parmi les plus classiques Evans-Pritchard, 1972 [1937] et Turner, 2013 [1980]), et qui vise à identifier une dimension morale à tout malheur, souvent reliant le mal à la parenté (cf. notamment Geschiere, 1995 ; 2013). Il faut, néanmoins, noter que ceci n'est pas toujours le cas sur mon terrain, ainsi que dans d'autres contextes (Bonhomme, 2012b ; Koenig, 2021), comme on le verra tout de suite.

Le terme wolof *deumentou* renvoie à la base à l'activité des *deum*, des personnes réputées de détenir le pouvoir de sortir de leur corps ou bien de se transformer pendant la nuit pour faire du mal sans forcément le savoir ou le chercher. Sur le terrain on me les décrit comme des femmes, âgées pour la plupart, capables de prendre la forme de divers animaux : singes, hibou, vaches, surtout noires. C'est ainsi métamorphosées qu'elles traversent la route ou descendent dans les rues la nuit pour provoquer des accidents sanglants ou mortels, ou simplement pour dévorer l'âme d'un malheureux sans le tuer physiquement, au moins de façon immédiate. D'après mes interlocuteurs, les *deum* sont des personnes apparemment « normales » que seul un individu doté de vertus de clairvoyance peut reconnaître. On désigne ceux qui comptent avec la capacité de communiquer avec l'invisible par le terme wolof *borom bopp*, littéralement « celui ou celle qui à la tête » (du wolof *borom*, celui qui tient quelque chose -donc gérant, détenteur-, et *bopp*, littéralement « tête »).

Ce terme est souvent lié à la notion complémentaire de *borom xam-xam*, dont la traduction littérale serait « celui qui détient le savoir » (du wolof *xam-xam*, « savoir » ou « connaissance »). Ces deux notions permettent de distinguer deux types de capacités extraordinaires, mais qui souvent apparaissent associées. D'un côté, le terme *borom Bopp* désigne les personnes qui, sans avoir reçu de formation coranique ou d'un autre genre ou

¹⁷⁶ Pour un aperçu récent des approches discursives et analytiques des phénomènes décrits comme sorcellaires en Afrique : cf. Fancello (dir., 2015), Warnier (2017 ; et les réactions de Péclard ; Bonhomme ; Yengo ; Guyer ; Tonda ; Nyamnjoh ; Geschiere, ainsi que la réponse de Warnier ; toutes sur *POLAF*, 2017, numéro 148) ; et Fancello et Bonhomme (2018). Voir aussi Ceriana Mayneri, 2014 et Geschiere, 1995 et 2013, ainsi que Bernault, 2013). Tel que je l'ai mentionné aux chapitres introductifs, je suis ici leur ligne d'analyse.

avoir subi un quelconque processus de révélation, ont le don de « voir au-delà » et de percevoir non seulement des entités invisibles - comme les *nguinés* ou les *deumm*- mais aussi d'éventuelles menaces futures pour eux ou pour d'autres plus ou moins proches - avoir l'intuition d'un accident, par exemple, avant qu'il ne se produise -. Nombre de personnes profanes peuvent parfois compter avec ce don sans pour autant être des spécialistes du *mystique*. De l'autre, *borom xam-xam* décrit les individus qui ont cette capacité mais qui sont liés à l'application de connaissances coraniques et même de connaissances d'autre genre révélées par les *nguinés* eux-mêmes. C'est le cas de certains *marabouts* et *féticheurs*, hommes et femmes, cités sur ces pages. Sur un autre plan, les références à la « tête » pour exprimer ce pouvoir de relation directe avec les êtres invisibles sont répétées dans d'autres langues de la région, non seulement chez les musulmans mais aussi chez les pratiquants des religions traditionnelles. Pour donner quelques exemples, pour le joola Bandial, *ahouta* -littéralement, « grosse tête » - désignerait celui qui peut voir et parler aux entités invisibles du *baccin*. De même, chez les manjak, originaires de la Guinée-Bissau et répandus dans tout le Sénégal - également à Ziguinchor -, la tête est le lieu où réside le principe vital venant de Dieu (*waas*) (Teixera, 2008 : 8-9).

Pour revenir aux *deum*, les rumeurs se répandent parfois dans les villages ou les quartiers de villes comme Ziguinchor, attribuant cette capacité ou identité à certaines femmes âgées, qui auraient été vues sorties nues la nuit dans la cour de leur maison. À la différence de l'intervention d'autres puissances dont l'action est toujours ressentie de façon sensible même si l'on n'est pas capable de voir l'agent, pour les *deum* on parle toujours d'une action qui n'est pas aperçue, même si elle a lieu juste devant nos yeux, ce ne sont que ses conséquences sur le corps qu'on perçoit. Les femmes en question auraient une prédilection particulière pour attaquer les jeunes hommes qui viennent de se faire circoncire, c'est pourquoi, par exemple, surtout chez les mandingues¹⁷⁷, la circoncision est toujours accompagnée de la présence de *kankourangs*, qui jouent un rôle clé dans le cadre du processus rituel qui se déroule lors de la guérison des jeunes et ultérieure reprise de la vie publique.

Cette menace qui constituent les *deum* pour les jeunes hommes récemment circoncis est également reconnue en différents contextes culturels, comme le joola. Mais au-delà de l'intervention d'autres masques protecteurs, on trouve des exemples plus tendus des effets d'une accusation de *deumentou*, comme l'attaque à une vieille femme à Soutou, près de Bignona, en 2010. Elle était accusée de dévorer les âmes et, ainsi, de causer la mort de plusieurs jeunes hommes lors d'un *boukout*, ou cérémonie d'initiation masculine collective.

¹⁷⁷ À noter que cette pratique en contexte urbain est maintenant partagée par d'autres groupes ethniques et fait partie de la pratique rituelle urbaine généralisée de la ville de Ziguinchor.

Elle a été attaquée et déshabillée par la foule et on l'a fait défilée nue dans le village, entourée de jeunes hommes et femmes. L'événement a été rendu public par la plainte ultérieure de la femme et par l'enregistrement d'une vidéo qui a circulé clandestinement et pour laquelle plusieurs personnes ont également dû témoigner comme responsables de sa diffusion¹⁷⁸.

Tout comme les agressions *mystiques* l'anonymat et les rencontres avec des inconnus propres à la vie urbaine semblent augmenter le danger de devenir une victime de *deum*. Pour le cas qui nous occupe, l'articulation entre *sorcellerie* -ou *mystique*-, intimité et confiance est récurrente. Ceci permet de mieux saisir des relations qui se produisent dans des contextes qui vont au-delà de la stricte parenté, et voir lesquels parmi elles peuvent être considérés comme intimes. Ceci semble être le cas des rapports observables au sein des garages, où les *klandomans* partagent une bonne partie de la journée. La manière dont le *mystique* met sur la table des conflits et des tensions, en l'occurrence liés aux conditions dans lesquelles ces conducteurs exercent leur activité, est patente, tel qu'on le verra dans les pages qui suivent. Mais il l'est, aussi la façon dont, souvent, et comme on le verra dans certains témoignages reproduits dans ce chapitre, le *mystique* se relie avec les dangers qui implique le contact entre des anonymes et des inconnus qui caractérise la vie urbaine, aussi à Ziguinchor, et qui fait prendre à la menace et à la méfiance des formes tout à fait nouvelles, au moins pour ce qui relève de ses rapports avec l'intimité. Dans les deux cas -celui du *mystique* et du *deumentou*- on voit comment la présence et l'intervention de ces formes de contact plus ou moins quotidien avec l'invisible peut-être ne sont pas uniquement « modernes » (Geschiere, 1995 ; 2011 ; 2013 ; Meyer et Pels, 2003 ; Bernault, 2019, parmi beaucoup d'autres) mais ils répondent et reprennent des formes caractéristiques de la vie urbaine en même temps qu'ils relèvent des discours et des interactions relatifs à cette dernière.

Pour reprendre la différenciation entre *mystique* et *deumentou*, on pourrait se demander si la distinction entre l'activité malveillante associée au *deumentou* et celle provenant de l'univers reconnu comme *mystique* peut être assimilée à la distinction entre *sorcery* et *witchcraft* établie par l'anthropologie africaniste britannique. Comme il a été noté, la caractérisation des *deumm* résonne avec la définition plus classique de *witchcraft*, en s'agissant de l'activité de personnes ayant une capacité innée de faire du mal directement, parfois même sans en avoir la conscience ou la volonté explicite. Cependant, la notion de *mystique* ne semble pas répondre tout à fait avec celle de *sorcery*. Bien que le *mystique* soit exercé délibérément, en

¹⁷⁸ Cf. l'information diffusée sur le journal en ligne Leral: https://www.leral.net/SORCELLERIE-A-ZIGUINCHOR-Une-dame-avoue-avoir-vole-50-ames_a10328.html. Il faut noter que, comme c'est souvent le cas dans ces épisodes (cf. Bonhomme, 2012b), la plupart des informations circulaient sous forme de rumeurs que duraient toujours dans la région.

employant des techniques telles que des incantations, des rites ou la manipulation des substances agissantes (associées au Coran ou non), son caractère ambigu rend l'équivalence avec la notion de *sorcery* infructueuse.

Toutefois, cette identification du contraste *mystique/sorcellerie* avec le classique *sorcery/witchcraft* n'est pas originale lorsqu'elle est appliquée au contexte sénégalais, mais elle a donné lieu à certains malentendus. Comme celui qu'encourent Bondaz et Bonhomme (2014 : 493) lorsque, l'assimilant à cette analogie canonique, ils parlent du *maraboutage* (synonyme d'attaque sur le plan *mystique*, notamment par la voie du *liguéli*) comme d'une sorcellerie instrumentale, par opposition à la sorcellerie anthropophage des *deumm*. La différenciation emic rencontrée sur le terrain ne lie nullement le *maraboutage* à la sorcellerie car le premier, contrairement à la seconde, implique le livre sacré. Du point de vue de mes interlocuteurs, il ne peut y avoir de « sorcellerie islamique », comme le suggèrent ces auteurs. Ce qui est certain ce que selon le système classificatoire local, le *deumentou*, censuré comme toujours nuisible, n'est pas inclus dans la catégorie du *mystique* – qui peut être utilisée aussi bien pour faire du bien que pour faire du mal et implique toujours une action délibérée.

Néanmoins, les frontières entre *mystique* et *deumentou* sont, en réalité, plus poreuses que ne le laissent entendre les discours. Le suggère le recours à des techniques considérées comme faisant partie du *mystique* pour lutter contre la sorcellerie. Ceci reste vrai tant en ce qui concerne l'intervention du *marabout* que celle du *fétiche* : tous deux servent de défense contre toute offense occulte, peu importe son origine, y compris contre les *deum*. Par ailleurs, même si l'origine des *deum* est d'habitude présentée comme innée, certains de mes interlocuteurs, notamment ceux de confession musulmane, soutiennent que le *deumentou* peut et doit être appris. D'après ceux-ci, il s'agit, comme dans le *mystique* d'inspiration musulmane, d'un savoir révélé, mais dans ce cas par *Sheytan* -c'est à dire, Satan et pas par des envoyés de Dieu. Enfin, bien que les techniques relevant du *mystique* puissent bien être apprises, elles s'accompagnent d'autres capacités (*boroom bopp*) que ne peuvent qu'être innées et des savoirs que ne peuvent qu'être révélés (*boroom xam-xam* ; voire *supra*). Aussi, l'origine de ces capacités est souvent expliquée par des rumeurs qui accordent aux mères des *boroom bopp* l'étatut de *deum*. On raconte que si lors de leur grossesse, elles ne se sont attaquées à personne pour dévorer son âme, leur enfant hérite ses habilités de contact avec l'invisible mais dépouillées de la pulsion de nuire.

Ce dernier exemple suggère l'ambiguïté de toute la variété d'experts qui travaillent sur les aspects voilés de la réalité, et qui semblent capables d'utiliser leur savoir, y compris le texte coranique, à la fois pour faire le bien et le mal. D'après les témoignages récoltés lors de cette recherche, le Livre lui-même cache effectivement les clés des deux fins. L'ambivalence

même de figures comme celle du *marabout* en tant que propitiateur de la fortune ou du malheur n'étonne guère. Même si leur activité consiste en des pratiques réalisées dans l'intention délibérée de protéger quelqu'un, tous mes interlocuteurs soulignaient le fait que, pour protéger une personne, il est souvent nécessaire d'en blesser d'autres, d'autant plus qu'il s'agit de « blinder »¹⁷⁹ le client afin d'assurer le bon cours aux activités situées dans le secteur informel et qui sont à la limite de la légalité, comme celles de quelques-uns de mes interlocuteurs qui travaillent comme chauffeurs *klando*.

7.3. *Le mystique parmi les klandos : le liguéi et ses usages*

Mystique et usages du texte coranique

Ayant précisé le sens du terme *mystique* et les différences observées avec la notion de *sorcellerie*, on peut voir, dans certaines des puissances et techniques, la dimension plus concrète et affective de la sollicitation de Dieu, comme le proposerait le type d'islam qui occupe une partie de cette recherche et dont les différentes expressions sont désignées, comme on l'a vu, par le terme wolof *liguéi*. Ce terme, qui se traduit littéralement par « travail », est également utilisé quotidiennement, tant dans sa forme substantive que verbale, pour désigner toute forme de travail, au-delà de la manipulation de ce qui est reconnu comme les secrets du texte coranique et d'autres connaissances occultes islamiques complémentaires. Les pratiques qu'il désigne implique une approche singulière du livre du Coran, qui est considéré comme une passerelle vers une vérité cachée, plus profonde que ce que sa simple lecture littérale permet de voir. Considérons qu'en tant que matérialisation de la parole de Dieu, son texte fonctionne non seulement comme un guide de vie vertueuse et de salut mais, selon certaines exégèses (recueillies par Lory, 1993 ; 2012 ; Veinstein, 2001 ; Chodkiewicz, 2001, parmi d'autres), un texte vivant et un outil aux effets directs et

¹⁷⁹ Le terme *blinder* est utilisé ici dans le même sens que le font mes interlocuteurs comme synonyme de protection ou, plus exactement, fermeture *mystique*. Il est d'habitude présenté comme contrepartie et antonyme des actions maléfiques décrites avec les verbes *attacher* (diriger et contrôler la volonté et l'agence de quelqu'un ; l'expression *attacher* existe bien dans certaines langues africaines, on *attache* la chance ou le destin en faisant les nœuds et de ligatures) ou *bloquer* (empêcher la réussite ou l'obtention d'un objectif). Le terme est aussi présent dans d'autres contextes (cf. Kuczynski, 2007 ; Bonhomme, 2012a ; parmi d'autres). À noter comment cette notion du « blindage » renvoie à une conception singulière du corps comme réceptacle à protéger à la fois physique et *mystiquement* (à propos de cette considération singulière du corps cf. Warnier, 2009 ; voir aussi Shaw, 2003 ou Bernault, 2019, parmi d'autres exemples, pour une approche semblable au lien entre protection « occulte » et conception du corps)

immédiats sur la vie mondaine. Ainsi, l'origine divine du livre en fait non seulement un objet sacré en soi - qui ne peut pas, par exemple, être touché en état d'impureté – mais permet de lui reconnaître, toujours selon certaines herméneutiques, des ressources « magiques »¹⁸⁰, c'est-à-dire une agentivité susceptible d'être utilisée de manière rituelle pour influencer le cours naturel des événements, que ce soit de manière bénigne ou néfaste.

Parmi ces propriétés figure celle de conférer des vertus apotropaïques à certains objets à utiliser comme amulettes. Ce procédé est considéré comme *shirk* - idolâtre ou superstitieux, - par l'orthodoxie sunnite malikite¹⁸¹, mais pas par d'autres expressions de l'islam au Sénégal et ailleurs en Afrique de l'Ouest (cf. Soares, 2007 et Hamès, 2007). Ce n'est cependant pas le cas de certaines de ses tendances réformistes, comme le courant Mustarshidin ouvert par Moustapha Sy au sein de la Tijaniyya, qui conteste les pratiques et croyances talismaniques comme idolâtres ou non-conformes à l'islam (Kane et Villalon, 1998 ; Samson, 2012). Néanmoins, des courants de l'Islam qui vont au-delà de ces expressions identifiées sur le terrain reconnaissent l'existence, voire l'efficacité et la légitimité, des pratiques talismaniques, géomantiques ou thérapeutiques basées sur le livre sacré, et affirment que celles-ci ont été enseignées aux humains par des entités supérieures. On suppose dès lors que cette activité ne répond pas à une disposition innée de l'être humain, mais que ce sont les *sheytan* - diables de nature perverse, voir définition ci-dessous - qui leur ont enseigné les révélations des anges Harût et Marût descendus à Babylone dans l'épisode relaté dans la deuxième sourate (s2v102 ; voir Hamès, 2007 : 31-37, 2012 ; Zappa, 2007). Il faut, néanmoins, souligner que cette explication ne m'a été donnée que par des spécialistes avec une formation coranique notable.

En tant que matérialisation de la révélation divine, d'après les herméneutiques mentionnées, toute approche du texte - de sa simple contemplation, de sa récitation, de sa copie écrite -

¹⁸⁰ Toute la littérature consultée sur les usages talismaniques du Coran utilise le concept de magie dans le sens classique susmentionné, comme traduction de l'arabe *sihr* : une notion plus large et plus complexe, presque toujours péjorative et délégitimant (Fahd, 2010). Nous considérons qu'il est inapproprié d'inclure le terme de magie dans cette étude, même pas entre guillemets comme le fait Brenner (2007), puisque la magie est une catégorie largement remise en question en anthropologie, qu'elle n'a pas d'équivalent précis dans la dogmatique musulmane et, que son emploi n'a été enregistrée à aucun moment sur le terrain.

¹⁸¹ La considération de *shirk* méritée par certaines des pratiques décrites ici ne se circonscrit pas ni au Sénégal ni à l'Afrique de l'Ouest, où d'autres (voir notamment Soares, 1996, 1997, 1999 ; et Kedzierska-Manzon, à paraître) ont identifié des débats semblables à propos des pratiques censurées par les courants les plus réformistes comme *kufur* ou non-conformes à l'Islam. Or, ces discussions relèvent aussi de débats de longue date au sein de l'Islam à propos de la légitimité de certaines pratiques comme l'alchimie -*al-kîmiya* ; '*ilm al-san'a*' (voir Lory, 1989, notamment :48) - et d'autres sciences dites occultes (Fahd, 1992 ; voir les considérations de différentes herméneutiques comme Ibn Khaldun, 2015, Ch. VI).

devient un moyen de piété et d'approche de Dieu, mais aussi de son activité. L'expérience sur le terrain a montré que cette approche singulière du texte ne se limite pas à sa version écrite, mais que le pouvoir protecteur de l'écoute des récitation du Coran ou même des *khassaides* est également reconnu comme bénéfique. De même, le soin qui doit être apporté au livre est transféré aux activités et aux gestes que l'on peut faire en écoutant sa récitation. Ainsi, la simple appropriation formelle du Coran est acceptée comme légitime, indépendamment de toute théologie, comme la copie de certains de ses fragments pour la fabrication d'amulettes. Ceci s'avère important spécialement dans des contextes comme le sénégalais, où la majorité de la population ne maîtrise pas l'arabe, mais apprend à réciter le livre saint dans cette langue, même si elle ne comprend pas forcément sa signification littérale, ce qui a été l'un des points centraux des critiques réformistes.

Cette approche singulière au Coran et à son écriture comme objet-fort mérite une réflexion plus approfondie dont il en dépend l'analyse ultérieure des morceaux du Coran auxquels mes interlocuteurs attribuent des pouvoirs apotropaïques. Outre le cas des spécialistes qui peuvent compter avec plusieurs années de formation coranique et une certaine maîtrise de la langue arabe, la plupart de mes interlocuteurs profanes, tel qu'on vient de le faire noter, a appris à réciter le livre saint par cœur, sans pour autant comprendre le sens littéral des mots qu'ils prononcent ou bien des écritures qu'ils récitent ou portent sous forme d'amulettes. Le choix d'une sourate ou un verset par ces derniers ne peut, donc, pas être expliqué comme une sélection basée sur la sémantique et le sens exprimé par le morceau du texte sacré prononcé et utilisé. Au moins pas uniquement. À ce propos, l'approche proposée par Carlo Severi (2007 : 201-255) à partir de sa relecture du chant kuna consacré à la thérapie de l'accouchement difficile déjà analysé par Lévi-Strauss dans « L'efficacité symbolique » (1949) s'avère utile. En effet, tel que pour la patiente kuna (:231), la plupart de mes interlocuteurs profanes ne comprennent pas la signification de la langue rituelle, en l'occurrence l'arabe classique du Coran. Pourtant ils peuvent bien arriver à comprendre quelques expressions ou mots aussi présents dans le langage ordinaire, en plus du fait qu'ils puissent y être habitués par la voie de la prière quotidienne. Parmi ces indices sur lesquels le récitant profane peut fonder une projection de sens ressortent des Noms d'Allah, ceux-ci étant toujours présents dans les sourates ou les versets considérés les plus efficaces, tel qu'on le verra plus tard dans ce même chapitre. Cette évocation des Noms de Dieu renvoie à une des idées base de l'ésotérisme islamique selon lequel le monde serait créé à partir des 28 lettres de l'alphabet arabe, qui auraient composé les 99 Beaux Noms de Dieu qui seraient, à leur tour, les matrices de tous les êtres créés (voir Lory, 1993 ; pour un exemple de ce genre d'herméneutique voire la traduction française de quelques passages des *Futûhat al Makkiyya* chez Ibn Arabi, 1989).

Au-delà de ceci, il est fort possible que des chaînes de lettres comme l'analysée par Soares (2003) aient joué un rôle significatif dans la divulgation de ces techniques ésotériques dont la connaissance ne serait réservée qu'à quelques spécialistes. Pareil pour la publication bien plus récente, à partir de la décennie de 1990, de *best-sellers* comme ceux d'Amadou Tall. Ainsi, des ouvrages tels que *Niche de secrets. Recueil d'arcanes mystiques dans la tradition soufie (islamique)* ou *Dimensions de l'Islam selon le Coran et la Sunnah*, publiés en 1999 et trouvables dans nombre de boutiques locales spécialisées à la vente d'objets et de littérature islamiques, auraient aussi bien contribué à la diffusion populaire de ce genre de techniques et savoirs. À ce propos, l'usage de quelques des sourates que j'ai vues utiliser tant pour des spécialistes comme pour mes interlocuteurs *klandomans* peut être justifié par leur contexte dans le récit coranique, parfois connu aussi par mes interlocuteurs profanes. C'est le cas des sourates dites talismaniques (113^{ème} et 114^{ème}) ou de la sourate *Al-Yaa Sin* dont l'emploi sera analysé ci-dessous.

Toutefois, cette interprétation ne serait pas tout à fait applicable à l'usage de l'écriture coranique tel que j'ai pu l'observer sur mon terrain. Si quelques locutions peuvent être familières à l'oral, ceci est plus compliqué quand elles sont écrites, notamment vu que la plupart de mes interlocuteurs ne lisent pas l'arabe, encore moins l'arabe classique. Pourtant, leur usage demeure, d'après l'avis de mes interlocuteurs, toujours effectif. Dans ce cas, en plus de son sens, c'est l'écriture elle-même qui devient objet fort (Colleyn 1987), alors que son usage résonne plutôt avec ce que certains linguistes ont appelé « pseudo-écriture » (Smalley, Vand et Yang, 1990). Cet usage de l'écriture comme objet par lui-même, au-delà de sa signification littérale et de son contenu, présenté des similitudes avec celui décrit par Lévi-Strauss dans son chapitre de *Tristes Tropiques* intitulé « Leçon d'écriture » (1982 [1955]: 347-360), quand les Nambiquara parodient l'efficacité de l'écriture en proposant une liste de demandes rédigée avec une graphie inventée et déconnectée de ce qui est transmis oralement. Dans ce sens, ce qui a été identifié sur mon terrain confirmerait ce qui fut signalé par Jack Goody 1993: 139-142) à propos de l'influence dans le contexte oral ouest-saharien du rôle de l'écriture dans les activités magico-religieuses en contexte musulman. À tout cela, il faut noter que, dans la plupart des cas, le porteur ne connaît pas forcément le contenu de ces objets protecteurs. Encore, le secret et l'ignorance de l'ensemble du processus rituel -aussi le langage, oral ou écrit, qu'y est utilisé- contribuent à l'efficacité qui lui est accordée.

Il s'agit donc d'un usage pragmatique et quotidien du livre sacré de l'Islam qui consiste à l'utilisation de certains sourates ou versets qui peuvent être prononcés directement ou bien comme matière première pour l'élaboration d'objets protecteurs. Dans ce dernier cas, on les voit d'habitude combinés avec d'images de formes géométriques, de carrés magiques, de la numérologie et des lettres dites lumineuses présentes dans le Coran (Lory, 1987-1988, 2004).

Tel qu'on vient de le voir, une partie de ces usages du Coran s'enracinent dans des traditions ésotériques plus larges dont une des idées de base serait le pouvoir magique des lettres et des numéros qu'on peut y associer. Celle-ci, telle que décrite dans des herméneutiques comme le *Sâms Al-Ma'aarif* d'Al-Buni (voir l'analyse qu'en fait Lory, 1987-1988), affirme que le monde aurait été créé à partir des 28 lettres de l'alphabet arabe (29, si l'on compte, comme le fait Al-Buni, le *lam-alif*), tout en commençant par la lettre *alif*, première épiphanie divine et germe de toute existence (*Ibid.* : 101). Cette interprétation confère un rôle cardinal dans la création du monde aux 14 lettres dites lumineuses ou mystérieuses : des consonnes non vocalisées placées en exergue de 29 des 114 sourates du texte sacré.

En plus de ce rôle créateur des lettres, chacune peut être associée ou traduite en une valeur numérique, commençant par le *alif*=1, et successivement. Ce dernier point, est soutenu par l'idée aussi bien récurrente dans l'ésotérisme islamique que tout l'univers peut être traduit en nombre, ainsi les lettres, qui gardent toujours une valeur numérique dans leur rôle créateur du monde (*ibid.* : 99). Malgré l'usage répandu de quelques-unes de ces techniques parmi la population générale, cette efficacité performative du texte coranique dépend, dans une certaine mesure, de la puissance de celui qui le manipule, ramenant sur la table des supposées capacités surnaturelles du *serigne* ou du *marabout*, dérivées de sa proximité avec la divinité et de certaines puissances non-humaines (notamment leur capacité de communiquer avec des djinns) et de l'émanation résultante de la *baraka* ou potentiel extraordinaire, sur lequel reposerait son charisme.

Le liguéi parmi les klandos

Il est intéressant ici de prêter attention à la manière dont la pensée et la pratique dits *mystiques* sur mon terrain sont investies dans l'élaboration de toute une série d'amulettes et de formes de protection quotidienne, basés sur ce potentiel surnaturel attribué au texte coranique en dehors de sa compréhension littérale. Le tout s'inscrit dans un univers de significations qui offre des clés pour interpréter, contrôler et, si nécessaire, combattre toutes sortes de contingences. Le travail de terrain a permis d'identifier l'utilisation de ces formes de pratiques d'origine islamique comme étant répandues dans une grande partie de la population de Ziguinchor, y compris les *klandomans*. Ceux-ci fréquemment recourent à des amulettes (*gris-gris* ; *téré* en wolof) qui peuvent être portés sur soi-même ou bien placés sur certains objets ou dans certains espaces. On trouve aussi des bains (*safaraa*) effectués soit en prononçant un verset particulier sur un mélange d'eau, d'herbes et d'huiles diverses, soit en dissolvant dans le liquide le verset écrit sur un papier ou sur un tableau (*alouah*, utilisé par

exemple par les enfants dans les *daaras* et les écoles coraniques). À ceci, on y ajoute toutes sortes d'actions telles que les sacrifices et aumônes (*sarakh* ; *assaka*) ou de prières de demande (*du'as*). Ces dernières consistent en une ouverture avec la prononciation de *Surat'ul Fathia* (s. 1), suivie de l'explicitation de la demande. Elles peuvent, dans certaines occasions, s'accompagner de la prononciation directe d'un ou plusieurs versets, qui dépendra toujours du but de la supplique.



Objet protecteur (*gris-gris*) attaché au frein. Octobre 2019. Source: Auteure.

Comme on le verra, ces versets sont d'habitude les mêmes qu'on peut utiliser pour l'élaboration d'amulettes et des bains, puisqu'on part de la base que ceux-ci substituent l'évocation directe du texte coranique, soit parce que la personne ne le connaît pas ou bien parce qu'elle ne peut pas le prononcer à chaque fois qu'il ou elle en a besoin. Enfin, à tout

cet ensemble on y ajoute aussi la récitation de *wird*, des prières standard récitées souvent accompagné du chapelet (en wolof *kourousse*)¹⁸² qui servent aussi à obtenir un but particulier ou bien à déclencher un ensemble d'événements bénéficiaux pour celui qui le prononce directement ou bien au nom duquel on le fait. Quelques exemples fournis par mes interlocuteurs sont *Ya a'salam*, qui doit être récité plusieurs fois tout en suivant les perles du chapelet juste après une des prières quotidiennes pour obtenir quelque chose, souvent matérielle. Ou, encore, *La Illaha Illah Allah*, que l'on peut prononcer à plusieurs reprises pour obtenir une protection générale, surtout contre l'action des *sheytani* mais aussi contre tout accident ou malheur. Il faut noter que, à faute d'un chapelet, certains de mes interlocuteurs les récitaient directement ou bien ils comptaient les reprises à l'aide des phalanges. C'est cette omniprésence des applications apotropaiques du Coran, dans certains cas sans l'implication directe de *marabouts* ou de spécialistes religieux qui nous amène à introduire le concept d'apparence paradoxal d'ésotérisme populaire, relatif à l'utilisation quasi massive de connaissances et de techniques présumées secrètes et uniquement accessibles aux initiés, et pourtant, de toute évidence, employée de façon massive et sans recourt aux experts rituels.

Je me permets de revenir ici sur l'emploi et le sens de la notion «populaire» pour lequel j'ai opté dans mon analyse. J'utilise le terme « populaire » pour parler du *mystique* -et par extension, de ce que j'ai appelé l'ésotérisme i l'islam populaires- tel qui m'a été présenté sur mon terrain. Tout d'abord, j'applique l'adjectif «populaire» au *mystique* en tant que résultat hybride de prédicats, techniques et d'attitudes qui, formant un système, sont abondamment connus et pratiqués de manière ordinaire par de larges couches de la population. En ce sens, j'ai déjà mentionné que si l'on trouve pertinent d'identifier le *mystique* comme une forme de religiosité populaire, elle serait identique à ce que nous pourrions également appeler la religiosité réelle ou la religiosité sociale. Je ne veux pas que mon emploi de la notion du « populaire » soit utilisé pour décrire ce qu'ils font et savent les « secteurs illettrés » qui ne comptent pas avec un savoir « érudit » de la doctrine rituelle sur laquelle sont basées certaines actions. Ce serait la perspective critiquée par Bourdieu (1983) et Grignon et Passeron (1989), qui verraient dans ces usages du populaire une manière de désigner des formes culturelles méprisées comme illégitimes par les élites dominantes. J'ai déjà signalé que cela inclut les universitaires dont je fais partie, qui, tout en semblant la mépriser,

¹⁸² À noter que le terme *wird* est aussi polysémique et est utilisé sur mon terrain pour désigner, premièrement, la prière unique d'initiation à une *tariqa* ; mais aussi ce type de prière beaucoup plus quotidienne qui ne correspond pas ni avec une *du'a*, telle qu'on l'a vu tout à l'heure, ni avec la prononciation directe d'un verset du livre sacré, même s'il peut bien accompagner les deux. Enfin, *wird* est repris de façon plus générale pour désigner toute prière faite accompagné du chapelet, ou *kourousse* en wolof.

tiennent pour acquis une opposition culte/populaire dont la nature politique et l'instrument idéologique de pouvoir ne sont pas reconnus. J'espère ne pas l'avoir fait.

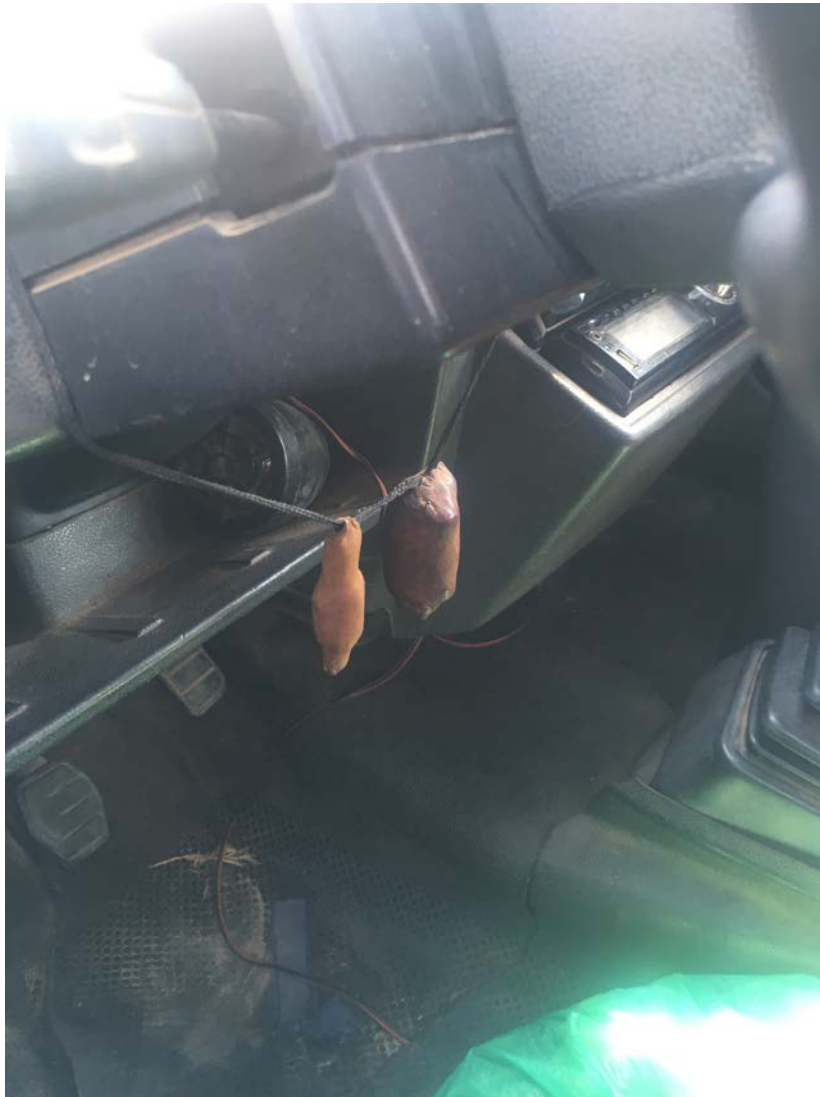
Outre ceci, je me demande dans quelle mesure serait-il pertinent, considérant certains aspects du cadre dans lequel j'ai vu et j'analyse le *mystique* en action, de récupérer l'acception gramscienne (Gramsci, 2011 [1925-1935]) de cette notion de populaire, et même celle de culture populaire, pour souligner la capacité créative du peuple –entendu par Gramsci non pas comme un objet mais comme une position inférieure et une fonction extérieure à la sphère du pouvoir, mais pas à la sphère du travail ⁻¹⁸³ ou de collectifs sociaux contraints de se soumettre et d'obéir, qui ont généré des productions culturelles étrangères ou opposées à l'idéologie hégémonique des classes dominantes et leurs institutions. En Casamance, je crois que le *mystique* forme, dans certaines de ses utilisations, un dispositif d'action et de représentation mobilisé par des groupes sociaux qui sont en dehors du pouvoir, comme est le cas des travailleurs dans le transport informel. Ils trouvent dans ces stratégies une façon de retravailler symboliquement leurs relations sociales et de faire appel à des puissances et des formes de pouvoir autres, distinctes à celles dont les collectifs dominants ont, ou ils croient qu'ils ont, souvent le monopole. Cette deuxième acception –libérée de la racine théorique statique et non dialectique de la dichotomie hégémonique/non hégémonique ou subalterne– s'avère spécialement utile au moment d'analyser les rapports de subalternité

¹⁸³ Les *klandomans* s'inscriraient parfaitement dans la définition que Gramsci donne du peuple comme «l'ensemble des classes subalternes et instrumentales de toutes les formes de société qui ont existé jusqu'à présent» (Gramsci, 1981-2000, vol VI: 203). Les travailleurs du secteur informel des transports en commun de Ziguinchor sont un peuple au sens gramscien, c'est-à-dire qu'ils sont situés dans une position subalterne par rapport aux sphères du pouvoir, mais qu'ils assument également un rôle instrumental dans la sphère du travail, sujet auquel cette thèse est largement consacrée.

entre les *klandomans* et les pouvoirs, dans ce cas les représentants de l'état, notamment les agents des forces de l'ordre¹⁸⁴.

L'expérience de terrain m'a permis d'observer l'utilisation fréquente des techniques que j'ai qualifié d'ésotérisme populaire par les différents acteurs impliqués dans le fonctionnement quotidien du système *klando*. Par exemple, dans les relations avec la police et la municipalité, qui, comme nous l'avons vu dans les chapitres précédents, ont tendance à être, au moins, ambiguës. Ainsi, Nestor, le président du garage Boucotte jusqu'en 2019, dont nous avons parlé précédemment, a expliqué, lors de notre conversation du 23 février 2018, comment le recours au *marabout* pourrait, éventuellement, aider à régler les rapports tendus avec la police, et surtout empêcher certains agents de réclamer un montant quotidien à chaque chauffeur. On voit encore comment la responsabilité du président de garage comme représentant et chargé des chauffeurs qu'y travaillent se déplace aussi dans le champ *mystique*, qui se dévoile, encore une fois, comme un champ d'action où prennent leur propre forme les dynamiques qui agissent aussi sur le plan visible.

¹⁸⁴ Ce n'est pas mon intention de discuter ici d'une question aussi intéressante et polyédrique que l'actualité de la pensée d'Antonio Gramsci, mais je ne peux pas manquer l'occasion de m'interroger et d'interroger –comme le fait Lee (2005)– pourquoi les études sur la subalternité –qui ont connu un essor important en Amérique latine et en Asie du Sud grâce aux théories postcoloniales– ne se soient guère développées sur le continent africain. Il est vrai que dans les sociétés africaines, il est parfois difficile de trouver une différence claire entre la culture hégémonique et la culture subalterne, comme nous l'avons vu en examinant comment les policiers et les *klandos* partagent des manières de faire et de penser, mais cela n'implique pas qu'il n'existe pas de rapports de domination et, par conséquent, de subalternité. De la même façon, on retrouve quelques exemples de l'emploi du terme *populaire* en contexte africain, notamment depuis les apports de Fabian (1978) et Barber (1987; voir aussi la révision qu'en font Newell et Okome, eds., 2018). Bien que cet thèse partage un même point de départ et une même volonté de ne pas définir le «populaire» par la négation, il faut noter que la plupart de ces approches sont consacrées à certaines productions culturelles (arts, littérature, médias...) qu'excluent la pratique religieuse quotidienne. Finalement, l'approche à certaines expressions culturelles dites «populaires» –dont la pratique religieuse– depuis la perspective relationnelle par rapport aux formes de pouvoir qu'implique la notion de subalternité n'a été guère explorée, au moins dans les termes et l'approche ethnographique essayé au long de cette thèse.



Objet protecteur autour du volant d'un *klando*. Septembre 2019. Source: Auteure.

Comme on le verra aussi dans d'autres témoignages, le recours à ces stratégies est toujours risqué et ambigu, car même si certains -même nous- peuvent reconnaître la légitimité éthique ou morale d'une telle action orientée à améliorer les conditions de travail des chauffeurs, celle-ci implique parfois des transgressions. Tant morales - pour se protéger parfois il faut nuire un tiers ou, dans ce cas, rendre moins effective leur action- que *mystiques*, puisque la mobilisation de certaines figures et puissances peut être toujours dangereuse pour le demandant. Il faut remarquer, à ce propos, que dans la plupart des travaux de ce type le *marabout* rejette explicitement la responsabilité des actions qu'il se prête à mobiliser au nom de son client. Habib le décrivait dans les termes suivants, tout en prenant comme exemple les possibilités d'influencer la volonté du propriétaire de sa voiture:

Tu me donnes la voiture là, c'est pour toi [pour travailler comme klandoman avec la voiture d'autrui]. Si je veux, je vais partir dans le marabout là, je dis : « La voiture là, il faut qu'il reste avec moi » [que le propriétaire ne décide pas de la donner à un autre chauffeur]. Et ça c'est [ce n'est] pas normal [ce n'est pas correct]. C'est toi [le propriétaire] qui as travaillé l'argent, tu as acheté [la voiture], tu m'as donné ça. Moi j'ai [je n'ai] pas le droit de faire ça [de t'empêcher de faire avec la voiture ce qui te convient le plus]. (...) Il y a des chauffeurs qui font ça [ce genre de travaux mystiques contre le propriétaire] Même s'il [le propriétaire] veut prendre la voiture là, il ne pourra pas faire ça [quelque chose va toujours l'empêcher]. Quand il dit : « Je veux prendre la voiture là », toujours, quand il te voit il laisse tomber [il rit]. Oui, oui, c'est des gris-gris seulement [qui peuvent faire cela] Hmm... [il acquiesce, il s'agit de gris-gris à l'intérieur de la voiture] No, no, no, no... [moi je n'ai pas fait ça]! [Il rit] Parce que, pour moi, quand tu fais ça tu n'es pas sérieux. C'est pas du tout sérieux. Il faut que tu laisses ton destin... Tu as vu ? Le chemin que Dieu te trace, tu passes là-bas. Parce que quand tu fais les trucs comme ça, le jour-là, quand tu dors... Uy ! Moi j'ai fait des choses... Oui ! Les cauchemars, ils viennent. C'est [ce n'est] pas normal, quoi. Oui, c'est sûr ! [Même si le travail c'est fait avec le Coran tu auras de cauchemars] C'est sûr !

La même ambivalence exprimée par Néstor quant à la convenance de recourir à certaines stratégies pour assurer un bon déroulement des activités des *klandomans* est reprise ici par Habib. Même si l'on pourrait reconnaître le besoin de rassurer par tous les moyens possibles l'accord passé avec le propriétaire de la voiture pour que le travail comme chauffeur soit un peu moins précaire, le fait d'agir sur la volonté d'un tiers pour lui empêcher de décider sur ce qui, finalement, est de sa propriété, demeure, au moins pour certains, moralement répréhensible. On voit s'établir une sorte de distinction entre ceux qui feront appel à ces techniques *mystiques* d'une façon éthique et ceux qui peuvent en abuser. Il faut noter que, dans leurs discours, tous mes interlocuteurs avaient tendance à se placer eux-mêmes dans le premier groupe, bien sûr.

Au-delà de réclamer l'éventuelle intervention d'un *marabout* ou d'une figure semblable, on trouve d'autres actions quotidiennes pour conditionner l'action de la police et d'autres forces de l'ordre. Ainsi, Baaye D, chauffeur du garage Esso qui s'est présenté toujours devant moi comme d'ethnie peule, et résidant depuis quelques années à Kaguite, lors d'une de mes visites à son domicile en février 2019, m'a montré l'un des objets qu'il utilisait pour éviter l'intrusion abusive de la police en toute circonstance de sa vie quotidienne, y compris, bien sûr, dans son travail de *klandoman*. Il m'a expliqué : « *Je le porte chaque fois que je sors* ». Dans ce cas, le talisman consistait en deux tubes de cuir d'environ deux centimètres de diamètre, qui faisaient tout le tour de sa taille lorsqu'il l'a essayé devant moi pour me montrer comment le porter. D'après sa description, le noyau de cet artefact est fait d'une ficelle de coton sur laquelle a été prononcé un certain verset du Coran, bien que je n'aie pas pu

confirmer qu'il s'agissait de *Surat'ul Al-Yaa-Sin*, l'une des sourates que d'autres prononcent pour éviter l'action de la police.

Tel est le cas, également, de Baye Fall, qui a déclaré qu'il avait souvent recours à la prononciation de la sourate *Al-Yaa-Sin* (s. 36) sept fois de suite pour qu'un policier ne l'arrête pas. Une autre alternative, d'après lui, était de prononcer directement le verset avec son poing sur la bouche et de le « jeter » sur l'officier par un geste. L'utilisation de cette technique ne s'est pas limitée au cadre de ses activités de *klandoman*. Ainsi, quand il est devenu chauffeur de taxi règlementé, il avait l'habitude de l'appliquer les jours où il n'avait pas tous ses papiers en règle. Si la scène décrite dans ladite sourate mentionne la mise d'un voile entre le Prophète et les mécréants – « et Nous mettrons une barrière devant eux et une barrière derrière eux ; Nous les recouvrirons d'un voile : et voilà qu'ils ne pourront rien voir » (s. 36 v. 9) - qui peut nous amener à interpréter sa récitation comme évoquant une sorte d'assimilation de la situation du chauffeur vis-à-vis l'agent de police susceptible de le sanctionner à celle du Prophète par rapport aux mécréants, le verset le plus souvent prononcé déclare : « Quand Il veut une chose, Son commandement consiste à dire: “Sois” et c'est » (s36 v. 82). On y peut lire, donc, une intention beaucoup plus performative, bien que, tel qu'il a déjà été signalé, le sens strict des versets prononcé n'est pas toujours connu ou compris par la plupart des profanes.

Mais l'expérience sur le terrain a permis d'identifier d'autres usages pour ce type d'objets protecteurs que mes interlocuteurs désignent en français avec le terme *gris-gris* et dont je décrirai plus tard la fabrication. Les travailleurs du système *klando* en utilisaient différents types, plus ou moins visibles, selon l'objectif, tout comme le faisaient d'autres personnes que j'ai pu rencontrer à Ziguinchor. D'un côté, c'était assez habituel qu'ils portent des *gris-gris* attachés avec une corde discrètement à la ceinture et souvent couverts par leurs habits. D'après différents témoignages, ceux-ci visaient à protéger la personne elle-même, soit de façon plus générale contre les jalousies ou les commérages, soit, comme on vient de le voir, contre l'action de la police ou d'autres figures semblables.

On peut trouver aussi d'autres amulettes qui ne seraient pas attachés, mais portés dans une poche de la chemise ou dans le portefeuille, ou bien utilisés comme porte-clés. Ce dernier cas était assez récurrent parmi les *klandomans*, qui accompagnaient comme ça les clés de leur voiture pour, d'après ce qu'ils m'ont dit, éviter des éventuelles rencontres avec des *nguinés* ou des *sheytani* ainsi que des « accidents mystiques », c'est-à-dire des accidents dont la cause relève du plan surnaturel, soit comme conséquence d'une attaque ou comme résultat d'une rencontre fortuite avec une entité non humaine. Outre ces objets directement

portés par la personne, parmi les chauffeurs de *klando* c'était aussi fréquent de protéger ce qui, à la fin, est son principal moyen d'assurer un revenu : la voiture.



Divers objets protecteurs dans un *klando*. *Gris-gris* autour du volant et *kourousse* attaché au rétroviseur central. Novembre 2019. Source: Auteure.

