

# AFROMETRÓPOLIS EN MOVIMIENTO

Cartografías urbanas de la movilidad  
en Dakar, Maputo y Dar Es Salaam.

*Este informe se ha publicado con el apoyo del Área Metropolitana de Barcelona*











**DAKAR**

**DAR ES SALAAM**

**MAPUTO**

## Introducción

Este informe tiene el objetivo de abrir un campo de reflexión e investigación sobre la progresiva creación en el continente africano de extensiones urbanas que superan los límites municipales de las capitales. El crecimiento acelerado de las capitales y su continuidad geográfica con otros municipios cercanos ha generado la necesidad de que exista un órgano que coordine los retos de planificación y las acciones a emprender en conjunto.

La creación de este órgano supone un nuevo espacio de interacción entre la administración del Estado y las administraciones municipales o regionales. La movilidad es un elemento central de las competencias de actuación de este órgano, a partir del cual surgen una serie de retos de gobernabilidad que abarcan un campo de reflexión sobre el modelo de ciudad y las prioridades de actuación. Este informe quiere identificar alguno de estos retos que apuntan en el horizonte de actuación partiendo del análisis de tres ejemplos.

Este informe combina una doble perspectiva, general y concreta. General porque quiere insertar el continente africano en un debate global sobre las grandes metrópolis <sup>1</sup> o conurbaciones.

Concreta porque ha escogido tres conurbaciones diferentes -Dakar, Dar es Salam y Maputo- con el fin de visibilizar la diversidad del continente y, a la vez, mostrar como las grandes metrópolis africanas participan de los desafíos y los debates globales. También combina una doble metodología: entrevistas sobre el terreno y análisis bibliográfico de autores procedentes de diferentes disciplinas, desde la economía más convencional a la antropología cultural.

<sup>1</sup> *Como metrópolis puede generar equívocos en contextos postcoloniales africanos, pues refiere también al antiguo colonizador, priorizaremos el uso de **conurbaciones**.*

Em ambos casos se ha optado por mostrar la diversidad de opiniones y enfoques real en los debates entorno de cada conurbación. Al ser un primer acercamiento al tema de estudio se ha priorizado un enfoque amplio que recoja el dinamismo que suscitan los debates en torno a las metrópolis africanas.

Un equipo de tres investigadores diferentes, coordinado por el *Centre d'Estudis Africans i Interculturals*, se han encargado del estudio de cada una de las ciudades. Este equipo, compuesto por dos mujeres y dos hombres, se ha reunido periódicamente para pactar una serie de ejes temáticos en común, y adaptarlos a las realidades de cada ciudad, con el fin de poder establecer algunas comparaciones entre las tres ciudades. En paralelo, cada investigador ha mantenido contacto con investigadores residentes en las tres ciudades para que realizasen las entrevistas sobre el terreno. Se ha procurado que tanto el equipo de investigación principal como el de entrevistas en cada una de las ciudades fueran paritarios.

La investigación sobre Dakar ha sido liderada por Papa Sow del *Nordic Africa Institute de Uppsala*, y las entrevistas han sido realizadas por Salimata Coly Diatta y Baba Libasse Sow. La investigación sobre Dar es Salaam ha sido liderada por Sara Ortiz Escalante del *Collectiu Punt 6*, con el apoyo de Lilian Sopeter en las entrevistas. Finalmente, la investigación sobre Maputo ha sido realizada por Albert Farré, profesor de la *Universitat de Barcelona*, con la colaboración de Carlos Bavo. Ha habido un importante esfuerzo para que cada estudio se realizara como parte de un todo, y que el documento final fuera el resultado de un trabajo conjunto, donde se pudiera reflejar un debate sobre grandes conurbaciones africanas. En este sentido, ha sido importante la coordinación por parte de Eloísa Piñeiro, del *CEAI*. Por otro lado, se ha tenido en cuenta tanto la diversidad de cada ciudad, así como del propio equipo de investigadores, y en ningún caso se ha querido constreñir la investigación a los mismo temas en cada ciudad.

Los cuatro ejes temáticos eran los siguientes:

***1. Percepción de la población del impacto generado por las grandes infraestructuras realizadas en la última década.***

Con este eje queremos ilustrar el hecho que toda decisión de elegir una prioridad implica que un sector de la población se verá beneficiada mientras otra se verá agraviada. Posiblemente existirá un tercer sector que mostrará indiferencia. Las tres metrópolis han optado por emprender la construcción de grandes infraestructuras que, aunque todavía en fases iniciales, están ya mejorando la movilidad en algunos aspectos. Queríamos ilustrar la diversidad de percepciones sobre las mejoras introducidas, y ver si aparecían otras acciones alternativas posibles que no hubieran sido consideradas prioritarias.

***2. Conflicto de intereses entre la minoría de propietarios de vehículos privados, y la mayoría de la población que se desplaza a pie, en bicicleta o en transporte público.***

Con este eje queremos dar visibilidad al hecho de que la mayoría de los habitantes de las grandes conurbaciones no tiene coche propio. La fase de considerar el coche propio como símbolo de estatus social y de libertad de movimientos puede haber entrado en crisis en algunas zonas del planeta, pero todavía está en expansión en el continente africano. De hecho, el volumen de vehículos en circulación va aumentando aceleradamente en las últimas décadas. En consecuencia, en los debates sobre el modelo de ciudad que se quiere conseguir, el vehículo privado tiene un peso y un protagonismo que podría ser exagerado, si consideramos el volumen de población que puede permitírselo.

### *3. Visibilizar los patrones de movilidad específicos de las mujeres y sus problemáticas asociadas.*

Las mujeres, a pesar de conformar la mayoría de las que se desplazan a pie y/o en transporte público, cubren dos de las grandes necesidades en un contexto urbano: cuidado de los menores antes de la edad escolar y durante la edad escolar, y garantizar el abastecimiento de alimentos en los barrios urbanos populares. Efectivamente buena parte de llamada economía informal que tiene que ver con todo el ciclo de los alimentos (agricultura en zona peri-urbana <sup>2</sup>, la distribución y comercialización y el cocinado de los alimentos) está en gran medida bajo la responsabilidad de las mujeres. Estas dos esferas de actividad de muchas mujeres implica unos patrones de movilidad específicos, y sitúa a muchas mujeres en el punto de mira de la arbitrariedad policial, del machismo generalizado y de la violencia sexual estructural de muchas sociedades.

En este punto queríamos saber de primera mano las opiniones de mujeres que cotidianamente se trasladan de un punto a otro de la conurbación, el porqué deciden hacerlo y el cómo lo hacen.

