



VEJE TIL ET

OM ASFALT OG SOCIAL MOBIL

af NANA CLEMENSEN

En sky af hvidt støv rejser sig over stenbruddet, hver gang et nyt stykke klippe sprænges fri af undergrunden. Rundt om hullet står en stor gruppe mænd i tyverne og trediverne klar til at skovle grus og klippestykker op på transportbåndet til den store kværn, der danner det hele om til en ensformig grå masse. Herfra kører lastbiler ud til den nærliggende Namwala Road, hvor andre mænd spreder gruset ud som vejbelægning mellem den røde jord og den sorte asfalt, der efterfølgende lægges på.



Foto: Thomas Møllebro

BEDRE LIV?

ITET I DET SYDLIGE ZAMBIA

De fleste af mændene tilhører Bembafolket i Zambias nordlige provins, hvor de er blevet hyret som mobile vejarbejdere af det kinesiske entreprenørfirma Chinese Geo Company. I løbet af de sidste 5-8 år, har mange af dem rejst med kineserne rundt for at lægge grus og asfalt på tu-

sind kilometer af jordveje over hele Zambia. Typisk bor vejarbejdere i spartanske barakker, mens de slider for lave lønninger og under ekstremt dårlige arbejds- og sikkerhedsforhold. Arbejdsløsheden i Zambia er omkring 50%, og selv for unge mænd med en 9. classes- eller studentereksamen i

hånden, er det svært at finde arbejde. Visse steder har vejarbejdere forsøgt at organisere sig i fagbevægelser, men deres krav falder oftest til jorden, eftersom de kinesiske arbejdsgivere nyder bred opbakning fra både lokale og nationale politikere via deres massive økonomiske investeringer i landet.



En vejarbejder er i gang med klargøre underlaget for asfalten. Modsat størstedelen af arbejderne på Namwala Road, bærer denne mand sikkerhedssko og -vest. Foto: Thomas Møllebro

Denne mere eller mindre midlertidige, arbejdsrelaterede migration er ikke et nyt fænomen i Zambia. Allerede i slutningen af 1800-tallet rejste mange nordpå til Congo eller sydpå til Rhodesia (nutidens Zimbabwe) for at søge arbejde i kobberminerne eller på den lange jernbanestrækning gennem det sydlige Afrika. Efterhånden som Zambias kobberud-

vinding voksede fra 1920'erne og frem til 1970, forlod titusindvis af unge mænd deres hjemlige landsbyer i håb om at stifte nye og mere "moderne" liv i de voksende industribyer. Som nutidens vejarbejdere levede mange af disse mænd en slags nomadetilværelse med skiftende bosteder og arbejdsvilkår. Men mens fortidens arbejdsmigranter typisk var drevet af en

drøm om at forlade det fattige landsbyliv for stedse, virker nutidens vejarbejdere anderledes kyniske omkring deres fremtidsmuligheder. I dag ser de fleste vejarbejdet som en genvej til at spare op til deres egen "business" – som for eksempel salg af brugte mobiltelefoner eller husholdningsartikler på markedet – og vende hjem til deres familier i landsbyen som

velhavende forretningsmænd. Alfred, en 38-årig deltidsbonde med syv års erfaring som omrejsende vejarbejder, fortæller:

"Jeg har valgt at arbejde som vejarbejder, fordi jeg ved, at det ikke er permanent. Der er mange risici ved arbejdet, lønnen er dårlig, og sikkerheden er meget lav – men hvis jeg arbejder hårdt i nogle år, kan jeg samle penge til at starte min egen forretning. Når først jeg har penge nok, ved jeg, at jeg aldrig vil tage tilbage [til vejarbejdet]. Så kan jeg understøtte min familie, både mine børn og min søsters familie. Men så længe jeg og min familie mangler penge, er jeg er nødt til at fortsætte. Der er ikke andre muligheder."



38-årige Alfred har arbejdet som vejarbejder for et kinesisk entreprenørfirma i syv år, i fem forskellige dele af Zambia. Han sparer op til at åbne en forretning med husholdningsartikler i sin hjemby, Bwasanu. Foto: Nana Clemensen

Moralske trusler

For de kinesiske entreprenører udgør mændene en billig og fleksibel form for arbejdskraft, men ikke alle er lige begejstrede for deres tilstedeværelse. Omkring Namwala Road i Zambias sydlige provins er mange af de lokale tongaer utilfredse med, at kineserne har valgt at medbringe deres 'egne' vejarbejdere fra andre dele af landet frem for at hyre lokal arbejdskraft. Flere bønder har fået ødelagt dele af deres majsmarker i forbindelse med vejarbejdet, og selv om de fleste er optimistiske omkring vejens fremtidige indflydelse på mobiliteten og den lokale markedsøkonomi i området, hersker der en vis skepsis over vejarbejdets flerårige invasion af det lokale landsbymiljø.