Nombre de mes interlocuteurs tenaient à introduire des *gris-gris* dans différents points de leur véhicule, voire même dans le mécanisme-même. Au bricolage technique sur le mécanisme de la voiture, d'ailleurs assez habituel en contexte africain où la plupart de véhicules font objet de multiples réparations et adaptations, s'y ajoute une intervention peut-être aussi technique mais qui opère sur le plan *mystique*. Le bon fonctionnement de la voiture est garanti, donc, par une manipulation de l'objet à la fois technique/mécanique, et mondaine en tout cas, et *mystique*. On trouve, donc, des amulettes attachées autour du volant ou la boîte de vitesses, mais aussi sous la chaise du chauffeur ou attachées à un des pédales (souvent l'accélérateur ou le frein). Dans la plupart de cas, et toujours d'après l'explication de leurs porteurs, ces amulettes visaient encore à éviter des rencontres avec des entités non-

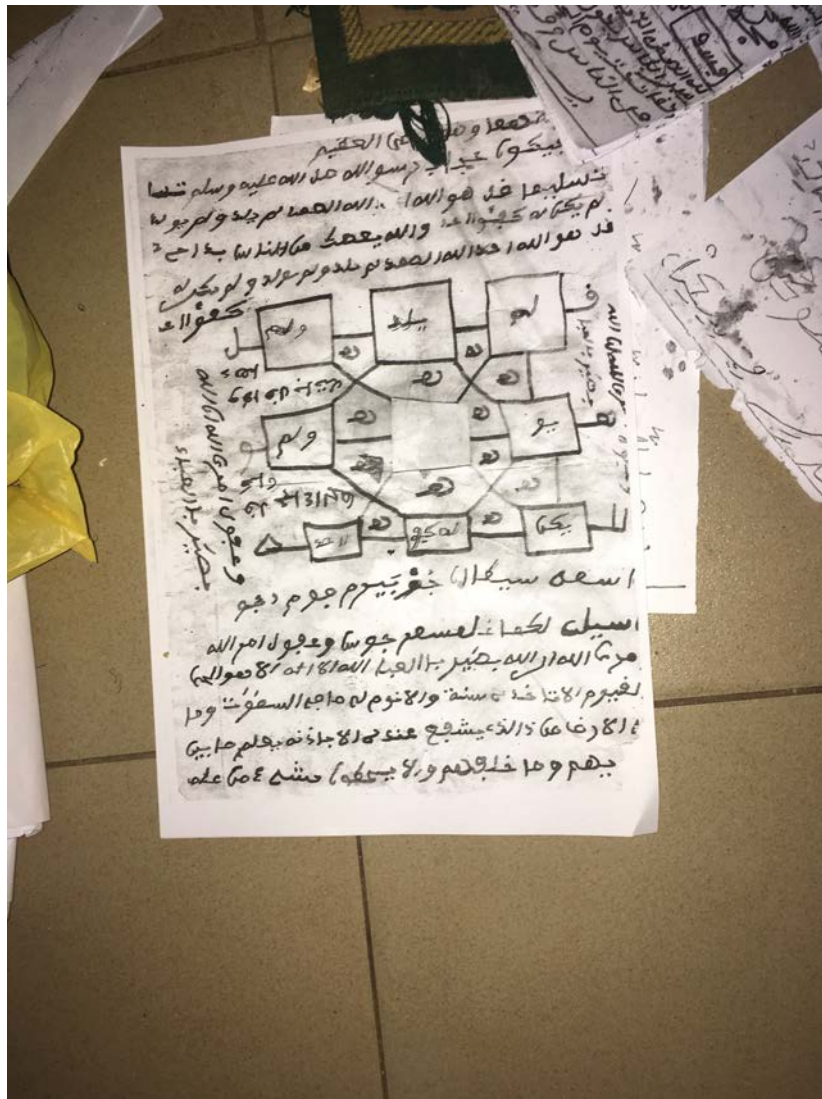
humaines, mais elles peuvent aussi bien avoir le but d'éviter des pannes¹⁸⁵ ou même d'attirer plus de clients. Bien que ces objets protecteurs peuvent être à la vue de quiconque certains vont préférentiellement les cacher, comme Barbousse, qui avait introduit un *gris-gris* au volant de sa voiture pour que personne n'aperçoive qu'il compte avec de la protection. On voit comment l'occultation et la révélation combinées de ces stratégies deviennent un élément clé dans leur effectivité par rapport aux interactions quotidiennes. Ce dernier point semble confirmer l'approche à la magie proposée par Taussig (2003) notamment quant à l'importance du secret, de sa révélation ou sa dissimulation, ainsi que des techniques particulière mises en place pour la révélation de ce qui est caché, bien que ce dévoilement ne soit pas forcément explicite et demeure comme un « public secret » (:297).

L'obtention de ces *gris-gris* suit toujours la même procédure. Leur élaboration reste dans les mains d'un *marabout*, spécialiste du « travail » sur et avec le *mystique*. La plupart de fois il s'agit d'un spécialiste local de confiance dont le travail combine la manipulation du texte coranique et l'usage d'autres ressources comme des racines, écorces, entières ou en poudre, et d'autres matières comme des cendres obtenues d'une *daara* ou le Coran et d'habitude récitée. L'obtention et la portée d'un de ces objets (soit sous forme de *gris-gris* ou de *bain-safaraa*) répond toujours à un diagnostic préliminaire du problème ou la menace à prévenir ou réparer qui résulte d'un processus divinatoire pouvant être assez variée selon chaque spécialiste¹⁸⁶. Enfin, le *gris-gris* est fabriqué par le *marabout*, qui écrit la formule correspondante (basée sur un verset coranique, voir même combiné avec l'écriture de certaines lettres, numéros et figures considérées effectifs) sur un papier blanc, dit populairement *papier marabout*¹⁸⁷, ou bien en prononçant un verset sur un tissu (comme on l'a vu tout à l'heure chez Baaye D.).

¹⁸⁵ Il faut dire qu'au-delà des éventuels attaques *mystiques* elles sont assez fréquentes vu l'âge des véhicules et l'état des routes par lesquelles ils circulent.

¹⁸⁶ Pour un aperçu des différentes techniques auxquelles font appel des spécialistes de ce type voire l'approche en contexte de diaspora de Kuczynski (2002). Un exemple de cette procédure est discuté dans le chapitre suivant à partir du cas de Cheikh Issa Aïdara.

¹⁸⁷ Le terme *papier marabout* comme synonyme de papier A4 blanc et non ligné est récurrent dans d'autres contextes, et pas seulement en Casamance. En effet, comme on l'a vu en chapitres précédents, outre l'utilisation de tissus blancs en coton ou de planches en bois - *alouah* - pour la production de *safaraa*, la base la plus fréquente pour l'élaboration de *gris-gris*, de bains et pour la manipulation du texte coranique sont ces feuilles de papier blanc DINA4. Nous nous référons ici à la référence faite par Liliane Kuczynski (2002 : 243). Voir également Hamès (2001 : 90) pour d'autres références à l'utilisation de feuilles de papier vierges pour la fabrication de talismans en Afrique de l'Ouest.



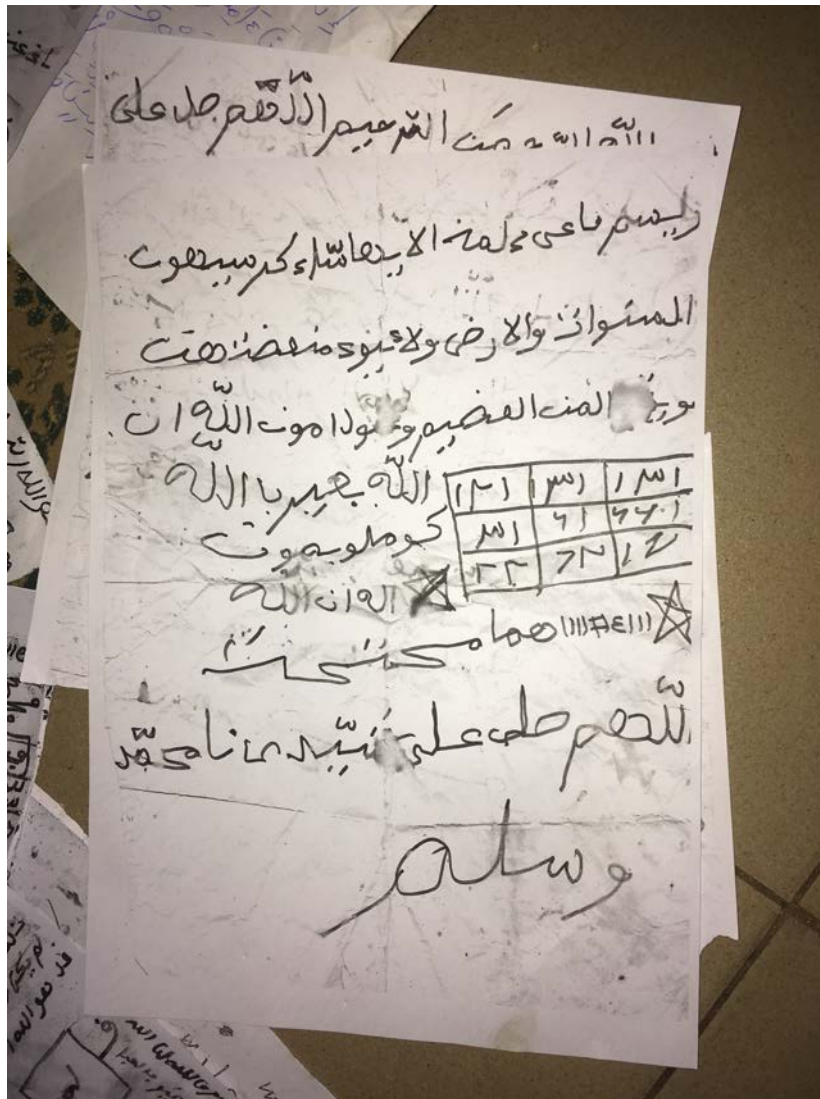
Matériel de travail de Mundaw. Février 2019. Source: Auteure.

Pourtant ces spécialistes ne s'occupent pas de la finition des objets prescrits. Une fois l'on obtient la formule écrite, celle-ci doit être amenée chez un cordonnier (*uudé*), qui se charge de coudre le sachet en cuir qui protège le papier plié à plusieurs reprises jusqu'à en faire un carré d'environ 2cm². Le prix de cette finition peut varier selon le travail à faire, mais pour les services les plus courants la somme à payer oscille entre les 2000 et les 3000 FCFA (entre 3,05 et 4,57€), auxquels il faut ajouter l'éventuelle somme versée au *marabout* et que le client doit transmettre au cordonnier. Au moins sur mon terrain, ces *uudé* ne s'occupent que de l'élaboration de ces amulettes, toujours en suivant les indications données par le *marabout*. Par exemple, lors de l'élaboration de certains *gris-gris* l'*uudé* est censé de s'abstenir de parler ou d'articuler un mot. Aussi, d'autres prescriptions peuvent être données

à propos de l'origine de la peau à utiliser, qui peut être de chèvre, de mouton, de vache ou, dans de cas plus extraordinaires, de lion, comme c'était le cas d'un des *gris-gris* qui m'ont été montrés par Baaye D. Des rumeurs assez scabreuses circulent sur l'usage de peau humaine pour l'élaboration de certains de ces amulettes, mais je ne les ai pas pu confirmer. Il faut noter enfin que, au moins pour la plupart des cas que j'ai pu suivre, ces *uudés* ne font pas forcément parti du personnel proche du *marabout* qui écrit le *gris-gris*. Au contraire, nombre d'entre eux travaillent sur leur poste particulier, souvent placé dans un endroit public et avec assez de circulation. D'après plusieurs témoignages, ils sont identifiés comme d'ethnie mandingue, et originaires de certains villages, notamment de la région de Sédhiou, ou ce groupe ethnique est apparemment majoritaire¹⁸⁸. Beaucoup sont aussi présentés, d'après ce qu'on en dit, comme des *garanké*, des cordonniers relevant de la division de castes mandingue.

On peut en trouver un, par exemple, à l'entrée de la gare routière de Ziguinchor, qui place son poste derrière la guérite qu'il y a juste entre les voies d'entrée et sortie. Mais c'est au marché Boucotte qu'on observe la plus grande concentration de ces spécialistes, qui occupent un couloir annexe au marché où une vingtaine sont installées de façon plus ou moins stable. Leur emplacement ne comprend, d'habitude, que d'un tapis de taille variable sur lequel l'*uudé* s'assoit et présente les matériaux avec lesquels il travaille. Le fait qu'ils travaillent à la vue de tout passant émerge comme une partie importante de l'interaction avec leurs clients. En effet, nombre de mes interlocuteurs signalaient l'importance de rester sur place lors de la finition des amulettes les plus délicates pour se rassurer que l'*uudé* n'ajoute ni ne change rien de ce qui a été indiqué par le *marabout*. En fin, encore un indice de la combinaison récurrente de savoirs et de matériels qui vont beaucoup plus au-delà de la manipulation du Coran sont les objets que ces spécialistes déploient par tout le tapis. En plus des cordons et les morceaux de cuir de différents animaux, chez certains on y trouve aussi de cornes, de cauris, de racines, d'écorces, de bâtons, de feuilles, ainsi que de poudres élaborés avec plusieurs de ces matériaux. Or, ceux-ci relèvent et sont souvent utilisés dans le cadre et comme prescription d'autres spécialistes désignés comme *féticheurs* et qui manipulent des connaissances assignées au *xam-xam nitt bu nioule* ou à d'autres savoirs présentés comme « traditionnels », bien qu'ils puissent aussi bien être prescrits par un *marabout* qui travaille avec le Coran.

¹⁸⁸ Bien que la différence entre les contextes urbains et ruraux ne soit pas si facile à établir, la plupart de mes interlocuteurs résidant à Ziguinchor considèrent que les meilleurs spécialistes et techniques *mystiques* se trouvent éloignés de la ville. Ceci avertit des rapports que le *mystique* établi entre l'urbain et le rural et permet de saisir certains des imaginaires sur le rural qu'on retrouve en ville. Malgré que je n'aie pu aborder cette question en profondeur, elle a déjà été signalée par d'autres. Voir par exemple Geschiere (2013: 39-50) et Koenig (2021).



Matériel de travail de Mundaw. Février 2019. Source: Auteure.

Tel qu'on l'a mentionné plus haut, d'après mes interlocuteurs la portée d'un *gris-gris* ou l'usage d'un *safaraa* substitue la prononciation directe du verset avec lequel on l'élabore. Ainsi l'affirmait Baye Fall et aussi Habib, *klandoman* au garage d'Adéane, qui m'a précisé que la prononciation directe du texte coranique est plus efficace que son usage comme matière primaire pour un objet protecteur : « *Parce que c'est Dieu qui a donné ça [le Coran] directement* ». Parmi les sourates habituellement prononcées par mes interlocuteurs du système *klando* il faut signaler, notamment, les sourates dites talismaniques (Hamès, 2001): *Surat'ul Falaq* et *Surat'ul An-Naasy*. La révélation de ces deux sourates (113^{ème} et 114^{ème}, respectivement) s'encadre dans un épisode d'ensorcellement du Prophète dans lequel celles-ci sont révélées à travers l'archange Jibril comme des formules de conjuration pour faire face à l'attaque sorcellaire (Zappa, 2007 : 70) :

(s. 113) *Al-Falaq*

1. Dis « Je cherche la protection auprès du Seigneur de l'aube naissante,
2. contre le mal des êtres qu'Il a créés,
3. contre le mal de l'obscurité quand elle approfondit,
4. contre le mal de celles qui soufflent sur les nœuds¹⁸⁹,
5. et contre le mal de l'envieux quand il envie.

(s. 114) *An-Naasy*

1. Dis « Je cherche la protection auprès du Seigneur des hommes.
2. Le Souverain des hommes,
3. Dieu des hommes,
4. contre le mal du mauvais conseiller, furtif,
5. qui souffle le mal dans les poitrines des hommes,
6. qu'il [le conseiller] soit un djinn ou un être humain.

Outre le contexte de ces deux sourates, il faut noter comment les deux font plusieurs références à des Noms d'Allah, d'ailleurs beaucoup plus faciles à saisir par mes interlocuteurs profanes lors qu'ils récitent directement ces passages. Ceux-ci sont habituellement prononcées pour assurer la protection générale, tout comme la première sourate (*Surat'ul Al-Faathia*)¹⁹⁰ et la 112^e (*Surat'ul Al-Ihlaas*, populairement connue comme *Ull'u Allah'u Ahad*). La même évocation des Noms d'Allah est présente, bien sûr, dans la sourate *Al-Faathia*, sourate d'ouverture du Coran qui précède tant la prière ordinaire comme la prononciation de *du'as* et d'autres prière de demande :

(s. 1) *Al-Faathia*

1. Au nom d'Allah, le Tout Miséricordieux, le Très Miséricordieux.
2. Louange à Allah de l'univers.
3. Le Tout Miséricordieux, le Très Miséricordieux.
4. Maître du Jour de la rétribution.
5. C'est Toi [Seul] que nous adorons, et c'est Toi [Seul] dont nous implorons secours.
6. Guide-nous dans le droit chemin,
7. le chemin de ceux que Tu as comblés de faveurs, non pas de ceux qui ont encouru Ta colère, ni des égarés.

¹⁸⁹ À noter que la plupart des traductions et interprétations précisent que le 4^e verset fait référence aux « sorcières ».

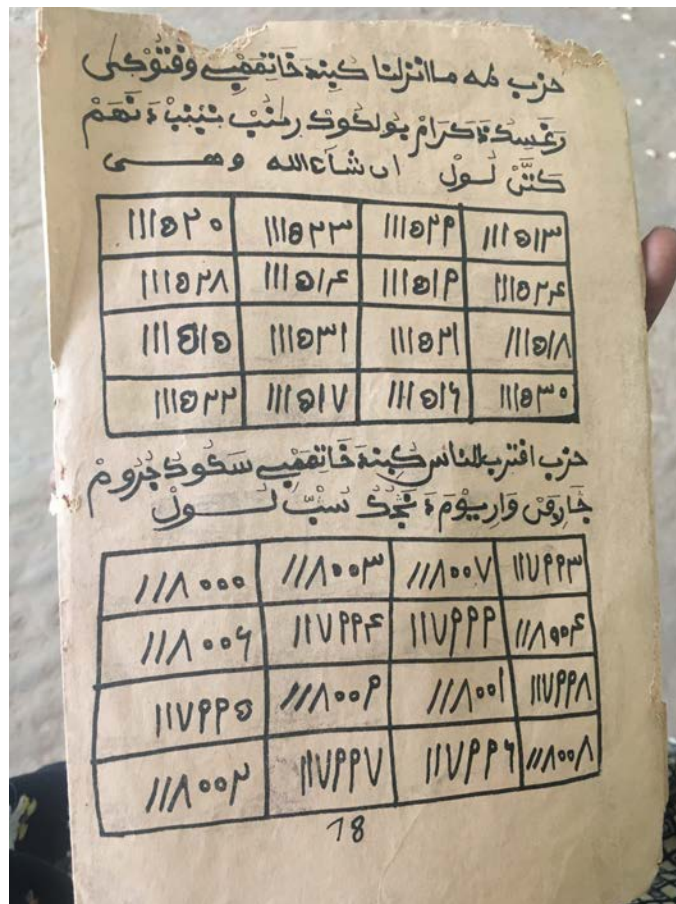
¹⁹⁰ Sur l'importance de la *Basmala* dans l'ésotérisme soufi par rapport tant à la science des lettres comme des Noms que cette première sourate contient voir l'analyse qu'en fait Gril (2021 [1988]: 209) dans la compilation des *Illuminations de la Mecque*.

Les Noms de Dieu apparaissent encore évoqués au long de la 112^{ème} sourate, qui accompagne aussi les deux sourates talismaniques mentionnées plus haut :

(s. 112) *Al-Ihlaas*

1. Dis : « Il est Allah, Unique.
2. Allah, Le Seul à être imploré pour ce que nous désirons.
3. Il n'a jamais engendré, n'a pas été engendré non plus.
4. Et nul n'est égal à Lui ».

D'après la description de mes interlocuteurs, dans tous les cas sont prononcées trois fois, préférablement à l'aube ou au moment du réveil. Baye Fall m'a précisé que c'était toujours plus efficace de les prononcer avant que les pieds touchent le sol quand l'on sort du lit. Cela fait, et toujours selon le témoignage de mes interlocuteurs, assure la protection pendant toute la journée.



Matériel pour l'élaboration d'un *liguéi*. En bas, carré pour fabriquer un *bayeré* ou *safaraa* pour attirer l'attention des gens. Juillet 2019. Source: Auteure.

On trouve aussi des sourates qui sont évoquées pour des raisons plus précises. On a mentionné le recours à *Surat'ul Yaa-Sin* pour contrôler les intromissions de la police et éviter leurs abus. Un autre exemple est le verset connu comme *Aayat'ul Kursî* et qui correspond au 256^e de la deuxième sourate (*Al-Baqara*) : « Nulle contrainte en religion ! Car le bon chemin s'est distingué de l'égarement. Donc, quiconque mécroit au Rebelle tandis qu'il croit en Allah saisit l'anse la plus solide, qui ne peut se briser. Et Allah est Audient et Omniscient » (s. 2 v. 256). Mes interlocuteurs l'utilisent dans des situations différentes. Ainsi, Baye Fall affirmait l'avoir employé pour régler de problèmes liés au manque d'argent. Il m'a expliqué, par exemple, que Serigne Damm, son *serigne*, lui avait recommandé de le prononcer 32 fois pendant trois jours pour qu'une somme d'argent que quelqu'un refusait de lui payer lui soit rendue. Après avoir suivi la prescription de Serigne Damm, au quatrième jour l'argent lui a été finalement versé. Au-delà de ce cas, et toujours d'après son témoignage, elle peut être aussi utilisée pour une protection générale si on le prononce trois ou sept fois le matin. « *Aayat'ul Kursî c'est mon meilleur allié* », m'a assuré lors d'une de nos conversations chez lui. Pourtant, Habib disait recourait à ce verset pour éviter l'action des *nguinés* et des *sheytani*, surtout quand il conduisait au moment du crépuscule ou pendant la nuit. Cette même sourate, ainsi que la 112^e, sont aussi mentionnées chez Soares (2003) dans son analyse d'une chaîne de lettres qui a circulé au début du XX^e siècle dans des zones du présent Mali. L'écriture de ces deux sourates (la première sept fois et la deuxième douze) pour élaborer des bains avec l'ancre est prescrite comme mesure prophylactique dans la chaîne de lettres pour faire face aux calamités qu'elle annonce. On voit, donc, comment outre l'évocation de certains Noms de Dieu auxquels, on l'a vu, l'ésotérisme islamique accorde à la fois un rôle cardinal dans la création et, subséquemment, un pouvoir singulier, et qui sont reconnaissables par les pratiquants profanes, certaines publications comme celle analysé par Soares auraient contribué à la diffusion et popularisation de quelques de ces connaissances.

L'utilisation de techniques que j'ai qualifiées de l'ésotérisme populaire par les *klandomans* pour faire face à tout sorte d'éventualité quotidienne est, donc, récurrente. Aussi, et surtout, quand il est question d'agir contre les policiers. Ce genre de souci est commun à d'autres activités encadrées dans le secteur informel, comme les commerçantes *bana-bana*. Ainsi, Mundaw, une femme dite *marabout* qui travaille tout en combinant l'usage de certains textes coraniques et des pratiques liées au *xam-xam nitt bu nioule* (voir son parcours et la description de nos rencontres dans le chapitre 4) m'a raconté qu'elle avait plusieurs clientes qui se consacraient à ce type de commerce informel et qu'elle-même complétait ses revenus avec cette activité en se rendant en Gambie, à Kaolack et même à Dakar. Elle a affirmé qu'aucun policier ne l'arrêterait jamais, ni les autres femmes qui venaient lui demander de l'aide. Tout d'abord, il est possible d'asperger les marchandises achetées avec différents types de *safaraa* (bain) fabriqués avec de plantes, d'huiles et, dans la plupart de cas,

comportant la prononciation d'un ou plusieurs versets du Coran sur le mélange qui empêche la police ou tout agent des douanes d'y prêter attention. Mais il existe des procédures plus complexes pour faciliter le passage de la douane. L'une d'entre elles, d'après le témoignage de Mundaw, implique l'abattage d'un poulet et d'une poule de Guinée (*numida meleagris*), dont un organe, - elle ne m'a pas dit lequel-, doit être extrait et utilisé pour agir sur un cadenas. Avant de passer la douane, on prononce un *du'a* pour demander ce que l'on veut obtenir, essentiellement pouvoir passer la frontière sans contrôle. Une fois cette demande effectuée, le cadenas est fermé, ce qui empêche le policier d'« ouvrir la bouche », c'est-à-dire d'agir sur la femme et sa marchandise.

Mystique, rapports conflictuels et d'autres contraintes quotidiennes

Les agents, quant à eux, sont bien conscients de ces pratiques. L'un des policiers interrogés, lors un entretien qui a eu lieu en mai 2019, a déclaré qu'il avait vu à plusieurs reprises certains conducteurs *-klandomans* ou autres- asperger les papiers du véhicule avec un *safaraa*, surtout s'ils n'étaient pas en ordre, avant de les remettre à l'agent. Lui, originaire de Dakar, assurait avoir constaté que la mobilisation de ces ressources *mystiques* dans les interactions entre conducteurs et forces de l'ordre à Ziguinchor, à son avis était plus fréquente que dans d'autres régions du pays. Mais en plus d'être bien conscient de l'usage de ces stratégies par la population générale, il soulignait aussi le recours à ces formes de protection de son côté : « *On se protège mystiquement !* » Et il a insisté sur l'importance de le faire, étant donné son contact quotidien et direct avec toutes sortes de personnes qui ne sont pas toujours satisfaites de son intervention : « *Nous sommes les premiers. Nous encaissons le pire* ». Outre l'utilisation éventuelle d'objets de protection, cette prudence face à la menace d'être attaqué se traduisait par des formes spécifiques d'interaction et d'approche, en particulier le fait de ne pas serrer la main - une forme de salutation assez répandue - à toute personne qu'il approchait pendant son travail, précisément pour éviter la transmission d'une action offensive contre lui par contact direct.

Le commandant de brigade interrogé en août 2019 allait dans le même sens : « *Moi-même j'en porte [de gris-gris] !* », disait-il en désignant de sa main droite la poche de sa chemise d'uniforme. Et il a ajouté que « *pour bien protéger il faut se protéger* ». C'est-à-dire, que pour que leur action soit efficace les policiers doivent aussi veiller sur sa protection *mystique*, en ordre à éviter la réussite des actions visant à miner l'efficacité de leur intervention, en empêchant, par exemple, qu'ils puissent accéder à de documents qui ne sont pas en règle ou à des marchandises qu'ils sont censés de contrôler. En effet, les rumeurs

selon lesquelles la carrière d'un grand nombre de ces agents, qu'ils soient de la police, de la gendarmerie ou surtout des douanes, a tendance à se terminer tôt et dans de mauvaises conditions ne manquent pas. Ils finissent souvent par être victimes d'une agression, soit de la part d'un citoyen mécontent de leurs performances, soit de la part d'un proche jaloux de leur éventuelle réussite économique, surtout si au cours de leur carrière ils ont pu profiter de leur position pour obtenir des gains supplémentaires à leur salaire par des moyens pas toujours légaux.

Ces histoires courent également au sujet des personnes atteintes d'une sorte de trouble psychotique, dont certaines, l'on dit, seraient d'anciens policiers victimes d'une sorte d'attaque *mystique* qui aurait affecté leur esprit. Baye Fall a nuancé toutefois cette lecture en proposant une autre alternative, et en insistant sur le fait que ces agents arrêtent généralement des personnes qui n'ont guère de moyens de subsistance, et que leur action affecte directement leurs chances de gagner un revenu minimum. Il a donné l'exemple des femmes qui pratiquent le commerce *bana-bana* et qui, selon lui, doivent pouvoir vendre ces petites marchandises pour gagner quelque chose. Enfin, il a conclu : « *Ils ont fait du mal et normalement ils ne finissent pas bien* ». Cette dernière lecture renvoie encore à la légitimation en termes éthiques du recours à certaines stratégies *mystiques* pour faire face aux abus de quelques représentants de l'administration, dans ce cas les agents des forces de l'ordre. Malgré -ou parfois grâce à- leur caractère ambiguë, le *mystique* émerge, encore, comme un champ d'action et lutte, aussi de classe ou, en tout cas, de défense contre ce que mes interlocuteurs peuvent voir comme une injustice : l'action abusive de la police face à des activités irrégulières mais qui assurent un minimum revenu à ceux qui les réalisent au quotidien.

C'est dans cet aspect que l'utilisation que je propose du concept de «populaire», tiré des études sur la subalternité, prend tout son sens afin d'adjectiver le *mystique* comme une forme culturelle disponible pour les dominés afin de contester leur assujettissement. Le *mystique* émerge, aussi, comme exemple de ce que Michel de Certeau (1996 [1980]) a appelé des tactiques, ou encore de ce que James Scott (2004 [1990]) a désigné comme des arts de résistance, ruses et astuces des faibles contre les forts, stratagèmes de contre-attaque qui leur permettent de déjouer la supposée fatalité d'un déterminé ordre social. Le *mystique* peut fonctionner ainsi comme un répertoire de ressources par lesquelles des secteurs sans pouvoir, en l'occurrence les *klandomans*, font face à la domination, dans ce cas représenté par l'harcèlement policier et administratif. En quelque sorte le *mystique* s'avère une forme de rapport quotidien avec l'état qui permet aux *klandomans* de faire appel à des formes de pouvoir alternatives à celles mobilisées par leurs représentants. Or, peut-être que l'efficacité de l'intervention de l'état repose aussi sur le recours au *mystique* de la part délégués, tel

qu'on vient de le voir dans les exemples évoqués, ajoutant des formes supplémentaires d'occulte à celles propres de l'état lui-même, d'ailleurs signalées par Taussig (2015).

Dans la même veine s'est exprimé Lamine, *collecteur* de la Recette de Perception Municipale, bureau chargé de la récollection d'impôts dans la Commune de Ziguinchor. Comme pour les agents des forces de sécurité, la menace d'être attaqué *mystiquement* par quelqu'un avec qu'il peut entrer en contact lors de l'exercice de son métier marque ses interactions quotidiennes. Ce qu'il m'a expliqué lors de notre conversation du 23 novembre 2019 :

Même moi je me protège ! (...) Même les policiers aussi, ils font du mystique. C'est contre les chauffeurs. C'est contre du mal. N'est-ce pas ? Voilà, c'est pour éviter [que quelqu'un les attaque mystiquement]. Ainsi que les chauffeurs, aussi. Eux aussi [ils font de mystique]. Eux aussi ils se protègent. (...) En Afrique c'est comme ça. (...) Tu peux travailler avec des gens, ils ont le sourire à l'air, mais intérieurement ils [ne] t'estiment pas. N'est-ce pas ? (...). Parce que, tu sais ? En Afrique on est naturellement comme ça. (...) C'est pour te protéger, parce qu'on peut te faire n'importe quoi. (...) Il y a la sorcellerie (...) On peut te jeter quelque chose [une maladie, un mauvais sort]. Avec ça [les protections mystiques], ça peut te protéger quelque chose. (...) [Pour me protéger] Ça dépend [de] ce que je veux. C'est pour... Entre les personnes ou bien... des bouches, des yeux [qu'on parle trop de soi], tout dépend... Tout dépend de ce que tu vas [vouloir obtenir ou défendre] ... (...) On peut te donner quelque chose à boire... C'est très dangereux, du côté des klandos-là. Moi, ça, je ne le prends pas. (...) C'est pas sûr. On peut te gâter facilement. Aujourd'hui, avec les marabout-là... (...) Moi, c'est pour cela, ici, c'est pas facile pour aller comme ça chercher un marabout [il faut que ça soit quelqu'un de confiance] (...) Parce que surtout ici, à Ziguinchor, il y a beaucoup de marabouts... eux, ils cherchent que l'argent. Il [ne] te font rien, ils te prennent seulement de l'argent. (...) Moi, il y a une de mes sœurs qui est là au village. Nous sommes de même maman. Quand je vois que j'ai besoin de quelque chose [mystique], je l'appelle, rak-rak [vite fait on le règle] : 'D'ici un mois j'aimerais tout ça' [il part au marabout au village de sa sœur].

On voit reprendre la même idée exprimée par les deux agents de police cités plus haut et qui se déplie de façon plus large parmi mes interlocuteurs à Ziguinchor : la protection sur le plan *mystique* s'impose pour faire face à la menace toujours omniprésente d'être attaqué, d'autant plus si, comme est le cas des représentants de l'administration, leur travail implique un contact quotidien avec des personnes qui ne sont pas toujours satisfaites de leur intervention. Mais dans les mots de Lamine émerge aussi le principe, qu'on verra repris chez les *klandomans*, que le recours au *mystique* ferait partie d'un esprit « naturellement » africain caractérisé par la présence latente et ne pas toujours explicite des jalousies et des attaques qui en dérivent. Au-delà des interactions avec de citoyens mécontents, c'est plutôt du fait

qu'on parle beaucoup de soi-même, ce qui peut rendre justement certains jaloux, dont on doit se protéger. Ainsi, Lamine, en faisant référence à la nécessité de se protéger « *des bouches* » et « *des yeux* » il parle d'éviter que l'on parle trop de soi ou que l'on prête trop d'attention à ses actions.

Les références à la discrétion et à la nature négative d'être trop parlé - au-delà de ce que l'on comprendrait en français par « commérage » ou « *habladurías* » en espagnol- sont constantes et récurrentes dans la vie quotidienne d'une ville comme Ziguinchor au-delà du contexte des *klandos*¹⁹¹. C'est ce qu'expriment des proverbes wolof tels que *Bett djigoul bante, wihatoumala nitt*, littéralement: « Si la bouche est mauvaise pour l'arbre, elle l'est encore plus pour la personne ». On dit que si l'on parle trop d'un arbre, ses feuilles finiront par tomber et il perdra ce dont on a autant parlé, exprimant ainsi la maxime selon laquelle permettre à son environnement de parler de soi peut empêcher tout succès futur. Si telles idées étaient, comme mentionné ci-dessus, présentes dans différents domaines de la vie quotidienne des personnes avec lesquelles j'ai été en contact, elles étaient encore plus explicites chez les interlocuteurs qui, pour une raison ou une autre, étaient confrontés à un contact public et quotidien avec d'autres personnes, souvent avec des conséquences négatives, comme c'était le cas des policiers et des agents de la RPM chargés de maintenir l'ordre non seulement dans les *klandos* mais, en général, dans la vie sur les routes et dans les rues de Ziguinchor.

Mais cette protection ne peut pas être requise à n'importe quel spécialiste. La méfiance s'impose aussi et encore au moment de choisir le *marabout* auquel on va faire appel, surtout en contexte urbain où, d'après l'avis général, il est plus difficile de trouver un spécialiste de confiance qui ne soit pas guidé par l'avarice. À défaut, on peut toujours avoir confiance en ses propres capacités et recourir à ce que j'ai proposé de décrire comme ésotérisme populaire. Voici comment Lamine soulignait cette alternative :

Je sais comment [me] défendre [sur le plan mystique]. Avant d'entrer dans les lieux publics-là, je sais comment [me] défendre. Moi je peux traverser toute la journée sans aucun problème avec les gens. (...) J'ai de quoi à parler, j'ai de quoi à chanter [pour me protéger] [il frappe les mains]. C'est ça. J'ai fait l'école coranique, hein ! [C'est-à-dire, qu'il connaît certains des versets à

¹⁹¹ Cette économie de l'exposition de la vie privée est souvent exprimée avec le terme wolof *sutura*, souvent traduit en français comme « discrétion ». Le *sutura* a fait objet de nombre de travaux s'approchant à la société wolof, notamment dakaroise (Mills, 2011; Pfeil, 2020). Toutefois, cette qualité était parfois évoquée par mes interlocuteurs en Casamance, surtout à Ziguinchor, peu importe leur affiliation ethnique. Bien que cette notion ne soit pas centrale dans cette recherche, je dois remarquer que nombre de mes interlocuteurs avaient tendance, tel qu'on le voit dans les témoignages évoqués, à le relier avec les emplois du mystique.

prononcer pour être protégé ou pour agir contre certains maux] (...) Même le matin, avant de sortir d'ici, je fais ce que je devrais faire [prononcer des versets du Coran]. Tu peux faire quelque chose sur moi, c'est toi le perdant. Tu peux parler n'importe [quoi], mais pour faire quelque chose du mal contre moi... No, no, no ! Ça sera le contraire. (...) Tout ce qu'on a réglé derrière moi, d'ici quelques heures, j'entends ou bien je [le] vois. Ça, [chez] moi c'est obligatoire [cela m'arrive toujours]. (...)

Parce que nous ne sommes pas les mêmes. Mêmes les du'as ne sont pas les mêmes [le pouvoir et les capacités de chacun sur le plan mystique varient]. (...) C'est pour cela moi, n'importe quel poste, je peux vivre avec toi. (...) C'est ça que je vous ai dit [de fois quelqu'un m'a essayé de faire du mal, mais il n'a pas réussi] (...) Même des gris-gris, ici, j'ai vu tout ici [enterrés au jardin]. Mais zéro [cela n'a pas eu d'effets sur moi]. Ils m'ont fait creuser tout ici, mais je viens, tac [il fait l'onomatopée], je les enlève (...) Bien sûr ! C'est pour me faire gêner. (...) Vous me faites de choses mystiques ? Quand même vous vous fatiguez ! [Ce n'est pour rien que vous les faites] [Il rit]

En effet, outre les attaques possibles par interaction directe, il existe la possibilité d'attaquer quelqu'un en enterrant un objet dans l'endroit où la personne habite, travaille ou exerce une activité quotidienne. Cela s'applique surtout à l'achat d'un terrain à bâtir, surtout si le vendeur est une personne du propre entourage ou si l'achat a pu susciter des convoitises ou des conflits dans l'entourage de l'acheteur ou du lieu où se trouve le terrain. La forme de ces objets enterrés ne varie pas forcément par rapport aux amulettes décrits plus haut. Dans la plupart des cas il s'agit aussi d'un morceau du Coran écrit sur un papier blanc, plié et enveloppé en cuir. Ce qui variera, bien sûr, sera le verset choisi à chaque fois. Dans une autre occasion, Mundaw m'avait montré un travail similaire mais dont l'objectif était d'éliminer quelqu'un, c'est-à-dire, de faire tomber malade, voir même tuer. Ceci consistait à « travailler » sur une lame de couteau d'environ 15cm en prononçant dessus des versets du Coran et des demandes avec le nom de la personne à attaquer et, tout de suite, l'enterrer. Dans ce cas, il ne fallait pas que cela soit fait dans un terrain proche à la victime, au moins elle ne l'a pas précisé.

Une telle menace récurrente d'attaques sur le plan *mystique* va de pair avec une méfiance quant à des intentions, voir même de l'identité, de toute personne avec qui mes interlocuteurs interagissent, tant proches qu'inconnues. Cette attitude résonne avec ce que Kedzierska-Manzon (2014 ; à paraître) a décrit comme une « épistémè du doute », dans la ligne d'autres approches comme celui de Ashforth (2005) qui a proposé le terme de « epistemic anxiety » ou « spiritual insecurity ». Il s'agit d'une incertitude généralisée concernant les motivations et l'identité des êtres qu'on retrouve, s'exprimant comme une menace quotidienne non située, qui est en place dans plusieurs contextes en Afrique contemporaine, dont le Sénégal. Celle-ci semble se matérialiser de façon spécialement risquée dans les interactions entre

anonymes qui définissent la vie urbaine, notamment la coprésence dans des lieux publics. À ce propos, la notion d'« insécurité interactionnelle » proposée par Bonhomme (2009 : 90) me semble plus adéquate pour décrire ces expressions du *mystique*, tant qu'elle introduit une approche plutôt interactionnelle -c'est-à-dire par rapport à la vulnérabilité de la personne dans les relations face à face- à ce genre de phénomènes, en même temps qu'elle permet d'élargir le champ et considérer d'autres interactions angoissantes qui ont bien lieu en d'autres contextes, surtout urbains, ailleurs que en Afrique.

De toute façon et en effet, l'omniprésence de l'idée du danger associé à certaines formes de contact personnel a été bien identifiée dans les travaux sur les rapports entre la modernité et la sorcellerie ou l'«occulte » en Afrique postcoloniale (Gerschiere, 1997 ; 2011 ; 2013 ; Meyer et Pels, 2003 ; Dozon, 2017, parmi beaucoup d'autres). L'omniprésence des références à l'occulte est alors lue par certains comme symptôme et réponse aux incertitudes propres de l'ère néolibérale et les formes particulières qu'elle prend en Afrique, notamment à partir de la décennie de 1980 (voir aussi Soares, 2003). Ces incertitudes et réponses prendraient des déclinaisons singulières en contexte urbain (Bonhomme, 2012b et 2017 ; De Boeck, 2013 ; Koeing, 2021). Ainsi, pour le cas qui occupe cette recherche, on voit comment cette méfiance et le recours subséquent à des formes d'action *mystiques* non seulement pour se protéger des attaques, mais aussi pour tenter de contrôler ou du moins d'atténuer certaines vicissitudes, était récurrente dans les témoignages des *klandomans* des quatre garages de Ziguinchor. Habib résumé l'ambivalence du recours à ce type de stratégie dans les termes suivants, tout en soulignant l'efficacité de ce type de stratégies au moment de faire face aux difficultés qui relèvent de leurs conditions de travail dans le secteur informel :

La mystique là, ça facilite les petits trucs-là [les difficultés quotidiennes, dans ce cas du travail]. Parfois le truc -là [le travail], ça devient dur. Tu as vu ? Alors tu fais comme ça, tu sors les petits assaka [offrandes, aumônes], tu sors ça... Avant-hier, j'ai [je suis] parti là-bas, du côté... [au village où il habite, prêt de Adéane] (...) J'ai amené des guinar [poulets en wólof, pour en faire des sacrifices et les offrir comme aumône] chez un marabout là-bas. Lorsque les clients sont finis [j'ai dit] « laissez-moi entrer, voir le marabout ». J'ai rentré avec lui... Je lui ai dit : « Maintenant, moi, la voiture que j'avais, c'est pas [ce n'est pas] pour moi [le propriétaire l'a pris pour lui et il ne peut plus travailler]. Je veux... [que] tu essayes de faire des trucs mystiques pour [avoir] une autre voiture ». Il m'a dit : « Il n'y a pas de problème ». Il m'a donné le truc là, pour se... pour se laver avec ça [safaraa]. [Il a dit] « Après tu m'appelles, je vous donne le assaka là, les sarakh [je vous dirais quelle aumône vous devez faire] ». Maintenant je vais chercher le numéro et l'appeler, pour qu'il me donne le truc-là [pour qu'il me le dise]. Il m'a dit : « Quand je vous donne le sarakh là, après, ce qui reste c'est le wurd ». (...). Voilà. Comme lui, qu'il veut me donner une voiture, il va faire de wurd pour moi, pour que le truc là [une nouvelle voiture pour travailler], ça vient. Lui, c'est lui qui va les faire ! Quand il me donne le sarakh, après lui il va

continuer faire les wurd pour moi. Je lui ai dit : « Quand je trouve la voiture là, je vais venir jusqu'à toi [pour payer le travail] ». Il a dit : « Il n'y a pas de problème [ce n'est pas la peine que tu payes quelque chose] ». Je [ne] lui ai donné rien, rek. Il a fait tout ça gratuit. Il m'a dit : « Maintenant, tu pars. Quand tu fais ça, pour que la voiture vienne... » Moi e lui ai dit : « Quand je trouve la voiture, je vais venir jusqu'à toi » [il rit]. (...) Voilà, pour donner quelque chose encore. C'est [Ce n'est] pas remercier seulement, il faut donner quelque chose.

Ceci est encore un exemple de la façon dont les travailleurs du système *klando* font appel à des techniques et des spécialistes pour faire face aux contraintes quotidiennes liées au déroulement de leur activité comme *klandomans*. Dans le cas de Habib, tel qu'on l'a vu dans des chapitres précédents, le propriétaire de la voiture avec laquelle il travaillait a opté pour le reprendre pour lui vus les rares bénéfices qu'il obtenait en le cédant à Habib. Dans le but de trouver une nouvelle voiture avec laquelle travailler et gagner une somme minimale pour soutenir sa famille, Habib est parti vers un *marabout* de confiance basé à Adéane, son village de résidence. Son récit permet de voir comment se passe l'interaction avec un de ces spécialistes du *mystique* et comment il combine les prescriptions proposées au client. Premièrement, l'intervention du *marabout* consiste en une combinaison d'une aumône (*sarakh* ou *assaka*) dont le client prend en charge les matériels pour le mener à terme. Celle-ci est suivie par l'intervention du *marabout* à travers de prières que Habib décrits comme de *wurd*. Pourtant, ce qui est à remarquer est sa description de l'échange avec cet spécialiste. Il insiste qu'il n'ait pas dû payer les services du *marabout*.

Bien que pas toujours, ceci est d'habitude le cas quand il y a un rapport de confiance préalable entre *marabout* et client. C'est pour cela les mots du premier (bien sûr d'après le récit de Habib) peuvent se traduire par « *Il n'y a pas de problème* » (*Amul bén problème*, en wolof) et pas par « *Je t'attendrais* » (*Dinala har*, en wolof), ce qui serait le cas si le spécialiste exigeait une somme en échange du travail. En tout cas, d'après plusieurs témoignages, le paiement se réalise souvent une fois le travail a été mené à terme et on a aperçu ses résultats, notamment si le but est, comme c'était le cas de Habib, de trouver une source de revenus. Presque tous mes interlocuteurs étaient d'accord à affirmer que, même si le *marabout* ne l'exige pas, il faut toujours lui donner quelque chose en échange et de façon immédiat pour que le travail soit plus efficace. « *Ce n'est pas remercier seulement, il faut donner quelque chose* », d'après les mots de Habib. Ce contredon peut prendre la forme d'une somme variable selon les possibilités du client ou bien de services ou de prestations diverses que ce dernier va offrir au *marabout* pendant quelque temps.

7.4. *Le mystique parmi les klandos au-delà de l'islam*

Comme clair de ce qui précède, le contexte de cette recherche rend nécessaire la prise en compte d'autres traditions religieuses que l'islam qui, dans la pratique, recourent et complètent les expressions du *liguéri*. Or, je dois signaler que la grande diversité religieuse et d'identification ethnique d'une région comme la Casamance, indiquée lors du chapitre 2, ne permet pas de rendre compte de toute la panoplie de ressources *mystiques* provenant de différentes traditions religieuses présentées comme «traditionnelles» qui sont mises en place au quotidien. J'en présente, dans ce qui suit, quelques exemples, sans oublier que l'assortiment employé au quotidien est bien plus large.