### *4. El espacio público urbano como paisaje simbólico en el que se producen luchas por los derechos y por los significados.*

La década pasada comenzó con la irrupción de las llamadas “primaveras árabes”, movimientos de protesta protagonizados por un conjunto de población muy diverso, pero con destaque por las jóvenes y por el uso de nuevas tecnologías para convocar a acciones de protesta masivas.

Desde mucho antes de la llamada primavera árabe, las conurbaciones africanas ya eran un lugar donde proliferaban los activismos de pequeña escala y las redes de entreayuda, pero también estos movimientos de protesta urbana han ido apareciendo en el África subsahariana, de la mano de la

telefonía móvil y la conexión a internet.

Un tipo de movilización a través de la que la juventud africana denuncia las desigualdades y las injusticias, a la vez que exige a sus representantes una actitud cívica y un uso digno de los recursos del país. La forma como estos movimientos sociales se plasman en el espacio público de una ciudad ofrece una lectura del simbolismo del paisaje urbano, y también, en un contexto de abertura de espacios para dar lugar a nuevas infraestructuras, se produce una lucha social desigual por apropiarse de esos nuevos espacios, a los que deben darse nuevas funciones.

Con este enfoque en las movilizaciones, queremos enlazar de nuevo con las diferentes percepciones sobre las grandes infraestructuras que se han priorizado y los canales de comunicación entre gobernantes y gobernados.

## Las metrópolis seleccionadas

Las tres escogidas aportan una especificidad histórica y geográfica. Cada una de ellas recoge la herencia de una metrópolis colonial diferente.

**Dakar** es la única que se encuentra en una península, con los condicionantes de crecimiento que supone. Es también la metrópolis donde los movimientos sociales tienen más efervescencia <sup>3</sup>. Además, su condición de referente cultural del África francófona, ayuda a darles más proyección. **Dares Salaam**, por su parte, a pesar de no ser la capital federal <sup>4</sup> de Tanzania, es la conurbación más grande y la que más deprisa ha crecido de las tres, aunque sigue siendo, con diferencia, el principal centro económico de Tanzania. Por último, **Maputo** es la única de las tres metrópolis que vivió una gran fase de inversión urbanística durante toda la década de los sesenta y primera mitad de

<sup>3</sup>

*Ver el informe de Ceai con la Cooperativa Mundubat sobre movimientos sociales en Senegal:*

*< [https://centrestudisaficans.org/wp-content/uploads/2021/03/Senegal\\_Castellano-1.pdf](https://centrestudisaficans.org/wp-content/uploads/2021/03/Senegal_Castellano-1.pdf) >*

<sup>4</sup>

*Tanzania es una federación que une las antiguas Tanganika y Zanzibar. La capital federal se designó a Dodoma, en el interior, que todavía está en fase de ir acogiendo todas las instituciones del Estado federal.*



los setenta, durante el colonialismo tardío. Este furor constructivo fue seguido, tras la independencia en 1975, por una guerra civil de 16 años que reconfiguró por completo los márgenes de la ciudad colonial.

Las tres tienen también características en común. Las tres metrópolis son costeras y albergan un hub de conexión entre transporte marítimo y ferroviario que garantiza la entrada de mercancías al interior del continente. Además, todas ellas tienen el principal aeropuerto internacional del país, aunque en el caso de Dakar se ha decidido desplazarlo fuera del área metropolitana, a unos 60km del centro de la capital. La conexión ferroviaria al nuevo aeropuerto es una de las grandes inversiones en curso. Por su parte, Dar es Salaam tiene a día de hoy el sistema de metro-bus (BRT) en funcionamiento más avanzado, y están proyectadas tres fases más. Maputo inauguró en 2017 el puente más largo de África, que conecta la capital con la otra ribera de la bahía, y abre un horizonte de expansión urbanística capaz de redimensionar el área urbana de la capital mozambiqueña.

A nivel institucional, las tres conurbaciones albergan diferentes tipos de autoridades: municipales, estatales y de organismos internacionales, a las que se unen la agencias metropolitanas. Todo ello implica una complejidad de niveles de gestión y planificación que se proyecta más allá de los límites de su propia conurbación. Tanto Dakar como Maputo viven las consecuencias de las expectativas generadas por los yacimientos de gas y petróleo encontrados en Senegal y Mozambique, y un sector de la sociedad civil exige transparencia en la gestión de estos recursos naturales, así como de las inversiones e impuestos que generan. Las tres metrópolis, a pesar de sus diferencias, comparten elementos susceptibles de ser comparados, y la posibilidad de comparación de estas tres metrópolis es uno de los aspectos que más nos interesa.

## Metodología

El volumen de entrevistas realizados en cada conurbación ha sido de entre 14 y 20 en cada metrópolis y, por lo tanto numéricamente poco representativas. Se ha priorizado un tipo de entrevista más cualitativa, aprovechando la proximidad lingüística de los entrevistadores con los entrevistados. Aunque se iniciaba la entrevista a partir de preguntas concretas, se ha priorizado la conversación abierta que derivaba sobre algunos los ejes temáticos, según el perfil de las personas entrevistadas, más que las respuestas a un cuestionario concreto. Varias conversaciones se han grabado, aunque sólo se han transcrito partes escogidas de estas conversaciones.

Las citas textuales que aparecen en el informe son extraídas de estas transcripciones. Además, en los tres casos hemos intentado contrastar opiniones de tres colectivos diferentes ciudadanos usuarios de medios de transporte, de profesionales/funcionarios y de cargos electos.

También hemos dado especial relevancia a entrevistados de los municipios diferentes de la capital, para resaltar la diferencia entre ciudad capital y conurbación metropolitana.

El objetivo ha sido, por un lado, poder situarnos en la cartografía de cada conurbación y, a través del testimonio de la persona entrevistada, intentar tomar conciencia de las dimensiones y los ritmos de los movimientos en las tres conurbaciones.

Por otro lado, acercarnos a las perspectivas de los diferentes actores según su diferente posición, y hacer visible cuán diferente puede ser visto un mismo aspecto/lugar de la gran metrópolis dependiendo del lugar desde donde se experimenta.

# DAKAR

Papa SOW,  
Salimata COLY DIATTA,  
y Baba Libasse SOW.

**Dakar** está situado en el extremo oeste de aquello que los colonos franceses llamaban la *Presqu'île du Cap-Vert* <sup>5</sup>.

La región de Dakar (550 km<sup>2</sup>) concentra el 23% de la población total del país (16.705.608 habitantes <sup>6</sup>), y concentra el 80% de la actividad industrial del país.