Ud over fremkomsten af larmende tromler og traktorer på vejen opleves denne invasion af flere som en trussel imod det etniske og moralske fællesskab mellem familierne i området. De

nordzambianske vejarbejdere er kendt for at føre sig frem på deres eget lokalsprog, Bemba, eventuelt iblandet en række engelske ord – og begge dele opleves af mange tongaer som en hån, fordi deres sprog og kultur ofte fremstilles som bondsk og tilbagestående i den nationale medie- og politiske diskurs. Vejbyggeriet tydeliggør således eksisterende etniske og politiske konfliktforhold, både i lokalområdet og mere generelt i Zambia og den sydlige afrikanske region.

I Bwasanu Township, som omgiver Namwala Road cirka en kilometer fra stenbruddet, er vejarbejderne berygtede for at slå sig løs på de mange barer om aftenen, hvor de formøbler deres dagsløn på brændevin eller forførende materielle gaver til lokale unge kvinder, såsom tøj, smykker og mobiltelefoner. Navnlig blandt de stærkt troende syvendedagsadventister i området, hersker der frygt og forargelse over, hvad de

oplever som en løssluppen seksualmoral mellem de udefrakommende vejarbejdere og et stigende antal unge kvinder fra de lokale landsbyer. Med kone og familie efterladt tusindvis af kilometer væk, ofte i måned- eller årrelange perioder, ses det tit, at en vejarbejder tilsidesætter gældende moralske normer og indleder et seksuelt forhold til en lokal ung kvinde. Kvinderne bliver fristet af de veltalende og relativt velhavende bembraer, som måske lover dem ægteskab eller i hvert fald et behageligt alternativ til det hårde slid i køkkenet og markerne derhjemme. Sarah, en 67-årig kvinde i Bwasanu, fortæller:

"Mange af de unge kvinder gifter sig med vejarbejderne, fordi de ser ud til at have penge. Pigerne tænker, at det er bedre at blive gift med en vejarbejder end at gå i skole eller stifte familie med en lokal mand. Hvis familien prøver at holde dem tilbage, kan



En far og hans 7-årige søn pløjer familiens majsmark få meter fra vejbyggeriet på Namwala Road. Foto: Nana Clemensen

kvinden finde på at spørge: 'Hvis du forhindrer mig i at gå ind til byen, vil du så give mig de penge, som jeg kunne få fra en mand?'. Men vejarbejderne har ofte en kone, dér hvor de kommer fra. De er ligeglade med pigens baggrund, og ofte ved de slet ikke hvem hendes familie er".

Når vejarbejdernes kontrakt udløber, går disse forhold ofte i opløsning, og kvinden står tilbage med et svækket rygte, uden forsørgelse til sig selv og sine eventuelle børn – og i værste fald med en infektion af hiv/aids eller andre seksuelt overførte sygdomme. Denne seksuelle adfærd ses ikke kun blandt Bembaarbejderne – andelen af opløste forhold og enlige mødre er høj både i den sydlige provins og andre dele af

Zambia, og forekomsten af HIV og andre seksuelle sygdomme har ifølge FNs statistikker ligget støt omkring de 15-20 % af befolkningen i de sidste femten år. Men blandt mange beboere omkring Namwala Road – navnlig de ældre generationer – opleves maskinerne og de udefrakommende ingeniører og vejarbejdere som manifestationer af en uoverskuelig udvikling, der måske nok lover bedre handels- og fysiske levevilkår for mange familier, men som også synes at have drastiske sociale og moralske konsekvenser for det lokale fællesskab.

Asfalteringen af Namwala Road aktiverer således nogle dybtliggende forestillinger om et antændigt, trygt og socialt sammenhængt landsbyliv, der trues af

udefrakommende kræfter og et stigende moralsk forfald. I et forsøg på at gardere sig imod denne trussel, søger mange lokale familier at holde deres børn – især deres unge døtre – væk fra landevejen og det lokale township. I et samfund, hvor fysisk og eksistentiel usikkerhed udgør et grundvilkår for størstedelen af dets medlemmer, spiller opretholdelsen af tydelige moralske konventioner en central rolle for oplevelsen af både individuel og kollektiv stabilitet i hverdagen. I landsbyerne omkring Namwala Road består denne sikring af stabilitet blandt andet i en entydig symbolsk grænse-sætning mellem moralsk regulerede og uregulerede rum – med Namwala Road som en entydig markør for landsbyfællesskabets



Især blandt den ældre generation i landsbyerne omkring Namwala Road ser mange med skepsis på de udefrakommende vejarbejdere. Her er det 67-årige Sarah med sin mand Ben, og deres datter og børnebørn. Foto: Nana Clemensen

grænse. Både voksne og børn taler således ofte om, hvordan det er vigtigt at holde sig "af vejen", og oplysningen om, at noget særligt skandaløst eller problematisk er sket "tæt ved vejen" – for eksempel en voldtægt eller en ulykke –, kan i sig selv tjene som en eksistentiel forklaring på det skete. Leonard, en 72-årig far og bedstefar til atten børn, fortæller:

"I dag forsvinder vores børn ofte ind til townshippet om aftenen, især de familier der bor tæt på vejen. Vi prøver at holde dem tilbage, men de kan finde på at snige sig ud, når vi er gået i seng. Folk spørger mig: 'Hvorfor lader du dine børn gå ude på vejen om natten?'. Men der er intet, vi kan gøre ved det, det er svært at få børn til at lystre i dag. I sidste ende går

det både ud over barnet og dets familie, fordi ingen vil respektere forældre, hvis børn er kommet ud i problemer".