Ainsi, aux djinns et aux *sheytani* s'ajoutent d'autres entités invisibles associées à d'autres religions dites traditionnelles présentes dans la région, dans certains cas plus ou moins réinterprétées et adaptées à la tradition islamique (Trincas, 1981 : 200-206). L'expérience directe sur le terrain montre que les chauffeurs de taxi clandestins -tout comme la plupart de ziguinchorois- ont fréquemment recours à une combinaison de différentes traditions selon le problème à résoudre et ce qui doit être protégé. Ainsi, à côté de toute la gamme des *gris-gris*, *safaraa* et *diatte* évoqués plus haut, on trouve la présence relativement visible de racines ou de branches séchées dans la boîte à gants, ou encore de petits paquets d'os d'oiseaux accrochés au rétroviseur intérieur du véhicule, ainsi que d'autres amulettes qui n'ont pas été élaborées sur la base du Coran, mais avec des éléments naturels ou des connaissances qui relèvent, d'après la description donnée par mes interlocuteurs, tant du *xam-xam nitt bu nioule* comme du *chosaan* de leur ethnie. Il en existe une vaste gamme à laquelle auraient recours les *klandomans* pratiquant ce qui a été appelé la religion traditionnelle, mais aussi ceux qui, étant musulmans, considèrent qu'il est opportun de faire appel, par exemple, au *fétiche* pour faire face à des problèmes pour lesquels le Coran est compris comme moins efficace, comme la menace d'un non-musulman. En quelque sorte, tout se passe comme si chaque action devait, pour être efficace, rester cohérente avec la *posologie mystique* dans laquelle elle s'inscrit.

Ainsi, outre les *marabouts* locaux, notamment ceux basés à Ziguinchor, il convient de prêter attention à toute une série d'objets et endroits signalés avec le terme *fétiche* et auxquels certains peuvent s'y adresser pour entrer en contact avec des entités auxquelles on peut solliciter une protection. D'après ce que j'ai pu observer, il y a probablement pas mal de *klandomans* et d'apprentis qui parcourent ces routes et sont originaires de ces villages ou d'autres régions familiarisées avec ce type de cultes et pratiques, auquel même ceux qui se considèrent comme musulmans peuvent participer plus ou moins. En témoigne le récit de

Jean, un chauffeur de garage Esso qui, rappelons-nous, se présenté comme d'ethnie joola et née à Kamabeul, dans la région de Bandial. Lors de notre conversation du 8 octobre 2019, il m'a expliqué comment le *mystique* avait été présent dans son parcours, souvent en raison des jalousies et des tensions qui habitent le garage, même si dans la plupart des cas, elles ne remontent pas toujours à la surface. Dans son cas, au lieu de recourir au *marabout* ou d'utiliser des objets et des pratiques liés à la manipulation du texte coranique, il recourt à divers *féticheurs*. Il est intéressant de noter comment, dans son récit, il distingue cela du recours à l'un des nombreux *fétiches* auprès desquels il pourrait demander la protection. En tout cas, il tenait à inclure toutes ces pratiques, encore une fois, sous la rubrique de *mystique* :

J'ai trop souffert sur ça [le mystique]. Parce que... Franchement, tu sais ? La tradition africaine, elle est tellement sombre, donc... C'est trop difficile. C'est exactement... [des histoires de jalousies] [Des gens qui ont essayé] De me faire du mal partout, dans tous les fronts. Alors, là où je vais, par rapport aux voyants, il me demande de sortir là-bas [de Kamabeul ?]. Moi je dis : « Je [ne] sortirais jamais. Moi je suis né là-bas, je vais mourir là-bas et ils vont m'enterrer là-bas. Au moins que je pars en Europe ! » Non, [je ne pars] pas au fétiche [je ne fais pas appel aux uccín] ! Des gens individuellement, comme ça. Parce qu'il y a des voyants, ils peuvent te jeter n'importe quelle chose. Ils te fatiguent. Donc, tout ça, ça joue beaucoup [au quotidien] ! Moi je gagne beaucoup d'argent. Mais ce que je tombe en panne, aucun véhicule ne le tombe. J'ai toujours remercié le bon Dieu, puisque je tombe en panne et j'ai un sou que je vais mettre là-bas pour que le véhicule tient à rouler. Je continue à rendre toujours grâce. Ce qui est mal est que tu tombes en panne et tu [n']as pas d'argent. C'est le plus mal. Mais je rends grâce à Dieu parce qu'il m'a toujours donné la poche. Lorsque le véhicule tombe en panne, il y aura un sou qui va le relever. Et donc, je continue toujours à rendre grâce à Dieu. Les gens-là, s'ils ont quelque chose à faire, moi je dirais que c'est Dieu qui les a autorisés à ça, parce que si Dieu ne répond pas à leur appel, personne ne fera du mal à qui qui se soit dans le monde. Avant tout c'est Dieu. Et moi je crois en Dieu. Mais je n'arrête pas aussi de courir pour les choses mystiques.

D'après ce récit, la réussite, dans ce cas sur le plan du travail, est souvent accompagné de jalousies qui se traduisent en des attaques sur le plan *mystique* qui, apparemment, ont toujours accompagné le parcours de Jean. On peut inférer que ces jalousies ne se concentrent qu'au garage, parmi des chauffeurs en concurrence pour un nombre limité de clients, mais elles viennent aussi de Kamabeul, son village d'origine. Dans le cas de Jean, il assure que ces essais de rendre son travail plus difficile se traduisent en pannes récurrentes de sa voiture -une vieille van Citroën d'environ trente ans-. Néanmoins, on voit qu'au-delà de cette remarque plutôt étiologique à propos des usages malintentionnés de certaines techniques et pouvoirs *mystiques*, Jean conditionne l'efficacité de toute action sur ce plan à la volonté de Dieu. Dans son cas, même s'il pouvait être pratiquant de ce qui est d'habitude présenté

comme la religion traditionnelle joola -*awaseena* (voir Tomàs, 2006, parmi d'autres) - il est aussi baptisé comme catholique¹⁹² et, d'après les échanges avec lui, on pourrait décrire sa pratique quotidienne comme, encore, une combinaison plus ou moins pragmatique de différentes traditions et univers religieux disponibles.

C'est aussi le cas d'autres *klandomans*, s'identifiant comme musulmans, qui combinent la pratique de cette religion comme les usages talismaniques décrits plus haut, avec d'autres pratiques reliées au *chosaan*. Pour eux, l'évocation de la volonté divine comme garante de l'efficacité de toute action *mystique* est, en fait, à la base de leur légitimité. Autrement dit, c'est parce que Dieu le veut que toute action *mystique* de leur côté soit, enfin, efficace, ce qui montre, en plus, qu'ils comptent avec la bénédiction divine pour procéder sur ce plan « occulte ». En effet, et selon la plupart des exégèses, c'est seulement comme résultat de la volonté et l'action de Dieu que toute manipulation visant à interférer sur la vie mondaine peut réussir. « *C'est Dieu qui donne* », soulignait Cheikh Issa Aïdara lors un de nos rencontres qui seront décrits plus tard. En tout cas, et tel qu'on le voit chez le témoignage de Jean, il ne s'agit pas seulement de combiner des techniques différentes mais de compter aussi avec la bienveillance de Dieu.

On voit, donc, que certains de mes interlocuteurs, se présentant comme catholiques ou comme musulmans, font intervenir Dieu comme troisième et ultime agentivité de laquelle dépend tout le reste. Notamment chez ceux de confession musulmane, l'évocation de l'intervention et la bienveillance divine permet de faire face aux éventuelles accusations de *shirk* (idolâtrie) ou d'autres censures dans la même ligne qui puissent considérer certains usages du Coran comme *bid'a* (innovations) ou *kuffur* ou non-conformes à l'islam. D'un côté, la plupart de mes interlocuteurs, tant spécialistes comme profanes, soulignaient que,

¹⁹² Comme il a été signalé dans de chapitres précédents, la Diocèse de Ziguinchor comptait en 2017 un total de 130.000 catholiques à Ziguinchor, presque le 23% de la population (voir <https://www.catholic-hierarchy.org/diocese/dzigu.html>; Consulté le 7/11/2021). En plus, l'adhésion au christianisme d'obédience romaine serait aussi plus répandue parmi certains groupes ethniques, comme les joola résidant à la rivière sud du Casamance, les manjak ou les baïnouk. Toutefois, il faut signaler que, bien qu'on ne puisse pas nier ce pourcentage de baptêmes effectués, l'expérience sur le terrain partagée aussi par d'autres chercheurs et chercheuses (Odile Journet-Diallo, communication personnelle en novembre 2021) nous mène à affirmer que cette intégration de la religion catholique se traduit pour la plupart en une participation à la liturgie et au calendrier cérémoniel catholiques (assistance à la messe, fêtes du 15 aout, Noël et suivi de la carême et des fêtes de Pâques), en plus de la mobilisation ponctuelle de certaines images. Elle ne repose pas sur les pratiques populaires de racine explicitement catholique telles qu'on peut les trouver en contextes européennes (par exemple en Espagne). Dans la plupart des cas observés, la participation au calendrier rituel catholique est combinée avec le recours et la pratique de diverses formes de religiosité dite « traditionnelle », tout comme chez ceux qui se présentent comme de confession musulmane.

pour le cas du Coran, serait Dieu Lui-même qui aurait révélé certaines techniques et savoirs ésotériques dans le texte coranique pour garantir le bien-être des humains, donc elles compteraient avec sa bénédiction. Il faut noter que ce genre d'argument n'était guère évoqué par ceux qui, étant baptisés comme catholiques, faisaient appel à des pratiques dites traditionnelles. L'évocation de l'intervention de Dieu et de l'attachement et le respect de la volonté divine au-dessous de la confiance au *mystique* permet à mes interlocuteurs, peu importe leur adhésion religieuse, de se relier à des formes plus orthodoxes de pratique, sans pour autant laisser de côté le recours au *mystique* : on compte d'abord avec la protection et la bienveillance de Dieu à travers la croyance et la foi, bien qu'on y ajoute le complément du *mystique*. Selon les mots de Jean : « *Avant tout c'est Dieu. Et moi je crois en Dieu. Mais je n'arrête pas aussi de courir pour les choses mystiques* ».

L'agentivité divine et le rôle que mes interlocuteurs lui accordent dans le *mystique* inocule deux nuances à propos de l'intervention divine qu'on voit mentionnées dans le récit de Jean et sur lesquelles on aura l'occasion d'approfondir sur le plan spéculatif à travers le récit de Cheikh Issa Aïdara analysé dans le chapitre suivant. À savoir, la notion du destin ou, au moins, de l'existence d'un plan divin pour chacun de nous dont la logique ou le but ultime nous échappe, et liée à celle-ci, le rôle ambigu de Dieu quant à la présence du mal et du malheur. En les mots de Jean: « *Les gens-là, s'ils ont quelque chose à faire, moi je dirais que c'est Dieu qui les a autorisés à ça, parce que si Dieu ne répond pas à leur appel, personne ne fera du mal à qui qui se soit dans le monde* ». De quelque façon, cette ambiguïté des plans divins permet d'expliquer le hasard, voir même l'échec de certaines procédures, vu que celles-ci ne seraient effectives qu'avec Son approbation (et donc Son action).

Cet usage combiné de techniques et des stratégies relevant de traditions religieuses et de ce qui sur le terrain relève de la « religion » à savoir des religions monothéistes (voir note *supra*) est associé aux mêmes raisons : la nécessité de compter avec des protections sur ce plan sont toujours semblables. Mes interlocuteurs évoquent ainsi une nature « africaine » marquée par la rivalité et la méchanceté qui, loin de s'exprimer de façon explicite, trouvent dans le *mystique* leur mode d'action privilégié. Une fois de plus, le contexte du transport s'avère un environnement de manifestation particulièrement saillant de ce genre de soupçons et des stratégies de protection se matérialisant sous forme d'objets apotropaïques plus ou moins visibles pour les autres. Encore, Jean l'exposait dans les termes suivants:

[Le gris-gris que je porte autour du volant] C'est pour protéger le véhicule et moi-même. De toute malheur. D'accidents... Parce que tu peux rouler, le véhicule tombe, et tu fais un accident... une personne. Parce qu'on peut... Il peut te jeter dans une personne, tu fais un accident, on t'arrête. Tout ça, ça joue africainement. Parce que quand tu tiens, entre les véhicules de transport, en

Afrique, [claque la langue] je [ne] dirais pas que tu [ne] vas pas voir les gris-gris là-bas dé. Il faut faire un constat : dans tous les véhicules que tu montes pour aller quelque part il y a toujours quelque chose [pour protéger]. Donc c'est comme ça, c'est comme ça que les choses marchent en Afrique. En Afrique on est trop mystiques. On a... Moi, les gris-gris que j'ai, tous mes gris-gris que j'ai, je suis parti au fétiche [il s'est rendu auprès d'un fétiche et ses officiants pour demander la protection, c'est auprès du fétiche qu'il a rassuré l'effectivité des objets dont il compte pour se protéger lui-même et son véhicule].

En plus de l'usage de *gris-gris* fabriqués soit avec des fragments du Coran soit avec d'autres éléments naturels, Jean ajoute aussi la portée d'un bracelet en fer (en wolof *lam*) qui est aussi censé d'assurer la protection de son porteur. Cette pièce de bijouterie est aussi très populaire parmi la population de Ziguinchor, notamment parmi les plus jeunes, ailleurs le système *klando*. Cependant, lors de mes enquêtes de terrain j'ai pu trouver différents discours qui justifient cette alternative. Premièrement, les bracelets en fer sont souvent présentés par certains comme un objet protecteur qui relève de la tradition joola. C'est ainsi que me l'a décrit Delande, apprenti au garage de Esso qui habitait aussi à Kamabeul, pour qui le bracelet en fer substituait, chez les joola, l'usage de *gris-gris* et d'autres objets. Mais son usage allait beaucoup plus loin de cette tradition joola et était répandu parmi beaucoup de mes interlocuteurs sans aucun rapport avec les initiations de ce groupe ethnique. Dans ces cas, et comme on le voit aussi chez Jean, même si le bracelet pourrait être acheté (et en fait on les vend dans les principaux marchés de Ziguinchor) sa portée vient souvent accompagnée d'un récit de mystère, d'«objet trouvé». Par exemple, un de mes interlocuteurs sans rapport avec le système *klando* aurait trouvé son *lam* quand il travaillait à Dakar. Étant assis à la terrasse du bâtiment où il logeait lors de son séjour à la capitale, il s'est endormi pour quelques minutes. Au moment de se réveiller, il a trouvé le bracelet juste à son côté, sans avoir aperçu la présence de quiconque. Pour le cas de Jean, bien qu'il l'ait acheté, il l'a fait après avoir rencontré plusieurs inconnus qui lui ont conseillé de le faire, ce qui peut être renvoyé encore sur l'idée de destin évoquée plus haut:

Parce que moi, même les trucs-là [le bracelet en fer qu'il porte au poignet], je [ne] fais même pas ça... J'avais même pas de gris-gris. Oui, tu sais ? Ma première location à Lindiane, il y avait un gars qui est venu, il était un ami du gars [avec] qui j'habitais dans la même maison ensemble. C'était un peul. Il m'a trouvé, je me suis mis debout, comme ça, sous la porte, il m'a dit... La première fois de le rencontrer. Il m'a dit : « Comment tu t'appelles ? » J'ai dit : « Jean ». [Il a répondu] « Vraiment, il faut chercher une lame de has [un bracelet protecteur en fer comme celui qu'il porte maintenant au poignet] (...) Tu mets ça embrasé [au poignet] ». J'ai dit : « En bon... » No [il ne faut rien faire sur le bracelet], no, tu mets ça comme ça, rek. Tu payes ça et tu [le] mets, c'est bon. Oui, ça protège comme ça. Parce que ceux qui le font, ils font beaucoup de choses là-bas. C'est déjà fait. Alors, il y a... Après un moment... Je suis allé à Enampor. Quelqu'un aussi me

l'a dit. Cette fois-ci c'était une femme. Elle me l'a dit : « Cherche ça, tu mets ça dans... » J'ai négligé, j'ai pas fait. Je suis reparti encore, je suis allé à Essyl. Un vieux me l'a dit aussi. C'est des choses exceptionnelles [que tant de personnes lui recommandent la même chose dans une période de quelques jours]. Un vieux me l'a dit aussi. C'est là où je suis allé payer [acheter] ça. J'ai payé ça... Ici à Ziguinchor, oui. Chez un gars qui est là à Escalé, à Boucotte.

En plus d'affecter le déroulement quotidien du travail (de pannes récurrentes, des accidents...) les attaques *mystiques* peuvent aussi avoir des effets sur le corps des chauffeurs. Bien que ce danger ne soit pas évoqué si fréquemment que les conséquences sur le plan socioéconomique, la maladie peut être aussi bien un indicatif d'une agression *mystique*, dont la cause -comme d'autres malheurs- est reconnue comme sociale, attribuée à la jalousie que l'on suscite sur les autres. C'est comme ça que l'interprétait Jean lors de notre conversation, tout en reliant un épisode de maladie à son entourage de travail au garage et au déroulement de son activité comme *klandoman*, ainsi qu'à ses rapports avec le propriétaire de l'un des véhicules qu'il a conduit:

J'étais tombé malade, ici à Ziguinchor. J'ai donné le véhicule [il avait rendu le véhicule avec lequel il travaillait à son propriétaire parce qu'ils n'arrivaient pas à s'entendre]. C'était le véhicule du peul, que je t'avais dit qu'il a voulu qu'on aie à Dakar pour payer un véhicule. C'était dans son véhicule que je suis tombé plusieurs fois malade. Oui [il y avait quelque chose mystique dans ce véhicule]. Ma tête me faisait mal continuellement [il marque chacun des mots]. 24 sur 24, ça n'arrête pas. Si je mange quelque chose, je vais vomir. Même, six heures de temps, je vais vomir. Et je me sentais ici, froid, toujours, ici [la poitrine]. Je suis allé au camp militaire [à l'hôpital militaire de Ziguinchor], j'ai fait deux nuits là-bas, je suis sorti. Un de mes oncles, il est à Enampor, il m'a appelé pour me dire [qu'il a entendu que je suis malade. Il me dit que : « Quand tu aies du mieux, tu viens. J'ai besoin de toi ». [Et moi] « Il n'y a pas de problème ». Il me dit : « Quand tu viens, si tu as 3000 francs, avec deux vins rouges, tu amènes ça [comme offrandes pour demander l'intervention d'un fétiche]. J'accepté. Je suis parti, j'ai payé ça [les offrandes], et je suis allé.

On est parti, on est allé voir un vieux, à Essyl. (...) Alors, le vieux, on est allés dans [vers] son fétiche... Alors, mais, arrivés, il a fait le vin [il a versé le vin comme offrande au fétiche pour le faire intervenir dans le cas de Jean] ... Alors, après le vieux m'a dit : « Tout ce qu'il vient-là [les maux dont il souffrait], c'est au niveau de votre gare routière. C'est là-bas où c'est sorti [C'est un autre travailleur du garage qui l'a attaqué mystiquement] ». Mais il m'a prononcé un nom [du responsable]. Oui, c'est des histoires du garage, de jalousies et ces choses. Le vieux, après, on est restés... Après il a pris le vin, il me l'a versé comme ça [dessus]. Parce que j'étais en culotte, tout nu, en culotte. Après il m'a mordu ici [au bras, à côté de l'épaule], il a fait sortir quelque chose comme ça, dans la bouche. Il m'a dit : « C'est ça qui te fatigue ». C'était une espèce... d'un pigeon... Une plume. Il m'a dit : « C'est ça qui te fatigue. C'est pour cela [que] quand tu manges,

tu vomis. La tête là, on a attaché ça [on a l'a attaqué mystiquement ; voir note supra], mais je [ne] peux pas régler ce problème aujourd'hui ». Il est entré dans la brousse, il m'a cherché quelques feuilles, il m'a dit : « Tu laves ça pendant trois jours [tu te laves avec le mélange], [après] ne laves plus ça. Trois jours, tu arrêtes ». Il m'a dit : « La tête va arrêter [de te faire mal] ». C'est comme ça que la tête est arrêtée. Alors, je suis revenu, il m'a enlevé tout ce qui est là [au bras]. Alors, au moment où je payais, j'ai senti comme quelque chose qui marchait ici, comme un petit... Voilà [comme des vers] ! Le temps que je me lave, ça a marché jusqu'à ici [vers la poitrine], c'est gonflé comme ça, je suis revenu... J'ai dit : « Ça, là, c'était ici [au bras], mais ça a marché jusqu'à ici [la poitrine] ». [Il m'a expliqué que] « Vraiment c'est le truc que tu lavais-là... c'est les choses-là qui t'a fait qui est... [qu'aies des maux de tête] » Voilà [c'est ce que j'avais dans la tête]. C'est ce qui a marché ici. Il a fait comme ça. Il l'a sorti. Il m'a dit : « Tu as vu ? » C'était la même chose que ce qu'il m'a sorti ici [au bras], une petite [plume]...

Oui [c'était une histoire de jalousie] ! Et c'est comme ça que je suis guéri. Et il m'a cherché le truc là [le gris-gris]. [Parce qu'il y a beaucoup de jalousies au garage] Trop même, dans ce garage-là ! C'est pour cela moi je me méfie. Tu [ne] vas jamais me voir rester trop sur les choses comme ça, no [il ne passe pas beaucoup de temps au tableau avec ses camarades]. Parce que chacun est jaloux du prochain.

Ce dernier récit de Jean nous offre quelques pistes des interactions avec des devins-guérisseurs en milieu joola Bandial, ainsi que semble indiquer quelques adaptations et transformations plus récentes de ce genre de pratiques. Premièrement, bien que Jean m'assurât, dans le récit reproduit plus haut, qu'il n'a pas l'habitude de demander de la protection auprès du *fétiche*, mais qu'il cherche plutôt l'intervention de clairvoyants individuels, la description qu'il en fait dans le morceau exposé tout à l'heure semble pour autant renvoyer à celle d'un *baccín* consacré à la guérison-divination acquis par tourné sacrificielle, au moins tel qu'ils nous sont décrits par Journet-Diallo (1993 ; 2007 ; 2017). On ne va pas s'arrêter ici pour offrir une description approfondie du système de représentation, relationnel et territorial, des *uccín* joola en général et en la région de Bandial en particulier. Notamment parce que d'autres l'ont fait avec beaucoup plus d'expertise avant moi (voir encore Tomàs, 2006 et Journet-Diallo, 2007 ; ainsi que Manga, 2015, parmi quelques exemples). Je remets le lecteur à la brève synthèse de ces lectures que j'offre dans le chapitre 2. Toutefois, la façon dont Jean semble différencier entre des *uccín* consacrés à la protection plus générale d'un village ou d'une région (comme d'ailleurs le *Batoong áai* d'Etama) ou à d'autres affaires qui relèvent de sa la gestion et structuration (rituelles) de la vie sociale, et ceux réservés à la divination-guérison mérite d'être prise en compte.

Mais certains éléments évoqués par Jean semblent, aussi, indiquer quelques transformations, au moins dans la procédure du détenteur du *fétiche* consulté. D'un côté, l'emploi du vin

emballé pour les libations serait une adaptation assez récente, bien que partagée pour d'autres *uccín*, au moins dans la Commune d'Enampor¹⁹³, qui semble contredire le besoin de n'offrir aux *uccín* que de produits et de matières qui auraient été cultivés ou produits dans la région. En plus, la prescription d'un bain fabriqué à partir d'un mélange de plantes avec lequel Jean devait se laver pendant trois jours semble être une sorte d'adaptation du *safaraa*. Ainsi l'indiquent le terme utilisé par Jean : *gauo*, en joola Bandial « se laver pour que le corps soit propre », et l'indication de l'appliquer pendant trois jours dès chez-lui, au lieu de rester chez le détenteur du *fétiche* jusqu'à ce que la guérison soit accomplie (Journet-Diallo, communication personnelle en novembre 2021). D'autres éléments mentionnés par Jean lors de nos conversations allaient dans le même sens, surtout l'usage de morceaux de pagnes funéraires noirs pour la fabrication de certaines amulettes. Cette pratique a été niée par J. Bassène, maire de la Commune d'Enampor et petit-frère du détenteur du *Batoong áai* d'Etama, dont la famille était chargée, toujours d'après le récit de Jean, de la garde de ces tissus après chaque enterrement¹⁹⁴ : « *Nous [les joola Bandial], on ne connaît pas ça* », m'a assuré le représentant de la Commune.

Outre les pratiques qui relèvent de ce qui est présenté comme des formes et des savoirs « traditionnels », il ne faut pas oublier d'autres alternatives auxquelles font appel les catholiques. Même si, comme on l'a vu chez Jean, beaucoup de mes interlocuteurs baptisés étaient pratiquants de formes de religion dites « traditionnelles » -dans une mesure plus significative que ceux qui se présentaient comme des musulmans-, j'ai pu trouver sur mon terrain des formes de protection que mes interlocuteurs liaient au christianisme. Ainsi, Édouard, un *klandoman* du garage de Esso qui se présentait aussi comme d'ethnie joola, né à Ziguinchor où il réside jusqu'à aujourd'hui, lors d'un entretien qui a eu lieu chez-lui le 4 mars 2019, m'a décrit quelques des stratégies qu'il suivait pour se protéger. Ainsi, il disait qu'il pouvait parfois recourir au *marabout*, « *une fois par année* », mais ceci se complétait par des demandes de protection ou interventions chez plusieurs *uccín* à Essyl, Etama, Kamabeul ou Bandial, tous des sites parcourus par la route qu'il fait avec son *klando*. Pourtant, il m'assurait qu'il préférerait le *fétiche*. Une des principales raisons en était le prix : tandis que le recours au *marabout* peut atteindre les 30.000, voire les 50.000 FCFA¹⁹⁵, une demande auprès d'un *baccín* pouvait être rédigée en échange d'un carton de vin rouge (à

¹⁹³ À noter que, pour la plupart de cas, ce sont les *klandos*, presque le seul moyen de transport qui connecte Ziguinchor avec cette région, qui permettent d'amener le vin, ce qui les relie de façon particulière aux aire rituelles d'Enampor et Bandial, notamment au *Batoong áai* d'Etama, tel qu'on l'a vu dans le chapitre 4.

¹⁹⁴ En effet, ces pagnes funéraires tissées en noir n'enveloppent le corps du défunt que lors des funérailles publiques, et elles sont enlevées et gardés par ladite famille juste avant l'enterrement.

¹⁹⁵ Entre 45, 72 et 76,20€, une somme difficilement accessible pour un chauffeur.

1500 FCFA, soit 2,30€). C'était chez le *fétiche* qu'il disait obtenir des racines et des bâtons pour se protéger des « *sorcières* » (*deum* en wolof, *kussai* en joola). « *Parce que dans la route tu ne sais pas quand est-ce que l'accident va se produire* », affirmait à propos de la nécessité de se protéger en employant tous les moyens disponibles.

Mais il y aurait aussi d'autres formes de protection que Édouard identifie comme proprement catholiques. « *Je crois en Dieu aussi* », il affirmait. Des prières particulières ou des mentions au Seigneur (« *Seigneur Jésus Christ, protège-moi de ça* », face à la rencontre d'un *nguiné*, par exemple), mais aussi l'emploi de l'eau bénie, versée sur le véhicule, ou le placement d'un petit récipient fermé avec celle-ci dans la boîte à gants ou bien attaché au rétroviseur intérieur. Encore, la portée d'un crucifix ou son stockage à l'intérieur du véhicule sert, d'après le témoignage d'Édouard, au même but. Il faut noter, cependant, que cet usage de certains objets ou images relève d'une religiosité dans laquelle les spécialistes officiels (dans les mots d'Édouard, « *les prêtres* ») ne semblent pas participer de la même façon que les *marabouts* ou les *serignes* le font par rapport au *liguéli*. En tout cas, son récit insistait sur le fait que ce genre de stratégies se combinaient toujours avec le recours au *fétiche* ou bien au *marabout*. En même temps, il a assuré que certains *marabouts* peuvent éventuellement travailler aussi avec la Bible, en plus d'avec le Coran, ainsi qu'avec de l'eau bénie pour élaborer de *safaraa*. Je dois dire qu'aucun autre interlocuteur ne m'a confirmé cette information.

Or, il faut souligner que ce mélange de pratiques est d'habitude beaucoup plus censuré, au moins dans le plan discursif, chez mes interlocuteurs manifestement musulmans que chez ceux catholiques ou pratiquants des religions dites « traditionnelles ». Même si plusieurs de mes interlocuteurs musulmans peuvent en faire appel -comme Baaye D. qui affirmait se rendre au *féticheur* pour certains travaux- la plupart d'entre eux m'ont assuré que le recours à ces objets, entités ou figures ne seront pas acceptables ou d'accord avec l'islam. Par exemple, Abdoulaye, *klandoman* à Esso, signalait que « *comme musulman, ce n'est pas bon [d'aller au fétiche]* », et seulement peut être acceptable s'il s'agit d'une affaire de *deum* ou bien s'il soupçonne qu'il s'agit bien d'un chrétien ou pratiquant de religion traditionnelle qui essaye de l'attaquer *mystiquement*. L'élément le plus critiqué, et qui justifie cette censure chez la plupart d'entre eux, est l'usage d'alcool dans les libations, ainsi que le recours à des sacrifices sanglants, comme on le verra chez le témoignage de Cheikh Issa Aidara, même si cette raison ne m'a jamais été évoquée par des interlocuteurs non spécialisés. Mais ce qui rend le recours au *fétiche* une alternative risquée et, parfois, censurable, est le rapport de don et contredon que le demandant, d'après leur avis, établit avec les entités. Ainsi, Habib signalait qu'il faut être bien sûr de ce qu'on s'apprête à demander, surtout si on réclame qu'un tiers répare un mal ou bien qu'il reçoive du mal : « *Parce que si ce n'est pas la*

personne [que tu accuses] ça [la réparation ou la vengeance réclamée au fétiche] va retourner contre toi ».

Mais surtout, l'imposition d'un contredon une fois la demande a été accordé par le *fétiche* fait de que sa sollicitation s'avère beaucoup plus risquée que le recours au *marabout* : « *Après, si tu [ne] verses pas, le nguiné [le baccín] viendra pour te faire du mal* », affirmait encore Habib. À remarquer que l'usage du terme *nguiné* comme synonyme de *baccín*, en faisant référence aux entités qui agissent à travers l'objet-*fétiche*, est un bon exemple de la façon dont mes interlocuteurs déploient des stratégies discursives pour classer différentes entités non humaines, tout en établissant des équivalences entre des êtres qui apparemment relèvent de traditions religieuses différentes, tel qu'on le verra tout de suite.

7.5. Djinns-*nguínés* et autres agentivités non-humaines

Au-delà de ces usages talismaniques du Coran et des procédés relevant de l'ésotérisme musulman en général, ou bien d'autres traditions religieuses locales, il existe un vaste univers de croyances et de pratiques associés à l'activité d'entités invisibles et d'êtres intermédiaires entre les humains et Dieu, rassemblés également sous le concept emic de *mystique*, qu'interfèrent ou peuvent interférer de différentes manières dans la vie quotidienne des casaçais, y compris les *klandomans*, leurs clients et d'autres acteurs impliqués dans ce système. Ainsi, les djinns *-nguínés* si on prend le terme populaire en wolof- et les *sheytani* sont omniprésents dans le quotidien de ceux qui participent à ce système de représentation qui renvoie à une sorte de monde parallèle peuplé d'êtres et de puissances capables de s'immiscer dans les affaires humaines.

Les djinns-*nguínés* sont des entités invisibles dans des conditions normales et pour la plupart des personnes. Dans une certaine mesure, ils sont comparables aux humains, et ils sont décrits comme cohabitant avec nous et constituant une sorte de société parallèle. Tout comme d'autres entités non-humaines présentes dans la région, on ne le leur accorde pas une identité individuelle fixe. Ils habitent en famille, avec leurs enfants, et profitent d'espaces peu fréquentés par les humains : des chambres et des maisons vides, des ponts, des éléments naturels (notamment des arbres) ... Ils sont souvent présents dans les nombreux bâtiments à finir que l'on trouve répandus par tout le tissu urbain de Ziguinchor. Dans la plupart des cas il s'agit de terrains appartenant à des émigrants en diaspora qui investissent en l'achat d'une

parcelle et puis en la construction d'une maison de famille ou de vacances. On les associe aussi avec des espaces sales ou humides (Vuilleumier, 2017), notamment les toilettes.

Mais malgré ces ressemblances avec les humains, les *nguinés* peuvent prendre différentes apparences et se déplacer sans limite d'un endroit à l'autre. Malgré qu'on craigne d'être possédé ou attaqué par l'un d'eux, ils sont, pour la plupart, considérés comme pacifiques. Certains *marabouts* et d'autres spécialistes semblables (*borom bopp*; voir *supra*) assurent être capables de les voir et de leur parler. Ces derniers font souvent appel à leur aide tant pour la divination ou la guérison que pour l'exécution de certains travaux (Fahd, 1992 ; Trincaz, 1981 : 184). Quant aux *sheytani* ou *nguinés sheytani* – de l'arabe *shaytan* ou *Sheytan*, c'est-à-dire Satan – ce sont les djinns qui ont renié le Coran et qui sont considérés comme malveillants par nature, source d'accidents pour les *klandos* et d'ennuis de toutes sortes, et susceptibles d'être envoyés pour faire du mal dans des tentatives de *maraboutage* (c'est-à-dire, d'attaque *mystique*). Le terme *sheytani* est aussi utilisé en wolof dans le langage quotidien pour désigner une personne qui a tendance à amener de problèmes ou des ennuis.

Cette conceptualisation des djinns concorde avec l'analyse de Lory (2011 et 2018) des sources coraniques. En effet, comme ce chercheur le montre, ces entités sont nommées dans le Coran à plusieurs reprises, notamment dans la 72^{ème} sourate (*Al-Jinn*) qu'évoque la conversion du Prophète avec un groupe de djinns et qui fait directement référence à cette distinction entre ceux convertis et, donc, suivant les préceptes de l'Islam, et ceux qui l'auraient refusé et auxquels l'on y attribue une nature nuisible. D'après la synthèse de Lory (2018 : 221-230), les djinns sont décrits à la fois comme cohabitant avec les humains sur l'espace terrestre et comme constituant leur altérité. Il s'agit d'êtres invisibles, bien que pour certains commentateurs soufis comme Ibn 'Arabî ils auraient un corps à la fois aérien et igné. Leur corps serait subtil, et pour cela imperceptible aux humains sauf dans les rêves, et ils se nourrissent soit de sang (Ibid. :223) soit d'os, voir même de fumigations et d'odeurs selon certains exégèses ésotériques (Ibid. :227). Ils auraient, en plus, une reproduction sexuée, pouvant même donner lieu à des métissages entre djinns et humains, parfois résultat d'actes sexuels subtils ou invisibles et pas toujours consentis par l'humaine. Quoi qu'il en soit, ils peuvent bien se rendre visibles en adoptant des formes animales, voire humaines. Toutefois, leur apparence pouvant être ponctuellement humaine, ils garderont toujours un aspect animal minimum (Lory mentionne, par exemple, les pieds dotés de sabots où la langue fendue).

Cela dit, il faut noter que la plupart de mes interlocuteurs décrivent les *nguinés* comme étant de taille plus petite que les humains et, bien qu'invisibles à nos yeux, de peau blanche ou pâle et avec les cheveux raides et souvent longs jusqu'aux chevilles. À noter que cette attribution de caractéristiques souvent associées aux blancs à des entités et puissances invisibles est aussi signalée dans d'autres contextes en Casamance, comme on le voit chez la monographie de Teixeira (2001) parmi les manjak en Guinée-Bissau et en Basse Casamance, et aussi chez les joola dans cette même région (Journet-Diallo, 2007 ; 2017). Ceci peut être lu comme un exemple des porosités entre les imaginaires des différents univers religieux cohabitant de cette région, mais parfois aussi comme un aperçu de la façon dont la mémoire coloniale s'exprime aussi dans ces imaginaires surnaturels, tel qui a été signalé par d'autres approches à l'occulte en Afrique de l'Ouest (cf. Par exemple Bernault, 2019).

En même temps, mes interlocuteurs à Ziguinchor partageaient la même idée que, quand les *nguinés* adoptent une apparence humaine, ils gardent toujours un détail, souvent caché ou pas facilement discernable, qu'évidence leur vraie nature : des sabots¹⁹⁶, une queue animale ou, d'après certaines rumeurs, des vagins dentés. Il faut remarquer que la plupart de fois où ils adoptent une apparence humaine, c'est une apparence féminine, surtout s'il s'agit de *sheytani* ou des *nguinés* envoyés pour nuire. Des rumeurs circulent sur des *taximans* que, circulant la nuit, sont tombées sur une cliente qui visait à les séduire : ce n'est que quand c'était déjà trop tard que le chauffeur en question remarqua le vagin denté de sa cliente. La présence de ce genre de rumeurs ne renvoie pas uniquement à d'autres histoires à propos de rencontres fatales avec des inconnues qui affectent le sexe masculin et qui avertissent des incertitudes et problématiques liées à la vie urbaine en Afrique postcoloniale (Bonhomme, 2009). Elle indexe aussi la façon dont les *nguinés* représentent une tentation permanente, comme les djinns dans la pensée coranique et musulmane plus large (Lory, 2018 : 229). Une tentation à la fois physique et morale, voire théologique, en tant qu'ils incarnent la possibilité d'esquiver Dieu tout en les prenant comme des intermédiaires, sinon comme objet direct de culte (*shirk* ; idolâtrie)¹⁹⁷.

Néanmoins, même si les djinns ne sont apparemment pas tous nuisibles de façon générale, ils peuvent bien attaquer les humains s'ils sont dérangés. Ces êtres habitent et se manifestent à certains endroits sur les routes empruntées par les *klandos* qui partent de Ziguinchor, au

¹⁹⁶ Pour d'autres références à des entités qui adoptent une apparence féminine mais qui comptent toujours avec des sabots voir aussi Masquelier (2008).

¹⁹⁷ Pour un aperçu d'accusations semblables et de qualification des pratiques liées avec les djinns de déviation (*kufur*) en Afrique postcoloniale voir les travaux de Soares au Mali (1996 ; 1997 ; 1999) et ceux plus récents de Kedzierska-Manzon (à paraître).

point de constituer une menace pour les conducteurs, surtout ceux qui voyagent à la tombée de la nuit, au moment du quatrième *salat* (*Timiss*), à partir de 19:30, lorsque les *nguinés* et les *sheytani* semblent être plus actifs. Ainsi, la plupart des routes sont constituées de lieux où le monde invisible fait irruption et interagit avec le visible. Les anecdotes de rencontres avec des entités, *nguinés*, se manifestant sur la route, surtout lorsqu'on conduit la nuit, et à des points stratégiques de la route, sont nombreuses et elles m'ont été contées par certains *klandomans* de différents garages, notamment ceux du garage d'Esso et ceux qui font la route à Adéane.

Lors d'une de nos conversations, dans sa voiture ou sur un banc du garage, Habib a attribué les problèmes rencontrés par Isolux lors des travaux de rénovation de la RN6 (Martínez, 2015), à l'action des *nguinés*. Ainsi, plusieurs des ponts remodelés se seraient effondrés sous l'action de ces créatures invisibles, qui manifesteraient ainsi leur désaccord avec l'intervention sur le lieu qu'elles habitaient¹⁹⁸. L'association entre l'action sur un espace associé à la présence de *nguinés* et d'autres entités semblables -tels que les *rabb* de la tradition wolof, déjà presque complètement assimilés aux djinns- et leur dispersion et offense les poussant à l'action est également fréquente dans d'autres contextes. Un cas exemplaire est celui de l'école du CEM David Carvalho au quartier de Soucoupapaye. Lorsque l'un des vieux manguiers qui occupaient la cour de l'école a été abattu, des évanouissements récurrents ont eu lieu parmi les élèves (filles) et des voix ont été entendues dans le grand puits creusé dans un coin de cette même cour. Ces incidents ont été attribués à la colère des *nguinés* qui avaient jusqu'alors habité l'arbre¹⁹⁹. Après leur expulsion, les cours ont dû être annulés jusqu'à ce qu'un groupe de femmes membres d'une association reliée à l'un des *fétiches* de Ziguinchor, toujours actives mais en perte de vitesse, intervienne pour finir avec la présence et l'action des entités.

¹⁹⁸ On trouve plein d'autres exemples de réactions d'entités non humaines à l'intervention sur le paysage tant naturel comme construit, confirmant ainsi l'affirmation de De Certeau (1996 [1980]: 121) que tous les lieux seraient enchantés. À remarquer le cas décrit par Adeline Masquelier (2009 : 146-174) autour de la construction d'une mosquée sur l'emplacement d'un esprit. À travers ces exemples on voit comment certains paysages demeurent toujours habités à la fois par des humains mais, surtout, par des non humains qui semblent nous rappeler des continuités et des présences de quelque chose qui était « déjà là » et qui connecte un passé parfois inconnu ou même rejeté avec le présent le plus quotidien. Voir aussi d'autres exemples sur l'émergence de puissances non-humaines sur les routes chez Masquelier (2002). Enfin, difficile de ne pas mentionner ici le précédent de Rouch et ses rencontres avec plusieurs entités invisibles lorsqu'il était le responsable des chantiers à Niamey en 1941 (Rouch, 2001 et 2008).

¹⁹⁹ D'autres cas de trances des filles en contexte scolaire ont été analysés par Ceriana Mayneri (2018) et De Rosny (2011) au Tchad et au Cameroun, respectivement, ainsi que Masquelier au Niger (2020).

Au-delà de telles rumeurs ou histoires connues de tous, certains *klandomans* m'ont raconté de rencontres directes et individuelles avec ces créatures. Par exemple, Barbousse, conducteur actif depuis les années 1990, qui se présentait comme d'ethnie manjak et musulman, se souvient de quelques occasions où il a croisé des *nguinés*. Son témoignage, recueilli en octobre 2019, montre l'ambivalence des rencontres avec ces créatures, autant cause d'accidents que porteuses de chance, mais presque toujours motif de protection et de zèle ou quête *mystique*:

Moi, j'ai fait un accident. Sur la route-là. (...) L'accident vraiment c'est brusque. C'était un enfant qui a traversé. C'était un enfant, de... presque dix ans. (...) Il m'a traversé deux fois. Je ne sais pas [si c'était quelque chose de mystique] ! [Il rit] Après j'ai parti [pour] expliqué [l'épisode au] le marabout, le marabout a dit que si j'ai pas ça [un gris-gris] dans le véhicule, ça sera plus pire [que s'il n'aurait pas eu le gris-gris dans la voiture l'accident aurait été pire]. Parce qu'il [l'enfant] il est parti comme ça, [et] il est retourné encore sur moi. (...) Tu as vu ? Même si tu circules la nuit, tu trouves les vaches en coup de route. Si tu fais un accident comme ça... C'est très grave. C'est pas bon. Vraiment c'est pas bon. (...) J'ai rencontré deux fois [des nguinés]. (...) Il y a un pont entre Bagnhana et Adéane. Sur la route là. J'ai trouvé deux vaches. Noires. Sur la route comme ça, en train de venir [vers moi]. J'ai fait foires. Je les ai vu. J'ai diminué [la vitesse], [et] en partant encore j'ai vu deux [vaches] encore, derrière moi. Waw [« oui » en wolof, comme s'il les avait traversées]. J'ai vu deux encore, derrière moi. Avant de freiner, j'ai vu encore trois derrière et devant moi. Tu as vu ? C'est là-bas que j'ai dû freiner. Après je [les] ai pas vu. C'est là-bas que j'ai tourné. Je [ne] suis pas arrivé à Adéane. J'ai expliqué [à] ma maman, [et] ma maman a dit que : « Vraiment, les gens là ils veulent te faire [du] mal ». Les nguinés. « Ils veulent te faire mal, mais vraiment [avec] le produit que tu te laves [safaraa] on [ne] peut pas te faire [du] mal ». Je les ai traversés trois fois. Si ça t'arrive, tu peux aller voir le marabout. Pour qu'il te donne quelque chose.

Ces rencontres avec des djinns peuvent bien être fortuits, puisque leur vie semble se dérouler aussi avec sa propre quotidienneté, qui peut, parfois, se croiser avec celle des humains. Mais la plupart de fois, tel qu'on le voit dans le témoignage de Barbousse, leur émergence est plutôt le résultat d'un conflit entre humains. En effet, ce sont ces puissances que l'on va mobiliser quand on veut s'attaquer à quelqu'un, et ceci peut être fait par un *marabout* -qui profite de ses capacités de communication avec des êtres non-humains pour mener ce type de travaux- ou bien à travers des techniques auxquelles la personne elle-même peut faire appel. C'est ainsi que, par exemple, Baaye D. affirmait la possibilité d'envoyer des *sheytani* en les ajoutant à une tasse de *ataya* offerte à la personne qu'on veut nuire. D'ailleurs, même si c'était assez fréquent que les travailleurs des garages préparent et partagent ce thé lors des temps d'attente, les chauffeurs les plus soucieux des attaques *mystiques* -dans la plupart des cas ceux qui en ont déjà eu l'expérience- refusaient toujours les tasses que leurs collègues

leurs offraient, ou au moins ils étaient assez sélectifs au moment d'accepter l'offre selon celui que le faisait. Depuis le début de mon travail de terrain parmi les *klandomans* j'étais souvent invitée -même si jamais en public- à refuser ce genre d'offres.

Or, ces rencontres avec les *nguinés*, fortuites ou non, soulèvent des réflexions à propos des dangers que, pour certains de mes interlocuteurs, sont caractéristiques des rencontres anonymes qui distinguent la vie urbaine. Bien que ce genre d'accusations et de soupçons d'attaques sur le plan *mystique* ont historiquement été liées au contexte le plus intime et au milieu familial (voir Gerschiere, 1995, 2011 et 2013, parmi beaucoup d'autres), on voit émerger des inquiétudes qui, sans quitter ce plan, relèvent plutôt des risques que, apparemment, suscite le contact directe -mais parfois contre toute attente trop intime – avec des inconnus en contexte urbain. Le transport représente alors un espace privilégié où de telles éventualités dangereuses ont lieu quotidiennement. Ainsi, la protection s'impose aux travailleurs du système *klando* pour faire face aux conséquences d'un tête-à-tête tant avec des humains -qui peuvent éventuellement avoir des intentions maléfiques - comme avec des êtres non-humains, même si ceci peut ne pas être forcément néfaste, tel qui l'expliquait Barbousse :

Tu prends beaucoup de clients. Les clients, il y a les personnes, il y a les nguinés... Tu prends n'importe qui. Les nguinés on le prend, tu [ne] peux pas savoir c'est quoi. (...) J'ai une fois pris une femme. Elle a dit que je l'amène à Niaguiss. Arrivés à Niaguiss, elle a dit qu'on continue jusqu'à Ziguinchor. Arrivés ici, à la cimenterie ici, elle m'a dit : « Fais comme ça » [il fait le geste avec les mains pour faire une du'a]. Elle a dit quelque chose. Elle a pris son sac, [et] elle m'a donné quelque chose. C'était un petit bâton. C'était un petit bâton, comme ça. Elle m'a dit que ça, chaque jour, avant de monter, je mets ça dans l'eau, après je mets ça dans le véhicule. Tu sais ? Les gens sont les mêmes, mais ils [ne] sont pas les mêmes. C'était une personne, mais les personnes [ne] sont pas égales [c'est-à-dire, qu'elle avait un corps humain même si elle ne l'était pas]. Elle m'a dit que : « Tu m'as rendu un service. Et je vais te payer mais Dieu va te payer». Elle [ne] m'a rien donné. Elle était en train de me donner son billet, je lui ai dit : « Non, prend » [Il a refusé qu'elle lui paye]. Mais elle m'a dit que je lui ai rendu un service, qu'elle va me payer mais que Dieu va me payer. J'ai vu [comment Dieu m'a payé après]. Elle est partie. Sans un franc, sans rien. Elle m'a offert ça et j'ai mis ça dans le véhicule. (...) Je ne sais pas [si c'était une nguiné]. (...) Jusqu'au présent je ne l'ai pas retrouvée. Mais ce qu'elle m'a dit, je l'ai vu jusqu'à trois fois. J'ai vu beaucoup ça. Elle m'a payé et Dieu m'a payé. (...) Et j'ai gagné beaucoup. (...) Il y a des nguinés qui sont pas mal ! Si tu lui rends un service, il peut te payer.