La región de Dakar se divide actualmente en cinco departamentos, aunque el quinto ha sido creado en la reciente reforma administrativa de 2021:

- Dakar, que corresponde también al municipio y se divide en 4 distritos: (Almadisse, Grande Plateau, Grand Dakar y Parcelles Assainies)
- Guédiawaye: 2 distritos (Whakinane Nomzatt y Sam Notaire)
- Pikine: 3 distritos (Dagoudane, Niayes y Thiaroye)
- Rufisque.: 3 distritos (Bargny, Sebykotane y Rufisque)
- Keur Masar: 4 distritos (Malika, Yeumbeul, Yaxaay y Keur Massar)

Cada departamento se divide en distritos (*arrondissements*), con un total de 13 en la región. Cada distrito se divide en *communes d'arrondissement* que superan los 50 en la región. En Rufisque se encuentra la comuna rural de Sangalkam, que administrativa-mente es la única área rural de la región de Dakar <sup>7</sup>.

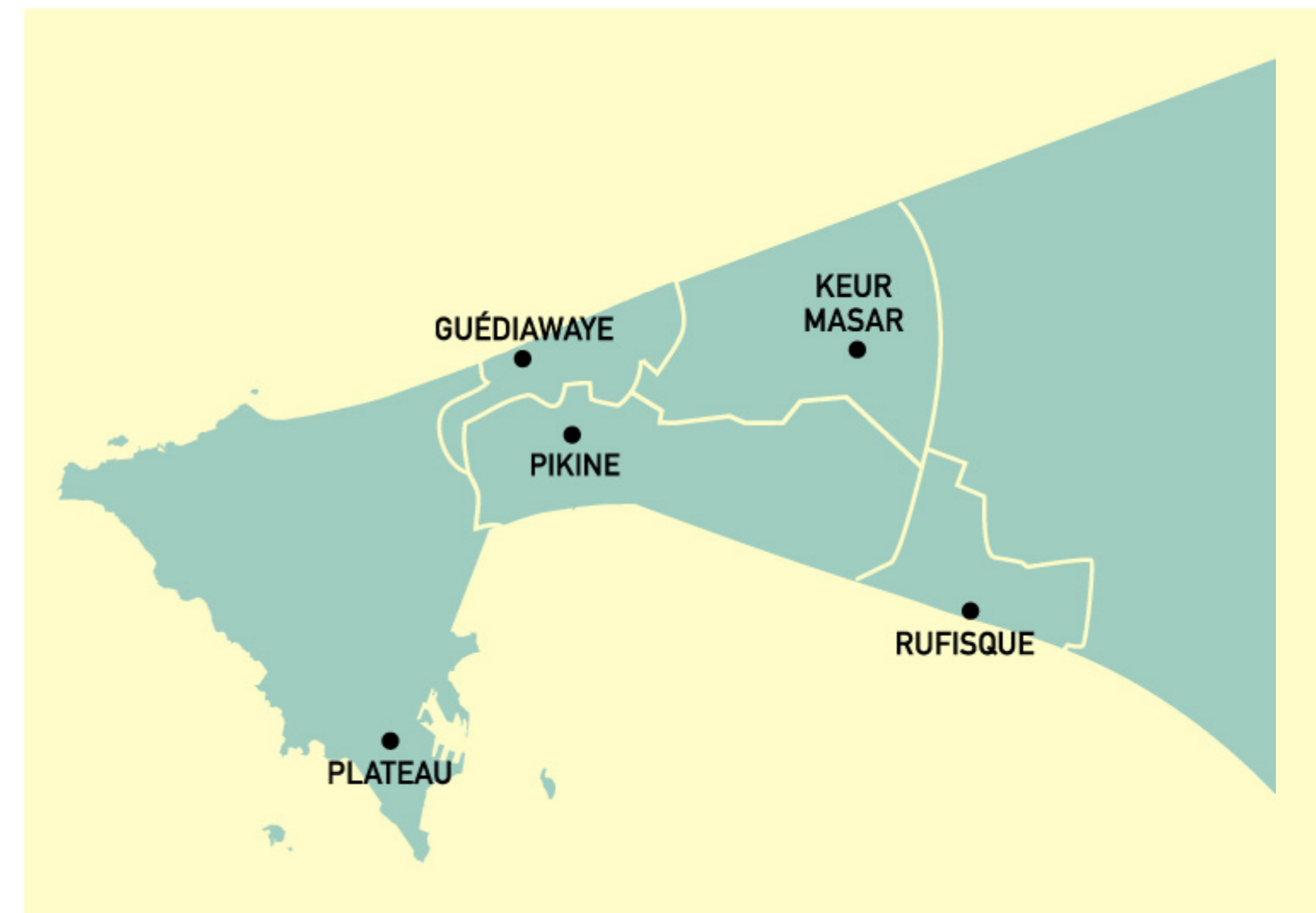


FIG 1: Las 5 regiones administrativas de Dakar y sus principales núcleos

<sup>5</sup> *Presqu'île du Cap-Vert (casi isla de Cabo Verde) se refiere a la península, muy acusada, en donde se encuentra la Región de Dakar.*

<sup>6</sup> Datos para 2020 de ANDS (Agencia nacional de la demografía y la estadística en sus siglas en francés).

<sup>7</sup> [https://es.wikipedia.org/wiki/Regi%C3%B3n\\_de\\_Dakar](https://es.wikipedia.org/wiki/Regi%C3%B3n_de_Dakar)

Las capitales de departamento son también considerados municipios (*communes*), que no deben confundirse con las *communes d'arrondissement*, que son unidades más pequeñas que el *arrondissement* (distrito). Aunque muy fragmentada administrativamente, la región de Dakar corresponde a la conurbación o (agglomération), sólo exceptuando la parte rural del departamento de Rufisque. Los datos estimados para 2021 de la población de la conurbación (Agglomération) es de 3.252.500 habitantes, y en el municipio/departamento de Dakar se estima que residen 1.560.009 habitantes.

Como toda ciudad colonial, se originó una segregación de la población por barrios, siendo la Medina el antiguo barrio indígena, y el Plateau, junto al puerto, el barrio de concentración de población francesa. En el Plateau se concentran las instituciones de gobierno y principales museos y teatros. Cerca de puerto se encuentra la isla de Gorée, con la fortaleza donde se concentraban los esclavos para ser embarcados hacia América, que es actualmente uno de los principales atractivos turísticos.

En la otra costa de la península, el monumento al Renacimiento africano, de dimensiones impresionantes, ofrece un contrapunto a aquel lugar de triste memoria.