Mobilitet, handel og håbet om et bedre liv

Vejbyggeriet bliver dog ikke oplevet som en entydig trussel af alle i området. Mange unge taler om Namwala Road som "an escape to the real world" – en flugtvej ud af landsbyen og den udvidede families konstante overvågning og forsøg på at regulere deres liv. Som mange andre steder i verden drømmer disse unge om materiel og social frihed, for eksempel i forhold til hvilket arbejde de skal have, hvordan de bruger deres penge, hvor og hvordan de bosætter sig, hvem de vælger at gifte

sig med, hvor mange børn de vælger at få (eller ikke få), og hvordan de opfører sig og går klædt. Selv om det langt fra altid afspejler de faktiske forhold, forbinder de unge typisk en sådan frihed med livet i større byer som Livingstone, Lusaka eller den forjættede sydafrikanske millionby, Johannesburg. Med asfalteringen af Namwala Road er antallet af gennemkørende minibusser begyndt at stige, og hermed er de unges adgang til byen blevet lettere – ligesom andelen af udefrakommende forretningsmænd, konsulenter og lærere og dermed kontakten til 'verden udenfor' er blevet større.

Blandt kvinderne på markedspladsen i Bwasanu Township, er mange glade for den øgede omsætning, som det stigende antal



minibusser mellem Choma og de nordligere byer har medført. Især blandt de mere velstillede familier i landsbyerne bliver gifte kvinder typisk tildelt et stykke jord på 2-300 kvadratmeter, hvor de kan dyrke deres egne grønsager som for eksempel kål og tomater.

I modsætning til arbejdet i husholdningen og majsmarkerne giver salget af disse grønsager kvinderne mulighed for at tjene deres egne penge, som de i hvert fald til en vis grad råder over uden deres mænds eller andre familiemedlemmers indflydelse. De fleste an-

vender pengene på 'luksusprodukter' til sig selv og husholdningen, som for eksempel tøj, sæbe, madolie, møbler, mobiltelefoner og betaling af deres børns skolegang. Modsat mange ældre og kvinder uden egne køkkenhaver oplever kvinderne på markedet



34-årige Irene har øget sit salg af grønsager på markedet i Bwasanu Township efter at antallet af minibusser er steget på den nye vej.

Foto: Nana Clemensen

(kvinder på markedspladsen) behøver ikke længere kæmpe om tre-fire busser i løbet af en hel dag. På en god dag kan jeg sælge næsten alle mine grønsager, og jeg har fået råd til at købe mere tøj og ting til mig selv. Til gengæld er der kommet mange flere folk til Bwasanu, og de har ikke altid en god indflydelse på vores børn. Alting forandrer sig hurtigt nu, og det er svært at få de gode ting uden at tage de dårlige med også".

Som mange andre globaliseringssymptomer, sætter asfalteringen af Namwala Road således spot på eksisterende generationalle, kønsmæssige og socioøkonomiske skel i det lokale nærområde. Fra både lokalt og internationalt udviklingspolitisk hold fokuserer man især på de mere håndgribelige, samfundsøkonomiske konsekvenser af vejbyggeriet som for eksempel den øgede mobilitet af varer og arbejdskraft mellem land og by og den nationaløkonomiske gevinst heraf. Disse konsekvenser kan være nok så relevante for den lokale befolkning, men måden de modtages på er oftest mere ambivalent og kompleks, end de fremstår i nationale statistikker og udviklingsrapporter. I townshippet og landsbyerne omkring Namwala Road forbindes indtoget af nye mennesker, varer

og praksisser med både positive og negative tendenser, som i begge tilfælde ligger uden for de fleste lokale kræfters kontrol. Snarere end som en kollektiv og homogen hævelse af levestandarden, kan de sociale konsekvenser af asfaltering – og globalisering – i mange tilfælde ses som en svært gennemskuelig omfordeling af eksisterende ressourcer, hvis personlige udbytte langt fra er entydigt eller fælles for alle. ■

Videre læsning

Clemensen, Nana (2011): *Children in ambiguous realms. Language, socialisation and schooling among children in a rural Zambian community*. PhD-afhandling. Danmarks Pædagogiske Universitetsskole, Aarhus Universitet

Ferguson, James (1999): *Expectations of modernity. Myths and meanings of urban life on the Zambian Copperbelt*. University of California Press

Gadzala, Aleksandra W. (2010): *From formal- to informal-sector employment: Examining the Chinese presence in Zambia*. *Review of African Political Economy* 37 (123), 41-59

NANA CLEMENSEN, PH.D. FRA INSTITUT FOR UDDANNELSE OG PÆDAGOGIK, AARHUS UNIVERSITET

generelt den øgede trafik i townshippet som en mulighed for at få større personlig frihed og livskvalitet. Irene, en 34-årig kvinde fra én af landsbyerne omkring Bwasanu Township, fortæller:

"Med den nye vej er der kommet meget mere trafik, og vi