Un autre point à souligner à propos des contacts quotidiens avec des instances généralement invisibles est l'importance des rêves (*guint* en wolof). Ceux-ci peuvent aider à trouver un sens à des différents moments, situations et processus de la vie d'une personne. L'activité

onirique est, pour certains de mes interlocuteurs, comprise comme une prolongation de l'intervention du surnaturel dans la conscience et la vie des individus. On retrouve aussi cette idée dans les exégèses (Lory, 2007 : 75) qui présentent le sommeil comme une occasion pour la libération de l'âme par l'inactivité du corps, pouvant ouvrir la porte à l'irruption de toute une série d'entités non humaines et invisibles pour la plupart des personnes quand elles sont éveillées : des anges (*mala'ika*), des djinns tant en leur forme positive que démoniaque (*shaytan*), ou même Dieu lui-même (:78). La disparition des barrières sensibles lors du rêve (voir la description qu'en fait Ibn Khaldun, 2015, Ch. I, VI discussion préliminaire) ne faciliterait pas seulement le contact direct avec ces entités, mais aussi d'éventuelles révélations sur le présent et l'avenir de soi-même ou des autres. Cette description que l'on voit dans certaines herméneutiques j'ai pu la retrouver aussi dans les propos de quelques de mes interlocuteurs. Ainsi, Baye Fall décrivait le sommeil comme le moment où le corps et la personne sont plus proches au fait d'être morts et c'est alors que l'âme peut sortir du corps pour « *se promener* » et « *voir* » ce qui lui est montré.

Sur la base de l'importance des rêves dans la révélation du Coran au Prophète, l'utilisation de l'activité onirique comme technique divinatoire par certains marabouts (*listikhar*, prier pour faciliter le rêve révélateur) est également récurrente, tel qu'on le verra plus tard avec plus de détails dans le chapitre suivant. Mais au-delà de cet usage spécialisé, les rêves prémonitoires peuvent également se produire chez des personnes qui ne sont pas dotées de capacités extraordinaires et qui ne sont pas des experts rituels. Un exemple m'a été donné encore par Baye Fall lors d'une conversation que nous avons eue sous le porche de la maison de sa mère en août 2019, à propos d'un incident qu'il avait eu avec la police quelques jours plus tôt et dont il avait précédemment rêvé. Dans son rêve, il serrait la main d'un policier dans la gare routière de Ziguinchor. Il m'a précisé qu'il connaît l'officier, mais que celui-ci est habituellement posté au poste de contrôle sur la route de Mpack et, donc, il ne le croise pas très souvent.

Le lendemain du rêve, il a eu un incident avec la police à cause d'une personne qui avait signalé avoir eu un problème avec un chauffeur de taxi à la gare routière et qui, au moment de faire sa déclaration, avait donné la plaque d'immatriculation du véhicule que Baye Fall conduit. Un agent l'a arrêté au Rond-Point Garage, en face de la grande station de transport, et l'a escorté jusqu'à la gare, bien qu'il ait insisté sur le fait que, bien qu'il y ait déposé son dernier client, il n'avait causé aucun problème à quiconque. Après ce premier désaccord, l'agent l'a invité à l'accompagner au poste de police, où est intervenu l'agent dont Baye Fall avait rêvé précédemment. Comme il me l'a expliqué, à ce moment-là il semblait que sa situation pouvait devenir encore plus compliquée, car il n'avait pas son permis de transport sur lui. C'est alors qu'il a eu recours à la prononciation d'un verset du Coran (il ne m'a pas dit

lequel). « *Du coup, ils avaient changé d'avis* », il m'a signalé lors de notre conversation. À cela s'ajoute l'intervention, apparemment déclenchée par la prononciation du verset, de l'agent que Baye Fall a appelé, sans préciser son nom, « *mon promoteur* », grâce à qui l'affaire a pu être tiré au clair sans autre forme de procès.

Bien que Baye Fall m'ait avoué qu'il n'avait pas pressenti le sens de cette prémonition au moment de le rêver, d'autres rêves prémonitoires peuvent être plus clairs. Néanmoins, souvent, leur interprétation demande l'intervention d'un *marabout* ou d'un spécialiste semblable, surtout pour éclaircir des possibles actions orientées à éviter que l'évènement annoncé par le rêve se produise : l'offrande d'un *sarakh* (aumône), la portée d'un *gris-gris* ou l'utilisation d'un *safaraa* qui agissent, par exemple, contre des possibles attaques ou maladies prédits lors du sommeil. Or, lors de mes enquêtes sur le terrain j'ai pu aussi apprécier et récolter quelques interprétations assez communément partagées de certains topos oniriques. Par exemple, plusieurs de mes interlocuteurs m'ont affirmé que rêver de quelqu'un qui rigole très fort peut avertir d'un mal ou malheur à venir. Au contraire, la présence d'eau, soit parce qu'on nage, on se mouille, voir parce qu'on pleure, est considérée comme un bon présage. D'autres m'assuraient que la présence d'arachides dans un rêve indexe et prévient d'un possible trahison à venir. Dans ce cas, la prescription indiquée par un des *marabouts* que j'ai pu interviewer -Cheikh Issa Aïdara, dont on présentera le témoignage dans le prochain chapitre- c'était de « sortir un *sarakh* » d'un kilo d'arachides et un kilo de millet pour prévenir la tromperie, ou au moins ses conséquences.

Or, d'autres rêves suscitaient plus de débat. Ainsi, l'apparition d'un ou plusieurs *kankourangs* (des masques liés à la tradition mandingue, voir supra sur ce même chapitre) lors d'un rêve était lu par Habib, comme un mauvais présage. Cette lecture m'a été confirmé par Cheikh Issa Aïdara, pour qui ces masques peuvent indexer « *les démons qui sont en toi* » qui pouvaient se montrer lors du sommeil, ou bien prévenir que « *les gens parlent beaucoup* », c'est-à-dire qu'on est l'objet de commérages. Mais il est intéressant de souligner la nuance qui m'a été exprimée par Barbousse. D'après son avis, rêver d'un *kankourang* n'était pas forcément mauvais, puisqu'il le liait au fait d'être au cœur de l'attention d'un public, tout comme le *kankourang* quand il parcourt les rues d'une ville comme Ziguinchor. C'est curieux de voir comment, dans ce cas particulier, attirer d'attentions n'est pas vu comme forcément nuisible, comme c'est d'habitude le cas, tel qu'on l'a vu, dans un contexte qui a tendance à primer -au moins sur le plan discursif- la discrétion.

Mais les rêves s'avèrent aussi importants pour mes interlocuteurs qui ne se présentent pas comme étant de confession musulmane. N'est un exemple l'évocation des rêves, ou au

moins de certains rêves, parmi mes interlocuteurs originaires de la région de Bandial et se présentant comme d'ethnie joola. Outre des rêves éventuellement prémonitoires, le moment du sommeil devient aussi un espace et un temps pour que les entités liées aux *uccín* entrent en contact avec de profanes. Ainsi, un *baccín* peut apparaître à une personne lors d'un rêve sous la figure d'un personnage anthropomorphe ou animal (Journet-Diallo, 2017 : 366-367). Ce deuxième cas était évoqué par Delande, apprenti au garage d'Esso, qui m'a affirmé, lors d'une de nos conversations en lui rendant visite à Kamabeul, que, si jamais quelqu'un oublie ou néglige ses obligations vis-à-vis le *fétiche* (notamment lui offrir les libations correspondantes, surtout après avoir requis son intervention) celui-ci apparaît sous forme de poisson. Cette « vision » se présente, d'après Delande, toujours accompagnée de cauchemars. J. Bassène, maire de la Commune d'Enampor, s'exprimait dans les mêmes termes, mais en décrivant la forme adoptée par le *baccín* comme celle d'un crabe (cf. La mention et la conversation reproduits et analysés au chapitre 4.2). Toutefois, l'emploi du verbe « voir » (en français) par mes interlocuteurs joola mérite d'être souligné, d'autant plus qu'il ne renvoie pas qu'à une vision littérale, visible et tangible. Au contraire, ces apparitions du *baccín* ont souvent lieu, comme on vient de le signaler, lors du rêve ou d'autres états qui ne se correspondent tout à fait avec l'état de veille. Une telle interprétation -d'ailleurs applicable aussi aux usages du verbe « voir » parmi mes autres interlocuteurs²⁰⁰- exemplifie, en même temps qu'ouvre la possibilité à considérer, une distinction emic entre des formes de perception du réel et de ce qu'on peut nommer le surnaturel (comme on le verra tout de suite) beaucoup plus poreuses que la prise en compte du terme « voir » au sens littéral ne nous le laisse apprécier d'abord.

7.6. Des accidents mystiques et d'autres imprévus en cours de route

Pour finir, j'aimerais consacrer une dernière partie de ce chapitre à approfondir sur une question qui a été déjà évoquée au long de ces pages : les accidents dont la cause est parfois attribuée au *mystique*. Bien que, tel qui a été noté en chapitres précédents, les *klandos* ne soient pas impliqués en beaucoup de sinistres, celle-ci est une des raisons les plus souvent évoquées par mes interlocuteurs *klandomans* pour se protéger *mystiquement*. Toutefois, ce n'est pas à tous les accidents auxquels on attribue des causes de cet ordre. La plupart de mes interlocuteurs mentionnaient comme les causes éventuelles d'un accident d'abord la fatigue

²⁰⁰ Au-delà de ce qui a été décrit dans ce chapitre, une approche plus détaillée à cette question est offerte dans le chapitre suivant à partir des entretiens avec Cheikh Issa Aidara.

du chauffeur ou d'autres conduites considérées irresponsables (surtout l'ivresse du conducteur). Cependant, la menace d'un accident *mystique* semble être toujours présente, surtout lorsqu'on transite par des endroits auxquels on attribue la présence d'entités non-humaines : le virage de Djibélor situé en allant vers Oussouye quelques kilomètres après la sortie de Ziguinchor, par exemple, ou d'autres enclavements dans la même route comme Diakene Joola, en allant vers Cap Skirring.

Des histoires de fatalités au volant qui impliquent l'intervention d'entités de diverse sorte circulent parmi la population générale, et nombreux de mes interlocuteurs affirmaient avoir vécu d'accidents de ce genre. Ce qui permet de les identifier est, souvent, la présence d'animaux qui semblent disparaître une fois l'accident a eu lieu. Des vaches qui croisent le chemin du véhicule et qui provoquent un coup de volant brusque de la part du chauffeur pour l'éviter, mais qui ne sont plus là après l'accident, ou bien ne deviennent qu'un chien qu'on trouve autour de la voiture. Dans d'autres cas, l'intervention des entités non-humaines, souvent reconnues comme des *nguinés*, demeure invisible, c'est à dire qu'elles ne prennent pas une forme humaine ou animale mais on ressent quand même leur présence. Or, cette intervention, est lue, soit comme une rencontre fortuite soit comme le résultat de l'attaque d'un tiers. Cette dernière possibilité ouvre la porte à nuancer et redéfinir la notion d'accident, qui ne se limite plus à un événement imprévu, fortuit et inévitable. Ceci rend la menace -et la subséquente angoisse- encore plus généralisée, d'autant plus que l'attaque ne vise pas forcément le chauffeur mais peut aussi avoir comme objectif un des passagers

Cette implication de tiers humains suggère que ce ne sont pas que les *nguinés* ou d'autres créatures semblables qui causent d'accidents routiers. Il paraît peu surprenant dès lors que les *deumm* sont aussi souvent incriminées. A cette fin, elles suivent, semble-t-il, d'habitude la même procédure que les *nguinés*, qui passe par la métamorphose en différents animaux, notamment de vaches et de chiens. Si l'émergence de *nguinés* peut être la conséquence d'une attaque *mystique* ou d'une rencontre imprévue, cette intervention, bien sûr nuisible, des *deumm* résulterait de leur appétit par le sang humain. Dans ce cas, la cause de l'accident s'avère encore plus arbitraire, résultat de la simple envie de nuire et causer du mal. Il faut souligner, à ce propos, que le recours au sang comme source de nourriture attribué aux djinns chez la description qui nous fournit Lory (2018, voir plus haut) ne se maintient pas dans la description offerte par mes interlocuteurs, mais il est pourtant attribué aux *deumm* comme cause ultime de leurs méfaits.

De l'attribution d'une cause ou autre -toujours sur le plan *mystique*- en dépendent les actions ultérieures à mener par la ou les victimes afin de trouver un coupable. Pour ceux de mes interlocuteurs *klandomans* qui ont l'habitude de recourir au *liguéi* plus ou moins

habituellement, le recours au *marabout* était le plus fréquent après un accident. D'après leurs récits, ce spécialiste peut en voir la cause et le responsable, bien que ce soit dans des rares occasions qu'il en dévoile l'identité -même s'il la connaît-. Dans la plupart des cas, le *marabout* se limite à confirmer le soupçon de son client que la cause de son accident était, effectivement, *mystique*. Le cas échéant, il prévient d'une possible jalousie tout en fournissant un profil assez superficiel ou sommaire du responsable. Ainsi, à Abdoulaye, *klandoman* au garage de Esso faisant la route à Kaguite, le *marabout* lui aurait une fois indiqué : « *Méfie-toi de quelqu'un de ta famille de peau claire* ». Selon l'avis de plusieurs de mes interlocuteurs, cette imprécision de la part du spécialiste répond plutôt à la volonté d'éviter toute forme de vengeance qu'à l'ignorance du vrai coupable. La majorité de ces consultations finissent, donc, avec la recommandation de protections supplémentaires. Or, ces démarches procèdent en parallèle de toute enquête policière. En effet, même si la plupart des agents de police qui se rendent sur la scène d'un accident routier partagent et participent de ce même système de représentation et peuvent aussi bien en reconnaître la cause *mystique*, celle-ci n'est jamais incluse dans leurs attestations ni dans les enquêtes subséquentes. Encore une fois, on voit comment le *mystique* opère de façon « informelle », tout en faisant partie du quotidien mais sans être prise en compte dans le discours officiel, dans ce cas administratif.

En plus des accidents routiers, d'autres maux pouvant arriver en cours de route sont les braquages et les assauts liés à la situation de conflit dont la Casamance a été le terrain depuis les années 1980. Ceux-ci méritent et font objet de considérations et de lectures différentes parmi mes interlocuteurs, bien que tous coïncident à signaler qu'on ne peut pas s'en protéger si facilement. Barbousse, par exemple, qui a commencé sa carrière comme *klandoman* en 1994, lors des années plus intenses du conflit où les assauts étaient fréquents, disait recourir à ce qu'il décrivait comme faisant partie du *chosaan* manjak pour éviter ces rencontres indésirables. Chaque matin, avant de quitter chez-lui, il demandait de la protection générale pour la journée en versant de l'eau à l'encadrement de la porte principale de la maison, et incluait dans sa demande de ne pas être victime de ce genre d'attaques (bien qu'il l'a été à plusieurs reprises, voir plus haut dans le chapitre 4)²⁰¹. Parmi mes interlocuteurs plus jeunes que Barbousse, Édouard affirmait que c'était, en fait, très difficile de se protéger contre les braquages des « rebelles » parce que leurs protections *mystiques* étaient largement plus nombreuses et puissantes que celles auxquelles la population générale peut avoir accès.

²⁰¹ Il faut noter que, même si Barbousse présente cette technique comme relevant de la tradition ou *chosaan* manjak, j'ai pu observer cette procédure dans d'autres contextes sans aucun rapport avec de groupes manjak.

Cette lecture, d'ailleurs assez partagée par la plupart de mes interlocuteurs ziguinchorois, renvoie à d'interprétations assez répandues à propos de l'usage du *mystique* et d'autres techniques « occultes » tant offensives comme défensives en contexte de conflit (voir Richards, 1996 ; Shaw, 2003 ; Ellis, 2007 ; Hellweg, 2012, parmi beaucoup d'autres exemples). Toutefois, d'autres lectures situaient la question sur un autre plan. Abdoulaye, qui quelques jours après avoir affirmé ce qui suit a été victime d'un braquage en allant vers Kaguite avec son *klando*, m'a assuré qu'on ne pouvait pas prévenir des assauts avec du *mystique* parce que « *C'est la personne qui décide de braquer* ». Bien que je n'aie pas eu l'occasion de confirmer si après le braquage dont il a été victime il avait toujours le même avis, cette dernière interprétation suggère les limites du champ d'action *mystique* si elles n'agissent pas sur ce plan. Apparemment, au moins d'après l'avis d'Abdoulaye, on ne pourrait pas empêcher des actions humaines, fruit de décisions individuelles, avec du *mystique*. Bien qu'il soit humain, quotidien, voir même mondain, l'intervention du *mystique* demeure, quand même, limitée à son propre plan d'action. Or, cette interprétation ne semble pas s'appliquer à l'intervention de l'administration tel qu'on l'a vu au début de ce chapitre.

Cette considération de l'imprévu -ou au moins de certains imprévus- que les *klandomans* rencontrent dans le déroulement de leur activité, notamment en cours de route, nous amène à envisager l'application de la notion du surnaturel comme synonyme du *mystique*, au moins pour décrire quelques de ses aspects. En effet, en suivant la définition du surnaturel proposée par Albert (2012), il s'agit bien d'une interprétation de faits qui s'avèrent, en quelque sorte, contre-intuitifs : un accident provoqué par une vache qui disparaît, ou bien par un frisson qui diminue les réflexes du chauffeur, mais aussi de rêves qu'on n'arrive pas à s'expliquer, voir des interactions dont quelque chose « sort du commun » ou de ce qui est attendu. Or, presque tous mes interlocuteurs semblent trouver l'explication et la cause de ce genre d'expériences -d'ailleurs quotidiennes- dans ce qui relève du religieux, c'est-à-dire, en leur accordant un statut à la fois ontologique et cognitif particulier et en dehors du monde visible.

Excursus: Entretiens avec Cheikh Issa Aïdara

Le chapitre 7 a permis de présenter et analyser la notion du *mystique* et ses expressions dans le cadre du système *klando* tel que j'ai pu les observer lors de mes séjours à Ziguinchor. J'ai essayé d'insister sur leur caractère *populaire*, dans le sens qu'il s'agit d'un univers cohérent de pratiques et de croyances largement mobilisé par la globalité de la société casamançaise, qu'implique souvent l'intervention de spécialistes plus ou moins professionnels, mais qui se développe aux marges ou en dehors de la reconnaissance des doctrines considérées comme légitimes et légitimantes dans la sphère religieuse. À certains moments, j'ai utilisé la notion de *populaire* également pour souligner son rôle d'instrument de négociation et résistance entre les mains d'un collectif malmené et fragile.

Il est intéressant de considérer le contraste et l'interaction entre le *mystique* populaire, dans les sens que je viens de souligner, et la mystique soufie, formalisée par les marabouts qui ont été mes interlocuteurs en Casamance. Bien entendu, j'exclus de reconnaître dans ce lien entre deux formes de *mystique* –populaire et théologique– l'opposition populaire/culte. Le contraste entre un *mystique* considéré comme vulgaire et donc illégitime, et un autre qui peut être homologué comme légitime à partir d'une certaine orthodoxie religieuse, ne serait pas non plus valable, puisque la mystique soufie a souvent été sanctionnée par nombre d'orthodoxies islamiques. Le *mystique* pratiqué est complexe, presque autant que la mystique «érudite», voire plus, car il fait fi parfois des dogmes statiques. Il est dynamique – «créatif», comme nous l'avons dit pour le transport informel– et s'enrichit de matériaux divers auxquels il donne une cohérence qui n'est pas doctrinale, mais plutôt empirique et pragmatique. La différence entre le *mystique* et le mysticisme élaboré par les experts en herméneutique islamique est que ce dernier est notamment spéculatif, et que l'autre est avant tout pratique, puisqu'il met l'occulte en contact effectif avec les vicissitudes de la vie quotidienne.

Bien sûr, sur le terrain, ces deux *mystiques* -les expressions appliquées du *mystique* et le *mystique* lié à des interprétations ésotériques du Coran- passent leur temps à se croiser et à se chevaucher. Ce serait absurde de soutenir que le *mystique* empirique est une forme de pratique religieuse «synchrétique», parce que ne l'est plus que le *mystique* contemplatif, et parce qu'il n'existe aucun système religieux qui ne soit pas synchrétique. Il ne s'agit pas non plus d'un décalage entre théorie/praxis, puisque nous ne parlons absolument pas du même système, mais plutôt de deux systèmes dont beaucoup des éléments sont partagés, et qui entretiennent entre eux une relation sécante. Le *mystique* social adopte bien d'éléments de l'islam soufi et les place dans son propre système et au service de sa congruence, mais l'islam quasi théosophique des *marabouts* que j'ai rencontrés était imprégné du répertoire de thèmes et de techniques utilisés par la population non spécialisée, dont les *klandomans* avec lesquels j'ai eu l'occasion d'échanger et de voir appliquer en action leur dialogue avec le surnaturel. Impossible - et inutile - d'établir qui prête son catalogue de questions et d'effets à l'autre dans cet échange.

C'est pourquoi j'ai voulu compléter ma recherche sur le terrain par une rencontre avec une personne réputée pour sa connaissance approfondie du *mystique* conjectural et sa filiation purement islamique. Mon intention était de connaître -et si possible de comprendre- quelques des bases du *mystique* islamique tel qu'il est interprété par des *marabouts* casamançais et comment cette herméneutique partage un univers avec le *mystique* que les *klandomans* et leur environnement social vivent et pratiquent au quotidien. Mon objectif était de placer côte à côte deux systèmes connexes qui avaient tendance à se confondre. D'une part, le *mystique* pratiquée et pragmatique, telle qu'elle je l'ai vu pratiquée dans la vie ordinaire des travailleurs et d'autres acteurs liés au transport non régulé, et d'autre part, la *mystique* abstraite du soufisme théorique.

L'une de ces spécialistes en et du *mystique* comme ésotérisme islamique avec intrusions ponctuelles dans le *mystique* pratique, était Cheikh Issa Aïdara, avec qui j'ai réalisé plusieurs entretiens en profondeur où il m'a transmis quelques des clés de cet univers *mystique* qui était, pour lui et à sa manière, quotidien. Je dois, néanmoins, remarquer qu'Issa n'avait pas de clients *klandomans*, mais je trouve que son témoignage s'avère, quand même, significatif afin de contraster les développements théologiques d'un système de représentation avec l'efficacité sociale qu'ils gagnent quand nombre de ses éléments sont incorporés dans la vie réelle des casamançais et, en particulier et dans notre cas, des travailleurs dans le secteur informel des transports.

L'objectif tant de ces conversations comme de ce chapitre est de montrer, tout d'abord, que les usages du texte coranique associés au *liguèi* tel qui a été décrit dans le chapitre précédent,

loin d'être des adaptations apparemment «synchrétiques» de l'islam «africain», relèvent et participent de débats de longue date au sein de l'islam. Mais aussi, et dans la même ligne, les matériaux qui seront analysés au long de ces dernières pages permettent de montrer les continuités entre les usages et doctrines érudites du *mystique* et leur emploi quotidien par des profanes, bien que les stratégies discursives mises en place pour en construire l'efficacité présentent souvent des différences ou des adaptations.

Mon premier contact avec Cheikh Issa Aïdara a été indirect et s'est fait par l'intermédiaire d'Ousseynou, à qui je n'étais pas encore mariée. C'était en octobre 2018, alors que j'étais à Barcelone pour m'inscrire au doctorat et postuler pour une bourse doctorale. Après avoir déposé ma candidature, j'ai demandé à Ousseynou, qui se trouvait alors à Ziguinchor, de trouver un marabout qui intercèderait mystiquement pour que ma demande soit finalement acceptée. C'est lui qui a décidé de se tourner vers Issa, avec qui il entretenait déjà une relation de confiance depuis quelques années et qui allait au-delà de ses capacités mystiques. Comme à l'accoutumée, Issa a mené un processus divinatoire - auquel je n'ai pas participé directement - pour définir à la fois mes besoins et les actions à entreprendre pour obtenir mon contrat doctoral.

De cette rencontre, je ne connais que les quelques détails que mon partenaire m'a transmis, et il est possible que des questions me concernant et concernant notre relation aient été abordées au-delà de l'intercession pour augmenter mes chances d'obtenir une bourse. Il est donc possible que lors de cette rencontre et de nos rencontres ultérieures, Issa savait, ou du moins pressentait, beaucoup plus de choses à mon sujet qu'il ne me l'a dit. Il a même verbalisé certaines d'entre elles au cours de nos conversations, peut-être pour se vanter de sa capacité à communiquer avec l'invisible tout en me prévenant qu'il en savait plus sur moi que ce dont nous avons discuté. Après cette première rencontre, il a stipulé que je devais sortir un *sarakh* (offrir une aumône) consistant à offrir un cahier à un homme *dutyman* -agent de la RPM-, un kilo de riz non cuit à une femme âgée et une feuille blanche -papier marabout- à un jeune homme. Selon ce qu'il avait prévu, après le *sarakh*, j'obtiendrais une décision favorable, qui me serait notifiée entre fin mars et début avril. Étant donné les possibles difficultés à offrir le *sarakh* à Barcelone, j'ai demandé à Ousseynou de s'en occuper au Sénégal, surtout parce qu'il s'agit d'une interaction avec des étrangers qui, bien que dans une

ville comme Ziguinchor soit à la fois quotidienne et intelligible, je doute qu'elle soit aussi bien comprise dans ma ville²⁰².

Avant de commencer nos conversations, j'ai rencontré Cheikh Issa Aïdara à nouveau, lorsqu'il était l'un des officiants de ma cérémonie de mariage musulman en avril 2019. Cette fois encore, nous n'avons pas échangé de mots et notre interaction s'est également déroulée par procuration. Bien qu'exceptionnellement mon mari et moi ayons pu assister à la cérémonie, ce n'est généralement pas le cas dans la plupart des mariages, où le couple ne joue pas un rôle direct. L'oncle paternel et le père d'Ousseynou ont participé à la cérémonie en son nom, devant les trois marabouts -Issa, un marabout âgé d'environ soixante-dix ans, qui résidait auparavant dans le quartier, et un autre jeune marabout, qui n'a pas plus de trente ans, tous proches de la famille de mon mari, en particulier de sa mère- et les deux imams -l'imam de la mosquée du quartier et celui de la grande mosquée de Ziguinchor- qui ont officié à la cérémonie, tandis que Souleye Sané, président de l'association de *jakartamans* de Ziguinchor avec qui j'ai établi une amitié, a parlé en mon nom et au nom de ma famille. Le rôle des cinq hommes religieux consistait à lire quelques versets du Coran et à dire des *du'as* et des prières en faveur du nouveau ménage.

Enfin, notre premier entretien a eu lieu le 21 avril 2019, quelques jours après le mariage. Celui-ci, comme celui qui a suivi en septembre, s'est déroulé à son domicile dans le quartier portuaire de Boudoudy, où il reçoit ceux qui viennent solliciter son intervention. Dans les deux cas, j'étais accompagnée de mon mari, qui n'est pas intervenu dans la conversation au-delà d'une éventuelle précision ou clarification si Issa n'avait pas bien compris une de mes questions ou s'il avait besoin de traduire un terme du wolof au français s'il avait du mal à trouver bon mot. La première fois, il nous a reçus dans sa chambre, où il a l'habitude de recevoir ses « clients » et d'effectuer les travaux correspondants, située à l'arrière de la maison et séparée du salon-salle à manger par un petit couloir. Il n'y avait qu'un lit double qui occupait l'espace central de la pièce. Au coin opposé à la porte, il y avait une petite table avec une horloge et quelques animaux en peluche un peu abîmés, sous laquelle Issa gardait une partie du matériel qu'il utilisait pour son travail: des sachets en plastique avec des feuilles et des racines de différentes plantes, des pots en verre réutilisés pour stocker différentes racines en poudre, utilisées seules ou combinées avec un verset du Coran prononcé ou écrit, et un sachet avec des cendres, obtenues, selon ce qu'il m'avait dit, à partir d'un feu allumé dans un *daara* ou un espace où le Livre Saint est récité.

²⁰² Comme cela a été confirmé par la suite lors de la recherche sur les pratiques ésotériques chez les vendeurs ambulants d'origine sénégalaise de Barcelone (Contijoch et Espinosa, 2019), le fait d'effectuer ce type de dons par procuration ne réduit pas, en principe, leur efficacité. Il va sans dire que ce fait facilite le recours à ces stratégies depuis la diaspora.

À côté de cette collection de matériaux dépassant de sous la petite table se trouvait une *sayada* -un tapis de prière- où Issa priait et travaillait. A côté, étaient déposés plusieurs Corans et deux *karrousse* ou chapelets, l'un de taille normale, avec sa centaine de perles, et un autre beaucoup plus long, d'environ un mètre, qu'il utilisait pour communiquer avec les djinns avec lesquels il collaborait. Alors qu'il restait assis par terre, les jambes croisées, il m'a invité à m'asseoir sur le hamac en bois devant le lit, à côté de la table, tandis qu'il demandait à Ousseynou d'apporter un tabouret en bois pour prendre place à côté de moi. Ainsi répartis, nous avons entamé notre première conversation.

Issa est un homme d'une quarantaine d'années. Peut-être en raison de la relation de confiance qu'il entretenait déjà avec mon mari, sa pose habituelle ne semblait pas si solennelle que celle des autres marabouts et *serignes* que j'ai eu l'occasion de rencontrer. Au cours de nos trois conversations, il a expliqué ses connaissances de manière assez familière, et même avec une pointe d'humour. Je dois dire qu'en général, tant pendant les entretiens que dans les moments qui les ont précédés et suivis, il a beaucoup parlé, et il m'est arrivé de devoir réorienter la conversation pour reconnecter son explication avec la question que je lui avais posée. Comme c'est également le cas dans d'autres entretiens semi-structurés avec d'autres interlocuteurs dans toute recherche ethnographique, il lui arrivait d'ouvrir simplement des sujets dont il avait peut-être envie de parler sur le moment et qui ne semblaient pas nécessairement liés à mes questions, du moins à l'intention avec laquelle je les avais posées. Dans certains cas, Ousseynou me donnait un coup de main en reformulant quelques de mes demandes, non pas tant pour assurer une traduction linguistique correcte, mais plutôt pour réorganiser le discours et le traduire dans des paramètres et des structures qui pourraient être plus familiers à Issa. Cependant, il y a eu quelques occasions où j'ai choisi de ne pas réorienter ses arguments, qui m'ont révélé des coins d'une cosmologie que je n'avais bien sûr pas prévus; même si je dois dire que ce n'est que plus tard, après une relecture ultérieure, que j'ai réussi à comprendre certaines des questions que je me posais à l'époque.

Notre premier entretien a commencé par une mise en contexte de ses origines et de son parcours. C'est en ces termes qu'il s'est présenté lui-même ce 21 avril, assis les jambes croisées sur la *sayada* :

Bon. Je me nomme Issa Mendy. Mais, maintenant on m'appelle Cheikh Issa Aïdara. Cheikh Issa Aïdara. Ma mère c'est une descendante du Prophète. C'est pour cela maintenant c'est pas Mendy, c'est Aïdara. Aïdara cela veut dire lion. C'est un nom arabe.

(...) Je suis manding ! Je suis manding, ma maman est manding. Oui, manding de tous les jours.

Bien qu'il ne l'ait pas explicité à l'époque, j'ai appris par la suite qu'Issa était né catholique et, comme il l'a lui-même révélé, avec le nom de famille Mendy, de père Manjak. Je n'ai jamais pu connaître son nom de baptême. D'après ce que j'ai pu apprendre de mon mari, il y a quelques années, il tenait une petite *boutique* -épicerie- au quartier de Soucoupapaye et c'est là qu'ils s'étaient rencontrés. Malgré ses origines manjak, il s'est toujours présenté à moi comme un manding, comme il l'a également fait dans le fragment cité ci-dessus. D'après ce que j'ai pu constater, ceci s'articule avec une stratégie plus générale d'identification avec le cheikh qui l'a initié dans l'islam, Chérif Alioune Aïdara, et celui qui s'est chargé de sa formation coranique à Taïba, dans le Département de Sédhiou. Après sa conversion à l'islam, il a adopté le nom de famille Aïdara, considéré comme celui qu'identifie les descendants du Prophète²⁰³. Sa conversion est liée à la révélation décrite ci-dessus, par laquelle il aurait développé sa capacité à communiquer avec l'invisible:

Ce savoir-là c'est un don. Ça fait partie de moi depuis ! Mais ça ne sortait pas. Auparavant j'étais là à organiser des soirées... Oui, c'est vrai ! À organiser des soirées, à planer, à jouer... On me disait que « Tu avais un don qui est sur toi. Tu ne vas pas le sortir ? » Quand je dis : « Ah ! Laisse ça, ouais ! Les gens parlent seulement. Dieu est pour tout le monde ». Auparavant c'est ça que je disais. Mais un bon jour, ça m'est arrivé que je dormais. On dirait qu'on m'avait amené dans une autre dimension. Dans un autre pays. En me levant, j'étais chaud ! J'étais même malade. Oui, j'étais même malade. Une semaine, je n'ai pas sorti ! Je ne suis pas sorti. Je suis resté chez moi, couché. Je pensais plein de trucs : « Mais moi, là, qu'est-ce qu'il m'arrive ? » Mais j'entendais de voix qui me disent : « Maintenant tu es avec nous. Maintenant tu es avec nous. Tu es avec nous. Tu es avec nous. Laisse ce que tu faisais et ouvre pour Dieu à travers les hommes ». C'est ça. Depuis ce jour-là, j'ai commencé à lire le Coran. À ouvrir le Coran. Depuis... À bas âge j'avais appris le Coran, mais pas assez. Tu sais ? Nous, à bas âge, on t'apprend le Coran. Oui, dans les daara. On t'apprenait le Coran. Après je suis sorti

²⁰³ Le nom de famille Aïdara ou Haïdara est censé d'identifier les descendants du Prophète dans une bonne partie de l'Afrique de l'Ouest. On trouve d'autres exemples de l'adoption de ce nom de famille par de figures publiques de l'islam ouest-africain, comme Chérif Ousmane Madani Haïdara au Mali (Soares, 2005: 252-255). En même temps, cette adoption d'un nom de famille auquel on accorde un majeur prestige ou charisme serait une pratique assez répandue parmi certaines figures religieuses converties à l'islam, comme un exercice de légitimation dans le champ religieux. C'est le cas d'exemples comme Cheikh Salah Siby au Mali, dogon converti à l'islam qui aurait pris le nom Siby, associé aussi aux descendants du Prophète (Soares, communication personnelle en juin 2022, voir aussi Soares, 2004).

apprendre. Pour savoir aussi, pour demander. On me donnait des Noms de Dieu. Je fais des zikr. Et je voyais plein de trucs ! Pleins de trucs sur ça ! C'est à cause de ça, depuis maintenant [ce moment-là] j'ai commencé à travailler sur ça. Et je vois de trucs qui sont un peu bizarres. Je croyais que c'est des anges, mais c'était pas des anges. C'est des envoyés de Dieu. Les autres sont comme... Comme des djinns.

Il va de soi que la question de la révélation ne serait pas étrange en islam, mais, de plus, dans ce cas, on peut voir certains liens avec d'autres formes de révélation également présentes dans la tradition casacaïse, mettant souvent en scène, comme c'est généralement le cas dans d'autres formes de prophétisme (Dozon, 2015), des figures plutôt périphériques. Le cas d'Issa n'est pas loin d'autres, comme celui de Mundaw, dont on a donné les détails dans le chapitre précédent, qui a également été choisie par les *nguinés* et a subi un processus de révélation du savoir avec lequel elle travaille maintenant qui a impliqué aussi une période de maladie. Ni Issa ni Mundaw n'étaient, avant ce moment de leur vie, des figures importantes dans la structure de la pratique de l'islam à Ziguinchor, et aujourd'hui encore, ils restent des figures plutôt populaires, en ce sens qu'ils n'appartiennent à aucune élite des travailleurs coraniques ou du champ religieux général de cette ville.

Au-delà de la longue tradition d'exemples de ce lien singulier entre des figures subalternes et certaines forces occultes dans d'autres contextes, il existent plusieurs exemples de ce type de dynamique en Casamance, comme les cas de femmes prophétesses recueillis par Robert Baum (2016) en milieu joola (étant la figure d'Aline Sitoé Diatta la plus célèbre), ou Maria Teixeira (2001) sur les cultes féminins de contre-sorcellerie chez les Manjak, où ces expressions de maladie-élection sont également récurrentes. À noter que ces processus de maladie-élection sont aussi présents en milieu joola au-delà des prophétesses mentionnées, notamment quand un *baccín* choisit un responsable «par rapt» -*usoy*- (Journet-Diallo, 2017). Cet accès au savoir était quelque peu différent dans le cas des *serignes* qui étaient intégrés dans la structure d'une confrérie et jouaient un rôle significatif en son sein. C'était le cas de Serigne Damm Dieng, fils d'un *serigne* mouride de la région, qui avait reçu une formation coranique dès son plus jeune âge et, de toute façon, avait hérité du savoir secret, bien que partiellement révélé par des entités invisibles à travers la tradition familiale. C'est dans ce sens que la perspective de Cheikh Issa Aïdara, figure plutôt périphérique dans l'univers ésotérique casamançais, peut être mise en contexte et contrastée.

Au cours des entretiens qui ont suivi, Issa a décomposé certains des éléments qui constituent l'univers du *mystique*, dont les expressions populaires parmi les travailleurs du système *klando* ont été décrites plus haut. Les pages suivantes regroupent des extraits des trois conversations que j'ai eues avec lui. Après la première décrite ci-dessus, il y en a eu une

autre le 1er septembre 2019, aussi à son domicile, mais cette fois dans la pièce voisine de celle où a eu lieu la première, où il avait déplacé une partie du matériel pour son travail. À cette occasion, j'étais toujours accompagnée de mon mari, Ousseynou. Enfin, le dernier entretien a eu lieu par téléphone le 16 mai 2020, alors que j'étais déjà à Barcelone et pendant le confinement imposé à la suite de la pandémie causée par le COVID-19. Contrairement aux autres entretiens, qui étaient de nature beaucoup plus générale, ce dernier était plutôt axé sur l'univers du *deumm*. Il convient de mentionner que pour que cette conversation ait lieu, et étant donné que je savais qu'Issa n'a généralement pas de revenus suffisants pour pouvoir payer une connexion internet sur son téléphone, j'ai proposé de lui envoyer 2500FCFA à l'avance pour acheter un abonnement de connexion qui lui permettrait de l'appeler via WhatsApp. Compte tenu des difficultés à mener des entretiens par cette méthode, et aussi des questions éthiques qu'elle soulève, j'ai décidé, après l'entretien avec Issa, d'abandonner cette formule. En tout cas, toutes ces conversations, d'une durée d'environ une heure chacune, ont été enregistrées, bien sûr avec le consentement d'Issa. De même, dans les transcriptions qui accompagnent ces pages, j'ai choisi de respecter et de maintenir l'expression littérale d'Issa, même avec ses éventuelles incorrections ou omissions grammaticales. La formule grammaticalement correcte n'est ajoutée entre crochets que dans les cas où elle peut entraîner une éventuelle confusion ou une perte de nuance dans le sens des mots.

Le travail d'Issa

Après la brève présentation transcrite ci-dessus, j'ai interrogé Issa sur ses méthodes d'approche et d'intercession, dont l'exposé a laissé entrevoir d'autres aspects de cette cosmologie à laquelle il participe et avec laquelle il travaille. Il convient de noter que l'utilisation du terme « travail » n'est pas fortuite et qu'elle est pertinente comme outil explicatif du rôle de personnages comme Issa dans cet univers du *mystique* et de la manière dont je l'ai vu opérer à Ziguinchor. Tout d'abord, outre l'utilisation générique de la locution *mystique* pour décrire ce domaine, l'option représentée par l'intermédiation de figures comme Issa qui intercèdent par la manipulation du Coran est désignée en wolof par le mot *liguéi* que l'on peut traduire littéralement par travail, comme on vient de le voir lors du chapitre précédent.

Mais au-delà de la pertinence du terme en tant que traduction littérale du mot emic, l'activité d'Issa et des autres marabouts et spécialistes ésotériques prend, en effet, la forme d'un travail, compris comme un processus de régulation, de contrôle et d'action sur l'environnement -qui, bien que caché, fait partie, comme nous l'entendrons dire par Issa, d'une même Création

divine- dans un certain but, en l'occurrence pour pouvoir intercéder et garantir le bien-être de son client. Il convient d'aborder cet ensemble de pratiques aussi comme un répertoire de techniques, non connues ou manipulables par tous -c'est en ce sens que nous les qualifions d'ésotériques- qui permettent d'agir et de manipuler des entités, des objets et des formules pour atteindre cette même fin. Ainsi, d'une certaine manière, nous pouvons voir l'activité d'Issa et d'autres figures comparables, comme celle d'une sorte d'artisan ou d'un bricoleur travaillant avec et sur l'invisible et, fondamentalement, le texte coranique, pour produire divers objets et formules apotropaïques. C'est en ces termes qu'Issa a décrit son travail dans et sur l'univers du *mystique* :

Ça, on prend nos chapelets et on demande à Dieu. C'est lui qui nous montre les trucs [la vraie condition et les besoins réels du client]. Il va te montrer... Si quelqu'un là, si c'est Sheytan qui l'a attrapé, si c'est Satan qui l'a attrapé, ou bien c'est Dieu qui l'a fait comme ça. Tu sais? Les gens se trompent. Entre Satan et Dieu. De fois c'est pas Satan qui fait ça. De fois ça vient de Dieu. Il te puni pour les gestes que tu avais faits. Tu sais, de fois il y a de gens qui sont avec toi, mais au fond ils [ne] sont pas bons. Ils te montrent la gentillesse... Mais au fond ils font de trucs qui [ne] sont pas adorables. Ils font de trucs qui [ne] plaît pas à Dieu. S'il vient, on le regarde. Il y a des Noms de Dieu qu'on parle. Quand on parle le nom de Dieu là, si c'est Dieu qui l'a attrapé, il te montre de trucs. Si c'est Satan, il te montre de trucs. Maintenant, si c'est Satan, on te dit : « Il faut sortir de trucs ». Comme les sarakh. On sort de sacrifices [aumônes], comme du lait, du mil...

Cette première description du processus d'intervention d'Issa coïncide avec celle d'autres témoignages -comme celui de Mundaw ou de Serigne Damm, ou d'autres interlocuteurs qui se sont adressés à des figures similaires en tant que clients- ainsi qu'avec d'autres référencées dans d'autres travaux sur le travail des marabouts tant au Sénégal qu'en diaspora (voir, entre autres, Kuczynski, 1988 ; 2002 ; 2007). Or, il est rare que le client vienne avec une demande spécifique. Le plus souvent un processus divinatoire est nécessaire pour déterminer l'étiologie du malaise. C'est après cette première étape que le marabout peut décider sur les actions à entreprendre. Il faut noter qu'Issa lui-même introduit, dans cette description préliminaire, ce qui est l'une des causes auxquelles on attribue le plus fréquemment le malaise physique et social. Comme on l'a vu plus haut à partir de certains témoignages de *klandomans* et d'autres travailleurs du système *klando*, la jalousie et les attaques de la part d'un proche, en particulier dans le cadre du travail, tendent à être l'une des principales menaces voilées qui conditionnent l'interaction quotidienne dans ces espaces.

Différentes techniques peuvent être utilisées pour ce processus divinatoire. Issa mentionne en premier lieu l'utilisation du *karousse*, soit pour prononcer des prières qui amènent la

révélation du problème, soit pour contacter des entités qui peuvent transmettre cette information. Dans cette procédure, le recours aux Noms de Dieu devienne fondamental. Issa en fait une première mention dans le morceau transcrit ci-dessous, mais leur évocation était récurrente au long des trois entretiens ici analysés, comme étant la base de tout son système de travail, ayant ceci différents implications à la fois pratiques et théoriques. L'importance centrale des Noms de Dieu dans la procédure d'Issa nous donne quelques pistes à propos de sa formation coranique et de la façon dont certaines exégèses de la tradition soufie s'insinuent et sont à la base des expressions de l'islam décrites au long de ces pages. La dimension cardinale des 99 Beaux Noms d'Allah dans la tradition soufie a déjà été signalé dans le chapitre précédent pour souligner la façon dont des pratiquants profanes -en occurrence, les *klandomans*- élaborent le sens des fragments coraniques prononcés sans pour autant comprendre ou connaître leur signification littérale.

Le témoignage d'Issa nous montre, donc, un approche plus savant à cet usage et mis en place des Noms d'Allah, construit, comme on le verra au long de ce chapitre, sur les bases de la pensée soufie, notamment des contributions du maître andalous Ibn Arabî -le Shaykh Al-Akbar (1165-1240)-²⁰⁴, et d'autres maîtres postérieurs comme Shams al-dîn al-Bûnî²⁰⁵. Il faut néanmoins préciser qu'Issa n'a jamais cité ces sources, mais leur comparaison avec le récit d'Issa a permis d'identifier plusieurs points communs. Ceci s'avère spécialement significatif si on prend en compte la façon dont l'influence soufi aurait influencé la pensée dite magique en Afrique de l'Ouest (Goody, 1993: 139-142), et qui justifie de relier l'univers présenté par Issa avec ces sources classiques.

L'importance accordé dans le soufisme à la connaissance des Noms de Dieu et à leur remémoration tant à travers la pratique quotidienne comme, surtout, à travers le *zikr*, repose sur leur considération comme source créatif par lequel Dieu se révèle à travers les manifestations des propriétés de Ses Noms dans le cosmos. L'être humain devient, sous cette

²⁰⁴ Sans prétendre donner compte d'une analyse érudite, je suivie ici les travaux de Lory (notamment, 1993), Guimaret (1988) et Schimmel (1996 [1975], surtout: 327-339 et 499-532), ainsi les sources d'Ibn 'Arabî, surtout les *Al-Futûhât al-Makkiyya (Les Illuminations de la Mecque)* et le *Kitab Kashf al-mana an sirr Asma' Allah al-Husna (Dévoiler la signification secrète des plus beaux noms d'Allah)*, traduites, compilées et analysées par Michel Chodkiewicz (Ibn 'Arabî, 2021 [1988]) et Pablo Beneito (Ibn 'Arabî, 1996), respectivement. Je remercie Pierre Lory de m'avoir orienté sur cette ligne.