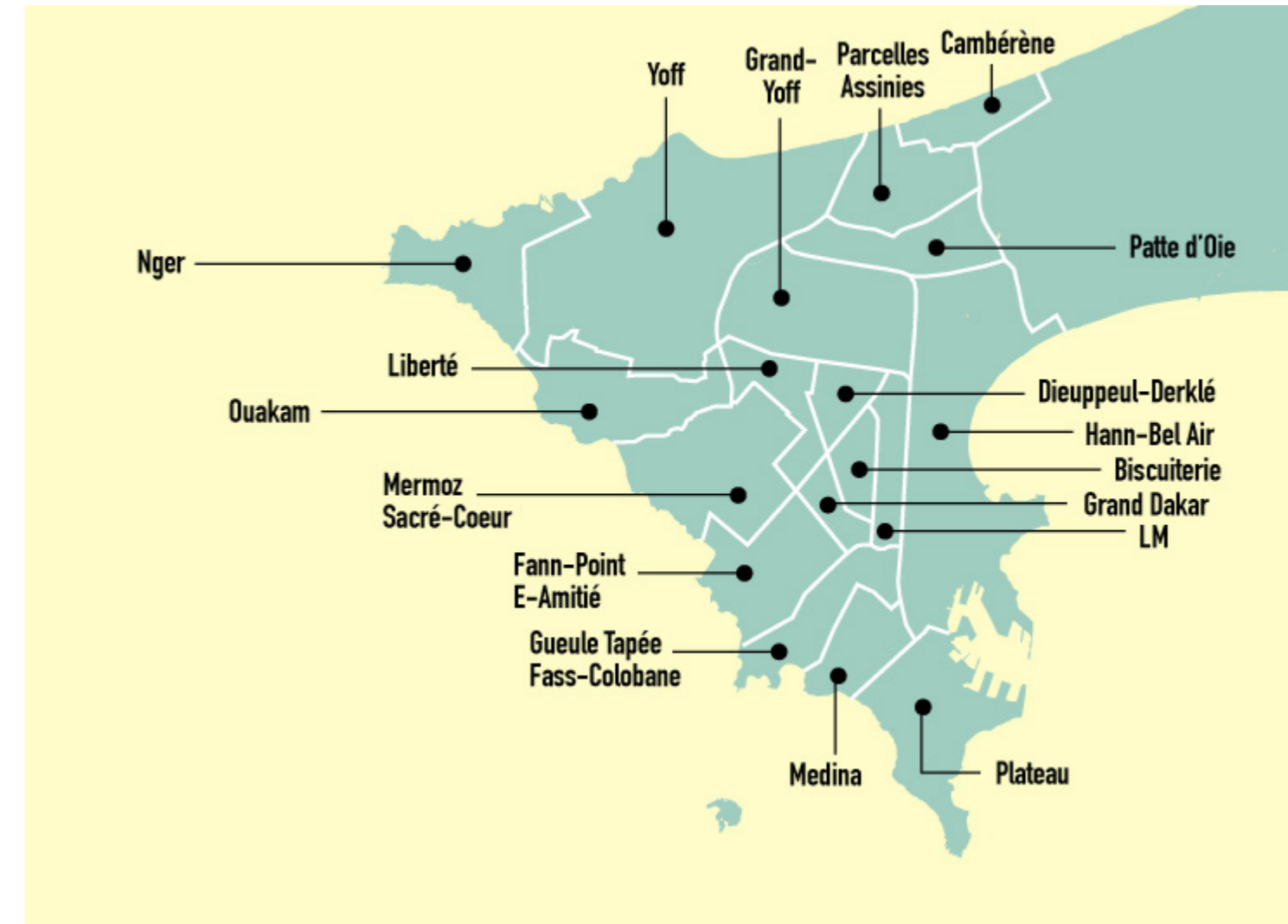


FIG 2: Los distritos de Dakar

PRINCIPALES POBLACIONES

- Biscuiterie (56.932 habitantes)
- Cambérène (42.512 habitantes)
- Dakar-Plateau (36.901 habitantes)
- Dieuppeul-Derklé (39.891 habitantes)
- Fann-Point E-Amitié (19.983 habitantes)
- Gorée (1.102 habitantes)
- Grand Dakar (64.290 habitantes)
- Grand Yoff (144.859 habitantes)
- Gueule Tapée-Fass-Colobane (61.378 habitantes)
- Hann Bel-Air (40.246 habitantes)



## Administración territorial

En 1872, Saint-Louis (norte de Senegal) y Gorée se convirtieron en municipios franceses de pleno derecho (decreto Thiers del 10 agosto 1872). Después se unió Rufisque en 1880 y Dakar en 1887. Estas cuatro poblaciones se convierten en municipios metropolitanos franceses (les quatre communes) y enviaban diputados a la Asamblea Nacional de París. De un día para otro, sus habitantes se convirtieron en ciudadanos franceses, contrariamente a otras poblaciones de otras regiones bajo dominación francesa, que eran tratados como « indígenas ». Las otras ciudades importantes son instituidas en « comunidades mixtas », sin beneficiarse de las ventajas de los llamados Cuatro municipios.

Después de la independencia, en 1966, la Ley 66-64 de 30 de junio, estableció el código de administración municipal, que clarifica y fortalece el estatuto de los municipios. En 1972 se inició una nueva reforma, y se crearon, por un lado, los municipios con regímenes especiales, pensado para las capitales regionales, donde el alcalde era designado por el Estado, y por otro los municipios o comunidades rurales. La ley otorgaba más poderes, especialmente económicos, a los municipios urbanos que pasaban a ser órganos descentralizados de la administración estatal.

Por otro lado, ha habido un crecimiento de las regiones, pues en 1976 existían 7 regiones, y pasaron a 14 en 2008. En 1983 la antigua región de Cap Vert, se convirtió en la región de Dakar, que pasó a subdividirse en tres Departamentos autónomos (Dakar, Pikine y Rufisque) gobernados por alcaldes (prefectos). En este contexto, se crea en 1984 la Comunidad Urbana de Dakar (CUD) y se nombra al alcalde socialista Sr. Mamadou Diop (1984-2002) para dirigirla. Esta gran reforma inaugura la cooperación intermunicipal, con un papel esencialmente técnico, cuya competencia principal es la recogida de residuos y el alumbrado público. Sin embargo, debido a problemas financieros y a deudas colosales, la CUD fue disuelta el 21 de julio de 2000.

Dos años después de llegar a la presidencia, Abdoulaye Wade (2002-2012) crea la Comunidad de Aglomeraciones de Dakar (CADAK) para sustituir a la CUD. CADAK, que agrupa a las ciudades de Dakar, Guédiawaye y Pikine, se encarga de la construcción y mantenimiento de vías municipales, limpieza viaria, recogida de residuos domésticos, gestión del alumbrado público. La propia CADAK se disolverá en 2015 y le seguirá la creación de otras estructuras múltiples (APRODAC, APROSEN, etc.) que se ocupan más del saneamiento público (limpieza de cunetas, limpieza de calles, etc.) que de la movilidad urbana.