²⁰⁵ Pour les contributions d'Al-Bûnî, je me base notamment sur les approches de Hamès (1993), Lory (1993) et Fahd (1992). J'y ajoute la mention qu'en fait Gril (2021 [1988]: 2221-223) par rapport aux prolongements de la doctrine akbarienne et à la façon dont celui-ci publia des aspects des sciences ésotériques du *tasawf* jusqu'à lors plus cachés ou réservés à la transmission orale et en donnant à ces connaissances un caractère plus pratique que contemplatif.

perspective, réceptacle et lieu où ces effets des propriétés divines se manifestent, ce qui le fait partie prenante des qualités et attributs associées à celles-ci (Beneito, 1996: V-VI). La doctrine akbarienne reconnaît trois perspectives de relation avec ces Noms divins et leurs propriétés: dépendance (*ta'alluq*; saisie de la signification du Nom), adoption (*tajalluq*; manifestation en soi de la signification du Nom) et réalisation (*tahaqquq*; annihilation de soi dans la signification). Le secret dévoilé par Ibn 'Arabî dans ouvrages comme le *Kitab Kashf al-mana an sirr Asma' Allah al-Husna* consisterait, donc, en l'unicité de ces trois perspectives interdépendantes (Beneito, 1996: XVI). C'est surtout à la perspective de la dépendance et l'adoption -à laquelle habituellement correspond l'action des prières de supplication (*du'a*)- qu'Issa fait référence quand il mentionne l'appel aux Noms de Dieu. Il ne s'agit pas que d'une simple prononciation, mais plutôt de la manifestation par la voie de l'énonciation des propriétés associées à chaque Nom selon l'objectif à atteindre. Cependant, Issa ne m'a pas toujours précisé le Nom utilisé à chaque fois.

Bien que le recours aux Noms d'Allah soit centrale dans le travail quotidien d'Issa et d'autres spécialistes semblables, leur emploi est flexible et ne se circonscrit pas à la doctrine akbarienne. Au contraire, elle est souvent combinée à d'autres, qui dépendent en tout cas de la capacité de chaque marabout à contacter l'invisible. Ainsi, toujours par rapport à la divination préliminaire, à une autre occasion, lors de l'entretien que nous avons réalisé le 1er septembre, il a complété cette première idée en ajoutant l'utilisation du *listikhar* ou divination par les rêves:

Il y a des gens que quand ils dorment, ils peuvent voir des choses. (...) De fois, nous, tu viens, [et] on te dit : « Ah, jusqu'à demain ». C'est les rêves qui nous disent ça [quel est le problème]. (...) [C'est le] Listikhar. On [ne] peut pas le voir, donc on te dit : « Jusqu'à demain ». On se couche... De fois on [ne] se couche pas [ils arrivent à voir en état de demi-sommeil ou lors d'un sommeil léger].

Or, encore le recours aux Noms d'Allah apparaît comme technique pour faciliter le rêve révélateur:

Moi, pour faire le listikhar, je le fais avec ça [il montre le karousse], avec mon chapelet-là. Chaque nuit. Je parle des noms de Dieu. Je vais finir tout ça [tous les grains du chapelet, il montre le plus long]. Pour que les spirits [les djinns] viennent. Si les spirits viennent, ils peuvent me dire [quel est le problème du client] ... Ou bien... Je le fais avec ça [le chapelet]. Ou bien je me couche cinq minutes comme ça, [et] ils me montrent tout dans mes rêves. Je me lève, [et] j'écris. De fois on dirait que je dors, mais j'écris.

Pour en revenir à la conversation du 21 avril, Issa a introduit d'autres techniques que l'utilisation du chapelet ou du *listikhar*, comme diverses formes d'hydromancie et la divination au moyen des cauris. Cette dernière serait également présente dans d'autres modes d'intercession occulte qui ne sont pas nécessairement liés à la manipulation du Coran, notamment dans les cas de figures populaires, en particulier celles féminines, dont l'accès à la formation coranique est généralement plus limité. C'était le cas, comme on l'a vu, de Mundaw et d'autres femmes aux capacités extraordinaires. C'est ainsi que l'a décrit Issa, évoquant par la même occasion les débats sur la légitimité de l'utilisation de certaines techniques, dont l'efficacité n'est pas contestée dans son principe, mais qui semblent susciter la censure :

Il y a même des gens [que] quand ils voient l'eau là, ils te montrent des trucs sur l'eau. Il y a même de gens [que] quand ils voient les cauris, ils peuvent te montrer plein de trucs. Mais nous, tout ça, nous on dit que Dieu il n'avait pas accepté ça. Auparavant il l'avait accepté. Mais tous ces trucs là... que les gens voient de trucs... Il y a des gens qui ont vu de trucs sur le Prophète. Prend l'exemple de Moussa, de Moïse.

Bien que dans cet digression Issa ne l'ait pas mentionné directement -même si celle vers la figure de Moussa va peut-être dans ce sens, étant un exemple de la structure propre du discours oral qui ne tient pas forcément un ordre préétabli- l'épisode de la rencontre entre Moussa et Pharaon dans la sourate 26 (As-Shuaraa ; Les Poètes) est souvent évoqué comme un exemple de l'efficacité de l'action de ceux qui invoquent la puissance de Dieu (voir aussi Hamès, 2007 : 26). La victoire magique de Moussa sur les magiciens de Pharaon est la preuve de la supériorité du pouvoir divin sur les autres formes de magie basées sur l'intervention d'autres entités inférieures, et donc fruit de la mécréance. Cette distinction marque la lecture de certaines exégèses, qui condamnent sous la rubrique *sihr* - sorcellerie ou magie illégitime - les formes de magie fondées à la fois sur l'invocation ou le recours à des puissances non divines et sur l'influence sur l'imagination -prestidigitation (voir, par exemple, Ibn Khladun, 2015, Ch. VI) -, tout en autorisant les actions dérivées de l'intermédiation de la puissance de Dieu. C'est sur la base de cette ligne d'interprétation qu'Issa - comme d'autres marabouts de Ziguinchor - justifiait la pertinence de son travail face aux intermédiaires d'autres figures apparemment similaires à la sienne qui, tout en produisant le même type d'objets, ne prenaient pas pour base le texte coranique correctement manipulé avec la permission et la bénédiction de Dieu.

C'est ainsi qu'il décrit, dans le même entretien du 21 avril, son travail comme étant le fruit d'un travail avec la parole divine et toujours soumis à la volonté de Dieu (et donc partie prenante de la Création), ainsi que comme étant une source de guérison - qu'elle soit

physique, spirituelle ou morale - et donc intrinsèquement bénigne. En même temps, cet argument lui servait pour nier des éventuelles accusations -provenant notamment de courants plus réformistes- qui considèrent la manipulation du texte coranique comme *bid'a*, c'est-à-dire comme « innovation », une condamnation d'ailleurs historique qui se relie avec des débats de longue date au sein de l'islam autour des frontières entre magie légitime et illégitime (voir Brenner, 2007). Contre ces accusation, Issa affirmait que les techniques auxquelles il faisait appel étaient bien utilisées par le Prophète :

Tu sais, les safaraa et les gris-gris, ça soigne. Mais dans le safaraa, et le gris-gris... Comment je peux m'exprimer ? Dans le safaraa... Le safaraa soigne, mais c'est pas tous les safaraa. Il y a un safaraa que les gens écrit. C'est pas de safaraa ! C'est de safaraa de Sheytan ! Tu sais le safaraa qu'on dit comme ça, c'est n'est rien. On l'a pris sur le Coran, on l'a écrit. C'est nous qui l'écrit. On l'a pris ici, dans le Coran, on l'écrit, on le lave, on te le donne. Mais quand on te donne ça, on te dit : « Inchallah ». S'il plaît au Bon Dieu. C'est Lui qui soigne. Comme le Coran est là, on l'a pris du Coran. Tu peux lire des versets du Coran, ça [ne] va pas te soigner. Mais est-ce-que, quand tu lis, quand tu n'es pas là-bas, qui va te lire les versets là ? Donc mieux vaux amener des safaraa. Parce que quand tu te douches [quand tu laves ton corps avec ce liquide], ça va entrer dans ton corps. Mais quand tu mets aussi le gris-gris, ça va rester sur toi. Come aujourd'hui, quand je dessine les versets du Coran, tu pars, quand tu rentres, ça peut t'arriver encore. Mais quand le verset du Coran là, qu'on a pris, il est sur toi, ça te protège tout le temps ! Parce qu'il est sur toi, n'est-ce pas ? C'est comme... On te dit que... Tu as de problèmes des yeux. Mais quand tu [ne] portes pas tes lunettes, ça va te faire mal. Mais quand tu portes tout le temps... même pas tout le temps, si tu portes tes lunettes, tu vas y voir. Ou bien ? (...) C'est comme ça le safaraa. Il y a de gens qui disent : « Le safaraa c'est un bid'a [innovation]. C'est pas bon ». Ils mentent. Le bid'a, cela veut dire quelque chose que le Prophète n'a pas trouvé ici [dans le Coran]. Le Prophète a tout trouvé ici. Nous le safaraa on l'appui sur le Prophète Bien Aimé. Il y avait ses disciples, ses apôtres, qui l'ont vu. Il prenait de l'eau, il faisait de truc sur l'eau : il te le donne. Quand tu pars, ça te soigne. Il y a des gens qui l'ont vu.

Issa revendiquait, donc, sa fonction, en quelque sorte, d'héritier de la mission du Prophète - dans son cas apparemment au sens littéral, en adoptant le nom de famille Aïdara - non seulement pour transmettre la parole de Dieu parmi les hommes et les femmes, mais pour faire le bien à travers elle, reprenant ainsi le message qui, disait-il, accompagnait sa révélation : « Maintenant tu es avec nous », ou « Laisse ce que tu fais et ouvre à Dieu à travers les hommes ». Issa revendique ainsi une intermédiation et une action sur le monde terrestre légitime en tant qu'elle est fondée sur le texte coranique, sur la parole et l'action du

Prophète, ainsi que basé sur l'adoption (dans le sens akbarien noté plus haut) des Noms divins, même si elle recourt parfois au contact avec diverses entités invisibles, dont des djins. Il faut ajouter à cela l'accent mis par Issa lui-même sur le fait que l'efficacité de son travail dépendait, toujours et dans tous les cas, de la volonté et de l'action de Dieu.

Plus tard, il insistera sur cette même idée, en revenant à son rôle curatif - comparé, comme on peut le voir, à l'activité d'un médecin - encadré dans un combat contre de multiples formes de mal dérivées de l'action de Sheytan parmi les humains, qu'Issa affronte grâce à l'action de la parole de Dieu véhiculée par son travail. Dans un certain sens, l'utilisation de sa capacité à contacter l'invisible et son expertise pour manipuler les secrets du texte coranique sont le résultat, selon son histoire, de la volonté de Dieu d'accorder un certain bien-être aux êtres humains :

Il y a des abbés qui disent que les chrétiens ne peuvent pas consulter un marabout, parce que... ils [ne] sont pas dans le même... chemin. (...) Dans la même religion. Mais c'est pas ça. Qui les a écrits [il emploie le terme comme synonyme de «créé»]?

- [Ousseynou] : Dieu.

Et qu'eux, ils disent qu'il y a un seul Dieu. Il [n'] y a pas un autre Dieu à part le Bon Dieu. Donc, si tu veux savoir qui est en toi, ce qui est en toi [ta propre vérité]... Est-ce que tu ne vas pas chercher ce qui est en toi ? Est-ce que tu ne vas pas chercher les gens qui sont... qui ont une bénédiction de Dieu ? Est-ce que tu ne vas pas chez eux pour que tu saches ce qui est en toi ? De fois, quand tu pars à l'hôpital, tu ne sais pas ce qui est en toi. Les docteurs prennent tes trucs-là, ils te disent : « C'est ça qui te fait mal ». Et ils te soignent ! Un marabout c'est comme ça. Il te donne de médicaments ! Ils te disent : « Dieu est là ». Mais Dieu est là pour tout le monde ! (...)

C'est à cause de ça. Les marabout-là, c'est à cause de ça [de Sheytan] qu'ils soignent. Ils te donnent de médicaments. Moi, j'ai même guéri des gens qui sont aveugles. C'est pour cela [que] tout le monde me connaît. J'ai même guéri des gens qui ne marchaient pas bien. J'ai même guéri des gens comme... Un couple qui se dispute trop. Tout ça c'est Sheytan. De fois tu as un mari... qu'il fait de n'importe quoi. (...) Qui est là avec toi. Qui est là avec une autre fille. Qui te trompe. On fait des du'as, là. Quand tu fais des du'as... Les du'a ça veut dire des prières. Quand tu fais des prières, il [ne] va jamais voir une autre fille. S'il [le] plaît à Dieu. Ça c'est Dieu qui donne ! Tout ce qu'on fait c'est s'il plaît à Dieu. C'est le Bon Dieu qui donne.

Cependant, si certaines expressions du *liguéli* sont -toujours selon le récit d'Issa, mais qui, comme l'expérience sur le terrain a pu montrer, est partagé par d'autres figures similaires-acceptables tant qu'elles sont basées sur le texte coranique et avec l'approbation divine, d'autres expressions de manipulation et de contact de puissances ou entités invisibles sont, selon lui, répréhensibles. Ainsi, la combinaison de pratiques liées à différentes traditions introduites dans les chapitres précédents est répréhensible lorsque des techniques qui ne découlent pas des vertus du texte coranique sont utilisées. C'est le cas du recours à des *fétiches*, dont le recours au sacrifice sanglant, l'utilisation d'alcool dans certaines libations et, bien sûr, le fait qu'ils ne font pas appel au Coran les rendraient condamnables. Cela n'implique pas pour autant qu'Issa, comme tous mes interlocuteurs, rejetait leur efficacité. Dans la lignée de nombreuses exégèses qui, tout en sanctionnant certaines pratiques considérées comme de la sorcellerie (*sihr*), ne manquent pas de reconnaître leur existence et leurs effets possibles tant sur le corps que sur l'esprit humains. Malgré cela, et tel qu'on le voit dans le propos d'Issa, la puissance divine qui est à la base de l'utilisation de certaines formes d'ésotérisme islamique les rend, comme dans le cas de la victoire de Moussa sur Pharaon, beaucoup plus fiables et durables.

- *Et, par exemple, parce que je sais des cas de klandomans qui partent au marabout mais après ils peuvent aller aussi au fétiche... Et qu'est-ce que tu en penses de ça ?*

Bon, il y a de fétiches qui sont bons. Mais il y a de fétiches qui [ne] travaillent pas avec Dieu. Il y a de fétiches qui travaillent avec Satan. Les fétiches qui travaillent avec Satan, il [n'] utilisent pas ça [Il montre le Coran]. Ce qu'ils utilisent c'est du vin. Du vin, du poulet... Quand tu amènes là-bas du poulet, on le tue là-bas, des sacrifices... Et nous, le Qur'an il n'aime pas ça. Il [ne] faut pas tuer ton proche ! Qu'est-ce qu'il t'a fait ? De prendre des moutons, des trucs comme ça, là... Nous on dit : quand tu tues un mouton pour faire des sacrifices c'est pour que les gens mangent ça. C'est ça les sacrifices, nous, qu'on fait. Quand on te dit : « Tue un poulet », c'est pour que tu le tues, tu le cuisines, tu donnes ça aux gens pour qu'ils mangent. Parce que Dieu a dit dans le Coran [que] quand tu donnes quelque chose à quelqu'un, c'est plus fort ça que la prière. Que la prière qu'on fait comme ça. C'est plus fort ça que la prière. Dieu a du... C'est pas parce que tu pries seulement qu'il va te payer, mais quand tu pries et ici [il signale son cœur] n'est pas bon, la foi divine, tu ne peux pas avoir l'amour de Dieu. Il faut qu'ici [au cœur] ça soit superbe. Dieu, il paye ici [au cœur]. (...)

Mais parce que le fétiche-là, il travaille avec des mauvais spirits. Mais c'est des anciens mauvais spirits qui sont vieux. (...) Mais il y a des fétiches... Quand tu travailles avec le fétiche, ça ne va pas durer, parce que c'est... Il prend de la lumière sur toi.

- [Ousseynou] *Moi, ce que je dis, c'est qu'avec le fétiche c'est comme un pacte, que tu signes... Mais, par exemple, si c'est un marabout, quand il fait quelque chose tu [ne] dois pas lui rendre. Il te dit de sortir seulement de sacrifices. Mais si c'est un fétiche, si tu travailles avec le fétiche... Si tu vois le résultat dans un mois tu dois venir pour verser du sang...*

[Issa continue l'argument] *Ça ne dure pas ! Si tu travailles avec lui tu vas lui rendre. Forcé ! Et puis, le sang que tu verses-là, c'est pas rien, hein ! C'est pour les rajeunir. C'est pour que ça ne meure pas. Tu n'a pas vu ?*

Il a laissé l'explication à mi-chemin pour revenir à la question de la protection par la *safaraa* et le *gris-gris*, qui avait été laissée de côté lorsque je l'ai interrogé sur le recours simultané au *fétiche*. En me montrant une feuille de papier sur laquelle sont écrits des versets du Coran, le genre de versets qui servent de modèle pour fabriquer ce genre d'objet protecteur, il est revenu sur le sujet :

Ça, quand tu l'écris dans une voiture, la voiture-là ne fera pas un accident. Si tu veux, on l'écrit, le safaraa, tu le mets sur la voiture. Mais quand tu le mets sur la voiture, tu le mets sur les quatre coins, des pneus. Mais il y a un secret qui est aussi... [Il montre un autre papier] Ça, c'est pour le volant. Mais il y a quelque chose qui est plus facile. Tu prends le nom de Dieu qu'on appelle... « Bismillah rahman arrahim », « Au nom d'Allah, clément et miséricordieux ». Quand tu prends une tasse, tu mets là-bas de [l'] eau, tu fais Bismillah rahman arrahim 114 fois... Comme ça : « Bismillah rahman arrahim... [il répète la formule cinq fois] » Tu prends cette eau-là, tu le verses dans ta... Dans ta voiture, sur les pneus. Tu peux partir là où tu veux, les nguïnés [ne] vont pas t'arrêter. (...) Maintenant, quand tu fais le Bismillah rahman arrahim sur tes pneus-là, c'est comme si tu... Tu es blindé²⁰⁶. Même quand tu viens c'est les barrages [faites par les nguïnés pour causer d'accidents] qui vont courir, qui vont se déplacer. Parce que tu as le nom de Dieu sur toi. Bismillah rahman arrahim. Au nom de Dieu clément et miséricordieux.

²⁰⁶ L'utilisation du terme « blindé » ou « blinder » est assez fréquente comme synonyme de protection mystique. Et ce, non seulement au Sénégal ou dans la diaspora, mais aussi dans d'autres pays d'Afrique de l'Ouest. Voir la réflexion dans le chapitre précédent (Voir note 179 au chapitre précédent).

Ce dernier exemple reprend les usages du *mystique* liés au transport et à la circulation. En effet, l'une des raisons principales pour chercher de la protection mise en avant par mes interlocuteurs *klandomans* était, tel qu'on l'a vu dans le chapitre précédent, le danger des interventions des *nguinés* en cours de route. Le recours à « *Bismillah rahman arrahim* » décrit par Issa montre assez bien cette différence entre son approche, qu'on peut décrire comme plus savant, et des approches plus comme ceux des *klandomans*, ainsi que le rôle qui peuvent jouer les Noms d'Allah comme référence pour la construction du sens chez ces derniers. Il faut noter qu'Issa désigne comme « Nom de Dieu » la formule de la *basmla*, correspondant au premier verset de la sourate *Al-Fathia* (L'ouverture) et qui accompagne chacune des sourates du Coran²⁰⁷. Celle-ci contient les trois premiers Noms de Dieu inclus dans les énumérations traditionnelles des 99 Noms divins (Beneito, 1996: VIII; cf. aussi Guimaret, 1988): Allah, al-Rahman et al-Rahim. On a vu dans le chapitre précédent comment la *Fathia* était aussi mentionné par mes interlocuteurs *klandomans* comme l'une des formules protectrices qu'ils emploient au quotidien. Sans pour autant forcément connaître les implications des rapports de dépendance (*ta'alluq*), réalisation (*tahaqquq*) et adoption (*tajalluq*) associées à chacun de ces Noms dans la doctrine akbarienne, l'omniprésence quotidienne de la *Fathia* contribue à la construction de cette efficacité sociale de la prononciation directe de formules coraniques dont le sens littéral et et ésotérique n'est pas nécessairement connu par les profanes.

Mais la prononciation directe du verbe coranique n'est pas efficace par elle-même. Bien qu'elle dépende toujours de la volonté divine, la présence de toute forme d'impureté la défavorise. C'est dans ce sens qu'Issa évoque la notion de *sobé*, terme wolof traduit en français par « impureté » à la fois physique et morale, même si le plus souvent fait référence à la « saleté » dérivé du contact avec de substances considérées impures, telles que les fluides corporels où d'autres signalées comme *haraam* -c'est à dire, nuisible ou interdite par l'islam- comme le tabac ou l'alcool. La présence du *sobé* peut, donc, miner l'efficacité de toutes les ressources *mystiques* mentionnés au long de ces pages, peu importe leur forme. Une idée, celle-ci, qui était assez répandue aussi parmi mes interlocuteurs profanes, tel qu'on l'a vu dans le chapitre précédent avec de témoignages comme celui d'Habib: « *Musulman c'est tout ce qui est propre* ». C'est en les termes suivants qu'Issa définissait le *sobé* et la façon dont sa présence influe dans la manipulation du texte coranique, aussi en termes *mystiques*:

²⁰⁷ Sur les implications de la *basmla* dans le corpus akbarien et de l'ésotérisme soufie en générale cf. Ibn 'Arabî (2021 [1988]: 54). Voir aussi l'analyse de Gril (2021 [1988]: 187) notamment par rapport à la considération de la *basmla* dans la science des lettres islamique (*ibid.*: 209).

Quand on dit le sobé, Dieu n'aime pas le sobé. Sheytan il avait beaucoup de sobé. Dieu n'aime pas quelque chose qui n'est pas bon. Même en toi. Quand tu ne te laves pas trois jours, quatre jours, tu vas sentir... Tu [ne] te sens pas bien. N'est-ce pas ? C'est pour cela on prend de parfum (...) Tu es en train de sentir le sobé. Quand tu ne te laves pas chaque jour, c'est le sobé qui va rester. Tu ne vas pas être bon. Mais le Nom d'Allah-là aussi, il [ne] veux pas que... tu restes là-bas tout le temps, tu as le sobé là-bas, que tu ne vas pas te laver, tu ne vas pas te purifier. Quand tu [ne] te purifies pas, il va courir lui [le Nom d'Allah] aussi [il ne va pas te protéger]. Parce qu'il n'aime pas que tu sois là-bas trois jours, quatre jours [avec du sobé]... (...) Quand on se lave, c'est pour se purifier. C'est pour avoir un corps bien, et mettre des parfums²⁰⁸. Là où on part il y aura des gens qui vont nous aimer. C'est ça ! C'est ça qu'on jette, c'est ça le sobé.

La notion de *sobé* et ses implications par rapport à la manipulation du texte coranique s'exemplifie de façon assez claire pour les femmes. La mise en garde contre la manipulation du Coran par les femmes ayant la menstruation était assez fréquente aussi parmi de profanes et même moi j'ai reçu un avertissement pareil le jour que j'ai acheté un Coran pour consulter lors de mes recherches. Toutefois, bien que cette raison puisse être éventuellement évoquée pour justifier la restriction de l'accès des femmes à l'éducation coranique et à de positions de pouvoir, ceci n'est guère le cas. Le récit d'Issa s'avère plus nuancé, mettant au même niveau la menstruation féminine et d'autres substances corporelles aussi associées au corps masculin. Plutôt que restreindre, la notion de *sobé* appelle plutôt à la nécessité de purifier le corps -et avec cela l'âme- avant d'entrer en contact avec les éléments de communication avec Dieu:

Oui, dans l'islam [de fois les femmes ne peuvent pas s'approcher du Coran]. Tu sais pourquoi ? Parce qu'une femme voit sa règle. Maintenant, si elle voit sa règle, si c'est fini, cette règle-là, ce truc-là, c'est pas bon. N'est-ce pas ? C'est comme quand tu vas faire pipi, tu sens ce pipi-là sur toi, mais tu vas le sortir. Cette sobé-là il est tout le temps sur toi ? Non, il faut que tu te laves. Il faut que tu te purifies pour que cet sobé-là sort. Il faut que tu te purifies. C'est à cause de ça.

Et en partant de cette importance centrale de la purification du corps qui ne s'agit que de la centralité de ce dernier comme réceptacle et emplacement primordial de la foi et la communication avec Allah, plusieurs techniques visant à délivrer d'impureté le corps avant

²⁰⁸ À noter qu'en arabe les mots «bon» (*tayyib*) et «parfum» (*tib*) font partie de la même racine et les deux sont souvent évoqués et mentionnés ensemble dans le Coran et plusieurs Hadith ainsi que d'autres textes de référence (cf. Par exemple Schimmel, 2000 [1995]: 24 pour un exemple de cet emploi combiné des deux mots appliqués aux femmes).

d'entrer en contact avec toute matérialisation du verbe divin sont mises en place. Outre les ablutions requises avant chaque *salat*, d'autres procédures permettent une purification plus profonde. Parmi ceux-ci, Issa décrit celui désigné en wolof *Sangou sett djanaba*. Tandis que les termes *sangou* et *sett* sont utilisés dans le langage courant, signifiant le premier «se laver» et employé pour faire référence à toute forme de laver le corps («*Man gui dem sangou*», je vais prendre une douche), et le second «propre»; le terme *djanaba* ne s'utilise que dans cette périphrase:

[Pour se laver] C'est le Sangou sett djanaba. Mais si tu [ne] veux pas le Sangou sett djanaba qu'on dit, c'est Bismillah rahman arrahim ! Pratique le nom d'Alla ! Parce que le Sangou sett djanaba c'est ça. (...) C'est ça, de laver le [côté] gauche, droit, et de purifier au nom d'Allah. C'est ça seulement.

Or, si la purification garantit l'efficacité de toute protection, devenant elle-même la voie de protection ultime, la proximité du *sobé* n'implique pas forcément un danger. On a vu dans le chapitre précédent comment le contact et la proximité d'inconnus imposée dans les transports en commun comme les *klandos* est la plus importante source d'inquiétude et danger pour la plupart de mes interlocuteurs. Pourtant, bien que la notion de *sobé* reste liée au contact, surtout physique, le *sobé* n'est pas contagieux. Pour le cas des *klandos*, la compagnie d'un ou d'une passager ou passagère non-purifié -en l'occurrence, une passagère avec la menstruation, par exemple- ne signifie pas une menace pour le chauffeur et le reste des voyageurs. Si Issa exprima cette idée au long de nos entretiens, c'était un autre *marabout*, Serigne Damm Dieng qui l'évoqua plus clairement dans un autre entretien réalisé le 28 novembre 2018: «*Celui qui est là, avec son sobé, le sobé lui appartient*».

Ayant partagé de façon générale les bases de son travail, on revint sur les techniques qu'il emploie au quotidien et que j'ai vu adapter dans le cadre du système *klando*. Encore l'approche d'Issa nuancait et complétait les usages et discours plus populaires qui m'ont été transmis par mes interlocuteurs profanes. Tout d'abord, Issa insistait sur la source satanique de la plupart des malheurs évoqués par mes interlocuteurs sous la rubrique de la jalousie et les attaques *mystiques*. À ce propos, il profitait l'occasion pour condamner, encore une fois, les spécialistes autoproclamés *marabouts* dont le travail ne s'appuie pas sur le verbe coranique et, donc, sur la volonté divine:

Essayer de marabouter quelqu'un, oui, il y en a, ça existe ! Même le Prophète on l'a marabouté ! C'est du mal. Pour faire du mal à quelqu'un. Un vrai marabout ne fait pas du mal à quelqu'un. Nous on [ne] l'appelle pas marabout, on l'appelle un fétiche. Celui

qui... un marabout qui fait du mal à quelqu'un. (...) Parce que quand on te dit : « Celui-là est un marabout ». Est-ce que le marabout-là c'est un marabout ? Ce [n'] est pas un marabout ! Un vrai marabout ne gâte pas. Un vrai marabout, au contraire, il soigne. Il répare ! Ne c'est pas un gâteur. C'est pas un marabout. C'est de fétiches ! Il se prennent comme des marabouts ! Il y a beaucoup de marabouts qui sont là qui ne sont pas des marabouts. Attends, je te le dis, hein ! Ce ne sont pas des marabouts, hein ! Ils utilisent le nom des marabouts, mais ce [ne] sont pas des marabouts. Parce qu'un vrai marabout c'est un sage vers Allah. Il apprend.

Oui, ils travaillent avec d'autres choses. [Avec] Des djinns. Ils travaillent avec des djinns... Maintenant, (...) s'ils travaillent avec des nguïnés qui sont mauvais, il te dit : « Je suis un marabout ». [Il rit] (...) C'est un fétiche de Satan. (...) Ce [ne] sont pas des marabouts, ce sont des fétiches. Et ils gâtent le nom des marabouts ! Un vrai marabout apprend la sagesse. Un vrai marabout ne gâte pas. Un vrai marabout, même si on te... même si on te jette des [mauvaises] sorts, il les enlève, oui, mais il [ne] vient pas te jeter aussi des sorts. Ce [n'] est pas un vrai marabout. (...) Il y a des fous qui sont là, c'est de gens qui ont fait que ces gens-là deviennent fous. C'est ça. C'est Sheytan. On les a maraboutés. Mais ce [ne] sont pas des vrais marabouts, dans l'islam. Ce sont de marabouts de Satan. (...) De fois les gens confondent les féticheurs et les marabouts. Ils ne sont pas pareils. C'est les féticheurs [que] maintenant ils veulent être des marabouts. Mais féticheur et marabout ce n'est pas pareil.

Cependant, ce débat à propos de la légitimité de différents spécialistes ne peut pas être saisi sans prendre en compte les dynamiques propres d'un marché religieux dans lequel plusieurs alternatives se trouvent en éventuelle concurrence. Encore et toujours la citation de la figure du *féticheur*²⁰⁹ et des spécialistes des religions traditionnelles émerge comme une stratégie discursive de la part d'Issa visant à distinguer son travail d'autres semblables mais qui ne sont pas liées à la manipulation du texte coranique et, ainsi, à légitimer ses propres activités en les intégrant dans un combat plus général contre le Mal:

La différence est [que] ils [ne] font pas du bien. Les féticheurs gâtent beaucoup. Ils font semblant, quand tu viens ils te disent qu'ils font du bien. [Mais] quand tu pars dans des féticheurs, tout le temps ils tuent. Ils tuent. Ils prennent des poulets... Ils tuent. Ils tuent...

²⁰⁹ Je me remets à ce qui a été dit au long du chapitre 7 sur la polysémie des termes *féticheur* et *fétiche* tel qui a été identifiée sur mon terrain. Issa les utilisait à la fois pour faire référence à de pratiques, objets et figures associées à la religion traditionnelle vue comme propre de différents groupes ethniques, mais aussi pour discréditer d'autres figures travaillant avec le Coran ou en le combinant avec d'autres techniques et savoirs mais, d'après son avis, de façon illégitime ou contraire aux préceptes islamiques.

Amène du vin là-bas, tu le verses là-bas... Ça ce n'est pas un marabout. Nous on utilise, seulement pour soigner les gens, le Coran. C'est ça notre fort, le Coran. C'est pour cela ils [les féticheurs] veulent nous éliminer. Parce qu'eux ils travaillent avec... avec des spirits qui [ne] sont pas avec Dieu, qui sont avec Satan. Tous les féticheurs que tu vois ici ils voient ! Ils voient de trucs ! Mais ce sont de féticheurs de Satan, et les marabouts ce sont des marabouts d'Allah. Tous les marabouts que tu vois ce sont des marabouts [d'Allah]. Mais il y a des exceptions aussi. Il y a des vrais marabouts et des faux marabouts.

Une considération bien différente méritait le *xam-xam nitt bu nioule*. Les témoignages recueillis dans le chapitre précédent ont permis de montrer comment le *liguéi* -dans le sens du travail *mystique* avec et sur le texte coranique- est souvent combiné avec toute une panoplie de techniques relevant de ce qui est considéré comme un savoir «traditionnel» et «africain» consistant en l'usage de différents matériaux (notamment de plantes, mais aussi des cendres et d'autres substances tant organiques comme inorganiques, tel qu'on l'a vu au long du chapitre 7) pour la guérison et la protection, mais aussi, éventuellement, pour nuire. Or, ce ne sont pas toutes les synthèses qui seraient acceptables aux yeux d'Issa. Tandis qu'une partie de ce savoir est, d'après le récit d'Issa, inclus dans le Coran, d'autres ne seraient pas acceptables dans l'islam. Toutefois, il faut à nouveau comprendre cette distinction dans l'ensemble de stratégies discursives mises en place pour légitimer son propre travail et prévenir possibles accusations qui puissent le qualifier de *bida'a*. Au-delà de ces arguments, l'extrait suivant contient quelques exemples de la façon dont Issa assortit des éléments qu'il associe au *xam-xam nitt bu nioule* et d'autres directement liés à l'ésotérisme islamique:

Oui, xam-xam nitt bu nioule. Xam-xam nitt bu nioule cela veut dire que... Auparavant, même en vous [les blancs, les européens], il y a des gens qui soignent là-bas. C'est... xam-xam nitt bu nioule, cela veut dire un savoir qui est fait en... dans les gens. Qu'on l'a adopté. Mais c'est dans le Qur'an. C'est dans le Qur'an aussi. Mais le xam-xam nitt bu nioule-là, c'est plus dangereux aussi. Parce qu'il y a beaucoup de choses qu'ils font que ce [n'] est pas bon vers Allah. Depuis [que] le Prophète est venu, c'est ça qu'il a enlevé ! Il a enlevé ce xam-xam nit bu nioule-là et [il a] fait le xam-xam qui est bon. Parce que xam-xam nitt bu nioule cela veut dir qui part dans le tuur [le fétiche]. Que tu tues les affaires, que tu blesses les gens. (...) Tout ça c'est de xam-xam nitt bu nioule. Mais il y a de xam-xam nitt bu nioule qui est dans le Coran, qui est bon. Ça soigne. Comme les rennes, les feuille-là. [Il montre quelques des sachets et pots avec des racines, feuilles et poudre qu'il a à côté du sayada] Même le truc-là [il ouvre un sachet rempli de poudre gris] c'est de xam-xam nitt bu nioule. Domu dal... Comment ça s'appelle ? Les cendres !

Cette cendre-là, il soigne des gens, avec cette cendres-là. Mais c'est une cendre que les gens... Comme quand tu pars dans le daara [endroit où les enfants apprennent le Coran], tu vois les taalibés, ils sont dans une ronde, le feu est là, ils sont autour du feu [et] ils apprennent le Coran. Le Coran qu'ils apprennent-là [qu'ils récitent auprès du feu], le feu-là, les cendres-là, tu peux soigner plein de gens, mais avec le nom de Dieu.

*Je soigne même de nguïnés avec ça. Quand un nguïné t'attrape [te possède]. Je te le fais boire [les cendres mélangées avec de l'eau], avec un nom de Dieu. Et il sort, mais il [ne] sort pas carrément, dé ! Il sort sur lui, mais il [ne] sort pas sur moi. Bien sûr, il va me caler. Dans les rues, quand je sors ou bien quand je monte dans une voiture, ou bien quand une jakarta [mototaxi] passe... Il veut que le jakarta-là me... [il clape les mains pour indiquer que le nguïné veut qu'il fasse un accident] Après on va dire que c'est le jakarta-là [qui a roulé sur moi]. Ce n'est pas le jakarta, walahi²¹⁰. Ce n'est pas lui. De fois on taquine des chauffeurs, c'est pas de chauffeurs. C'est pour cela les gris-gris-là est dit. Parce que quand tu as ça, il [ne] peut pas t'entrer en toi, pour faire du mal. Il [ne] peut pas t'attraper. Un nguïné ne peut pas attraper quelqu'un. Mais il part vers quelqu'un pour que ce gars-là attrape quelqu'un. C'est ça ! C'est un truc de Satan ! (...)
Quand tu bois des trucs-là, ou bien tu le portes il [ne] peut pas [te faire du mal]*

En plus de cette combinaison de savoirs relevant de traditions différentes et de l'importance cardinale des Noms d'Allah, la prononciation directe de certaines sourates demeure une partie essentielle du travail d'Issa. Néanmoins, si dans le chapitre précédent les témoins recueillis montraient que la sélection des sourates employés par des profanes ne se justifiait pas forcément par leur sens littéral ni par leur emplacement dans l'ensemble du Livre sacré, l'approche d'Issa s'appuie beaucoup plus sur sa connaissance du texte sacré. En est un exemple son récit à propos des sourates talismaniques -*Al-Falaq*, 113ème et *Al-Nas*, 114ème- qui suivent. En effet, Issa liait le pouvoir protecteur de cette sourate au contexte de leur révélation comme solution et cure à l'ensorcellement du Prophète. Or, les termes avec lesquels il décrivait cet épisode montrent la flexibilité de l'univers de références d'Issa qui va bien au-delà de l'application stricte d'une ou autre doctrine ésotérique de base musulmane. Tout d'abord, la description de la maladie du Prophète garde un certain semblance avec la maladie-élection d'Issa tel qu'il la décrivit lors de notre premier entretien. Mais ce qui était remarquable dans son argumentaire c'étaient les références indirectes au vaudou pour décrire l'ensorcellement de Muhammad:

²¹⁰ Formule provenant de l'arabe et employée en wolof pour jurer. Peut être traduite comme «Je le jure par Allah».

Falaq cela veut dire... [Il prononce toute la sourate en arabe] (...) Les sourates-là sont venues pour aider le Prophète. Parce qu'il y avait... Comment je peux m'exprimer ? Bref, il y avait un yiffir qu'il avait... Un féticheur. Mais ce féticheur il [ne] faisait pas du bien, il faisait que du mal. C'était comme un genre de sorcier. Il a ensorcelé le Prophète. Et le Prophète ne pouvait pas bouger. Il [ne] pouvait pas bouger, il [ne] pouvait pas marcher, ses yeux étaient comme ça [il montre avec un geste qu'ils étaient gonflés], tout son corps... (...) Le Dieu le Tout Puissant, comme on l'a attrapé [le Prophète] avec du sang d'une fille qui... qui voyait sa règle... Oui, c'est ça qu'on avait pris. Avec ses cheveux [du Prophète ?], avec un tout petit peu de tandarma [datte], comme il aimait beaucoup le tandarma, avec le peigne qu'on peignait, avec un morceau, il l'on fait comme... une poupée ! Oui. Quand tu pars chez les... les Français, les Brésiliens-là, ils le font. Même en Inde, ils le font comme ça, je l'ai vu. Comme une poupée ! (...) Le yiffir là s'appelait Luvirt, le malfaiteur-là. Il priait là-bas [sur la poupée]. Il priait, il priait... Quand il priait il faisait... comme un dessin quoi. Quand il priait il faisait [sur la poupée] thik ! [Il fait l'onomatopée de piquer la poupée]. Il met ses test-là. Le Prophète ne pouvait pas bouger. Ils ont amené ça [la poupée] sur un puits qu'on appelle Beirut. (...) Et ils ont fermé le puits-là. Le Prophète était malade, il [ne] pouvait même pas marcher. Tous les féticheurs sont venus là-bas pour le guérir. Ils [ne] pouvaient pas. Ça c'est une politique de Dieu.

Auparavant, quand quelqu'un était malade, sa main-là, qui est en or-là, toute bénie-là, il te fait comme ça [il te touche ou bien il pose la main sur toi], [et] il te guérit. Le Prophète. Son temps, il [n']y avait pas d'hôpital. Même s'il y avait d'hôpital depuis qu'il est là-bas il [n']y avait pas de malades. Même si tu es malade, si tu vas mourir, quand il te touche, rek, tu te lèves. Le don-là, aussi Dieu lui a donné ce don-là. (...) Mais lui, il [ne] pouvait pas bouger dans cette maladie-là. Il [ne] pouvait pas rien faire. Et maintenant, Dieu a envoyé l'ange Gabriel et l'ange Michael. Depuis il a envoyé Michael et Gabriel ils sont venus sur le Prophète pour lui dire que : « C'est ton oncle qui t'a fait comme ça. Avec un grand féticheur » (...) [Dieu] il a envoyé ces anges, les gens on dit... Il [le Prophète] est parti avec deux de ses disciples, Omar et Ali, les autres dit avec Ousmane... Tous sont des apôtres du Prophète. Du Prophète Mohammed. Ils sont partis là-bas, ils ont vu le puits et ils ont vu la poupée-là. Ils l'ont enlevée, ils ont enlevé les pincés qui étaient là-bas, après Mohammed a commencé... Depuis qu'il a commencé à bouger, ils ont dit : « Mais qu'est-ce qu'on va faire pour [que] Mohammed bouge ? » [Et] Dieu a dit : « Il faut réciter [il récite Surat'ul Falaq et Surat'ul Naasy] ». C'est ce jour-là que ces deux sourates sont venues sur terre. Depuis qu'on les a récitées il a commencé à guérir.

Si le contexte de révélation de certaines des sourates et morceaux du texte coranique justifie, au moins partiellement, la sélection qu'Issa en fait, leur usage dépasse l'emploi quotidien identifié parmi de secteurs profanes tels que les *klandomans*. Pour le cas d'Issa, ce n'était que en cherchant de protection qu'il en faisait appel, mais aussi comme ressource et technique pour effectuer d'autres travaux plus complexes, toujours en les combinant tant avec d'autres formules au pouvoir apotropaique et en faisant intervenir d'entités non-humaines. À noter comment l'origine primitif des sourates talismaniques liée à la guérison du Prophète apparaît réactualisé dans le travail d'Issa:

Ces deux sourates-là [113ème et 114ème]. Elles font plein de choses. (...) Et puis c'est aussi très, très, très puissant. Parce qu'il y a des secrets là-dedans ! Ce n'est pas [seulement] de le dire comme ça, mais il y a des secrets au fond. Nous, quand on veut utiliser ces secrets-là, on l'utilise pendant la nuit. [Quand] Tout est calme. Tu peux appeler les spirits là-bas et ils vont venir te répondre vite qu'à cette heure-là. C'est pour cela nous, quand on fait des prières, c'est à cette heure-là qu'on va réciter et appeler les [spirits]. Mais ça soigne aussi. Même si tu as quelqu'un qui est malade, son corps lui fait chaud, tu récites ces sourates-là sur lui, ça va calmer. Mais il faut qu'aussi tu aies une ablution sur toi. Il faut que tu fasses tes ablutions. Même quand tu récites... Il y a des gens qui disent que quand tu récites ça aussi tu peux faire Ya'assalam. Ya'assalam cela veut dire la paix. Ça cent fois. (...) Tu prends ton chapelet-là, comme mon chapelet-là [il prend le karousse pour montrer comment il prie en faisant passer les grains] : « Au nom d'Allah. Au nom d'Allah, clément et miséricordieux. Tu pries sur le Prophète... [il continue en arabe] ». Comme ça. Quand tu as fini de prier, tu prends ta main, tu fais comme ça sur sa tête [du malade], tu dis : « Bismillah rahman arrahim, ya'assalam, ya'assalam, ya'assalam... » Jusqu'à cent fois. Après tu le fermes [la prière] avec un salat que tu veux. Salat Al-Frahi, Salat Al(...), Salat Al-Ibrahim... Le Salat que tu veux, rek. Et après tu dis que Dieu le fasse. Parce que c'est lui qui guérit. C'est Dieu qui guérit, ce n'est pas les gens qui guérissent.

Les référents recueillis chez les travailleurs du système *klando* se répètent aussi dans le récit d'Issa, et *Ayat'ul Kursyy* (s.2 v. 256; voir la référence dans le chapitre 7) mérite la même importance:

Ayat'ul Kursyy c'est puissant. C'est puissant parce que Ayat'ul Kursyy est tout. Ayat'ul Kursy quand tu dis « Allah », cela veut dire Allah, tu parles à Dieu. [Il le prononce en arabe] C'est l'Homme des hommes, c'est Dieu des dieux, le Créateur de tout l'Univers, c'est le possesseur du royaume. [Il continue en arabe mais il traduit au français]: C'est toi [Dieu] qui fais quelque chose, [et] ce quelque chose se réalise. C'est à ton pouvoir

[de Dieu] qu'on le fait. C'est à ton force, c'est à ta force qu'on l'utilise. Illah byisni. C'est pour cela Ayat'ul Kursyy c'est un autre truc. C'est bon de [le] réciter, chaque nuit. Il est dans Surat'ul Baqara. Tu sais ? Baqara cela veut dire La Vache. Ayat'ul Kursyy c'est très bon ! C'est très bon ! De le faire ça la nuit. Les démons... même les mauvais spirits, ils [ne] peuvent rien sur toi. [Il récite encore en arabe et Ousseynou l'accompagne] Quand tu [le] récites, il [n']y a aucun démon. Parce que les djinns, même quand les djinns entrent sur une femme comme ça, là, c'est cette sourate-là qu'on prend... Oui, pour le faire sortir.

L'usage d'Ayat'ul Kursyy contre ce qu'Issa appelle les «démons» et «mauvais spirits» et qu'il assimile aux djinns l'amenaient à à décrire les batailles qui ont lieu au moment de combattre ces entités. Tel qu'on l'a déjà introduit et qu'on abordera de façon plus approfondie après dans ce même chapitre, le discours d'Issa tient à s'inscrire dans des schèmes narratifs semblables à ceux identifiés par Dozon (2017) à propos de la généralisation, dans tout le continent africain, de discours qui évoquent de complots et de luttes entre le bien et le mal pour décrire et faire face aux conséquences de la modernité néolibérale. Sans pour autant l'explicitier dans son récit, Issa présentait souvent son travail comme faisant partie d'un combat plus large contre le Mal, incarné dans l'activité nuisible des djinns et d'autres entités. Ce combat apparaît assez clairement dans le morceaux suivant de notre entretien du 21 septembre 2019, où Issa signalait la capacité des djinns de répondre à ses actions en récitant leurs propres ressources:

Mais il y a des djinns qui peuvent [contre] le Ayat'ul Kursyy. Mais nous on a une autre méthode, de les faire sortir. Ils t'attendent. Mais nous on a notre méthode aussi. Parce qu'on sait que quand nous on récite, eux aussi ils récitent. Mais nous on a une autre méthode de le dire. Parce que Surat'ul Tauba [n°9] ... Il y a un sourate qu'on appelle Surat'ul Tauba, Dieu a mis un secret là-bas qu'on appelle Yakal Djaakum Wassum: « J'ai envoyé un issu sur vous. Un issu est venu sur vous. C'est qui ? Le docteur des docteurs, c'est lui le Prophète, la Paix soit sur Lui ». C'est pour cela Dieu a écrit ce Yakal Djaakum Wassum. [Il le récite encore en arabe]. Ce Yakal Djaakum aussi, ça soigne plein de trucs ! Même de fois nous on l'écrit, on le donne aux gens, qu'ils boivent ça. Oui, pour soigner. Même si tu es enceinte et l'enfant ne peut pas sortir, c'est les démons qui l'ont attrapé, on écrit aussi ça, [et] tu [le] bois. (...) Nous, on te dit que quand tu le bois il faut le boire avec de l'eau chaude. Même si tu te laves aussi [avec un safaraa], tu te laves avec de l'eau chaude. Quand tu le fais, rek, tu verras... Tu verras

que Dieu est Hasawa Yallah²¹¹. Il va faire tout pour guérir tout. Il y a aucun nom de Dieu qui n'est pas... Comment je peux m'exprimer ? Qui ne peut pas soigner. Tout ce que Dieu a écrit dans son Coran-là, ça soigne. Et ça protège aussi. Lui-même l'a dit, le Prophète, avant de partir a dit que : « Si vous avez quelque chose qui vous fait mal, ou bien quelque chose qui a... qui vous fatigue, allez sur le Coran. Il y a tout dans le Coran ».

Mais si le Coran, les Noms d'Allah et la parole divine en général sont la base du travail d'Issa et, tout comme il a voulu me le montrer lors de nos entretiens, la principale source de sa légitimité, l'idée que le Coran contient aussi les clés pour nuire était aussi bien présent dans son récit. D'un côté, on a vu au long de ces deux chapitres comment l'ambiguïté est l'une de caractéristiques principales du *mystique*. Cette idée, d'ailleurs largement signalée par la plupart d'approches à l'«occulte» en Afrique (cf. notamment Geschiere, 2013), semble s'appliquer aussi au Coran, surtout quand il s'agit de son emploi en termes qu'on pourrait décrire comme «populaires», pour l'incorporer, ainsi, au système de représentation plus vaste du *mystique*. En même temps, une telle ambiguïté des sources ésotériques de racine islamique permet à des spécialistes comme Issa de se distinguer d'autres à travers de stratégies discursives que légitiment son intervention comme bienveillante. Et ceci étant le résultat de son choix personnel d'utiliser son savoir coranique pour le bien:

Bien sûr ! Je te dis que le Coran il y a que de secrets ! Il y a des gens qui apprennent le Coran seulement pour faire du mal. (...) Il y a des sourates qui sont dans le Coran [que] c'est seulement pour gâter. Tu peux me faire quelque chose et tout de suite je te dis que tu vas mourir et tu vas mourir. Et [ils] invoquent des spirits ! Les spirits viennent [ils te disent] : « Tu m'as appelé pourquoi ? », [et tu dis] « Pour tuer », [et l'esprit dit] « Ah, son nom ? Je gagne combien ? », [et tu dis] « Tu gagnes ngamna [quelque chose], ou bien tu le prends pour toi ». Et ils font comme ça. Ils te disent : « Je vais le tuer, mais pas maintenant ». Ou bien, s'ils veulent te tuer tout de suite ils vont te tuer. Mais après ils vont manger tout de toi ! Ils vont manger tout de toi, parce que ça leur rajeunisse. Les djinns font comme ça. C'est ça le mystique. Mais le mystique c'est bon ! Mais la prière est bonne, parce que c'est la prière qui sauve tout, même les spirits.

²¹¹ À propos du terme *Huwa* dans la tradition de la science des lettres du *tassawf* (soufisme) voire la mention qu'en fait Denis Gril (2021 [1988]: 213) en décrivant l'approche de Sahl al-Tustarî (283/896) aux lettres et le Coran reprenant une partie de la doctrine akbarienne. La note de Gril à la mention du terme par Sahl al-Tustarî, en le rapportant à une citation du maître Sarrâj (378/988-9) mérite d'être citée entièrement: «Le Nom Suprême de Dieu est ALLÂH. En effet, si on enlève l'alif il reste LiLâH (=«à Allah»). Si l'on enlève le premier lâm, il reste Lâ-Hû (=«à Lui») et donc l'indication (*ishara*). Si l'on enlève le second lâm, il reste le Hâ'. Or tous les secrets sont contenus dans le Hâ' car son sens est *Huwa* («Lui», le «Soi»)» (cf. Gril, 2021 [1988]: 213, note 101).

Mais au-delà de cette «*mystification*» du Coran, l'idée que Dieu crée le mal serait déjà présente dans la théologie sunnite orthodoxe²¹². Dans le cadre de débats plus larges à propos du libre arbitre, la présomption que Dieu crée toute chose et tout acte (s.37 v.96; cf. Guimaret, 1980 pour l'argumentaire générale de ces débats) soutiendrait une telle interprétation que responsabilise Dieu de la présence du mal au monde, aussi des péchés, bien que pour courtoisie spirituelle (*adab*) l'on n'affirmerait pas directement que Dieu n'est, en effet, le responsable. Toutefois, on voit cette idée articulée dans la pensée d'Issa, d'ailleurs assez généralisée aussi parmi les profanes, quand il affirme que dans la parole coranique il y aurait aussi les sources, ou «secrets», pour nuire. Et on voit comment la façon dont ceci peut être fait suit le même patron avec lequel Issa travaille, en impliquant aussi l'action d'entités invisibles comme les djinns. Les pages qui suivent montrent quelques des remarques qu'Issa fit lors de nos entretiens à propos de ces créatures et d'autres semblables, ainsi que sur leur rôle dans l'univers du *mystique* et, surtout, dans la présence du Mal au quotidien.

De djinns, deumm et d'autres entités

La description du travail d'Issa telle qu'elle m'a été exposée par lui-même lors de nos entretiens ne peut pas, comme on vient de le voir, être déliée de l'intervention d'entités qu'il décrivait comme des djinns et qui s'avèrent à la fois une des raisons des maux quotidiens de ses clients et la source de certaines de ses capacités extraordinaires. La description qu'il en donna lors de nos entretiens partageait la plupart des éléments qu'on peut trouver dans les représentations plus populaires décrites dans le chapitre précédant bien que, comme on le verra, celle d'Issa présente quelques nuances que l'on pourrait relier à sa position « savante ».

En premier lieu, Issa soulignait à plusieurs reprises le fait que ces entités sont bien incluses dans le Coran comme des créations de Dieu, avec un destin assez semblable à celui des humains : « *Les djinns, ça vient de... Il y a des nguiné [djinns] qui vient sur Allah. Parce que Dieu a dit : 'J'ai rien écrit appart les djinns et les hommes. Pour qu'ils travaillent sur moi' »* (entretien du 21/4/2019). Lors de nos conversations il aurait répété cette même affirmation tout en modifiant légèrement sa fin et en changeant le verbe « travailler » par « croire » ou « servir », en les plaçant, comme ça, sur le même plan. L'idée exprimée ici coïncide avec d'autres interprétations (Lory, 2018 : 221-230) qui soulignent cette place partagée des humains et des djinns dans le projet de la Création divine, ainsi que leur position semblable à

²¹² Je remercie à nouveau Pierre Lory de m'avoir mis sur cette piste.

la fois terrestre et vis-à-vis du Seigneur. Or, bien qu'il coïncidât avec d'autres interlocuteurs à caractériser ces créatures comme étant invisibles -même si, à la différence d'autres il pouvait y communiquer- il soulignait aussi leur caractère igné. Toutefois, il précisait que le type de feu dont les djinns sont faits ne serait pas le même que les humains peuvent manipuler sur terre. Cette distinction entre des types de feu différents présents en différentes dimensions de la Création résonne aussi avec d'autres conceptions populaires que mes interlocuteurs affirmaient avoir appris à l'école coranique et selon lesquelles l'enfer serait composé de neuf cercles à chacun correspondant un type de feu plus brûlant. Cela dit, Issa n'a jamais précisé le type de feu dont les djinns seraient constitués, non plus si ce fait les associait forcément à un des cercles infernaux. C'est ainsi qu'il les caractérisait lors de notre entretien du 21 avril de 2019 :

Parce que on dit que les djinns, quand ils meurent, ils brûlent. Il [le djinn] n'est pas pareil comme [que] nous. On l'a écrit avec du feu. Mais le feu là, il [ne] sortait pas de flammes. Tu sais, dans le feu, il y a... Il y a huit feux différents, qui [ne] sont pas pareils que ce feu-là [qu'il y a sur terre et qu'on manipule]. Ce feu-là, on l'a lavé [purifié ?], on l'a lavé, on l'a lavé, pour l'amener ici [sur terre]. Donc les feux-là ne sont pas pareils.

La nature ignée de djinns ne les lie forcément au mal, bien qu'on puisse trouver des djinns mauvais à la suite de leur refus du Coran et de l'islam. Même si ceux derniers s'avèrent l'une des explications du mal les plus récurrentes, ces entités invisibles sont, en même temps, la source des capacités extraordinaires qui permettent à certains communiquer avec ce monde intangible. C'est ainsi que, au-delà du rôle des djinns dans sa révélation, ils restent toujours les assistants d'Issa dans son travail quotidien, aussi pour l'aider à chasser d'autres entités maléfiques :

Mais il y a de djinns qui sont bons. Parce que même nous [les marabouts] on travaille avec de bons djinns. Parce que nous aussi on les envoie pour voir les deumm qui sont mauvais, djinns qui sont mauvais. Nous on part avec notre eau bénie et après on le jette et il [les entités mauvaises] fuient.

En même temps, tout en suivant la ligne signalée plus haut, à propos de l'assimilation aux djinns d'autres entités invisibles ou non-humaines présentes dans la région, Issa incorporait d'autres spirits comme ceux mobilisés dans les *uccîn* à sa caractérisation des djinns. Toujours avec son ton détendu, Issa continuait son récit tout en comparant toutes ces entités invisibles à de voitures, partageant une même origine et de caractéristiques semblables malgré les éventuelles différences. Il faut toutefois noter comment il conférait aux entités liées aux *fétiches* -et, donc, attribuables à différentes expressions des religions dites

traditionnelles- un statut d'antiquité par rapport aux djinns avec lesquels il pouvait travailler. Cependant, toutes feraient partie de la même Création divine :

Les fétiches, ils travaillent avec de mauvais spirits. Mais c'est de mauvais spirits anciens. Des anciens mauvais spirits, qui sont vieux. (...) Eux tous [les uccín, les nguínés] se sont des djinns, mais ce sont différents. Différents de pouvoir. Mais, dans les voitures, il y a Toyota, il y a Mercedes, il y a 4x4, il y a limousine, il y a Hammer... Ils ne sont pas différents. Ils sont différents, mais eux tous ce sont de voitures. Ils ont quatre roues. Si tu veux partir à Dakar, tu vas arriver à Dakar. Je te donne des exemples qui sont concrets. Il y a des gens qui sont grands, qui sont petits... C'est Dieu qui les a faits comme ça [et c'est pareil pour les entités invisibles ou non-humaines].

Mais outre les similitudes entre différentes agentivités présentes en Casamance et qu'Issa partage avec d'autres de mes interlocuteurs, le contact avec les djinns présente une menace et une tentation plus profonde que le fait de faire appel à de pratiques que l'on peut traiter comme non-conformes à l'islam : l'idolâtrie (*shirk*). En plus de pouvoir éventuellement s'avérer eux-mêmes objet de culte, ce qui a été d'ailleurs sanctionné dans d'autres contextes (voir Soares, 1996, 1997, 1999 ; et Kedzierska-Manzon, à paraître, pour le cas Malien), le récit d'Issa ouvrait la porte à considérer la possibilité que les djinns puissent se faire passer par de (faux) dieux et pas uniquement par des animaux ou des humains :

Parce qu'il n'y a qu'un seul Dieu, mais il y a d'autres qui se croient, eux, comme de dieux. Comme si tu parts dans les Grecques, ils te disent Athéna, le dieu Zeus, le dieu Poséidon... Tout ça ce [ne] sont pas de dieux, ce sont de djinns. C'est de faux dieux. Ce sont de djinns. C'est Dieu qui a donné ce pouvoir-là à Zeus, à Poséidon, à Athéna... Et les autres dieux : le dieu de la mer, le dieu du soleil. Ce [ne] sont pas de dieux, ce sont de djinns. Tu sais ? Auparavant, comme il y avait de gens qui croyaient à ça, ils croyaient qu'il y avait beaucoup de dieux mais il n'y avait pas beaucoup de dieux. Il y a qu'un seul Dieu et il a tout créé !

Il reprenait encore le même type d'argument qu'on vient de voir par rapport aux *uccín* pour distinguer entre les djinns et les *sheytan*. Or, il faut noter comment dans ce cas, Issa n'assimila pas seulement les *sheytan* à des djinns maléfiques, mais il le fait en soulignant leur rapport avec *Sheytan* (Satan) comme source éventuelle de tout malheur²¹³. Toutefois, la source ultime de ce mal viendrait, d'après le récit d'Issa, de la source ultime de tout pouvoir,

²¹³ D'après certaines interprétations, Iblís serait, en effet, le père (à la fois dans le sens physique et morale) des djinns (voir Awn, 1983: 31-32).

c'est à dire de Dieu Lui-même. Encore, dans son argument, Issa fini par relier la présence du mal au sens le plus large à la volonté divine, tout en subordonnant l'action de ces agentivités, et surtout de *Sheytan*, à Sa permission. Le mal serait, donc, la conséquence d'un pacte entre Dieu et certaines entités pour tester la foi des humains. Une idée, celle-ci, assez répandue aussi parmi d'autres interlocuteurs avec lesquels j'ai pu discuter à ce propos et qui expliquaient l'origine du mal, notamment le laissez-faire divin mais aussi la possibilité de nuire à travers le texte coranique, comme relevant de la volonté de Dieu de tenter la bonne foi et l'honnêteté humaines. C'était dans ces termes qu'Issa s'exprima lors de notre entretien du 1^{er} septembre 2019 :

Tu es espagnole. Dans l'espagnol, il y a les catalans. (...) Il y a trois langues en Espagne qui sont différentes. Voilà, c'est ça la différence entre les djinns et les sheytan. Le Sheytan c'est un djinn. Mais c'est un djinn différent. C'est un truc qui fait du mal, que [ne] fait pas du bien. Les djinns ? Il y a aussi de sortes de djinns. Il y a des djinns qui c'étaient battus... Depuis que le Prophète est venu. Tu sais, Seytan est un djinn. Depuis que le Prophète est venu, il [Sheytan] s'est battu avec les anges. Il est parti sur le mauvais chemin. Eux tous ce sont des djinns. Oui, c'est comme un esprit. [Ils font du mal], parce qu'ils ont signé un pacte avec Dieu. Pour faire du mal à des gens.

- *Mais pourquoi Dieu voudrait qu'ils fassent du mal ?*

Dieu ne veut pas qu'ils fassent du mal... (...) Dieu n'a jamais fait du mal. Mais il les regarde ! Parce qu'il sait que tu vas venir envers lui encore. Ce monde-là est bas. Toute le monde part [tout le monde s'éloigne de Dieu].

- *C'est comme pour tester ?*

Pour tester. Tout le monde part. Tout le monde part. Tu [n']as pas vu ? (...) C'est Dieu qui donne ! Quand tu fais du mal c'est Lui qui te donne [c'est Lui qui le permet].

Avec ceci, Issa nous amène à la chute de *Sheytan* comme origine ultime du malheur, mais qui pose encore de façon plus approfondie -bien que peut-être pas plus claire- cette même question du rôle de Dieu dans la présence du mal sur terre. C'était dans les termes suivant qu'Issa décrivait la chute de *Sheytan* lors de notre entretien du 21 avril 2019 :

Même Satan c'est un djinn. Mais Satan c'est un djinn mauvais. (...) Auparavant il [n'] était pas mauvais. Il croyait que Dieu va lui faire un Prophète. Qu'il va lui donner le don d'un Prophète. Or que Dieu a écrit : « Un Prophète qui n'a jamais écrit, avant Adam... »

Avant Adam, Dieu avait écrit... Muhammad. Avant qu'il écrive un nom, il était dans... Dans un trou. Il n'avait écrit rien, appart Lui seul. Dieu a demandé : « Qui est votre Seigneur ? » Il y a aucune âme qui a parlé là-bas. Seule l'âme du Prophète. Il avait dit : « C'est toi nôtre Seigneur ». C'est là qu'il a écrit le Prophète. Il a pris le Prophète, [et] il l'a mis devant lui. Depuis là, qu'il a écrit le Prophète, il [ne] l'a pas sorti. Il [ne] l'a pas envoyé. Mais après il a envoyé Adam et Ève. Adama et Awa. C'est depuis ce jour-là que Satan est entré dans un... Comment je peux m'exprimer... ? Dans une maison. Il a vu plein de trucs, de bonheur, que Dieu a écrit. Mais il avait honte [?] que Dieu avait écrit : « Il y a quelqu'un qui va me désobéir ». Satan a dit : « Je [ne]sais pas qui va désobéir Dieu, mais lui [celui qui le désobéira] ne connais pas Dieu » Or, que c'était lui, que [dont] Dieu parlait !

Maintenant, Dieu a appelé des gens, pour faire une réunion. Il a dit à Satan : « Je vais écrire le dernier des Prophètes ». Satan c'est demandé : « Moi ? Mais pourquoi ? Moi qui croyais que c'était moi le dernier des Prophètes ! » Parce que c'était un disciple de Dieu ! Alahu Akhbar ! C'était un disciple de Dieu ! Satan, tout ce pouvoir qu'il a, c'est Dieu qui lui a donné. Il n'a rien appart le bon Dieu. Lui, Satan, il a dit : « Mais pourquoi Dieu m'a fait cela ? » Dieu lui a dit : « Avant que j'écris Adam et Ève j'avais écrit quelqu'un. Quelqu'un qui va me rassembler. Qui est mon homonyme ». Tu sais ? Ça arrive ! « Qui est mon homonyme. Quelqu'un [que] quand j'envoie [je l'envoie sur terre] je me vois là-dedans ». (...) Parce que c'est Dieu qui a écrit Satan. Donc, Satan, quand on lui a dit que : « Mais toi-là, toute cette force-là que tu as, qui t'a donné cette force-là ? » Tu sais, Satan, qu'est-ce qu'il a répondu ? « Toute cette force-là que j'ai, c'est Dieu qui m'a donné ça. Mais je sais que j'irais en enfer, parce que je ne fais pas du bien ». Satan, c'est ça qu'il a dit ! [Et il a ajouté] « Maintenant, ceux qui me suivent, ils iront en enfer avec moi. Mais moi j'ai signé un pacte avec Dieu. Je croyais que [je] serais le dernier des Prophètes, mais Dieu il ne m'a pas fait le dernier des Prophètes, donc je vais faire du mal ». C'est à cause de ça, les marabouts-là, c'est à cause de ça qu'ils te soignent.

Dans son récit, Issa évoque conjointement plusieurs éléments et épisodes présents dans le Coran mais dont les exégèses ne sont pas toujours claires. Premièrement, on trouve la caractérisation de *Sheytan* comme un djinn d'ailleurs mentionné dans le Coran (s.18 v. 50 ; voir Lory, 2018 :12) qui n'est pas seulement un fidèle serviteur de Dieu, mais qui envisage même de devenir Prophète -ce qui ouvre la porte à penser la possibilité que les djinns puissent, en effet, être élus comme tels-. Ce serait la déception de découvrir qu'il ne le serait pas qui fait que *Sheytan* se rebelle contre Dieu, auquel il accuse de l'avoir, en quelque sorte, trompé : « Mais pourquoi Dieu m'a fait cela ? », fait dire Issa à *Sheytan*. Or on trouve, dans

l'histoire d'Issa, que cette désobéissance de la part de *Shaytan* est déjà prévue – « écrite », pour employer ses termes- par Dieu et même connue par le premier, bien que celui-ci ne s'identifie pas avec la prémonition. En même temps, la référence au 172^{ème} verset de la 7^{ème} sourate²¹⁴, ainsi qu'à la découverte de la part d'Iblîs de toutes les choses écrites par Dieu bien avant qu'elles arrivent et qui, apparemment, font aussi partie de la Création depuis le début, place Satan à la fois dans ce temps de création primitive et comme faisant partie du cercle plus proche de Dieu, d'habitude réservé aux anges *-mala'ika-*.

La version d'Issa résonne avec des débats historiques à propos de la nature d'Iblîs, dont les mentions coraniques sont ambiguës²¹⁵. Bien que le Coran le décrive, dans le verset mentionné plus haut (s.18 v. 50), comme étant un djinn, il fait pourtant partie de la cour angélique mais sa rébellion contre Dieu le met apart des *mala'ika*, dont l'obéissance de l'ordre divin serait l'un des traits primordiales (Awn, 1983: 24-30; voir aussi Lory, 2018: 177-201). Outre ces débats -bien plus vastes que ce qui est décrit ici-, le rôle d'Iblîs au sein du cercle divin avant la création d'Adam et de sa chute est parfois présenté comme étant en charge de tout ce qui serait entre le ciel et la terre (Awn, 1983: 26). Ce serait dans ce cadre que la création d'Adam suscite la révolte d'Iblîs, pris par la jalousie et l'orgueil, causant son châtement et condamnation divins. Dès lors, le rôle de *Shaytan* comme source de tentation serait à la fois la résultat de sa vengeance mais, surtout, du répit divin, qui lui accorde ce rôle de séducteur des êtres humains en plaçant la tentation dans le chemin de découverte de Dieu: «Puisque Tu m'as mis en erreur, dit [Satan], je m'assoierai pour eux sur Ton droit chemin» (s.2 v. 6; voir aussi Awn, 1983: 18).

Le corollaire de ce récit reprend l'idée avancée plus haut à propos de la participation divine dans le mal. En effet, Dieu s'avère encore à la fois comme Créateur et source du pouvoir de *Shaytan*, avec qui Il aurait passé un pacte, on interprète que pour permettre le mal comme épreuve de foi des humains et, donc comme marqueur du libre arbitre. Encore une fois, le discours d'Issa tend à présenter une conception du mal centralisée en la figure de Satan et dont une partie des actions compteraient avec le consentement de Dieu, ce qui résonne avec d'analyses comme celui proposée par Dozon (2017) à propos de la façon dont des schèmes narratifs qui évoquent des complots des forces du mal seraient de plus en plus mobilisés en Afrique et ailleurs pour encadrer les maux dérivés de la modernité néolibérale. Ceci se reproduit dans la considération des *deumm* qu'Issa m'a présenté au long de nos entretiens, qui diffère légèrement des caractérisations plus populaires reproduites dans le chapitre

²¹⁴ Quand Dieu étant seul demande : « Qui est votre Seigneur » et il n'y a que le Prophète, avant d'être créé, qui répond. On y reviendra de façon plus approfondie à la fin de ce chapitre.

²¹⁵ Je suivi ici les argumentaires recueillis par Awn (1983).

précédant. En effet, Issa reliait encore l'existence de ces créatures à l'action de *Shaytan* et au complot avec les djinns maléfiques. C'était ainsi qu'il me les a présentées lors de notre conversation téléphonique du 16 mai 2020 :

Deumm c'est de gens qui se transforment. Comme les... Les Français l'appellent vampire. Deumm, cela vient du mot Sheytan. C'est comme Satan. C'est de descendants de Satan qui se transforment... Les deumm sortent de Santan. Qui se tranforment, qui mangent, qui boivent du sang... Ils voient quelqu'un comme ça et ils boivent son sang. Sans le toucher. C'est la nuit qu'ils sortent. Mais quand ils sortent la nuit, ils peuvent sortir, marcher comme ça, comme toi, sans que tu te rendes compte que c'est un deumm. Parce qu'il a un pouvoir à l'intérieur que tu ne peux pas voir, mais lui [le deumm] il peut voir. [Pour savoir si quelqu'un est un demm] Tu connais l'ail ? Quand tu le touches, ou bien tu le manges, il ne peut pas se mettre à côté de toi. Il a peur de l'ail. Il a peur [aussi] d'un Nom de Dieu qu'on appelle Basmallah. Cela veut dire Bismillah arrahman arrahim. Quand tu invoques le nom de Bismillah arrahman arrahim, quand il [le deumm] est sur toi, il te fui. Il fui parce qu'ils n'aiment pas les Noms d'Allah.

Ou encore :

Dans les deumm, il y a beaucoup de sortes de deumm : il y a de vampires [et] il y a de sorcières. Et puis, aussi, ils volent la nuit. Comme des oiseaux. Ils peuvent se transformer [en singe, vache...]. Tout. Ils peuvent même se transformer en... Parce qu'il y a deux animaux que les deumm aiment se transformer en ça. Les chauve-souris ! Et les hiboux. Le kololo [en wolof]. Ils peuvent même se transformer en serpent. C'est comme ça qu'ils vont attaquer les gens. De fois ils se mettent dans les rues et ils font beaucoup d'accidents. Ils vont choisir leurs victimes, de fois ils le connaissent, de fois ils ne le connaissent pas. Ça ajoute [augmente] leur savoir, ça ajoute [prolonge] leur vie. Ils se rajeunit. (...) Il y a aussi d'autres deumm qui chassent de deumm. Il y en a de très fort ! C'est des clans ! Ils se rassemblent pour détruire, pour dire : « Aujourd'hui, on va dans tel quartier, on va dans tel village... Aujourd'hui [c'est] qui qui va voler. L'autre va protéger, l'autre va faire ceci ». Et après ils se disent : « On partage [le sang ou l'énergie qu'on a obtenu] ». Dans une maison même, de fois il y a de deumm là-bas. Ils se partagent eux-mêmes de manger leurs fils. Ou bien de manger leurs oncles. Ils sont comme ça. Ils font que manger.

Tel qu'on l'a vu tout à l'heure, le terme wolof *deumm* est d'habitude traduit par mes interlocuteurs par *sorcière*. Toutefois, on voit comment Issa évoquait, dans sa caractérisation, le terme *vampire*, ce qui résonne plutôt avec des représentations populaires du mal en

Occident. Pareil pour la référence à l'ail comme élément de protection, à combiner avec la prononciation de versets coraniques et de Noms d'Allah. Une telle combinaison s'avère un bon exemple de la façon dont la plupart des spécialistes conjuguent la manipulation de certaines formes d'ésotérisme de base islamique avec celle d'autres objets ou matières complémentaires que l'on peut de fois inclure dans la rubrique du *xam-xam nitt bu nioule*, mais pas uniquement. C'est le cas de l'utilisation de l'ail, mais aussi du charbon qu'Issa reprenait lors de la même conversation :

Pour se protéger des deumm il faut les Noms d'Allah. Il y a de Noms d'Allah qu'on écrit, qu'on mets dans un gris-gris, pour se protéger. Il y a de Noms qu'on mélange avec de l'ail, avec le charbon... On l'attache aussi [comme gris-gris]. Il y a un arbre qu'on appelle l'enker, on l'écrit avec des Noms d'Allah, comme les Bismillah arrahman arrahim, 129 fois, tu le mets dans l'eau et tu te laves. Ça aussi sert à te protéger des deumm. Parce que quand tu le mets, on dirait que tu es blindé.

En effet, l'usage du charbon comme protection contre les *deumm* et d'autres attaques comme le *sandy nguélau* décrits dans le chapitre précédent est une ressource populaire assez répandue au quotidien, notamment au moment du *timiss* (entre les 19 :30 et les 20 :30 à-peu-près, coïncidant avec le quatrième *salat*) quand certaines puissances sont censées d'être plus actives et il est recommandé de ne pas sortir sans protection, en l'occurrence un morceau de charbon ou de pierre. La même combinaison de techniques est mise en place, toujours d'après le récit d'Issa, au moment d'intervenir contre les *deumm*, pour « faire sortir » le « spirit » qui amène le pouvoir qui permet de nuire, cela dans une procédure que, telle qu'elle était décrite par Issa, semblait évoquer l'imaginaire d'un exorcisme :

Nous aussi on soigne ça. Parfois on m'amène beaucoup de gens qui sont des deumm. Je leur dis : « Pourquoi tu es entré dans ça ? » Et ils me disent : « Parce qu'il me plaît. Je veux travailler avec lui [Sheytan ?] pour attraper quelqu'un d'autre. Je vais travailler pour entrer sur lui pour me rajeunir ». Je le soigne avec de Noms d'Allah, de prières. Quand tu fais les prières-là, tu prends leur face et tu leur... Les mains [tu prononces la prière sur la main] et quand tu leur mets [la main] sur leur corps, ça leur brûle. Quand tu invoques les Noms d'Allah, il se brûle.

Tout comme il arrive avec les djinns, seulement ceux qui comptent avec de capacités extraordinaires pour communiquer avec l'intangible (*boroom bopp*, en wolof) peuvent distinguer les *deumm* d'une personne inoffensive. À ce propos, Issa soulignait l'importance de la protection aussi pour pouvoir identifier les *deumm* quand l'on y interagi. Autrement dit, la réaction du *deumm* en contact ou proximité avec des éléments protecteurs fabriqués avec

les techniques décrites tout à l'heure indexerait leur nature véritable. Cette idée était aussi partagée par mes interlocuteurs *klandomans*, comme Baaye D., qui affirmait que ce n'était qu'en étant protégé qu'on pouvait identifier si un passager était, en effet, une *deumm*. En même temps, il faut noter que, tel qu'on le voit dans le récit qui suit, l'usage du terme « voir » pour faire référence à la possibilité de communiquer ou distinguer certaines entités ne doit pas être pris au sens littéral. Au contraire, on parle plutôt d'une affection et une expérience qui implique de réactions corporelles plutôt que d'une identification visuelle :

[La seule façon de savoir qu'il y a un deumm proche c'est] De te protéger seulement. Si tu es protégé il va réagir. C'est en te protégeant seulement que tu verras que le mec-là, ou bien cette fille ou bien cette femme bouge. Parce qu'il fera de trucs qui ne sont pas normales. Il ne peut pas s'asseoir carrément. Il va parler trop. Il fait de gestes bizarres. Tu verras que celui-là n'est pas normal. Même s'il n'est pas un deumm, même si c'est Satan qui est en lui, il fera de trucs qui ne sont pas normaux. Il y a de gens qui peuvent les voire, mais la vue-là c'est un autre truc. Ce n'est pas comme [si] tu me vois et je te vois. C'est une autre dimension ça. Ça c'est une sixième dimension. Quand je vois une deumm, moi je peux te dire : « Celui-là c'est un deumm ». Je les vois. Même si je [ne] le vois pas, il y a mon corps qui fais des... Comme la sourate qu'on appelle Surat'ul Al-Isra [s.17 Le voyage nocturne]. Mon corps ça va être... [ça va trembler] Tu sauras qu'ici [prêt de moi] il y a quelqu'un qui est louche. Et si je prononce de Noms de Dieu, ils me montrent que c'est lui, directement. Il [le deumm] va réagir. C'est pour cela nous, on fait beaucoup de wird, beaucoup de zikhr, cela veut dire d'invoquer des Noms d'Allah. Pour protéger. On fait de prière aussi pour protéger les gens parce que ce sont [les deumm] des imbéciles. Ils font du n'importe quoi. C'est pour cela nous on apprend beaucoup le Coran : les surat'ul yaa sin. On appelle le surat'ul yaa sin. Ou bien on fait Basmallah.

Tout comme pour devenir marabout il faut à la fois compter avec des capacités innées en plus qu'avec des savoirs particuliers transmissibles entre humains, bien que le pouvoir pour agir comme un *deumm* relèverait, aussi, d'une capacité innée -souvent héritée- celle-ci doit s'accompagner avec un apprentissage :

C'est comme une école, qu'on apprend ça [à devenir deumm]. Pour être une deumm, on apprend ça. C'est comme pour être un vampire, on t'apprend comment on mange de gens, comment on se comporte... Ce sont des djinns sheytan. C'est des gens de Satan. Les deumm, cela vient des djinns, de djinns qui ne sont pas, qui n'aiment pas Dieu. C'est les djinns qui ont appris les deumm ce qu'ils font. Ce sont les djinns sheytan qui leurs ont donné ce savoir, ce pouvoir. Parce que Dieu il a simplement écrit les djinns, Il n'a pas écrit un deumm. Il a dit : « J'ai écrit l'homme et le djinn pour me servir ». Mais après les

djinns Satan, les djinns sheytan, ont défié Dieu, ils ont créé leur propre image dans de gens qui entendent d'autres gens, qui boivent le sang des gens, qui mangent des gens, qui font du mal aux gens, et qu'on appelle les deumm. Ça leur rajeunit aussi. Ça fait que leur arme [pouvoir] ça va augmenter encore.

La représentation des *deumm* comme étant des personnes avec un pouvoir inné et hérité pour nuire, comptant avec la capacité de se métamorphoser en animaux marqués comme dangereux, et qui s'alimentant du sang et de l'âme des autres, coïncide à la fois avec les représentations vues précédemment et avec les descriptions plus classiques de la sorcellerie en Afrique (voir bien sûr Evans-Pritchard, 1972 [1937] ; mais aussi Geschiere, 1995 ; 2013, parmi beaucoup d'autres). Or, Issa plaçait l'origine de ce pouvoir et de ce savoir non seulement en un apprentissage mais comme étant le résultat d'une révélation de ce savoir par de djinns maléfiques, et donc en situant la source de leur pouvoir encore en Satan. Une telle interprétation renvoie à des lectures semblables à propos de la considération, dans l'islam, de l'origine de la magie-sorcellerie. Comme cela a été signalé plus haut, dans la conception coranique ce genre de pouvoir de manipulation et action sur le cours « naturel » des choses et des événements ne s'agirait pas d'une disposition humaine innée. Au contraire, elle aurait été dévoilée aux humains par des djinns *sheytan* qu'à leur tour auraient reçu ce savoir des anges Harût et Marût (s2 v.102 ; voir l'analyse apporté chez Hamès, 2007 : 31-37 et Zappa, 2007).

Ce savoir inclut aussi des stratégies et de techniques pour faire face à l'intervention de spécialistes comme Issa, et que celui-ci désigne aussi par le terme *mystique*. Une fois de plus, le monde des entités maléfiques, tout comme on l'a vu chez celui des djinns, s'avère comme une sorte de double ou ombre de celui des humains. C'était dans ces termes qu'Issa décrivait la procédure avec laquelle il combat les *deumm* :

[Mais ça n'a rien à voir avec le mystique] No... De fois c'est eux qui créent d'autres mystiques. Mais le mystique ça vient d'Allah. Le mystique, c'est Dieu qui l'a créé pour leur vaincre. Il a donné ça aux Prophètes, tous les Prophètes. Tout ça c'est pour chasser les deumm. Même le Prophète Jésus, qu'on appelle Issa, mon homonyme. Il s'est battu avec les deumm et avec les nguinés [djinns] sheytan. Rien que pour chasser les deumm. Eux tous se sont de descendants de Ibîls, de Satan. Les djinns sheytan ont appris aux deumm [leur savoir] et après ils le transmissent entre eux. (...) Quand tu es avec d'autres Noms d'Allah... Parce que de fois, tu peux parler ce Nom d'Allah, [et] ils [ne] régissent pas. Il faut que tu parles un autre Nom d'Allah pour qu'il fuit. (...) Eux aussi ils se protègent ! Ils sont leurs propres Noms. C'est Dieu qui donne, hein ! C'est Lui qui a tout écrit. Oui, ils [les deumm] se protègent quand tu invoques ces Noms d'Allah qu'ils [le

spirit] ne se manifestent pas. Mais eux, ils ne peuvent pas se protéger carrément, parce que les Noms d'Allah sont plus forts que leurs trucs [avec lesquels] ils se protègent. Ils [les deumm] ne peuvent pas apprendre [réciter] tout le temps les Noms là. [Et] quand on invoque les Noms d'Allah, ils réagissent

Issa évoquait encore une fois la même idée que le *mystique* ferait partie de la révélation divine, comme outil fourni par Dieu aux humains pour faire face au malheur et assurer, ainsi, leur bien-être. Mais ce combat ne se limite pas à des interventions quotidiennes. Au contraire, il s'inscrit dans une bataille plus large contre un Mal centralisé en la figure de Satan et ses adeptes et qui s'avère le responsable de tous les malheurs, de problèmes les plus quotidiens à l'aggravation du conflit dont la Casamance a été le scénario depuis la décennie de 1980, voir même de la pandémie de la COVID-19. Outre la nouveauté relative de cette conception globale du mal (voir encore Dozo, 2017), celle-ci récupère et reformule la conception aussi présente dans l'islam qui attribue aux djinns et à d'autres entités semblables un rôle singulier dans la vie à la fois physique et psychique des humains (Lory, 2018 : 228-230) et, par la suite, dans leur vie sociale. Le morceau de notre conversation du 16 mai 2020 expose de façon assez exemplaire en quoi consiste-il ce combat entre le Bien et le Mal qui s'étend des malentendus de couple le plus quotidiens jusqu'à de malheurs plus globaux comme le COVID-19 :

Il faut se protéger des deumm. De fois c'est eux qui créent des hommes qui se battent entre eux. Ils le font aussi pour gagner quelque chose. Pour que le sang coule. Si le sang coule, eux ils boivent ce sang. C'est pour cela de fois ils font des accidents, ils font [que] les gens se battent, ils font [que] les gens se tuent avec des armes ou bien avec de couteaux. C'est pour cela nous on a créé le tur [un type d'amulette]. Le tur, cela veut dire que quand on te touche avec le couteau ça ne coupe pas. Tout ça c'est de secrets de Dieu. Le conflit de la Casamance il y avait... Ceux qui se battaient, mais eux [les deumm] ils ont augmenté [aggravé] encore pour que les gens se battent plus. Les deumm et les djinns sheytan ils ont augmenté cette guerre-là. C'est eux qui entrent dans de gens et qui gâtent leur esprit. C'est de maléfiques, de djinns maléfiques, c'est Satan. C'est Satan qui fait tout ça, qui manipule l'esprit des gens et des hommes. C'est Satan qui le fait. C'est ça les deumm [comme les descendants de Satan] (...)

Parce qu'eux ils sont partout. Ils sont même là-bas [en Espagne]. Ils sont partout ! Ils sont même de blancs. Il y a de blancs deumm. C'est seulement qu'ils sont différents, mais il y a de blancs deumm. J'ai vu plein de trucs ! Parce que moi j'ai vu plein de trucs. Parce qu'il y a de gens qui voient sur les cartes, qui prennent de bougies qu'ils allument, qui voient dans l'eau, qui te disent de trucs... Voilà, c'est des esprits mauvais qui entrent

sur eux. Tout ça c'est de deumm. Ils prennent le sperme des gens, les cheveux des gens, ils te maraboutent... Tout ça c'est de deumm qui le font, qui entrent sur ce gens-là. Parce que chez-vous c'est ça que vous connaissez. (...) C'est pour cela on prend l'Al Qur'an pour leur frapper. Même le Corona là [la pandémie de la COVID-19], ils ont tout créé. Ils ont tué beaucoup de gens. C'est ça qu'ils voulaient. Tous les gens qui sont morts, ils sont morts pour eux, pour leur rajeunir. Ils ne sont pas géniaux donc !

Or, le rôle de Dieu dans cette bataille demeure toujours ambigu, au moins quant à la participation des humains du côté maléfique. En effet, toujours d'après le récit d'Issa, le libre arbitre des humains face à la possibilité de prendre parti pour l'action d'entités maléfiques telles que les djinns ou les *deumm* s'avère une épreuve divine pour tester la foi des hommes et des femmes sur terre :

Mais tout cela, Dieu il regarde. Tu sais pourquoi il regarde ? Dieu, quand tu lui demandes, il te donne. Il n'est pas méchant. Mais Il sait que tôt ou tard tu reviendras vers lui. C'est comme de preuves. Tôt ou tard tu reviendras vers lui. Et le pardon-là, il [ne] va pas te pardonner si tu n'as pas confessé tes péchés.

Les rêves

Les témoignages analysés lors du chapitre précédent ont permis de montrer l'étendue des rêves dans l'univers du *mystique*. Dans cette même ligne, Issa évoqua lors de nos conversations cette importance à plusieurs reprises, comme élément central de son travail. Il le faisait en termes similaires aux lectures plus populaires présentées dans le chapitre précédent qui prennent le rêve comme source de prémonition plus ou moins quotidienne capable d'amener quelques clés pour agir contre des événements à venir. Or, dans son discours, Issa soulignait la mention par le Prophète tant de l'importance prémonitoire des rêves comme des techniques telles que le *listikhar*, encore pour éviter des possibles censures qui puissent considérer cet aspect comme *bid'a*, voir même comme *sihr* :

Dans l'islam le rêve [guint en wolof] c'est... Ils ont beaucoup d'importance. Parce que même le Prophète disait qu'il faut apprendre ça. Même le listikhar qu'on fait, le Prophète avait dit qu'il faut qu'on l'apprenne. Parce que de fois il y a quelque chose qui vient en toi, mais tu ne peux pas le savoir. Donc quand tu apprends ça [le listikhar et l'interprétation des rêves] tu verras. Dans tes rêves, même si ça ne te vient pas comme ça [éveillé], dans tes rêves ça peut venir, et tu vas sortir de sacrifices [de sarakh].

La fonction prémonitoire des rêves se base, comme on l'a vu aussi chez les conceptions plus populaires, sur une certaine idée de ce qui a lieu lors du rêve. Issa partageait, ainsi, d'autres représentations présentes aussi dans l'islam, qui considèrent le moment de sommeil comme un espace de temps ou la mise à côté des voies de perceptions sensibles liées à l'activité prééminente du corps permet à la fois la libération de l'âme et le contact avec des entités invisibles qui peuvent dévoiler de présages. À cette idée, également présent dans des versions moins spécialisées, Issa y ajoute le fait que chaque âme serait accompagnée par deux *mala'ika* qui, on interprète, seraient les principaux responsables des prémonitions :

De fois ce n'est pas Dieu. Dieu te montre... Comment je peux m'exprimer ? Bref, dans chaque quelqu'un, il y a un ange [mala'ika] qui est avec toi. Chaque personne, il y a deux anges qui sont avec elle. Quand on dit ange c'est mala'ika. De fois aussi ce [ne] sont pas des anges, c'est des spirits. Mais des spirits qui font du bien. Il y a des spirits qui font du mal, comme les djinns. C'est ça qu'on appelle les djinns. (...) Donc quand tu rêves, de fois ce sont ces spirits-là [djinns] qui te montrent de trucs. De fois aussi il y a des spirits qui font du mal qui te montrent de trucs qui [ne] sont pas génial. C'est pour cela de fois tu vois [que] quelqu'un rêve quelque chose [et] tout le temps il est fâché. Ou bien tout le temps il s'stresse, ou bien tout le temps il dit qu'il a des maux de tête. (...) De fois tu peux rêver que ton ventre te fait mal, et tu te lèves et ça [le ventre] te fait mal. Ça c'est de mauvais spirits qui le font. Ils cherchent quelque chose sur toi. Parce que tu as de la lumière en toi. Et ils cherchent ça [ta lumière] en toi.

Toutefois, cet accès privilégié à l'intangible ne se limite pas uniquement à la désactivation de l'expérience sensible par la voie du sommeil. Issa évoquait encore, et de façon assez cryptique, un moment et un espace de Création primitive auquel l'esprit retournerait lors du rêve. Un moment signalé par la récitation du 172^{ème} verset de la 7^{ème} sourate mentionné plus haut qu'Issa décrit comme un rêve en lui-même, et qui ouvre la porte à penser à une Création originale de toute l'humanité qui aurait lieu bien avant de la descente de chacun sur terre. Cette dernière idée n'implique pas forcément une référence à la création littérale de l'humanité, mais elle renvoie, plutôt, aux archétypes centraux dans le soufisme et la doctrine akbarienne de Réalité Muhamadienne (*haqiqa muhammadiyya*) et la notion complémentaire d'Home Parfait (*insân kâmil*). Le premier décrirait l'essence prophétique primordiale dont chaque prophète depuis Adam n'en serait qu'une réfraction jusqu'à la descente sur Terre de Muhammad, qui cesse l'autorité de ses prédécesseurs (cf. Chodkiewicz, 2012 [1986]: 70-81), tandis que le deuxième ferait référence à l'être humain sans défaut envisagé dans l'ensemble de sa fonction cosmique de *khalifa*, c'est à dire, lieutenant de Dieu sur Terre et crée selon Sa forme (*ibid.*: 78-79; voir aussi Ibn 'Arabî, 2021 [1988]: 58; cf. Lory, 2018 pour une approche à la fonction cosmique de l'être humain dans l'islam). C'est dans ce contexte

qu'il faut saisir l'évocation qu'Issa fit de la 7ème sourate, tant dans ce moment qui vient d'être cité comme dans le morceau mentionné plus haut. Enfin, Issa compléta son récit à propos de cet espace et ce moment de Création primitive et leur rapport avec le moment du rêve lors de notre entretien du 1^{er} septembre 2019 :

Parce qu'auparavant, avant qu'on vienne ici [sur terre], on était dans un autre monde. On était dans un autre monde qu'on n'appelait pas la Terre. Asl [le Principe]²¹⁶. Là où tout a commencé. C'est ça asl. Auparavant, le Tout Puissant était dans une boule. La boule-là, on l'appelle kunzu²¹⁷. Kunzu c'est la boule-là où Dieu était. Il n'y avait rien à part Lui seul qui parlait en Lui seul. Il a créé asl, Il a créé beaucoup de choses... (...) Il a créé les hommes, après il a créé les djinns. Mais avant les djinns ce sont les hommes qu'il a créés. Depuis qu'il a créé les hommes il a parlé, dans ce rêve-là, An-has bira bi akum : « Qui est votre Dieu ? » [s.7 v.172]. Et seul le Prophète qui [a] répondu : Baleh. Baleh, cela veut dire akhaka'l oui.

Ayant exposé les circonstances qui expliquent le rêve et sa fonction révélatrice, on aborda quelques des interprétations possibles, et qui constituent une partie importante de son travail. Au-delà de quelques petites différences déjà signalées en présentant le sujet lors du chapitre précédent, il faut noter que, dans ce cas, le récit d'Issa ne s'éloignait pas beaucoup des lectures plus populaires qui m'ont été transmises par mes interlocuteurs *klandomans*:

Parce que tu peux rêver plein de trucs, mais il y a de rêves qui ne sont pas pareils. De fois il y a de gens qui rêvent qu'ils sont sur l'eau. Si tu es dans l'eau, l'eau bouge, ou bien tu nages, ou bien tu te laves. Ce rêve-là c'est bon. Ou bien tu pleures. Ce rêve-là c'est bon [il annonce de bonnes choses à venir]. Mais si tu rêves à des arachides, d'arachides qu'on va cuisiner, ou bien c'est toi qui les as pris pour les manger... Quand tu rêves ça, ça c'est [annonce] de la trahison. De la trahison de quelqu'un, [qui va

²¹⁶ Sur la notion de *asl* comme Principe de la Création cf. Gril (2021[1988]:214).

²¹⁷ Cette référence d'Issa s'avère assez ambiguë. Bien que, lors de cet entretien, il prononçât «kunzu», le terme renvoie plutôt à celui de *kun* (Sois!), référant la parole créatrice divine et d'importance significative dans la pensée soufie (voire Ibn 'Arabî, 2021 [1988]; Chodkiewicz, 2012 [1986]: 50 et 163; et Schimmel, 1996 [1975]: 517 pour quelques exemples). Cependant, et sans nier la pertinence de cette notion, celle d'*'amâ* correspondrait plus directement à la description d'Issa. En effet, tel que le recueille Chodkiewicz (2012 [1986]: 77) le terme '*amâ* ferait référence, dans la doctrine akbarienne, à la «'nuée' originelle» où apparaissent successivement les formes des êtres, voire même «la 'Realité dont toute chose est créée'». Bien qu'il n'en fasse pas référence, la description d'Issa de cette «boule» primitive résonne clairement avec la notion d'*'amâ*, étant l'emploi du *kun* (ou *kunzu*) une adaptation peut-être propre et individuelle, mais quand même remarquable du fait qu'elle lui permet de souligner cet acte existenciateur et le rôle qu'y jouerait le verbe divin.

trahir] ta confiance. Ou bien, tu voulais acheter quelque chose et on te trahi sur ça... Mais les rêves sont géniaux [sont très utiles pour savoir]. Après on te dira : « Il faut sortir ce genre de sacrifice [sarakh]-là pour que ça n'arrive pas ».