Desde la presidencia de Abdoulaye Wade los municipios y otras autoridades locales, que antes dependían del ministerio del interior, tienen un ministerio propio: el de Colectividades Territoriales, Fomento y Ordenación del Territorio. El actual presidente, Macky Sall (2012- ), ha continuado la política de descentralización administrativa iniciada por su predecesor, y desde 2013 hay una nueva legislación que se propone una descentralización de la administración local y, por la que se han introducido las elecciones en las asambleas municipales. Los antiguos departamentos se convertirían en Colectividades Locales y pasarían a tener competencias de desarrollo económico. Las primeras elecciones locales se realizaron en 2014, y desde entonces los nuevos gobiernos electos municipales han venido generando bastantes conflictos, especialmente por las ambigüedades sobre quién tiene los recursos para gobernar.

El proceso de descentralización en Senegal ha otorgado a las autoridades locales competencias y poderes que no pueden ejercer debido a la falta de recursos. Todos los días se observan situaciones de conflicto entre los funcionarios electos y sus ciudadanos. Algunos servicios (como el caso de las escuelas públicas) no se distribuyen adecuadamente porque se encuentran regularmente bajo la amenaza de cortes de agua y/o electricidad.

Además, el alumbrado público es deficiente o inexistente. En algunos barrios, las carreteras suelen estar en malas condiciones y las inundaciones son recurrentes. Las condiciones de insalubridad son generalizadas y los funcionarios municipales se declaran en huelga periódicamente por falta de pago de los salarios. Se observan retrasos administrativos a todos los niveles. Según Y. Sané (2016) en el caso de Dakar la última reforma parece entorpecer más que ayudar a superar los retos que hay por delante:

*“ Khalifa Sall [ex alcalde socialista de Dakar], (...) emprendió desde su elección en 2009 grandes programas para modernizar su ciudad: pavimentación de calles y aceras, reparación de carreteras, embellecimiento, construcción de plazas y jardines, alumbrado público, lucha contra la ocupación anárquica del espacio público, la informatización de las escuelas, etc. Fue reelegido en 2014 contra el Primer Ministro (de la mayoría gobernante), que se vio obligado a dimitir para competir por la alcaldía. Ahora se ve a sí mismo (...) desposeído por la nueva ley de la mayoría de sus prerrogativas. ”*

Así parece que la fragmentación del poder local que ha supuesto la reforma de 2014 impide que el municipio de Dakar tenga un papel relevante en la planificación de los grandes retos que la conurbación tiene por delante. Por otro lado, también hay quien valora positivamente la nueva división administrativa.

Por ejemplo, Sada Ba, concejal a cargo del transporte en el Departamento de Rufisque afirma que:

*“ Por ejemplo, para los habitantes de Keur Ndiaye Lo, si quieren ir a buscar un papel administrativo, estaban obligados a cruzar la comuna de Sangalkam para dirigirse a la comuna de Bambilor. Entonces, esa es la inconsistencia que el gobierno ha decidido rectificar en esta área. ”*

En referencia a la competencia de transporte y movilidad, es en la década de 1990 cuando Senegal adoptó una política sectorial de transporte urbano y una autoridad organizadora para la región de Dakar. Se trata del CETUD (Consejo Ejecutivo de Transporte Urbano de Dakar) que ha venido transformando la oferta de transporte público con programas para profesionalizar a los operadores de microbuses, y apoyando la renovación de la flota de vehículos en colaboración con el sector privado. El estado senegalés es, a través de la CETUD, el que gestiona la empresa de autobuses DDD-Dakar Dem Dikk. La CETUD también tiene un papel relevante en los gigantescos proyectos en marcha en transporte público, como el TER (Train Express Regional), que conectará con el nuevo aeropuerto; y el BRT (Bus-Rapid-Transit), emprendido con fondos externos canalizados por el Banco Mundial. A pesar de la mejoras de estos proyectos, la gestión el tráfico de

automóviles sigue siendo particularmente problemática, debido a la falta de recursos a escala municipal destinados a su gestión. En definitiva, a pesar de un mayor peso de los cargos electos en la administración local de las ciudades, parece que, en el caso de Dakar, los recursos y la capacidad ejecutiva se ha derivado a agencias técnicas como la CETUD, que mantienen su dependencia de la Administración Central. Algunas personas entrevistadas hicieron hincapié en la necesidad de fortalecer los mecanismos o instrumentos existentes, como el CETUD, involucrando estrechamente a las autoridades locales (Ayuntamientos) y a los operadores privados.

Si bien proyectos como el TER y el BRT son muy elogiados, lo cierto es que aún quedan muchos problemas por resolver.

Por otro lado, la frustración generada por las expectativas incumplidas de la descentralización, con sus ambigüedades y contradicciones realimentando la ineficacia, es uno de los muchos componentes de las protestas urbanas.

## Resultados de las entrevistas

Se han realizado **20 entrevistas** cualitativas, a partir de un cuestionario base que partía de los 4 ejes temáticos del proyecto de investigación.

Las entrevistas se realizan con el consentimiento de los entrevistados con el fin de poder grabar, tomar fotos y si es posible hacer videos para garantizar la trazabilidad y seguridad de la información.

Se han realizados entrevistas en diferentes municipios de la conurbación de Dakar: Pikine (2), Dalifor (2), Guédiawaye, Rufisque Nord, Rufisque ciudad, Keur Massar, Parcelles Assinies (2), Mermoz -Sacré Coeur (3), Dakar Plateau (3), Dieupol/Derklé y HLM (2). Entre las personas entrevistadas hay técnicos municipales (10), cargos electos (3), miembros de ONG y asociaciones (2), amas de casa (2), comerciantes (2) y un músico (1) \*.

*\* Ver lista en el Anexo 1*

## Percepción de las Infraestructuras

Los principales entrevistados asignan el liderazgo de las grandes infraestructuras a la administración del Estado, que es quien tiene la capacidad de atraer fondos del extranjero, como los mencionados del Fondo Suizo, la Agencia Francesa de Desarrollo, el Banco Africano de Desarrollo, la Comisión Económica para África de la Unión Africana, el Banco Mundial, entre otros. La administración local tiene menos capacidad de acción, y básicamente se concentra en la llamada cooperación descentralizada y el hermanamiento con otras ciudades del mundo.

Las tres grandes obras de infraestructura mencionadas tienen que ver con la movilidad:

El TER - Regional Express Train - que unirá Dakar, los suburbios lejanos y el nuevo aeropuerto Blaise Diagne, ubicado en la región vecina de Thiès, a 60 km del municipio de Dakar; pasos elevados en el VDN (Voie de Dégagement Nord) que alivia la congestión en el norte de Dakar y el centro de la ciudad; BRT (Bus-Rapid-Transit), red de autobuses de gran capacidad que circula por carriles exclusivamente reservados.

Con el BTR y TER, se construirán muchos pasos elevados, estaciones y zonas de intercambio para permitir una movilidad mucho más organizada y cómoda.

El BTR, por ejemplo, atravesará 14 municipios en una ruta de 18,3 km con 144 autobuses que se detendrán en 20 estaciones conectadas a 3 postes de intercambio.

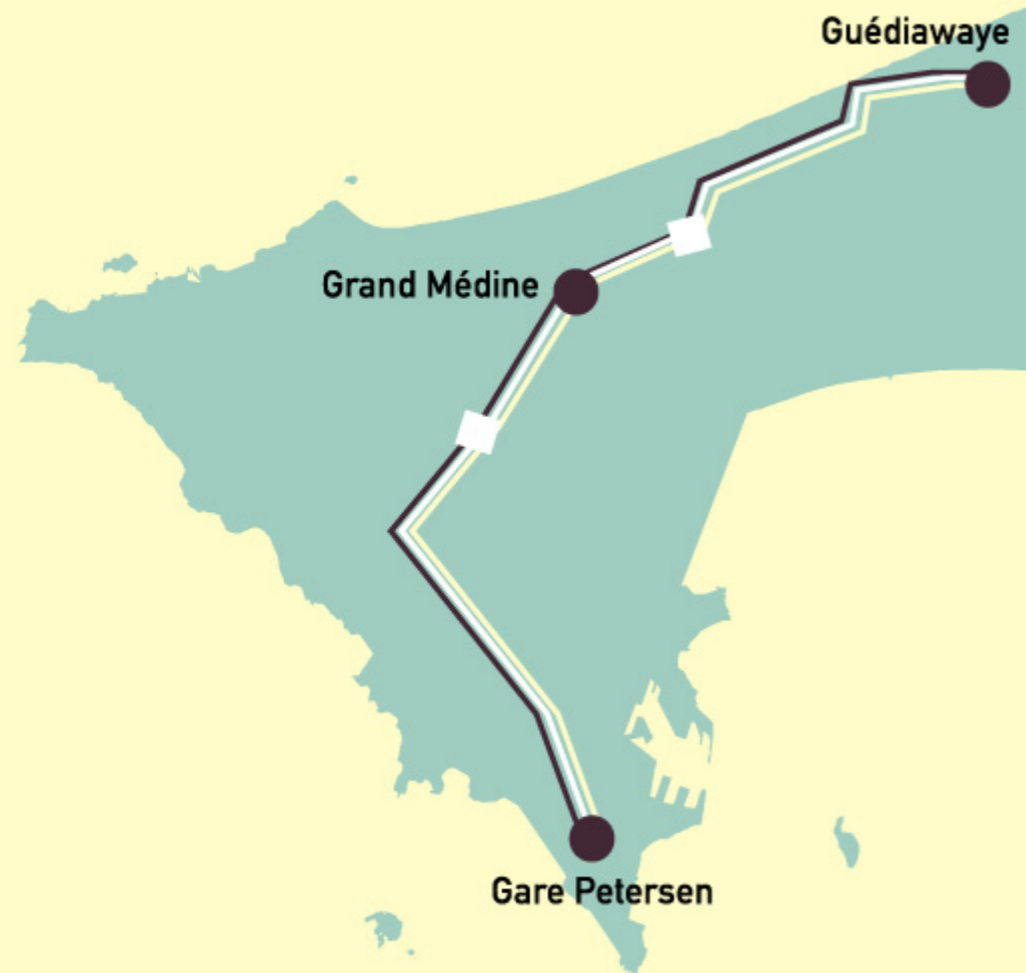


FIG 3: Futuro itinerario del BRT. Fuente : CETUD, 2020

El CETUD (Consejo Ejecutivo de Transporte Urbano de Dakar), la autoridad organizadora y reguladora del transporte urbano en Dakar está en el corazón de este importante proyecto urbano. Las obras han comenzado en 2021.