- *Et comment savoir si un rêve signifie quelque chose ?*

Ça signifie toujours quelque chose. Mais de fois tu peux rêver de quelque chose [et] ce n'est pas pour toi, c'est pour un autre. Tu peux rêver quelque chose, tu peux dire : « J'ai rêvé de ça et de ça... » Or que ce n'est pas pour toi. Tu peux rêver de bananes... Ou bien, comme hier, j'étais allé là à un chant [zikr] qu'on m'avait invité, il y avait un gars qui avait rêvé de son marabout. [Dans le rêve] il [le marabout] apprenait le Coran, on lui avait donné aussi de sandales en plastique. Mais le rêve-là ce n'était pas pour lui. Il fallait qu'il le sorte parce que son marabout-là va être malade. C'est ça que je lui ai dit. Et il m'a appelé aujourd'hui, il m'a dit : « Effectivement, on l'a amené à l'hôpital ». [Je lui ai dit] « Il faut que tu sortes les charakh [sandales en plastique], tu vas lui donner à un pêcheur ». Quand tu rêves ce genre de choses, cela veut dire que quelqu'un proche peut être malade. Mais quand tu rêves aussi, comme de kankourangs, de fétiches, ce genre de trucs-là. Ça c'est de deumm qui sont en toi, ou bien c'est de gens qui parlent beaucoup. Mais maintenant, tu vas sortir... Si les gens parlent beaucoup sur toi, tu vas sortir d'arachides et du millet. Tu vas faire chacun, un kilo de millet et un kilo d'arachides pour sortir ça en sacrifice, pour que cela n'arrive pas. [Pour] tous les rêves il y a une signification. Il n'y a aucun rêve qui n'a pas de signification. Si ce n'est pas pour toi c'est pour un autre, ou bien [pour] quelqu'un qui est proche de toi, ou bien tes parents, tes amis... Mais pour tous les rêves il y a une signification. (...) Les rêves sont différents aussi, et il y a beaucoup d'explications dans les rêves. Tu peux entendre un autre te dire : « C'est comme ça, c'est comme ça... [il va-t'en donner une explication] ». Et après tu prends un autre il va te dire : « C'est comme ça, c'est comme ça... [Il va-t'en donner une autre] ». Parce que les rêves c'est [quelque chose de] vaste.

Encore, et enfin, si le rêve s'avère d'importance pour Issa c'est par rapport à son travail. On a vu, au début de ce chapitre, le poids du *listikhar* comme technique divinatoire qu'Issa emploie au quotidien pour saisir les nécessités de ses clients. Comme complément à ce premier récit, Issa introduisit la notion de *ruquiyya*. Il faut noter que la racine *râqa* (faire des incantations; mentionné qu'une seule fois dans le Coran: s. 75 v. 27²¹⁸; cf. Hamès, 2007) est souvent reprise dans la tradition ésotérique musulmane comme base de légitimation à la

²¹⁸ «et qu'on dit : 'Qui est exorciseur?'». À remarquer comment le terme *râqin* est parfois traduit par «exorciser» (cf. Hamès, 2007: 38).

plupart des pratiques décrites au long de ce chapitre, contre les dérivés de la racine s.h.r. de connotation négative. Toutefois, au moins d'après ce qu'Issa exposa lors de nos entretiens, il limitait l'usage de ce terme aux incantations effectuées pour favoriser le rêve révélateur, ou bien pour accéder à la révélation une fois éveillé si celle-ci ne se présente pas ouvertement ou, éventuellement, se purifier après avoir eu un mauvais rêve. À ce propos, il mentionne explicitement la 112ème sourate, dont le recours a été cité pour bien d'autres propos au long de ces pages:

Ruqiyat, ça c'est venu depuis les Prophètes. Cela veut dire [que] tu fais de prières pour rêver de trucs. Les prières-là, ça dépend quel Nom de Dieu que tu vas prendre pour faire ça. De fois tu rêves de trucs qui sont bizarres, tu te lèves, tu fais ton ruqiya, tu fais ton ruqût, pour savoir plein de trucs sur toi. C'est deux râqa seulement. Il y a de gens qui, quand ils prient ils font douze qul Alahu ahat : qul alahu ahat alahu samadu (...) Qul cela veut dire « parle » [dis], Alahu Dieu, Samadu c'est Lui Seul. Dans cette sourate-là [s. 112 Al-Ilkhlâs]. Dieu parle qu'il n'y a aucun Dieu à part Lui seul. Il n'a pas été enceinté [il n'a pas été conçu par autrui], Il n'a pas de maman, Il n'a pas de père, Il n'a pas de fils. Il est Lui Unique. Et celui qui a envoyé le Prophète Bien Aimé.

(...) Tu peux faire de prières [ruqiya] et tu peux faire de prières et ne pas rêver. Parce que les rêves, de fois, ça dépend. De fois tu rêves de djinns, [que] tu fais l'amour avec quelqu'un. Ou bien de fois si quelqu'un te déclare... Après cela il faut faire de prières. Prier pour Dieu, rek ! Tu pries. Ça [ne] dépend pas du rêve et ça ne dépend pas des sourates. C'est de prières de du'a. De bénissements. Pour que Dieu t'aide sur ce que tu as rêvé. Ou bien sortir de sarakh.

Brève conclusion à propos de mes rencontres avec Issa

Au long de ces pages, et à partir des entretiens que j'ai eu l'occasion de mener avec Cheikh Issa Aïdara, ont été décrits quelques des aspects de la cosmologie et du complexe système de représentation qui soutiennent l'univers invisible du *mystique*, notamment ceux qui s'inscrivent dans le domaine islamique et associés au *liguêi*. Je suis bien consciente que la vision d'Issa n'est ni la seule ni forcément la plus hégémonique, bien que certains de ses affirmations soient partagées par d'autres spécialistes ainsi que par des témoins beaucoup plus profanes. Néanmoins, cette nuance -d'ailleurs applicable à tout autre expert religieux- ne fait pas perdre de la valeur aux informations et aux savoirs transmis par Cheikh Issa Aïdara. Au contraire, son cas s'avère un exemple de la façon dont ces expressions de l'ésotérisme musulman observables sur mon terrain s'enracinent et participent aux débats

plus larges et de longue date au sein de certaines traditions islamiques. Dans ce sens, l'approche que j'ai voulu montrer ici au cas d'Issa résonne avec ce des auteurs comme Soares (2000) soulignent quand ils proposent d'étudier les expressions de la pratique de l'islam en Afrique de l'Ouest pas uniquement comme « des islams » au pluriel, mais plutôt en considérant l'islam comme une tradition discursive qui se trouve à l'intersection du local et du supralocal et en prenant en compte la façon dont des histoires régionales et locales ont pu façonner cette participation de la pratique et la réflexion sur l'islam en Afrique aux exégèses plus larges.

Mais ce savoir qu'Issa a pu traduire et résumer lors de nos entretiens, à la façon dont Ogotemméli l'aurait fait lors des conversations que Marcel Griaule reproduit dans *Dieu d'Eau* (2009 [1948]), ne doit pas seulement être considéré comme discours ou système de représentation. Son principal intérêt réside en sa mise en pratique et en la façon dont il se matérialise et s'incarne au quotidien, en l'occurrence dans celle des *klandomans*, ses passagers et d'autres acteurs impliqués dans ce système de transport et dont le chapitre précédent offre un aperçu. Dans ce sens, le témoignage d'Issa permet de saisir les différences et les continuités entre cette combinaison pragmatique de technique matériels et idées que le *msyitique* tel qu'il m'a été décrit lors de mon terrain en Casamance, implique, et quelques des doctrines théologiques avec lesquelles il dialogue et il s'approprie pratiquement. À ce propos, et malgré les limites d'une première approche du sujet comme celle présentée lors de cet excursus, la volonté est de donner continuité à ces premiers pas vers une ethnographie qui puisse contraster quelques de ces exégèses et savoirs doctrinaux avec la pratique quotidienne de ceux qui ne les connaissent pas nécessairement, et encore moins les maîtrisent de façon abstraite.

Quelques considérations finales

De cette thèse, qui conclut ici, je voudrais tirer quelques déductions qui me semblent pertinentes. Tout d'abord, j'ai tenté de décrire et d'analyser ce qui aurait tendance à être abordé comme un simple problème lié aux infrastructures de transport en commun et aux dynamiques qui animent le réseau routier d'une ville et d'une région africaine. J'aimerais penser que j'ai réussi à mettre en évidence que les *klandos* et *klandomans* de Ziguinchor sont cela et bien d'autres choses, pour ne pas dire *toutes les autres choses* qui font une société et la rendent possible, non pas malgré, mais grâce en grande partie aux aspects de la vie collective, en l'occurrence celle qui est centrée sur un service public de transport, qui n'ont pas ou peu de réglementation administrative.

Les témoignages et les exemples d'activités quotidiennes des chauffeurs travaillant dans les quatre garages *klando* de Ziguinchor, leur position dans l'ensemble du système de transport de la région, leurs contacts systématiques et toujours ambigus avec les représentants de l'administration et de la police, mettent en évidence ce qui a été décrit dans l'une des sections de cette thèse comme une dynamique de privatisation des services publics par laquelle l'état externalise («décharge») certaines de ses fonctions et aspects à des intermédiaires non directement liés à son appareil. Mais ce processus, qui dans quelques cas -comme dans le cas des *klandos*- implique une multiplication ou un renforcement de certains acteurs informels, c'est-à-dire opérant à certains égards en dehors de l'autorisation officielle des pouvoirs publics, n'est pas nécessairement un symptôme de la faiblesse et du dysfonctionnement d'un état classé comme «en développement». Au contraire, et sans ignorer les conflits et les problèmes qui en découlent, des cas comme celui présenté ici discutent la mesure dans laquelle on peut parler d'une absence ou d'un retrait du pouvoir étatique dans un pays donné, comme le Sénégal, mais nous invitent plutôt à considérer les points d'intervention de l'état au-delà de l'impact direct et fiscal de ses institutions.

C'est là l'un des principaux enjeux de cette recherche: montrer que ce n'est pas seulement que l'état gère et définit les limites de ces tendances à la privatisation et à l'«informalisation», mais qu'il profite en fait à la fois des économies réalisées sur le maintien et l'exploitation d'un important appareil infrastructurel et de la nature non autorisée de certaines activités. En ce sens, et comme j'ai essayé de l'expliquer tout au long de ces pages, l'exemple du *klandos* montre une fois de plus la perméabilité entre le «formel» et l'«informel» -si cette distinction est opérationnelle à un niveau plus que théorique-, entre ce qui est légal, alegal et illégal, et la manière dont l'état lui-même s'engage également dans des pratiques qui échappent à sa propre légalité afin de tirer profit de leur nature irrégulière.

L'objectif initial était donc d'établir le fonctionnement apparemment paradoxal d'un système de mobilité «informel» ou «populaire», mais intégré à bien des égards dans les rouages d'un état tel que l'état sénégalais. Je l'ai fait en considérant comment ce système se déployait de manière décisive dans la vie de leurs employés, les *klandomans*, et dans la toile des liens qu'ils tissaient entre eux, avec ceux qui leur donnaient du travail -employeurs et usagers-, dont ils dépendaient, et avec ceux qui contrôlaient leur activité depuis l'administration, y compris la police. J'ai également parcouru leurs itinéraires avec eux et partagé leurs moments de repos et d'attente. J'ai toujours été une étrangère dans leur monde, mais je pense que je le suis devenu de moins en moins et que j'ai fini par mériter un espace qui n'était pas toujours discret parmi les chauffeurs, les *coxeurs*, les apprentis, les *chefs de tableaux*, mais aussi parmi les commerçants et commerçantes qui vendent toutes sortes de produits dans des boutiques, sur de petits étals ou en esquivant des *klandos*. Bien sûr, j'ai passé des heures assise dans ces véhicules, à voyager avec des personnes qui allaient et venaient avec leurs bagages, entre des lieux que j'ai appris à connaître progressivement, des habitués et des personnes que je n'ai rencontrées qu'une fois et pour la dernière fois. Tout cela en traversant des villages, des forêts et des mangroves où les souvenirs et les braises d'une guerre étaient bien vivants.

Mais j'ai vite découvert que ce n'étaient pas les seuls personnages à l'œuvre dans la dynamique quotidienne autour des *klandos*, et qu'ils n'étaient pas de simples instruments de travail ou de service. J'ai rapidement détecté des présences invisibles mais omniprésentes, et l'activité de forces provenant de quelque chose semblable à un monde parallèle avec lequel celui-ci -le monde sensible des humains, qui me semblait être le seul- avec lequel mes interlocuteurs étaient en constante interaction. Ainsi, en approchant le fonctionnement de quelque chose d'aussi prosaïque en apparence que l'activité d'utilisation de véhicules privés en tant que taxis, en fouillant dans ses duplicités et ses plis, j'ai pu contempler les éléments d'un univers que j'ai entendu appeler le *mystique* entrer en action, et que j'ai vu s'ouvrir et se fermer constamment pour permettre la circulation de forces qui, sans être toujours visibles dans ce monde, le déterminaient. Ainsi, au-delà de rendre compte du fonctionnement de ce

système de transport tant sur le plan économique que sur le plan du travail, j'ai tenté de montrer tout au long de cette thèse comment un cosmos parallèle et occulte s'est immiscé à plusieurs reprises dans le développement ordinaire de l'activité des *klandos* et en quoi il s'agit là d'un élément déterminant pour saisir les logiques de tous ordres qui animent ce système de transport, du moins dans la forme qu'il prend à Ziguinchor et en Basse Casamance.

Il ne s'agit pas seulement d'attirer l'attention sur le fait que le système *klando* est affecté par la gravitation d'aspects explicitement «religieux» qui reflètent, à leur tour, la place qu'ils occupent dans l'ensemble de la société casamançaise. Dans les pages précédentes, je crois que le rôle des *turuq* ou de la médiation des *marabouts* dans de nombreux aspects de l'activité de ces taxis non réguliers a déjà été suffisamment souligné. D'autre part, le récit que j'ai fait de mon séjour sur le terrain est parsemé d'allusions aux *fétiches* qui jalonnent les itinéraires des *klandos* et auxquels beaucoup des personnes avec lesquelles j'ai pu parler et interagir -indépendamment de leur adhésion religieuse- semblaient prêter attention. Il s'agit de quelque chose d'autre et de différent: tout un système de représentation et d'activité, avec ses propres personnages et son propre répertoire dramatique, qui constituait une sorte de basse continue dans laquelle beaucoup de choses se passaient. Ici aussi, on pourrait parler d'«informalité» pour évoquer des modes de relation à l'invisible qui n'étaient pas prévus dans les canons dogmatiques et liturgiques d'un quelconque culte institutionnalisé.

Mais mon intention, en considérant cet aspect comme pertinent, voire central, pour de nombreuses interactions qui ont lieu dans la vie quotidienne des travailleurs et des autres acteurs présents dans le système *klando*, ne se limite pas à souligner le caractère «moderne» de ce type de pratiques liées au «religieux» dans un contexte postcolonial, mais surtout leur caractère urbain. La focalisation sur le *mystique* en action dans un contexte marqué par l'informalité permet d'observer la manière dont ce que les sociétés occidentales comprennent comme surnaturel s'inscrit et organise les interactions quotidiennes, dans un contexte largement conditionné par la précarité de l'emploi et des liens contradictoires mais toujours conflictuels avec les institutions. C'est dans ce cadre que j'ai montré et analysé le *mystique* non seulement comme un système de représentation mais, surtout, d'activité.

A partir de là, la recherche n'a cessé de trouver des indices du rôle structurante de cette condition ordinaire de l'extraordinaire qu'implique l'omniprésence du *mystique* dans le développement quotidien de l'activité des *klandos*. Cela impliquait de comprendre cette réalité parallèle et perpendiculaire -à côté de l'organigramme social et le traversant- comme une infrastructure en soi, c'est-à-dire comme un élément constitutif qui permet à la vie sociale de se développer, peut-être surtout dans des contextes urbains marqués par

l'imprévisibilité des contingences et l'incertitude des perspectives. Mais au-delà, et compte tenu du rôle du *mystique*, du moins sur mon terrain, l'attention que j'ai portée à cet aspect de la vie sociale est liée à la considération de l'«informel» comme ce qui permet d'appréhender le fonctionnement réel de la vie sociale.

Si la prise en compte du *mystique* et du religieux sur la scène du système *klando* peut être pertinente, c'est avant tout en prenant en compte le contexte dans lequel mes interlocuteurs mobilisent ce type de ressources, de pratiques et de discours. En ce sens, la prise en compte de la position subalterne dans différents sens de mes interlocuteurs *klandomans* apparaît comme un élément clé pour comprendre comment cette sphère de réalité décrite par le terme *mystique* prend forme et est mise en pratique dans le cadre du système *klando*. C'est dans cette optique que, dans mes descriptions, j'ai choisi de donner de la valeur à un concept comme celui de «populaire», au-delà de son utilisation ordinaire pour désigner ce qui est largement diffusé. Il m'a semblé pertinent d'employer cette notion dans son sens gramscien, juste pour souligner comment l'utilisation de techniques et de stratégies *mystiques* a un sens sur la base de la condition dominée, mais ni soumise ni passive, des groupes qui les appliquent. Pour cette raison, je me suis permis de décrire l'exercice du *mystique* comme une forme d'ésotérisme populaire, en supposant qu'il est apparemment contradictoire que la négociation avec l'arcanique puisse être massivement exercée par des gens «ordinaires», dans le sens non seulement d'être non spécialisées, mais aussi de ne pas être légitimées dans les instances officiellement reconnues de communication avec l'invisible.

Ainsi, le terme «populaire» m'a permis de souligner la manière dont le *mystique* forme un système, c'est-à-dire un ensemble d'éléments dépendants les uns des autres, construit à partir de matériaux hétérogènes que nous appellerions religieux et spirituels; une structure qui a pour tâche d'organiser l'expérience sociale comme dotée de sens et de la doter de certaines énergies symboliques. Il est impossible d'ignorer que le cadre dans lequel cet ordre *mystique* devient socialement effectif est traversé par toutes sortes de risques et de contestations, et que sa mise en œuvre peut être lue, par rapport à certaines situations, en tenant compte de la condition assujettie de ceux qui la mettent en pratique. Ainsi, le recours des *klandomans* à des outils, techniques et stratégies liés au *mystique* est encadré par les conditions matérielles de l'activité qu'ils exercent et, surtout, par la manière dont celles-ci sont marquées par la précarité, les vulnérabilités et les imprévus de toutes sortes lorsqu'ils offrent un service de transport en commun. Ceci est illustré de manière très explicite par la manière dont le *mystique* façonne également les interactions avec les représentants de la municipalité et les forces de sécurité, sous la forme de tactiques ou d'astuces par lesquelles les secteurs subalternes échappent aux impératifs de leur assujettissement, voire les inversent. À ce niveau, la considération de l'«informel» comme ce qui témoigne du fonctionnement réel de

toute activité économique et sociale implique d'incorporer la manière dont le surnaturel se tisse et émerge comme un champ d'action pertinent dans les relations quotidiennes avec l'état, qui sont souvent ambiguës et controversées.

En laissant de côté le fait que la perspective que j'ai cherché à appliquer ici, en combinant l'attention à l'infrastructure, à l'urbain, à l'informel et au populaire dans les termes dans lesquels je les ai repris dans ce dernier chapitre, est appropriée pour l'analyse des matériaux que j'ai pu recueillir au cours de mes missions et que j'ai essayé de présenter dans cette thèse, je voudrais signaler sa pertinence au-delà du cas ethnographique qui a été mon objet d'étude.

En premier lieu, aucune de ces catégories, ni la manière dont elles sont articulées sur le terrain, ne peut être comprise comme «africaine», c'est-à-dire comme renvoyant à des réalités spécifiques et intrinsèques au continent. C'est en ce sens qu'une analyse en ces termes ouvre la porte et peut contribuer à une «désexotisation», non seulement des approches des formes de pratiques et de croyances liées à la sphère religieuse, mais aussi des lectures des processus qui traversent une grande partie des villes africaines, notamment en ce qui concerne la fourniture de services publics, dont les transports. Bien que ces dynamiques se cristallisent évidemment en des termes différents selon les trajectoires historiques locales, les villes et les états de ce que l'on appelle le Nord global ont également connu des processus similaires de retrait de l'administration et du financement publics de l'approvisionnement de services et de la gouvernance urbaine en général depuis des décennies. Le travail et les formes d'économie informelle sont également bien établis dans ces villes qui ont jusqu'à présent mérité le titre de «développées»²¹⁹.

J'ajouterais qu'une évaluation similaire s'appliquerait au rôle, dans les sociétés capitalistes avancées, des expressions de religiosité et de spiritualité, à la fois populaires et institutionnalisées, semblables à celles décrites ici. Ni dans le scénario que j'ai connu là-bas -comme j'ai essayé de le montrer- ni dans celui que j'ai trouvé à mon retour, l'importance des éléments idéels (dans le sens qui donna au terme Godelier) que nous reconnaissons comme *mystiques* là-bas, mais pas dans les contextes occidentaux, n'est absente. Aussi en termes d'infrastructures dont la consolidation et le développement dépendent de facteurs immatériels qui ne sont pas pris en compte dans les diagnostics et les statistiques officielles. Tout cela sans oublier à quel point toute notre vie d'occidentaux blancs, citoyens de pays qui se prétendent riches et illustrés, n'est pas en permanence déterminée par des ordres symboliques

²¹⁹ Le projet de recherche dans lequel ce travail a été réalisé (*MOVER. Mobility overflow: a comparative study of new urban mobilities*, <https://mover.cat/>) porte précisément sur l'expansion des systèmes de mobilité non réglementés dans les villes européennes.

auxquels nous obéissons sans reconnaître leur caractère non moins surnaturel, occulte ou invisible que celui que nous identifions souvent trop facilement dans les contextes africains.

Mais je ne voudrais pas clore cette thèse ni l'étape académique et personnelle qu'elle représente sans signaler que je suis bien consciente que mon approche a été, par force, incomplète. Je voudrais signaler ici certains de ces aspects qui sont encore en suspens, avec la volonté de pouvoir les approfondir tous, et d'autres qui pourraient être signalés par le jury qui évaluera cette thèse, sur la base de nouvelles lectures et de futurs séjours sur le terrain.

Tout d'abord, la question en suspens la plus évidente est peut-être la prise en compte des conséquences des contraintes découlant de la pandémie du COVID-19 sur l'ensemble de ce paysage que j'ai essayé de décrire et d'analyser tout au long de cette thèse. En effet, bien que le développement de la pandémie sur le continent africain ait eu ses propres singularités, les contraintes de mobilité ont également été présentes et les effets sur les secteurs de l'économie qualifiés d'«informels» ont été importants en Afrique aussi. Je pense que le système *klando* peut également être un bon exemple pour examiner comment la pandémie a pu conditionner et affecter la dynamique de la mobilité et des déplacements intra et interurbains sur le continent africain. En même temps, l'urgence sociale dérivée du COVID-19 a mis en évidence et rendu encore plus évidentes certaines idiosyncrasies et lacunes dans l'implication des états dans la fourniture de services publics, y compris les transports. Une approche plus approfondie de la manière dont cette dernière question a pu se matérialiser dans le champ ethnographique de cette thèse peut ouvrir la porte à de nouvelles considérations sur la mise à disposition et la gestion des infrastructures, notamment celles visant à garantir la mobilité des biens et des personnes. Mais au-delà, le témoignage de Cheikh Issa Aïdara dans la dernière section ouvre la porte à l'évaluation des implications possibles de cette pandémie, des discours et des conflits qu'elle a suscités, marqués par un sentiment d'alarme et d'urgence, dans l'univers du *mystique* tel que j'ai tenté de le décrire tout au long de ces pages. Ces mêmes restrictions de voyage m'ont empêché de réaliser un dernier séjour de terrain, qui m'aurait notamment permis d'aborder ces questions et leurs effets de manière plus approfondie auprès de ceux qui ont été mes interlocuteurs depuis 2018. Toutes ces questions doivent encore être clarifiées et discutées, soit par d'autres, soit par moi-même, dans le cadre, espérons-le, d'un éventuel retour des résultats de mes recherches à leurs protagonistes après la soutenance de cette thèse.

De même, bien que la prise en compte de la différence entre les sexes et l'approche de certains domaines de la vie sociale dans lesquels les femmes jouent un rôle de premier plan soient présentes dans cette thèse, je sais que cet aspect aurait pu mériter plus d'attention. Non seulement l'approche de ces espaces féminins, mais aussi l'évaluation de la perspective de

genre dans une perspective plus large qui prend en compte la manière dont la construction de certaines masculinités a des effets sur la vie quotidienne de mes interlocuteurs masculins et, surtout, sur leur expérience de la précarité professionnelle, économique et sociale qui, comme nous l'avons vu, marque la vie des *klandomans* et des autres travailleurs du secteur. L'attention portée à cet aspect peut avoir des implications dépassant le cadre strictement économique et la construction de certaines identités. Elle soulève la question de savoir comment le *mystique* peut et doit être abordée dans une perspective de genre, qui, d'une part, s'intéresse à son emploi par des femmes et dans des espaces largement féminisés, mais aussi à la manière dont la construction de certaines formes de masculinité conditionne l'utilisation de différentes tactiques dans ce domaine.

Enfin, bien que la question ait été mentionnée et brièvement considérée à un moment donné dans cette thèse, je crois que la présence et le rôle du *mystique* dans la relation avec l'état méritent d'être approfondis. En effet, le recours au *mystique* chez les *klandomans* est apparu comme un élément clé dans leurs interactions quotidiennes avec la police et les autres représentants de l'administration. J'espère toutefois pouvoir examiner plus en détail la manière dont ce champ d'action et de représentation est présent et actif dans la dynamique même de l'administration publique, non seulement dans la manière dont celle-ci -comme dans notre société- se dote de ses propres formes de transcendance, mais aussi dans la manière dont le *mystique*, dans les termes dans lesquels elle est dépeinte ici, est incorporée dans les mécanismes mêmes qui organisent son organisation à tous les niveaux et dans ses modes habituels de relation avec ce qui a souvent été appelé la société civile.

Si l'évocation de ces trois exemples de questions en suspens a un sens ici, au-delà de souligner le caractère incomplet de cette thèse, c'est précisément pour montrer mon désir que cette approche de certains domaines de la vie sociale casamançaise perdure au-delà de l'étape académique qui finit. Aussi bien l'expérience de terrain que j'ai essayé de transférer ici que celle qui m'a permis de détecter la présence du *mystique* dans un contexte migratoire à Barcelone, ouvrent la porte pour envisager de nouvelles possibilités d'enquête qui me permettent de m'occuper de ces aspects et d'autres qui n'ont pas été suffisamment traités ici, ainsi que d'autres qui peuvent continuer à émerger sur le chemin. C'est en ce sens que cette thèse, qui s'achève ici, constitue les premiers pas dans un univers social et culturel dont j'ai aujourd'hui le sentiment de connaître beaucoup moins que je ne le pensais en arrivant, le début d'un voyage que je referme pour l'instant avec la conscience du travail qui reste à faire et avec la volonté et l'objectif de revenir pour pouvoir donner une continuité à ce que je suis allé découvrir un jour et qui a fini par faire partie de ma vie.

Bibliografía

- Abu-Lughod, Lila. 1990. The Romance of Resistance. *American Ethnologist*, 17 (1): 41-55.
- Adell, Nicolas. 2014. Faire le secret. Numéro thématique. *Mondes contemporains. Revue d'anthropologies sociale et culturelle*, 5.
- Adler, Alfred y Andras Zempléni, 1971. *Le bâton de l'aveugle : Divination, maladie et pouvoir chez les Moundang du Tchad*. París : Hermann.
- Agamben, Giorgio. 2004. *Estado de excepción*. Buenos Aires: Ariadna Hidalgo Editora.
- Albert, Jean-Pierre et Agniezska Kedzierska-Manzon. 2016. Des objets-signes aux objets-sujets. *Archives de Sciences Sociales des Religions*, 174 : 13-25.
- Albert, Jean-Pierre. 2012. Postface. Le surnaturel : un concept pour les sciences sociales ? *Archives des sciences sociales des religions*, 145 : 147-159.
- Amnesty International. 1998. *Sénégal: le terreur en Casamance*. Février, 17. Index Number: AFR 49/001/1998. Disponible en: <https://www.amnesty.org/fr/documents/afr49/001/1998/fr/>. Accedido el 24 de junio de 2022.
- Amselle, Jean-Loup y Elikia M'Bokolo [Dris.]. 1985. *Au cœur de l'ethnie. Ethnies, tribalisme et état en Afrique*. París : La Découverte.
- 2018. *Islams africains: la préférence soufie*. París: Le Bord de l'Eau.
- ANSD. 2019. *La population du Sénégal en 2018*. Dakar: Ministère de l'Economie, des Finances et du Plan.
- Ashforth, Adam. 2005. *Witchcraft, Violence and Democracy in South Africa*. Chicago: University of Chicago Press.
- Augé, Marc. 1975. *Théorie des pouvoirs et idéologie : étude de cas en Côte d'Ivoire*. París: Hermann.
- 2007. *Por una antropología de la movilidad*. Barcelona : Gedisa.

- Awenengo Dalberto, Séverine. 2010. Usages de l'histoire et mémoires de la colonie dans le récit indépendantiste casamançais : des écritures casamançaises de soi (1982-2000). *Outre-mers*, 97 (368-369) : 137-157.
- Awn, Peter J. 1983. *Satan's Tragedy and Redemption: Iblis in Sufi Psychology*. Leiden: Brill.
- Ba, Boubacar Demba y Luc Descroix. 2022. Analyse de Quelques Conséquences du Conflit de Casamance sur les Ressources Forestières dans le Département de Bignona (Sénégal). *Cadernos de Estudos Africanos*, 42: 265-287.
- Bako-Afari, Nassirou. 2007. 'Ce n'est les papiers qu'on mange!' La corruption dans les transports, la douane et les corps de contrôle. En Giorgio Blundo y Jean-Pierre Olivier de Sardan [Eds.] *État et corruption en Afrique. Une anthropologie comparative des relations entre fonctionnaires et usagers (Bénin, Niger, Sénégal)*: 179-224. Paris: Karthala.
- Balandier, George. 1955. *Sociologie des Brazzavilles noires*. Paris: Armand Colin.
- Barber, Karin. 1987. Popular Arts in Africa. *African Studies*, 30(3). DOI: <https://doi.org/10.2307/524538>.
- Barth, Fredrik. [Comp.] 1976. *Los grupos étnicos y sus fronteras*. México D. F.: Fondo de Cultura Económica.
- Baum, Robert M. 1999. *Shrines of the slave-trade. Diola religion and society in pre-colonial Senegambia*. Oxford: Oxford University Press.
- 2016. *West Africa's Women of God. Alinesitoué and the Diola Prophetic Tradition*. Bloomington-Indianapolis: Indiana University Press.
- Bayane, Bouraima Mouhamed y Qiu Yanjun. 2020. Past, present and future development of West African railways. *Journal of sustainable development of transports and logistics*, 5 (1): 103-114.
- Bayart, Jean-François. 1989. *L'État en Afrique: la politique du ventre*. Paris: Librairie Arthème Fayard.
- Behrman, Lucy C. 1999 [1970]. *Muslim brotherhoods and politics in Senegal*. Nueva York: ToExcel.
- Bekker, Simon y Göran Therborn [Eds.]. 2012. *Power and the Powerless. Capital Cities in Africa*. Cape Town : HRSC Press.
- Bekker, Simon y Laurent Fouchard [Eds.]. 2013. *Politics and Policies. Governing Cities in Africa*. Cape Town : HSRC Press.
- Beneito, Pablo. 1996. Introducción. À Ibn 'Arabî. 1996.: I-LIII.
- Bernaut, Florence y Joseph Tonda. 2000. Dynamiques de l'invisible en Afrique. *Politique Africaine*, 79 :5-16.
- Bernaut, Florence. 2013. Witchcraft and the Colonial Life of the Fetish. En Meier, Barbara y Steinforth, Arne S. [Eds.] *Spirits of Politics. Uncertainties of Power and Healing in African Societies*. Frankfurt : Campus Publishers : 53-74.

- 2019. *Colonial Transactions. Imaginaries, Bodies, and Histories in Gabon*. Londres-Durham : Duke University Press.
- Berreman, Gerald D. 2012. Behind many masks: ethnography and impression management. En Antonius C. G. M. Robben y Jeffrey A. Sluka [Eds.] *Ethnographic fieldwork: an anthropological reader*. Reino Unido: Willey-Blackwell: 153-174.
- Bondaz, Julien y Julien Bonhomme. 2014. Don, sacrifice et sorcellerie. L'économie morale de l'aumône au Sénégal. *Annales. Histoire Sciences sociales*, 69 (2): 469-504
- Blumer, Herbert. 1982 [1969]. *El interaccionsimo simbólico. Perspectiva y método*. Barcelona: Hora.
- Blundo, Giorgio. 2001. Négociier l'État au quotidien: agents d'affaires, courtiers et rabatteurs dans les interstices de l'administration sénégalaise. *Autrepart*, 20: 75-90.
- Blundo, Giorgio y Jean-Pierre Olivier de Sardan. 2001. La corruption quotidienne en Afrique de l'Ouest. *Politique Africaine*, 83: 8-37.
- [Eds.] 2007. *État et corruption en Afrique. Une anthropologie comparative des relations entre fonctionnaires et usagers (Bénin, Niger, Sénégal)*. Paris: Karthala.
- Bonhomme, Julien. 2006. La feuille sur la langue. Pragmatique du secret initiatique. *Cahiers Gabonais d'Anthropologie*, 17: 1938-1953.
- 2009. *Les voleurs de sexe. Anthropologie d'une rumeur africaine*. Paris : Éditions du Seuil.
- 2012a. D'une violence l'autre. Sorcellerie, blindage et lynchage au Gabon. En Martinelli, Bruno y Boujou, Jacky. [Éds.] *Sorcellerie et violence en Afrique*. Paris : Karthala : 259-279.
- 2012b. The dangers of anonymity. Witchcraft, rumor, and Modernity in Africa. *HAU : Journal of Ethnographic Theory*, 2 (2) : 205-233.
- 2017. Les genres discursifs de la sorcellerie : des histoires intimes aux rumeurs publiques. *Politique africaine*, 148(4) : 132-137.
- Bonhomme, Juliet y Julien Bondaz. 2017. *L'offrande de la mort. Une rumeur au Sénégal*. Paris : Éditions du CNRS.
- Bonhomme, Julien y Laurent Gabail. 2018. Lutte mystique. Sport, magie et sorcellerie au Sénégal. *Cahiers d'études africaines*, 231-232: 939-974.
- Bourdieu, Pierre. 1983. Vous avez dit 'populaire'?. *Actes de la Recherche en Sciences Sociales*, 46: 98-105.
- 2007 [1993]. Comprendre. En *La miseria del mundo*. Buenos Aires : Fondo de Cultura Económica : 527-543.
- Bredeloup, Sylvie; Brigitte Bertonecello y Jérôme Lombard. [Eds.] 2008. *Abidjan et Dakar: des villes à vendre? La privatization made in Africa des services urbains*. Paris: L'Harmattan.

- Bredeloup, Sylvie. 2008. Introduction Générale. La privatisation *made in Africa* des services urbains. En Bredeloup, Sylvie; Brigitte Bertoncello y Jérôme Lombard. [Eds.] 2008: 19-40.
- Brenner, Louis. [Ed.] 1993. *Muslim Identity and Social Change in Sub-Saharan Africa*. Bloomington-Indianapolis: Indiana University Press.
- 2007. Introduction. En Constant Hamès [Dir.] 2007: 7-17.
- Ceriana, Mayneri, Andrea. 2014. *Sorcellerie et prophétisme en Centrafrique. L'imaginaire de la dépossession en pays banda*. Paris : Karthala.
- 2018. Les impasses de la transe à l'école. Violences de genre religions et protestations à N'Djamena. *Cahiers d'études africaines*, LVII (3-4), 231-232: 881-911.
- Cervero, Robert. 1992. Paratransit in Southeast Asia: A Market Response to Poor Roads?. *UC Berkley: University of California Transportation Centre*. Disponible en: <https://escholarship.org/uc/item/6533b9wk>. Accedido el 21 de noviembre de 2019.
- 2000. *Informal transport in the developing world*. Nairobi: UNCHS.
- Chehami, Joanne. 2013. La monétisation de la mendicité infantile musulmane au Sénégal. *Journal des africanistes*, 83(1): 256-291.
- Chemás, Mauricio. 2015. *La Sunu Village y el circuito de la chatarra. Marginalidad y supervivencia urbana. Aproximaciones etnográficas a los chatarreros senegaleses en Barcelona*. Trabajo final de máster. Barcelona : Universidad de Barcelona.
- 2021. *La vida entre los restos y la vida de los restos. Espacio, infraestructuras y residuos*. Tesis doctoral. Barcelona : Universidad de Barcelona.
- Chenal, Jérôme; Yves Padrazzini; Guélado Cissé y Vincent Kaufmann [Eds.]. 2009. *Quelques rues d'Afrique. Observation et gestion de l'espace public à Abidjan, Dakar et Nouakchott*. Lausanne: Éditions du LaSaur.
- Chrétien, Jean-Pierre y Gérard Punier. [Dirs.] 1989. *Les ethnies ont une histoire*. Paris: Karthala.
- Chodkiewicz, Michel. 2012 [1986]. *Le Sceau des saints. Prophétie et sainteté dans la doctrine d'Ibn 'Arabî*. Paris: Gallimard.
- 2001. Les musulmans et la Parole de Dieu. *Revue de l'histoire des religions*, 2018 (1): 13-31.
- Cissokho, Sidy. 2012. Réformer en situation de "décharge": les transports publics à Dakar durant les mandats d'Abdoulaye Wade. *Politique Africaine*, 126: 163-184.
- 2014. Les relations de travail dans la gare routière de 'pomipers' (Sénégal). Représentations spatiales, enjeux hiérarchiques et compétition dans les interstices. *Terrains et travaux*, 2014/2 (25): 179-197.
- 2015. La compétition syndicale à la loupe. Débats, affrontements et arbitrages autour de la question de la représentation dans les gares routières au Sénégal. *Revue Tiers Monde*, 2015/4 (224): 83-102.

- 2016a. L'enchâssement du moment électoral dans l'ordinaire syndical. Le Syndicat national des travailleurs du transport sénégalais en campagne. En Julie Gervais y Guillaume Courty [Dir.] *Le lobbying électoral. Groupes en campagne présidentielle (2012)*: 155-176. Lille: Presses Universitaires du Septentrion.
- 2016b. *Le contrat social sénégalais au ras du bitume (1985-2014): De la formation du groupe professionnel des chauffeurs au renforcement des institutions politiques*. Tesis doctoral. Paris: Université Paris 1 Panthéon-Sorbonne-École Doctorale de Science Politique.
- Clifford, James. 1995. *Dilemas de la cultura. Antropología, literatura y arte en la perspectiva postmoderna*. Barcelona: Editorial Gedisa.
- Colleyn, Jean-Paul. 1987. Objets forts et rapports sociaux. Le cas des Yapere Minyanka. *Systèmes de pensée en Afrique Noire*. 8 : 221-262.
- 2019. La leçon des *Maîtres fous* (Jean Rouch, 1957). *Décadrages. Cinéma, à travers champs*, 40-42: 52-71.
- Comaroff, Jean y John Comaroff. [Eds.] 1993. *Modernity and its malcontents*. Chicago: University of Chicago Press.
- 1999. Occult Economies and the Violence of Abstraction : Notes from the South African Postcolony. *American Ethnologist*, 26(2) : 279-303.
- 2018. Occult Economies, Revisited. En Brian Morean y Timothy de Waal Malefyt [Eds.] *Magical Capitalism. Enchantment, Spells, and Occult Practices in Contemporary Economies*. Londres : Palgrave Macmillian : 289-320.
- Contijoch Torres, Marta; Romina Martínez Algueró y Manuel Delgado Ruíz. 2021. *Klandos and jakartas. Rethinking « Informality » and « Public Space » from two Mobility Systems in Lower Casamance (Senegal)*. *AIBR. Revista de Antropología Iberoamericana*, 16(2) : 397-418. DOI : 10.11156/aibr.160209.
- Contijoch Torres, Marta y Horacio Espinosa. [Eds.] 2019. *Manters. Morabisme i comerç informal als carrers de Barcelona*. Barcelona: Editorial Bellaterra.
- Copans, Jean. 1980. *Les marabouts de l'arachide. La confrérie mouride et les paysans du Sénégal*. Paris: Le Sycomore.
- Costa Dias, Eduardo. 2009. Cofradías musulmanas y movimiento de *Da'wa*: dos concepciones del islam en África Occidental. En Ferran Iniesta [Ed.] *El islam en África Negra*. Barcelona, Bellaterra: 39-59.
- Coulon, Christian. 1981. *Le Marabout et le Prince. Islam et pouvoir au Sénégal*. Paris: Éditions A. Pedone.
- Cruise O'Brien, Donald B. 1967. Towards an "Islamic policy" in French West Africa, 1854-1914. *The Journal of African History*, 8 (2): 303-316.
- 1974. Don divin, don terrestre: l'économie de la confrérie mouride. *Archives Européennes de Sociologie*, 15 (1): 82-100.

- 1981. La filière musulmane. Confréries soufies et politique en Afrique Noire. *Politique Africaine*, 4: 7-30.
 - 1992. Le contrat social sénégalais à l'épreuve. *Politique Africaine*, 45: 9-20.
 - 2003. *Symbolic confrontations. Muslims imagining the State in Africa*. Londres: Hurst&Company.
- Dalakoglou, Dimitris y Penny Harvey. 2012. Roads and Anthropology : Ethnographic Perspectives on Space, Time and (Im)mobility. *Mobilities*, 7(4) : 459-465.
- Dalakoglou, Dimitris. 2016. *The Road. An ethnography of (im)mobility, space and cross-border infrastructures in the Balkans*. Manchester : Manchester University Press.
- Darbon, Dominique. 1984. Le culturalisme bas-casamançais. *Politique Africaine*, 14: 125-128.
- De Benoist, Joseph Roger. 2008. *Histoire de l'Église Catholique au Sénégal. Du milieu du XVe siècle à l'aube du troisième millénaire*. Paris : Karthala.
- De Boeck, Phillip y Marie-Françoise Plissart. 2004. *Kinshasha : Tales of the Invisible City*. Ghent-Amsterdam : Ludion.
- De Boeck, Phillip. 2013. The Sacred and the City : Modernity, Religion, and the Urban Form in Central Africa. En Jannice Boddy y Michael Lambeck [Eds.] *A Companion to the Anthropology of Religion*. Malden-Oxford : Wiley Blackwell : 528-548.
- De Certeau, Michel. 1996 [1980]. *La invención de lo cotidiano, Tomo 1: Artes de hacer*. México D.F.: Universidad Iberoamericana. Departamento de Historia-Instituto Tecnológico y de Estudios Superiores de Occidente.
- De Herdt, Tom y Jean-Pierre Olivier de Sardan [Eds.]. 2015. *Real Governance and Practical Norms in Sub-Saharan Africa. The game of the rules*. London-New York: Routledge.
- De Jong, Ferdinand y Geneviève Gasser. 2005. Contested Casamance: introduction. *Canadian Journal of African Studies*, 39 (2): 213-229.
- Delgado, Manuel. 1993. La religiosidad popular. En torno a un falso problema. *Gazeta de Antropología*, 10: 68-78. Disponible en: https://www.ugr.es/~pwlac/G10_08Manuel_Delgado.html. Accedido el 8 de septiembre de 2022.
- 2005. *Sociedades movedizas. Pasos hacia una antropología de las calles*. Barcelona : Anagrama.
- De Rosny, Éric. 2011. Transes au lycée, en Afrique Centrale. *Études*, 2011/4 (414): 451-462.
- De Witte, Marleene. 2004. Afrikanía's Dilemma. Reframing African Authenticity in a Christian Public Sphere. *Etnofoor*, 17(1/2) : 133-155.
- 2012. Neo-traditional Religions. En Elias Kifon Bongmba [Ed.] *The Wiley Blackwell Companion to African Religions*. Chichester, West Sussex : Wiley-Blackwell : 173-183.
- Diamacoune Senghor, Agustin. 2018. *Histoire de la Casamance (1645-1960). Foi-Patriotisme-Hommage*. Paris: L'Harmattan.

- Diatta, Nazaire. 1982. *Anthropologie et herméneutique des rites jóola : funérailles et initiations*. Thèse de 3^{ème} cycle. Paris : EHESS.
- Diaz Olvera, Lourdes; Didier Plat; Pascal Pochet y Sahabana Maïdadi. 2012. Motorbike taxis in the “transport crisis” of West and Central African cities. *EchoGéo*, 20. Disponible en: <http://echogeo.revues.org/13080>. Accedido el 23 de julio de 2018.
- Diop, Momar Coumba. [Ed.]. 2002. *Le Sénégal contemporain*. Paris: Karthala.
- 2004. *Gouverner le Sénégal. Entre ajustement structurel et développement durable*. Paris: Karthala.
- 2013. *Le Sénégal sous Abdoulaye Wade. Le Sopi à l'épreuve du pouvoir*. Paris: CRES-Karthala.
- Diouf, Ibou. 2002. C comme Car rapide ou les tentatives d'intégration du transport artisanal. En Xavier Godard [Dir.] 2002: 45-56.
- Diouf, Mamadou. 1999. Privatisation des économies et des états africain. Commentaires d'un historien. *Politique Africaine*, 73: 16-23.
- 2001. *Une histoire du Sénégal. Le modèle Islamo-Wolof et ses périphéries*. Paris: Maisonneuve et Larose.
- 2013. Introduction. En Mamadou Diouf [Ed.]. 2013: 1-35.
- Diouf, Mamadou. [Ed.]. 2013. *Tolerance, Democracy and Sufis in Senegal*. Nueva York: Columbia University Press.
- Doherty, Jacob; Vakaramoko Bamba y Irène Kassi-Djodjo. 2021. Marginalité multiple et l'émergence d'un transport populaire: les taxi-tricycles 'salonis' à Abidjan, Côte d'Ivoire. *Cybergeog. European Journal of Geography*. [En ligne] Espace, Société, Territoire; document 964. DOI <https://doi.org/10.4000/cybergeog.36056>.
- Dozon, Jean-Pierre. 2015. *Afrique en présences. Du monde atlantique à la globalisation néolibérale*. Paris: FMSH.
- 2017. *La vérité est ailleurs. Complots et sorcellerie*. Paris: Éditions Maison des Sciences de l'Homme.
- Douglas, Mary [Ed.]. 2004 [1970]. *Witchcraft confessions and accusations*. Nueva York, Routledge.
- Duchesne, Véronique y Pauline Guedj. 2005. « Akonedi ne voyage pas » : la formation d'un réseau transnational entre le Ghana et les États-Unis. En Laurent Fouchard, André Mary y René Otayek [Eds.] *Entreprises religieuses transnationales en Afrique de l'Ouest*. Paris : Karthala : 135-153.
- Duchesne, Véronique. 2019. *Le Bossonisme : une théologie de libération et de guérison africaine, de Jean-Marie Adiaffi*. Manuscrit HDR inédit. Paris : EPHE.
- Elliot, Alice; Roger Norum y Noel B. Salazar.[Eds.]. 2017. *Methodologies of Mobility Ethnography and Experiment*. Berghahn : Oxford.