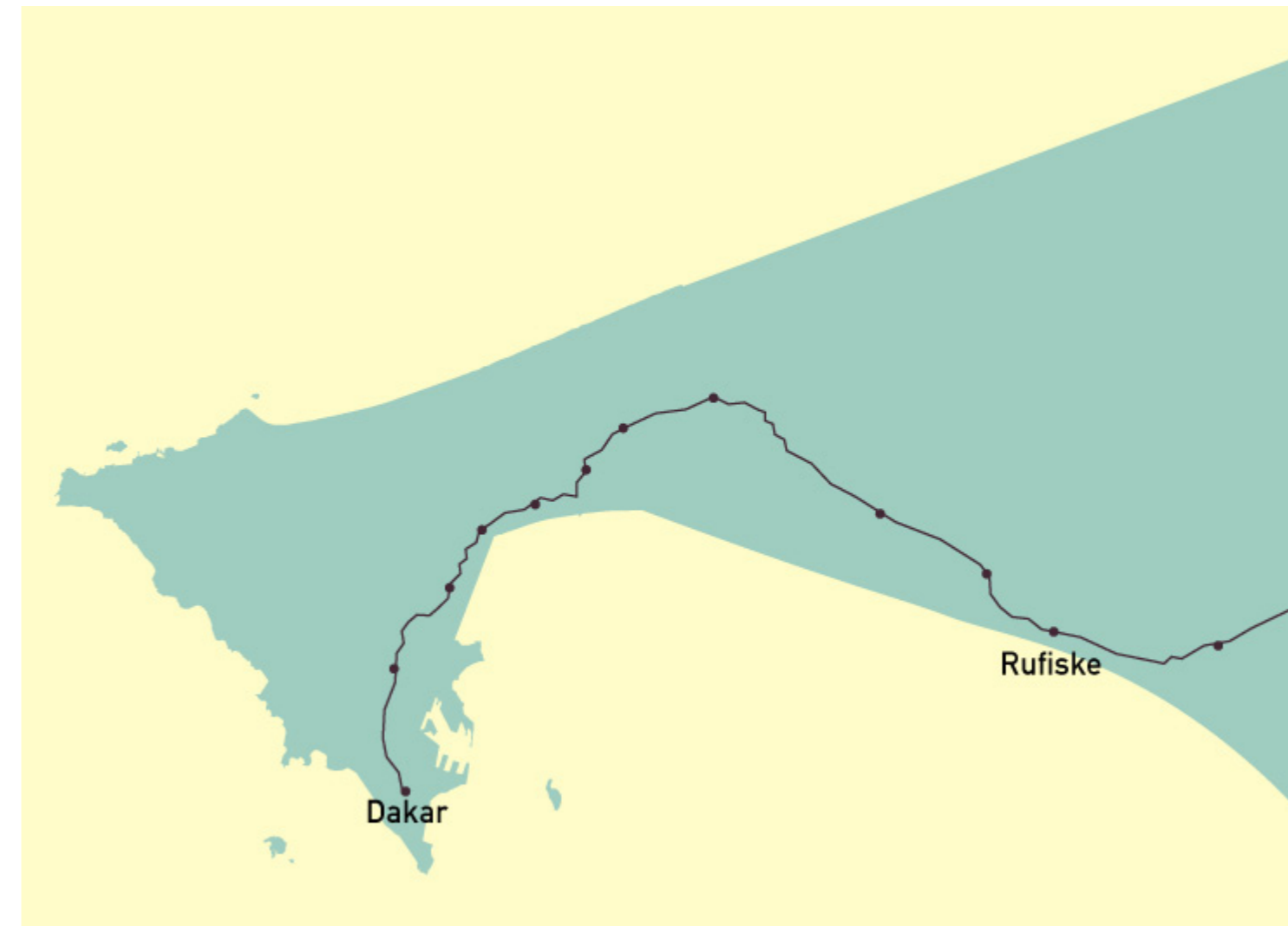


FIG 4: Trazado del TER que va desde Dakar-villeval aeropuerto hasta Blaise Diagne / Fuente : Terrasol.fr



Pero a pesar de las mejoras realizadas y las futuras inversiones para que la movilidad sea mucho más fluida en Dakar, las encuestas también muestran que hay poblaciones que se ven perjudicadas por estas infraestructuras. Abou Ndiaye, 1º teniente de alcalde del municipio de Rufisque Norte, nos informó de que

*“ Efectivamente, hubo personas que fueron impactadas por las obras de la autopista de peaje y también por las obras del TER - Tren Expreso Regional - especialmente los habitantes de Rufisque Nord porque nos es muy difícil acceder al municipio de Rufisque fácilmente. Efectivamente, no tenemos suficientes puentes para cruzar la autopista de peaje y además con la llegada del TER se ha vuelto mucho más difícil salir del pueblo, perdemos demasiado tiempo haciendo un gran recorrido para volver a la ciudad desde el mercado central. Por tanto, Rufisque se ve impactada negativamente por nuevas infraestructuras como el TER, o la autopista de peaje, debido a la mala urbanización y ordenación del territorio de la ciudad. ”*

Los efectos negativos derivados de las nuevas infraestructuras y el abandono en el que se sienten las personas afectadas es un elemento que aparecerá también en las otras dos metrópolis.

## Conflicto entre transporte público y privado

Otro lamento muy generalizado entre los entrevistados es la falta de autobuses en toda la conurbación. Los que no tienen automóvil dependen de los autobuses de la AFTU (Asociación para la Financiación de los Profesionales del Transporte Urbano). La AFTU es una asociación formada por agentes privados senegaleses, y fue creada el 3 de abril de 2001 en Dakar. Cuenta con el apoyo y la supervisión del Estado senegalés (bajo los auspicios de CETUD, los Ministerios de Finanzas y Transporte) y también con financiación del Banco Mundial. Su vocación es contribuir a la renovación de la flota de autocares y autobuses, y también promover la profesionalización de la actividad para mejorar la calidad del servicio ofrecido a los clientes. Solo en Dakar, la AFTU tiene más de 1.500 autobuses con 500 operadores económicos agrupados dentro de 14 Grupos de Interés Económico (GIE) (AFTU, 2021). Aunque el sector público creó en el año 2000 una empresa pública de autobuses, los DDD (Dakar Dem Dikk) lo cierto es que existe un especie de división del trabajo: mientras el sector público se encarga de facilitar un entorno e infraestructura favorables (carreteras, intercambiadores, estacionamientos), delega en el sector privado la prestación de los servicios operativos, que asume también el riesgo comercial.



FIG 5: La disputada movilidad en Dakar

FIG 6: El bus DDD (Dakar-Dem-Dikk), transporte público estatal de Senegal / Fuente:Le Quotidien.sn



Sin embargo, la AFTU no consigue poner en servicio todos los autobuses que harían falta, por lo que muchos que están en malas condiciones continúan funcionando.

Por ejemplo, Rama Diouf, residente en Dalifort (en el arrondissement de Pikine) nos explica que :

*“ No, no tengo vehículo y utilizo autobuses de transporte público y suelo pasar entre 1 y 2 horas entre mi casa y mi lugar de trabajo, por averías de vehículos en la vía y atascos incesantes. ”*

Además, los niños y niñas suelen tener problemas para ir a la escuela debido a la congestión y los atascos en las carreteras.

Babacar Gaye, director administrativo y financiero del distrito de Guédiawaye nos cuenta que:

*“ Sí, tengo niños que van a la escuela y admito que están teniendo dificultades para regresar a sus casas sin demora debido a los atascos en la vía producto del trabajo del BRT (Bus Rapid Transit), y los medios ruinosos de transporte aquí en los suburbios (como el car rapide, y el « clando »)”*

El car rapide y el clando (clandestino) son medios de transporte privados que no están dentro del agente oficial de transporte en autobús (AFTU), y que proliferan por la ausencia de medios de transporte.

En el sector informal el abuso en los precios y el número de pasajeros superior a la capacidad del vehículo suele ser frecuente y aún más exagerado que en el sector privado formal.

A pesar todo, los entrevistados que afirman tener un vehículo personal admiten que hay mejoras en la conurbación de Dakar, gracias a la nueva infraestructura vial que se ha construido recientemente.

Amath Kane, jefe del servicio técnico del ayuntamiento de Keur Massar (recientemente elevado a capital de departamento) opina:

*“ Solo tengo un vehículo y no tengo otro medio de transporte. Por supuesto, ahora es cada vez más fácil porque contamos con infraestructuras como la autopista de peaje. Por ejemplo, podemos hacer 15 minutos entre Keur Massar y Colobane, a diferencia del pasado donde lo hacíamos entre 1 hora y 2 horas para la misma distancia hasta el centro de la ciudad, (...) pero cabe destacar que aún vivimos en incesantes atascos que a menudo retrasan nuestras actividades. ”*

Sin embargo, incluso para los que tienen vehículo propio y pueden permitirse pagar el peaje, persisten problemas de congestión y atascos en las carreteras que siguen siendo un verdadero dolor de cabeza para la población en general.