- Ellis, Stephen. 2007. *The Mask of Anarchy. The Destruction of Liberia and the Religious Dimensions of African Civil War*. New York : New York University Press.
- Esptein, Arnold L. 1967. Urbanization and Social Change in Africa. *Current Anthropology*, 8(4) : 275-295.
- Epstein, Arnold Leonard. 1958. *Politics in ans Urban African Community*. Manchester: Rhodes-Livingston Institute by Manchester University Press.
- Espinosa, Horacio y Marta Contijoch [Coords.]. 2021a. *El espacio público y sus disconformes. Informalidad y conflicto urbano*. Número monográfico. *AIBR. Revista de Antropología Iberoamericana*, 16(2).
- 2021b. Public Space and its Discontents. Informality and Urban Conflict. *AIBR. Revista de Antropología Iberoamericana*. 16(02) : 249-264. DOI : 10.11156/aibr.160203.
- Evans, Martin. 2009. Flexibility in return, reconstruction and livelihoods in displaced villages in Casamance, Senegal. *GeoJournal*, 74 (6): 507-524.
- Evans-Pritchard, Edward Evan. 1971 [1937]. *Witchcraft, Oracles and Magic among the Azande*. Oxford : Clarendon Press.
- Fabian, Johannes. 1978. Popular Culture in Africa: Findings and Conjectures. To the Memory of Placide Tempels (1906-1977). *Africa: Journal of the International African Institute*, 48(4): 315-334.
- Fahd, Toufic. 1992. La connaissance de l'inconnaisable et l'obtention de l'impossible: dans la pensée mantique et magique de l'Islam. *Bulletin d'études orientales*, 44: 33-44.
- 2010. Sihr. *Encyclopédie de l'Islam*. Leiden: Brill. Disponible en: https://referenceworks.brillonline.com/entries/encyclopédie-de-l-islam/sihr-SIM_7023?s.num=2&s.q=sihr Accedido el 3 de abril de 2020.
- Fancello, Sandra [Dir.] 2015. *Penser la sorcellerie en Afrique*, Paris : Hermann.
- Fancello, Sandra y Julien Bonhomme. 2018. L'État et les institutions face à la sorcellerie. *Cahiers d'études africains*, 231-232: 573-591.
- Fassin, Didier. 1985. Du clandestin à l'officieux. Les réseaux de vente illicite des médicaments au Sénégal. *Cahiers d'études africaines*, 25 (98) : 161-177.
- Favret-Saada, Jeanne. 1990. Être affecté. *Gradhiva: revue d'histoire et d'archives de l'anthropologie*, 8: 3-9.
- Faye, Djib. 2013. *Urbanisation et dynamique des transports "informels" et des mobilités dans les ville secondaires sénégalaises: les cas de Touba, Thiès et Saint Louis*. Tesis doctoral. Burdeos: Université Michel de Montaigne Bordeaux.
- Faye, Ousseynou. 1994a. L'instrumentalisation de l'histoire et de l'ethnicité dans le discours séparatiste en Basse Casamance (Sénégal). *Africa Spectrum*, 29(1) : 65-77.
- 1994b. La crise casamançaise et les relations du Sénégal avec la Gambie et la Guinée-Bissáu (1980-1992). À Momar Coumba Diop [Dir.] *Le Sénégal et ses voisins*. Dakar: Sociétés-Espaces-Temps: 189-212.

- Ferguson, James. 2006. *Global Shadows. Africa in the Neoliberal World Order*. Durham, N.C.: Duke University Press.
- Finn, Brendan; Amal Kumarage y Samson Gyamera. 2011. Organizational structure, ownership and dynamics on control in the informal local road passenger transport sector. *12th Conference on Competition and Ownership in Land Passenger Transport*, 12: 133-146.
- Fondang, Delphine. 2014. Narrating fatherhood and masculinities in Senegal. The case of Naffissatou Diallo in *A Dakar Childhood. Spectrum. A journal of Black Men*, 3 (1): 25-48.
- Forget, Yann; Michal Schimoni; Marius Gilbert y Catherine Linard. 2021. Mapping 20 years of urban expansion in 45 urban areas of Sub-Saharan Africa. *Remote Sens*, 13. DOI: <https://doi.org/10.3390/rs13030525>.
- Fouchard, Laurent. 2018. *Trier, exclure et policer. Vies urbaines en Afrique du Sud et au Nigeria*. Paris: Les Presses de Science Po.
- Foucher, Vincent. 2002. Les 'évolués', la migration, l'école: pour une nouvelle interpretation de la naissance du nationalisme casamançais. En M. C. Diop [Dir.] *Le Sénégal contemporain*. Paris: Karthala: 375-424.
- 2003. Le 'retour au religieux' et la recherche de la paix en Casamance. *Studia Africana*, 14: 40-44.
- 2005. La guerre des dieux? Religions et séparatisme en Basse Casamance. *Canadian Journal of African Studies*, 39 (2): 363-390.
- Fredericks, Rosalind. 2018. *Garbage citizenship. Vital infrastructures of Labor in Dakar, Senegal*. Durham: Duke University Press.
- Freund, Bill. 2007. Globalisation and the African City: Touba, Abidjan, Durban. En *The African City*. Cambridge: Cambridge University Press: 170-197.
- Garcia, Eric. 2021. *Dinámicas del poder local en un contexto colonial. El caso de los jefes de la Baja Casamance durante la colonización francesa (1851-1948)*. Thèse de doctorat. Barcelona: Universitat Pompeu Fabra.
- Gasser, Geneviève. 2001. Être jeune à Ziguinchor. *Autrepart* 2: 135-150.
- Geertz, Clifford. 1987. *La interpretación de las culturas*. Barcelona: Gedisa.
- 1997. *El antropólogo como autor*. Barcelona : Paidós.
- Geschiere, Peter; Brigit Meyer y Peter Pels. [Eds.] 2009. *Readings in Modernity in Africa*. Bloomington: Indiana University Press.
- Geschiere, Peter. 1995. *Sorcellerie et politique en Afrique. La viande des autres*. Paris: Karthala.
- 2011. Witchcraft and Modernity: Perspectives from Africa and Beyond. En Lluís Nicolau Parés y Roger Sansi [Eds.] *Sorcery in the Black Atlantic*. Chicago-Londres: University of Chicago Press.

- 2013. *Witchcraft, Intimacy and Trust. Africa in Comparison*. Chicago-Londres: The University of Chicago Press.
- 2017. La sorcellerie : un savoir qui se refuse à la connaissance ? *Politique Africaine*. 2017/4 (148) : 158-163.
- Gibbal, Jean-Marie. 1968. Sociétés urbaines de l'Ouest africain : l'exemple d'Abidjan. *Revue française d'études politiques africaines*, 29 : 61-83.
- 1974. *Citadins et paysans dans la ville africaine. L'exemple d'Abidjan*. Grenoble : Presses Universitaires de Grenoble.
- Gibbal, Jean-Marie; Émile Le Bris; Alain Marie; Annik Osmont y Gérard Salem. 1981. Position de l'enquête anthropologique en milieu urbain africain. *Cahiers d'Études Africaines*, 21(81/83): 11-24.
- Girard, Jean. 1992. *L'or du Bambouk. Une dynamique de civilisation ouest-africaine. Du royaume de Gabou à la Casamance*. Genève: Goerg Editeur.
- Glick Schiller, Nina y Noel B. Salazar. 2012. Regimes of Mobility Across the Globe. *Journal of Ethnic and Migration Studies*, 39(2) : 183-200.
- Gluckman, Max H. 1940. Analysis of a Social Situation in Modern Zululand. *Bantu Studies*, 14 : 1-29.
- 1944. *The Logic of African Science and Witchcraft: An Appreciation of Evans-Pritchard's "Witchcraft, Oracles, and Magic Among the Azande." of the Sudan*. Londres: Bobbs Merrill.
- 1963. *Custom and Conflict in Africa*. Oxford : Blackwell.
- Godard, Xavier. [Dir.] 2002. *Les transports et la ville en Afrique au sud du Sahara. Le temps de la débrouille et du désordre inventif*. Paris-Arcueil: Karthala-Inrets.
- Godard, Xavier. 2002a. Introduction. En Xavier Godard [Dir.] 2002: 7-22.
- 2002b. B comme Banque mondiale ou le désarroi du bailleur de fonds. En Xavier Godard [Dir.] 2002: 37-44.
- 2002c. D comme Dakar ou le bilan mitigé d'une ville pilote. En Xavier Godard [Dir.] 2002: 57-72.
- 2002d. I comme Informel ou les insuffisances d'une notion récurrente. En Godard [Dir.] 2002: 129-142.
- Godelier, Maurice. 1984. *L'idéal et le matériel. Pensée, économies, sociétés*. Paris: Librairie Arthème Fayard.
- Goffman, Erving. 1972 [1961]. *Encounters. Two studies in the sociology of interaction*. Royaume Uni : Penguin University Books.
- 1971. *Relations in public : microestudies of the public order*. New York : Harper Torchbooks.
- Gomis, Joseph Samba. 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'Économie, de Management, d'Environnement et de Droit (JEMED)*, 3 (2): 100-112.
- 2021. Quand la débrouille des habitants pallie une politique urbaine défailante: l'extension de l'habitat informel dans l'agglomération de Ziguinchor (Sénégal). *Géoconfluences*. Disponible en: <http://geoconfluences.ens-lyon.fr/informations-scientifiques/dossiers-thematiques/de-villes-en-metropoles/articles-scientifiques/habitat-informel-ziguinchor-senegal>. Accedido el 22 de agosto de 2022.
- Gomis, Joseph Samba; Mamadou Thior y Djiby Sow. 2020. Étude de la structure sociodémographique et des caractéristiques architecturales des quartiers informels de la commune de Ziguinchor (Sénégal). *EWASH & TI Journal*, 4(1): 336-344.
- Goodfellow, Tom. 2015. Taming the "Rogue" Sector. Studying State Effectiveness in Africa through Informal Transport Politics. *Comparative Politics*, 47 (2): 127-147.
- Goody, Jack. 1993. *Entre l'oralité et l'écriture*. Paris: Presses Universitaires de France.
- Görres, Johann Joseph von. 1854 [1836-1842]. *La Mystique divine, naturelle et diabolique*. Première partie: La mystique divine. Tome I. Traduction de M. Charles Sainte-Foi. Pousielgue-Rusand, Libraire.
- Graham, Steve y Simon Marvin. 2001. *Splintering Urbanism. Networked infrastructures, technological mobilities and the urban condition*. Londres : Routledge.
- Graham, Steve y Nigel Thrift. 2007. Out of Order. Understanding repair and maintenance. *Theory, Culture & Society*, 24(3) : 1-25. DOI : <https://doi.org/10.1177/0263276407075954>.
- Graham, Steve [Ed.]. 2010. *Disrupted cities. When infrastructure fails*. New York : Routledge.
- Gramsci, Antonio. 1981-2000. *Cuadernos de la cárcel*. México D.F.: Ediciones ERA 1981-2000 (6 tomos).
- 2011 [1925-1935]. *¿Qué es la cultura popular?*. València: Universitat de València.
- Grätz, Tilo. 2010. Miners and taxi drivers in Benin: emergent moral fields in informal migrant settings. En Tilo Grätz [Ed.] *Mobility, transnationalism and contemporary African societies*. Newcastle upon Tyne: Cambridge Scholars Publishing: 18-33.
- Graziano, Alicia. 2014. Alhamdoulillah: The Use of the Car Rapide as a Living Symbol of Senegal. *Independent Study Project (ISP) Collection. Paper 1911*. Disponible en: http://digitalcollections.sit.edu/isp_collection/1911. Fecha de acceso: 4 junio 2018.
- Griaule, Marcel. 2009 [1966]. *Dios de Agua*. Barcelona: Editorial Altafulla.
- Grieco, Margaret y John Urry [Eds.]. 2011. *Mobilities : new perspectives on transport and society*. London-New York : Routledge.
- Grignon, Claude y Jean-Claude Passeron. 1989. *Lo culto y lo popular. Miserabilismo y populismo en sociología y literatura*. Madrid: Ediciones La Piqueta.

- Gril, Denis. (2021 [1988]). La Science des Lettres. À Ibn 'Aarabî *Les Illuminations de la Mecque*. Anthologie présentée par Michel Chodkiewicz. Paris: Albin Michel: 165-282.
- Guèye, Cheikh. 2002. *Touba. La capitale des mourides*. Paris: Karthala.
- Guezere, Assogba y Hassane Mahamat-Hemchi. 2021. Les transports informels dans les marges urbains en Afrique: Une analyse à partir du rôle des motocycles dans les espaces périurbains. *Revue Espace Géographique et Société Marocaine*, 45/46: 105-124.
- Guimaret, Daniel. 1980. *Théories de l'acte humain en théologie musulmane*. Paris: Librairie Philosophique J. Vrin.
- 1988. *Les noms divins en Islam. Exégèse lexicographique et théologique*. Paris: Éditions du Cerf.
- Gutwirth, Jacques. 1991. Anthropologie urbaine religieuse: une introduction. *Archives de sciences sociales des religions*, 73: 5-15.
- Hamès, Constant. 1993. Entre recette magique d'Al-Bûnî et prière islamique d'al-Ghazali: textes talismaniques d'Afrique Occidentale. *Systèmes de pensée en Afrique noire*, 12: 187-223.
- 2001. L'usage talismanique du Coran. *Revue de l'histoire des religions*, 218 (1): 83-95.
- 2007. La notion de magie dans Le Coran. En Constant Hamès [Dir.] 2007: 17-47.
- 2012. Problématiques de la magie-sorcellerie en islam et perspectives africaines. *Cahiers d'études africaines*, 206-207: 81-99.
- Hamès, Constant. [Dir.] 2007. *Coran et talismans. Textes et pratiques magiques en milieu musulman*. Paris: Karthala.
- Hannerz, Ulf. 1980. *Exploring the City. Inquiries Toward an Urban Anthropology*. New York : Columbia University Press.
- Hart, Keith. 1973. Informal income opportunities and urban employment in Ghana. *The Journal of Modern African Studies*, 11 (1): 61-89.
- 2009. On the informal economy : the political history of an ethnographic concept. *CEB Working Paper*, N°9/042.
- Harvey, Penelope y Hannah Knox. 2015. *Roads. An Anthropology of infrastructure and expertise*. Ithaca : Cornell University Press.
- Harvey, Penelope ; Casper Jansen y Atsuro Morita [Eds.]. 2017. *Infrastructures and social complexity : a companion*. Londres : Routledge.
- Hellweg, Joseph. 2012. La chasse à l'instabilité : Les dozos, l'état et la tentation de l'extralégalité en Côte d'Ivoire. *Migrations Société*. 2012/6 (n°44) : 163-182.
- Hemchi, Hassane Mahamat. 2015. *Mobilités urbaines et planification: le cas de N'Djamena*. Tesis doctoral. Burdeos: Université Michel de Montaigne-Bordeaux III.
- Heinrichs, Dirk; Mirko Goletz y Barbara Lenz. 2017. Negotiating territory: strategies of informal transport operators to access public space in urban Africa and Latin America. *Transportation Research Procedia*, 25: 4507-4517.

- Hibou, Béatrice. 1999a. Introduction au thème. La “décharge”, nouvel interventionisme. *Politique Africaine*, 73: 6-15.
- Hibou, Béatrice. [Dir.] 1999b. *La privatisation des États*. Paris : Karthala.
- Horta, Gerard y Dani Malet Calvo. 2014. *Hiace. Antropología de las carreteras en la isla de Santiago (Cabo Verde)*. Barcelona: Pol·len Edicions.
- Ibn ‘Arabî. 1996. *El Secreto de los Nombres de Dios*. Introducción, edición, traducción y notas de Pablo Beneito. Murcia: Editorial Regional de Murcia.
- 2021 [1988]. *Les Illuminations de la Mecque*. Anthologie présentée par Michel Chodkiewicz. Paris: Albin Michel.
- Ibn Khaldun. 2015. *Introducción a la historia universal (Al-Muqqaddimah)*. Edición de Francisco Ruiz Girela. Córdoba: Almuzara Libros
- Iniesta, Ferran; Alberto López Bargados y Albert Roca [Eds.]. 2013. *Tradition et démocratie en Afrique: la frontière ambiguë*. París: L’Harmattan.
- Journet-Diallo, Odile. 1993. Le harpon et le bâton (Joola-Felup, Guinée-Bissau. *Systèmes de Pensée en Afrique Noire (Fétiches II)*. 12 : 17-38.
- 2007. *Les créances de la terre. Chroniques du pays Jamaat (Jóola de Guinée-Bissau)*. Paris : BREPOLs.
- 2017. De la captation d’une instance à la fabrication d’une puissance. Les *ukîin* jóola (Sénégal/Guinée-Bissau). En Bonnet, Corinne, *et. al.* [Eds.] *Puissances divines à l’épreuve du comparatisme : constructions, variations et réseaux relationnels*. Paris : BREPOLs : 339-353.
- Juillard, Caroline. 2005. Plurilinguisme et variation sociolinguistique à Ziguinchor (Sénégal). *Bulletin VALS-ASLA (Association suisse de linguistique appliquée)*, 82 : 117-132.
- 2012. Diversitat lingüística i polítiques públiques a Senegal. *Jornades 2012. Llengua, societat i cultura : per una defensa de la diversitat lingüística a l’Àfrica Negra*. Barcelona : Centre d’Estudis Africans i Interculturals.
- Kane, Ousmane y Leonardo Villalón. 1998. Entre confrérisme, réformisme et islamisme. Les mustashidin du Sénégal. En Ousmane Kane y Jean-Louis Triaud. [Dirs.] 1998. *Islam et islamismes au sud du Sahara*. París: Karthala-IREMAM
- Kassi-Djodjo, Irène. 2010. Rôle des transports populaires dans le processus d’urbanisation à Abidjan. *Cahiers d’Outre-Mer*, 251: 391-402. DOI <https://doi.org/10.4000/com.6057>.
- Kedzierska-Manzon, Agnieszka. 2013. Humans and Things : Mande’Fetishes’ as Subjects. *Anthropological Quarterly*, 86 (4) :1119-1152.
- 2014. *Chasseurs mandingues: iolence, pouvoir et religion en Afrique de l’Ouest*. Paris: Karthala.

- 2016. Le sacrifice comme mode de construction. Du sang versé sur les fétiches (mandingues). *Archives de Sciences Sociales des Religions*, 174 : 279-301.
- 2018. Dialogues avec les fétiches. La fabrique rituelle des hommes et des dieux en pays mandingue (Afrique de l'Oest). *Parcours anthropologiques*, 13 : 7-36.
- 2020. Fétiches. Les choses-dieux et leurs humains en Afrique (et ailleurs). *Annuaire de l'École Pratique des Hautes Études (EPHE). Section des sciences religieuses*, 127. DOI: <http://doi.org/10.4000/asr.3496>.
- À paraître. *La religion et ses agents. Corps rituels en Afrique de l'Ouest aujourd'hui*.
- Ki-Zerbo, Françoise. 1997. *Les sources du droit chez le Diola du Sénégal : logiques de transmission des richesses et des statuts chez les Diola du Boulouf (Casamance, Sénégal)*. Paris : Karthala.
- Klopp, Jacqueline M. 2021. From 'para-transit' to transit? Power, politics and popular transport. *Advances in Transport Policy and Planning*, 8(2021): 191-209.
- Koenig, Boris. 2021. *Youth and the occult infrastructures of urban life in Abidjan, Côte d'Ivoire*. Thèse de doctorat. Montréal-Leuven: Université de Québec à Montréal-Catholic University of Leuven.
- Kuczynski, Liliane. 1988. Return of Love: Evriday Life and African Divination in Paris. *Anthropology Today*, 4 (3): 6-9.
- 2002. *Les marabouts africains à Paris*. Paris: CNRS Éditions.
- 2007. Variations sur le retour de l'aimé. Consultations maraboutiques parisiennes. En Constant Hamès [Dir.] 2007: 347-384.
- Lammoglia, Adrien; Didier Josselin y Roger Marcelin Faye. 2012. Les taxis clandos à Dakar: Quel avenir pour ces Transports à la Demande (TAD) urbain?. *Conférence CODATU XV. Le rôle de la mobilité urbaine pour (re)modeler les villes*. Addis Abeba-Paris: CODATU.
- Launay, Robert y Benjamin F. Soares. 2009. La formation d'une « sphère islamique » en Afrique Occidentale Française (1895-1958). À Gilles Holder [Ed.] *L'Islam, nouvel espace public en Afrique*. Paris : Karthala : 63-100.
- Laplantine, François. 1996. *La description ethnographique*. Paris : Éditions Nathan.
- Latouche, Serge. 1998. *L'autre Afrique. Entre don et marché*. Paris : Albin Michel.
- Lee, Christopher J. 2005. Subaltern studies and African studies. *History Compass*, 3 (1). DOI: <https://doi.org/10.1111/j.1478-0542.2005.00162.x>.
- Lévi-Strauss, Claude. 1949. L'efficacité symbolique. *Revue de l'histoire des religions*. 135-1 : 5-27.
- 1982 [1955]. *Tristes tropiques*. Paris: Plon.
- Linares, Olga F. 1987. Deferring to trade in slaves: the Hola of Casamance, Senegal in historical perspective. *History in Africa*, 14: 113-139.

- 1992. *Prayer, Power, and Production : The Joola of Casamance*. Cambridge : Cambridge University Press.
- Lindell, Ilda y Christine Ampaire. 2016. The Untamed Politics of Urban Informality: “Gray Space” and struggles for recognition in an African City. *Theoretical Inquiries in Law*, 17(1): 257-282.
- Lofland, Lyn H. 1985. *A World of Strangers : Order and Action in Public Space*. Prospect Heights, Ill : Waveland Press.
- Lombard, Jérôme. 2006. Enjeux privés dans le transport public d’Abidjan et de Dakar. *Géocarrefour*, 81(2). Disponible en: <http://journals.openedition.org/geocarrefour/1913/>. Accedido el 17 de septiembre de 2017.
- 2015. *Le monde des transports sénégalais. Ancrage local et développement international*. Marsella: IRD Éditions.
- Lombard, Jérôme; Frank Bruez y Arouna Diakho. 2006. Les transports sénégalais à l’aune du système-monde. En Jérôme Lombard; Evelyne Mesclier y Sébastien Velut [Éds.] *La mondialisation côté Sud. Acteurs et territoires*. Paris: IRD Éditions-ENS: 183-202.
- Lombard, Jérôme y Marie Richard Zouhoula Bi. 2008. Minibus et taxis à Abidjan et Dakar: 50 ans de lutte pour la reconnaissance du secteur privé. En Sylvie Bredeloup; Brigitte Bertocello y Jérôme Lombard [Eds.] 2008: 43-62.
- Lombard, Jérôme y Serigne Mbacké Seck. 2008. *Mouridoulahi* ou les logiques d’investissement des mourides dans le transport au Sénégal. En Sylvie Bredeloup; Brigitte Bertocello y Jérôme Lombard [Eds.] 2008: 81-100.
- Lombard, Jérôme ; Benjamin Steck y Sidy Cissokho. 2013. Les transports sénégalais. Ancrages internationaux et dérives locales. En Momar Coumba Diop [Dir.] *Sénégal (2000-2012). Les institutions et politiques publiques à l’épreuve d’une gouvernance libérale*. Paris : Karthala : 643-671.
- Lopes, Carlos M. 2010. Dinâmicas do associativismo na economia informal: os transportes de passageiros em Angola. *Análise Social*, XLV (195): 367-391.
- Lory, Pierre. 1987-1988. La magie des lettres dans le “Šams Al-Ma’arif” d’Al-Buni. *Bulletin d’études orientales*, 39/40: 97-111.
- 1989. *Alchimie et Mystique en terre d’Islam*. Paris: Éditions Verdier.
- 1990. *Les commentaires ésotériques du Coran selon Al-Qâshânî*. Paris: Les deux océans.
- 1993. Verbe coranique et magie en terre d’Islam. *Systèmes de pensée en Afrique noire*, 12: 173-186.
- 2004. *La science des lettres en Islam*. Paris: Dervy.
- 2007. L’interprétation des rêves dans la culture musulmane. En Constant Hamès [Dir.] 75-94.
- 2011. Esprits terrestres (djinn) et relations sexuelles en islam traditionnel. En Jean-Patrice Boudet, Philippe Faure, Christian Renoux [Dir.] *De Socrate à Tintin. Anges gardiens et*

- démons familiers de l'Antiquité à nos jours*. Rennes: Presses Universitaires de Rennes: 93-103.
- 2012. La pensées magiques en islam. *Cliniques méditerranéennes*, 85 (1): 163-174.
 - 2018. *La dignité de l'homme face aux anges, aux animaux et aux djinns*. Paris: Albin Michel.
- Mané, Mamadou. 1979. *Contribution à l'histoire du Kaabu, des origines au XIXe siècle*. Dakar: IFAN.
- Manga, Jean-Baptiste. 2015. *Une monarchie dans un État postcolonial. Anthropologie de la royauté à Oussouye (Sénégal)*. Thèse de doctorat. Paris : EHESS.
- Martínez Algueró, Romina. 2017. *Sobre el asfalto. Entre estrategias de poder y usos cotidianos*. Trabajo final de máster. Barcelona: Universitat de Barcelona.
- 2019. Infraestructuras y centralidad urbana en África. Una terminal de autobuses en Ziguinchor (Baja Casamance, Senegal). *Revista Nodo*, 13 (26): 107-118.
 - 2022. *Los chicos de la Jakarta. Una aproximación etnográfica al sistema de movilidad en mototaxis en Oussouye y Ziguinchor, Baja Casamance (Senegal)*. Tesis doctoral. Barcelona : Universidad de Barcelona.
- Marut, Jean-Claude. 1994. Guerre et paix en Casamance. Repères pour un conflit, 1990-1993. En François George Barber-Wiesser [Coord.] *Comprendre la Casamance. Chronique d'une intégration contrastée*. Paris: Karthala: 213-231.
- 2002. Les Casamançais sont "fatigués". *Cadernos de Estudos Africanos*, 2: 25-42.
 - 2005. Les racines mondiales du particularisme casamançais. *Canadian Journal of African Studies*, 39 (2): 315-339.
 - 2009. L'instrumentalisation d'un modèle: les mécanismes traditionnels de résolution de conflits africains. En Dominique Darbon [Ed.] *La politique des modèles en Afrique. Simulation, dépolitisation et appropriation*. Paris: Karthala-MSHA: 107-124
 - 2010. *Le conflit en Casamance. Ce qui disent les armes*. Paris: Karthala.
 - 2011. À l'Ouest quoi de nouveau? Les obstacles à la paix en Casamance. *Les Cahiers d'Outre-Mer*, 3 (255): 363-367.
 - 2022. Pax Americana en Casamance? Le soft power de Washington dans le pré carré de Paris. *Cadernos de Estudos Africanos*, 42: 57-80.
- Masquelier, Adeline. 2002. Road Mythographies: Space, Mobility, and the Historical Imagination in Postcolonial Niger. *American Ethnologist*, 29(4): 829-856.
- 2008. Water Spirits in Water-less Places: The Case of Madame Sabot. En Henry John Drewal [Ed.] *Sacred Waters: Mami Wata and Other Water Spirits of the Afro-Atlantic World*. Indiana: Indiana University Press: 74-85.
 - 2009. *Women and Islamic revival in a West African Town*. Bloomington-Indianapolis: Indiana University Press.

- 2020. A Disenchanted Landscape? Jinn, Schoolgirls, and the Demonization of the Past in Niger. *Preternature*, 9 (2): 243-266. DOI <https://doi.org/10.5325/preternature.9.2.0243>.
- Matory, J. Lorand. 2018. *The Fetish Revisited. Marx, Freud, and the Gods Black People Made*. Durham-London: Duke University Press.
- McFarlane, Colin. [Ed.] 2012. *Urban informalities. Reflections on the Formal and Informal*. Nueva York: Routledge.
- 2016. Repenser l'informalité: la politique, les crises et la ville. *Lien social et Politiques*, 76: 44-76.
- Mfoulou Olgu, Jean Patrik. 2016. *Mobilité urbaine et politique de transport à Youndé*. Research report. Yaoundé: Université de Yaoundé II soa FSEG.
- Meyer, Birgit y Peter Pels. [Eds.] 2003. *Magic and Modernity. Interfaces of revelation and concealment*. Standford, CA: Standford University Press.
- Middleton, John y E. H. Winter. 2004 [1970]. *Witchcraft and sorcery in East Africa*, Nueva York: Routledge.
- Modonesi, Massimo. 2010. *Subalternidad, Antagonismo, Autonomía. Marxismos y subjetivación política*. Buenos Aires: CLACSO.
- Mills, Ivy. 2011. *Sutura: Gendered Honor, Social Death and the Politics of Exposure in Senegalese Literature and Popular Culture*. PhD Thesis. Berkley, CA: UC Berkley.
- Mitchell, James Clyde. 1956. *The Kalela Dance. Aspects of Social Relationships among Urban Africans in Nord Rhodesia*. Machester: Manchester University Pres son behalf of the Rhodes-Livingston Institute.
- Mondana, Lorenza. 2000. *Décrire la ville. La construction des savoirs urbains dans l'interaction et dans le texte*. Paris: Anthropos.
- Monteil, Vincent. 1964. *L'Islam noire*. París: Éditions du Seuil.
- Morean, B y Timothy de Waal Malefyt [Eds.] 2018. *Magical Capitalism. Enchantment, Spells, and Occult Practices in Contemporary Economies*. Londres : Palgrave Macmillian .
- Ngom, Abdoulaye y Ismalia Sene. 2021. The Casamance Conflict and its Displaced Persons: an Overview. *International Journal of Humanities and Social Science*, 11(8): 20-27.
- Niang, Soukenya. 2022. Un processus de paix genré? Les limites de la mobilisation des organisations féminines pour la paix en Casamance. *Cadernos de Estudos Africanos*, 42: 125-146.
- Ndiaye, El Hadji Mamadou; Cheikh Samba Wade; Yves Pedrazzini y Jérôme Chenal. 2009. Accords et conflits d'intérêts dans la gestion de la gare routière Petersen de Dakar. En Jérôme Chenal; Yves Padrazzini; Guélado Cissé y Vincent Kaufmann [Eds.] 2009: 81-91.
- Ndiaye, Kèba *et al.* 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.
- Newell, Stephanie et Onookome Okome [Eds.]. 2018. *Popular Culture in Africa: The Episteme of the Everyday*. New York: Routledge.
- Newell, Stephanie et Onookome Okome. 2018. Introduction: Popular Culture in Africa: The Episteme of the Everyday. In Stephanie Newell et Onookome Okome [Eds.]. New York: Routledge: 1-23.
- Nóbrega, Álvaro. 2022. O Conflito de Casamansa: Uma perspectiva geopolítica. *Cadernos de Estudos Africanos*, 42: 35-55.
- Nouaceur, Zeineddine y Ovidiu Murarescu. 2020. Rainfall Variability and Trend Analysis of Rainfall in West Africa (Senegal, Mauritania, Burkina Faso). *Water*, 12. DOI: doi:10.3390/w12061754.
- Nugent, Paul. 2007. Cyclical history in the Gambia/Casamance borderlands: refuge, settlement and Islam from c.1880 to the present. *The Journal of African History*, 48 (2): 221-243.
- Nyamnjoh, Francis. 2017. L'incomplétude du sujet africain. *Politique Africaine*. 2017/4 (148) : 153-157.
- O'Reagan, Davin et Peter Thompson. 2013. *Advancing Stability and Reconciliation in Guinea-Bissau: Lessons from Africa's First Narco-State*. ACSS Special Report. Washington D.C.: African Center for Strategic Studies.
- Osemeka, Irene N. 2011. The Public Sphere, Women and the Casamance Peace Process. *Historia Actual Online*, 25: 57-65.
- Park, Robert Ezra y Ernest W. Burgess. 2019 [1925]. *The City*. Chicago : University of Chicago Press.
- Pfeil, Gretchen Elisabeth. 2020. *Sarax and Sutura: Alms and the Value of Discretion in Dakar, Senegal*. PhD Thesis. Chicago, Illinois: University of Chicago.
- Plat, Didier y Pascal Pochet. 2002. D comme Dar es Salam ou les dangers du désengagement du public. En Xavier Godard [Dir.] 2002: 73-82.
- Plat, Didier; et. al. 2004. *Pauvreté et mobilité urbaine à Douala*. Rapport de recherche. Disponible en: http://halshs.archives-ouvertes.fr/halshs-00087781/PDF/Douala_fr.pdf. Accedido el 30 de mayo de 2018.
- Portes, Alejandro y William Haller. 2005. The Informal Economy. En Neil J. Smesler y Richard Swedberg [Eds.] *The Handbook of Economic Sociology. Second Edition*. Nueva York: Russel Sage Foundation: 403-425.
- Prat, Joan. 1983. Religió popular o experiència religiosa ordinària. *Arxiu Etnogràfic de Catalunya*, 2: 49-69.
- Quinn, Charlotte A. 1972. *Mandingo Kingdoms of the Senegambia. Traditionalism, Islam and European expansion*. Londres: Longam.

- Ravalet, Emmanuel. *et. al.* 2015. *Grandes mobilités liées au travail. Perspective européenne.* Paris : Economica.
- Richards, Paul. 1996. *Fighting for the Rainforest. War, Youth and Resources in Sierra Leone.* Londres : The International African Institute.
- Rizzo, Mateo. 2002. Being taken for a ride: privatization of the Dar es Salaam transport system 1983-1998. *Journal of Modern African Studies*, 40(1): 133-157.
- Robinson, David. 1988. French "Islamic" policy and practice in late nineteenth-century Senegal. *The Journal of African History*, 29 (3): 415-435.
- Robinson, David y Jean-Louis Triaud. [Eds.] 1997. *Le temps des marabouts. Itinéraires et stratégies islamiques en Afrique occidentale française v. 1880-1960.* Paris: Karthala.
- Roche, Christian. 1985. *Histoire de la Casamance. Conquête et résistance (1850-1920).* Paris: Karthala.
- Roitman, Janet. 2005. *Fiscal Diobedience. An Anthropology of Economic Regulation in Central Africa.* Princeton-Oxford : Princeton University Press.
- Rosa Gomes, Antonieta. 2016. *A Guiné-Bissau no processo de resolução do conflito de Casamansa.* Thèse de doctorat. Lisboa: Instituto Superior de Ciências do Trabalho e da Empresa (ISCTE).
- 2022. O Difícil Processo de Resolução do Conflito de Casamansa: Uma mediação pode ter êxito?. *Cadernos de Estudos Africanos*, 42: 191-213.
- Rouch, Jean. 1989. Le vrai et le faux. *Traverse*, 47: 157-187.
- 2001. Jean Rouch, immobile à grands pas...: Extraits d'une conversation avec M. H. Piault. *Journal des africanistes*, 71 (1): 25-33.
- 2008. *Alors le Noir et le Blanc seront amis: carnets de mission : 1946-1951.* Paris : Mille et une nuits.
- Salazar, Noel y Kiran Jayaram [Eds.] 2016. *Keywords of Mobility. Critical Engagements.* New York-Oxford : Bergham Books.
- Sall, Ousmane y Ousmane Diallo. 2018. Modernization of Public Transport in Senegal: Case of Ticket Payment Method in Dakar Dem Dikk (3Ds) Buses. *Open Journal of Social Sciences*, 6: 67-179.
- Samson, Fabienne. 2012. Les classifications en islam. *Cahiers d'études africaines*, 206-207: 329-349.
- 2017. *Le soufisme en Afrique de l'Ouest.* Disponible en: <https://hal-paris1.archives-ouvertes.fr/halshs-01504225/fr/>. Accedido el 30 de marzo de 2020.
- 2018. Pluralisme et concurrence islamique dans l'appropriation d'un espace public religieux. Analyses comparées au Sénégal et au Burkina Faso. En Gilles Holder y Jean-Pierre Dozon [Dirs.] *Les politiques de l'Islam en Afrique: Mémoires, réveils et populismes islamiques.* Paris: Karthala:

- 2019. *Des musulmans dans une église chrétienne. L'Église Universelle du Royaume de Dieu au Sénégal*. Bordeaux : PUB.
- Sansi, Roger. 2010. *Fetishes and Monuments : Afro-Brazilian Art and Culture in the 20th Century*. New York : Berghahn.
- Schatzman, Leonard y Anselm Strauss. 1975. La entrevista y las formas de organización de la experiencia. En Pierre Bourdieu, Jean-Claude Chamboredon y Jean-Claude Passeron [Comps.] *El oficio del sociólogo. Presupuestos epistemológicos*. Buenos Aires: Siglo XXI: 237-253.
- Schimmel, Annemarie. 1996 [1975]. *Le soufisme ou les dimensions mystiques de l'Islam*. París: Les éditions du CERF.
- 2000 [1995]. *L'islam au féminin. La femme dans la spiritualité musulmane*. Paris: Albin Michel.
- Schmitz, Jean. 1983. Un politologue chez les marabouts. *Cahiers d'études africaines*, 23 (91): 329-351.
- Scott, James. 2004 [1990]. *Los dominados y el arte de la resistencia. Discursos ocultos*. México D.F.: Ediciones Era.
- Seck, Serigne Mbacké. 2006. Transport et territoires : les 'coxeurs' de Dakar, du bénévolat à la prestation de service. *Bulletin de la société géographique de Liège*, 40: 7-17.
- Serna, Tomas. 2022. Anti-Mine action and Liberal Peace in Casamance, Senegal. *Cadernos de Estudos Africanos*, 42: 215-232.
- Severi, Carlo. 2007. *Le principe de la chimère. Une anthropologie de la mémoire*. Paris : Éditions rue d'Ulm-Musée du Quai Branly.
- Shaw, Rosalind. 2003. Robert Kaplan and 'Juju Journalism' in Sierra Leone's Rebel War. En Birgit Meyer y Peter Pels [Eds.] 2003: 81-102.
- Sheller, Mimi y John Urry. 2006. The new mobilities paradigm. *Environment and Planning*, 38(2) : 207-226.
- Silva, Sergio. 2015. DataTaxi: Applied Ethnography for Connecting the Feeling of the Streets and Communication Messages. *EPIC. Ethnographic Praxis in Industry Conference*, 2015 (1). Disponible en <https://anthrosource.onlinelibrary.wiley.com/doi/abs/10.1111/1559-8918.2015.01069>. Accedido el 24 de marzo de 2020.
- Simmel, Georg. 2005 [1903]. La metrópolis y la vida mental. *Bifurcaciones. Revista de estudios culturales urbanos*, 4. Disponible en : <http://www.bifurcaciones.cl/2005/09/la-metropolis-y-la-vida-mental/>. Accedido el 13 de diciembre de 2021.
- Simone, AbdouMalig. 2004. *For the City Yet to Come. Changing African Life in Four Cities*. Durham-Londres : Duke University Press.
- Soares, Benjamin F. 1996. A Contemporary Malian Shaykh: Al-Hajj Shaykh Sidy Modibo Kane Diallo, the Religious leader of Dilly. *Islam et Sociétés au Sud du Sahara*, 10: 145-153.

- 1997. The Fulbe *shaykh* and the Bambara ‘pagans’: contemporary campaigns to spread Islam in Mali. En Mirjam De Bruijn y Han Van Dijk [Eds.] *Peuls et Mandingues: dialectique des constructions identitaires*. Paris: Karthala: 267-280.
- 1999. Muslim Proselytization as Purification. Religious Pluralism and Conflict in Contemporary Mali. En Abdullahi An-Nai’im [Ed.] *Proselytization and Communal Self-determination in Africa*. Moryknoll, NY: Orbis Books: 228-245.
- 2000. Notes on the anthropological study of Islam and Muslim societies in Africa. *Culture and Religion*, 1 (2) : 277-285.
- 2003. A Warning about Imminent Calamity in Colonial French West Africa: the Chain Letter as Historical Source. *Sudanic Africa*, 14: 103-116.
- 2004. Islam and public piety in Mali. En Armando Salvatore y Dale F. Eickelman [Eds.] *Public Islam and the Common Good*. Leiden : Brill : 205-225.
- 2005. *Islam and the Prayer Economy. History and Authority in a Malian Town*. Edinburgh : Edinburgh University Press for the International African Institute, London.
- 2007. Les sciences ésotériques musulmanes et le commerce des amulettes au Mali. En Constant Hamès [Dir.] 2007: 209-2018.
- Stam, Valerie. 2009. Women’s Agency and Collective Action: Peace Politics in Casamance. *Canadian Journal of African Studies*, 43(2): 337-366.
- Sy, Oumar y Papa Sakho. 2013. Dynamiques des paysages périurbains de la ville de Ziguinchor au Sénégal. *Revue Perspectives & Sociétés*, 5(1). DOI 10.13140/RG.2.1.4207.6323.
- Sow, Djiby. 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.
- Taussig, Michael. 2003. Viscerality, Faith and Skepticism. Another Theory of Magic. En Birgit Meyer y Peter Pels [Eds.] 2003: 272-306.
- 2015. *La magia del Estado*. México D.F.: Siglo XXI Editores.
- Teixeira, Maria. 2001. *Rituels divinatoires et thérapeutiques chez les manjak de Guinée-Bissau et du Sénégal*. París: L’Harmattan.
- Thomas, Louis Vincent. 1959. *Les Diola. Essai d’analyse fonctionnelle sur une population en Basse Casamance*. 2 VOL. Dakar : IFAN.
- Tomàs, Jordi. 2005. “La parole de la paix n’a jamais tort”. La paix et la tradition dans le royaume d’Oussouye. *Canadian Journal of African Studies/Revue Canadienne des Études Africaines*, 39 (2) : 416-443.
- 2006. *La identitat ètnica entre els joola d’Oussouye (Húluf, Bubajum áai)*. Tesis doctoral. Barcelona: Universidad de Barcelona.
- 2009. ¿Un Rey Sagrado en el siglo XXI ? La realeza joola de Oussouye revisitada. *Cadernos de Estudios Africanos*, 16/17 : 71-87.

- 2020. Casamance: entre el sol de la diversitat i l'ombra de la política. *Revista d'Etnologia de Catalunya*, 45: 92-104.
 - 2022. "Notre Assemblée Nationale, ce sont les fétiches": L'importances des conceptions de la société traditionnelle diola dans le règlement du conflit casamançais. *Cadernos de Estudios Africanos*, 42: 103-124.
- Tonda, Joseph. 2005. *Le souverain moderne. Le corps du pouvoir en Afrique centrale (Congo, Gabon)*. Paris: Karthala.
- 2017. D'une crise l'autre : l'afrosytopie. *Politique Africaine*. 2017/4 (148) : 148-152.
- Tranberg Hansen, Karen y Mariken Vaa. [Eds.] 2004. *Reconsidering informality. Perspectives from Urban Africa*. Uppsala: Nordiska Afrikainstitutet.
- Triaud, Jean-Louis y David Robinson. [Eds.] 2000. *La Tijaniyya. Une confrérie musulmane à la conquête de l'Afrique*. Paris: Karthala.
- Trincaz, Jacqueline. 1981. *Colonisations et religions en Afrique Noire. L'exemple de Ziguinchor*. Paris: L'Harmattan.
- Trincaz, Pierre-Xavier. 1984. *Colonisation et régionalisme. Ziguinchor en Casamance*. Paris: Éditions de l'OSTROM.
- Turner, Víctor. 2013 [1980]. *La selva de los símbolos. Aspectos del ritual ndembu*. México D. F.: Siglo XXI.
- Urry, John. 2006. *Mobilities*. Cambridge-Malden, M. A. : Polity Press.
- Vanden Berghen, Constant et Adrien Manga. 1999. *Une introduction à un voyage en Casamance. Enampor, un village de rizculteurs en Casamance, au Sénégal*. Paris: L'Harmattan.
- Veinstein, Gilles. 2001. Les usages du Livre saint dans l'islam et le cristianisme. Présentation. *Revue de l'histoire des religions*, 218 (1): 5-12.
- Villalón, Leonardo A. 1993. Carisma and ethnicity in political context: a case study in the establishment of a Senegalese religious clientele. *Africa*, 63 (1): 80-101.
- 1995. *Islamic society and State power in Senegal. Disciples and citizens in Fatick*. Cambridge: Cambridge University Press.
- Vuilleumier, Louis. 2017. *Le sale et le vivre ensemble. Cohabitation entre humains et jinné*. Mémoire de licence en ethnographie. Neuchâtel : Université de Neuchâtel.
- Wade, Cheikh Samba; Rémy Tremblay y El Hajj Mamadou Ndiaye. 2010. Étude de la complexité de la gestion des espaces publics à vocation de transport à Dakar (Senegal). *Études caribéennes*, 15. Disponible en: <https://journals.openedition.org/etudescaribeennes/7858>. Accedido el 6 de mayo de 2020.
- Wakota, John. 2021. 'Time is Money': Dar es Salaam's Daladala Inscriptions and the Ethics of Everyday. *Eastern African Literary and Cultural Studies*, 7(4): 271-284.
- Warnier, Jean-Pierre. 2009. *Regner au Cameroun. Le roi-pot*. Paris : Karthala.

- 2017a. Ceci n'est pas un sorcier. De l'effet Magritte en sorcellerie. *Politique Africaine*. 2017/2 (146) : 125-141.
 - 2017b. L'insaisissable légèreté du sorcier. *Politique Africaine*. 2017/4 (148) : 164-168.
- Webb, Eugene J. *et. al.* 2000 [1996]. *Unobstrusive measures*. Thousand Oaks : Sage.
- Weber, Max. 2001 [1923]. *Historia económica general*. México D.F.: Fondo de Cultura Económica.
- Wiener, Margaret J. 2003. Hidden Froces. Colonialism and the Politics of Magic in the Netherlands Indies. En Birgit Meyer y Peter Pels [Eds.] 2003: 129-158.
- Wirth, Louis. 2005 [1938]. El urbanismo como modo de vida. *Bifurcaciones. Revista de estudios culturales urbanos*, 2. Disponible en : <http://www.bifurcaciones.cl/2005/03/louis-wirth-urbanismo/>. Accedido el 13 de diciembre de 2021.
- Yengo, Patrice. 2017. Pour une herméneutique du sorcellaire. *Politique Africaine*. 2017/4 (148) : 138-142.
- Zappa, Francesco. 2007. La magie vue par un exegete du Coran. En Constant Hamès [Dir.] 2007: 49-74.
- Zempléni, András. 1976. La chaîne du secret. *Nouvelle revue de psychanalyse*, 14: 313-324.
- Zouhoula Bi, Marie Richard. 2018. Logiques et enjeux de la transformation des voiries urbaines en lieux de transport à Abidjan et Korhogo (Côte d'Ivoire). *Bulletin de la Société Géographique de Liège*, 2018 (2): 127-136.