Asimismo, las encuestas muestran que la gente se encuentra en peligro permanente en las carreteras (especialmente cuando se viaja con niños) por la congestión y el mal comportamiento de

ciertos conductores que muy a menudo provocan accidentes de tráfico. Chantal Nganan, encargado de urbanismo y saneamiento en el ayuntamiento de Dalifort explica que:

*“ No estamos seguros cuando viajamos por Dakar, especialmente cuando tenemos un vehículo, por el desconocimiento del código de circulación por parte de algunos conductores y también por el incumplimiento de la normativa por parte de algunos usuarios de la vía. También hay una ocupación anárquica de las aceras por parte de vendedores, entre otros, y también la congestión causada por motociclistas y carros empujados a mano por hombres. Es por eso que hay muchos accidentes que se registran todos los días en las carreteras. Esta mañana hubo un accidente aquí en la rotonda de Dalifort entre una motocicleta y un taxi; es decir que nadie respeta nada, todo el mundo tiene prisa y de repente todo el mundo llega tarde. Realmente vivimos en cacofonía a diario. ”*

En cuanto al precio de los billetes del transporte público existe mucha arbitrariedad. No existe una regulación efectiva de los precios del transporte, a pesar de que existe una escala establecida por el estado central. Los autobuses públicos DDD sí que tienen un precio casi fijo, los demás precios son cambiantes, y muchas personas entrevistadas explicaron que el Estado debe organizar mejor el sector del transporte, y acabar con la no regulación de los precios de los billetes. Los transportistas privados abusan mucho de los usuarios y usuarias.

En simultáneo, También es cierto que las personas son conscientes de que la economía informal es el sustento de muchas personas, y que el Estado debería tener sensibilidad a la hora de plantear reformas y regulaciones.

## Género y movilidad

Por otro lado, los resultados de las entrevistas nos revelan que las mujeres ejercen cada vez mayor liderazgo entre el electorado municipal, y son cada vez más visibles en los cargos electos de la administración local, gracias a su protagonismo en las redes informales de los colectivos sociales donde participan. Ndéye Ngoné Kamara, agente municipal del distrito de las Parcelles Assainies plantea la necesidad de copar más lugares de influencia.

*“ Se puede decir que muchas mujeres no hacen un esfuerzo considerable para encarnar este liderazgo femenino en el lugar de trabajo. Las mujeres tenemos que aprender mucho y tener habilidades para poder progresar a lo más alto, como hacen los hombres. Creo que si tenemos más líderes que nos puedan apoyar en esta lucha, podremos ocupar más puestos de alto nivel . ”*

Chantal, ingeniera de planificación del uso del suelo, coincide con estos objetivos a medio plazo:

*“ La sociedad senegalesa todavía considera a las mujeres como una persona que debe quedarse detrás de un hombre, o incluso quedarse en casa para administrar el hogar. Entonces, existe la mentalidad de algunas personas de que el liderazgo femenino en las ciudades a menudo genera problemas de*



*desarrollo. Creo que con el tiempo y con las nuevas generaciones, veremos a muchas más mujeres al frente de la gestión de la ciudad. ”*

Las entrevistadas subrayan lo mucho que queda por hacer en términos de seguridad y acceso a la vivienda, alfabetización, desigualdad de ingresos, condiciones de acceso a los recursos públicos.

Se deberían planificar ayudas para que las mujeres puedan moverse con seguridad en la conurbación, y también facilitar su acceso a la vivienda y a los recursos para mejorar en educación y reducir la desigualdad social. De estos términos, que se relacionan, serían responsables tanto el estado como la administración local.

## **Lugares simbólicos y apropiación del espacio público**

La Place de l’Obélisque, también llamada Place de la Nation, en Dakar, es el espacio encuentro, de intercambio y comunicación más conocido, y suele ser el punto de encuentro habitual para concentraciones tanto de protesta como de alegría. Además de la Place de l’Obélisque, los otros espacios simbólicos más citados en las entrevistas son: el Triángulo Sur, frente a la Radio y Televisión Nacional, la Place de l’Indépendance y la Place Douala, porque son lugares “estratégicos y centrales”. Además de la quejas de colectivos específicos, son también lugar de reuniones improvisadas de amigos, de conciertos de rap, de gran presencia del comercio informal, o de la celebración victorias de fútbol de la selección nacional. Los espacios públicos son transformados en lugares polivalentes por parte de las personas que viven en la ciudad, y su apropiación es un efecto de la voluntad de compartir de la ciudadanía. Es obvio que las autoridades públicas no siempre comparten esta visión, y han habido enfrentamientos entre manifestantes y policías en los casos en que las manifestaciones de protesta no están autorizadas.

Las protestas por abuso e ineficacia de la autoridad han sido frecuentes en la última década, generalmente antes y después de las



elecciones, y la represión policial ha sido la herramienta habitual de control del espacio público. Varias personas sugirieron la idea de organizar las manifestaciones fuera del Dakar, y que para evitar la conflictividad y los destrozos de mobiliario urbano es necesario pedir a las autoridades que creen más espacios de reunión de gran capacidad fuera de Dakar. Sin embargo, otras personas se muestran reticentes, porque el lugar de la protesta forma parte del sentido de la protesta, y por eso la Place de l'Obélisque, las Gobernaciones y las Prefecturas o Ayuntamientos deben ser también los principales lugares de manifestación y de encuentro para eventos.

Para la mayoría de los entrevistados y entrevistadas las manifestaciones son vitales para el buen funcionamiento de la ciudad, pero deben organizarse de forma pacífica, sin destruir la propiedad pública o privada. Por ejemplo, Chatal Nganan, agente municipal del Ayuntamiento de Dalifort declara que:

*“ Personalmente, nunca he estado en las protestas. Todos tenemos derecho a manifestarnos, a decir no en relación con una situación, pero debemos hacerlo de manera pacífica, sin violencia, sin destrucción de la propiedad. Además, los jóvenes son cada vez más conscientes de cómo se gestiona su país y de lo que constituye una especie de advertencia para que los líderes gestionen mejor los recursos en beneficio de todos. ”*

Por su parte, Abdou Birahim Diop, ingeniero-urbanista del Municipio de Dakar, explica que es a menudo en estos espacios donde se producen “cambios profundos de mentalidad” y se producen “despertares de conciencia” :

*“ El más reciente, es el del mes de marzo de 2021 con el caso relativo a la detención del oponente Ousmane Sonko, en el contexto de un caso moral que lo vincula con la señora Adji SARR. Incluso hoy hay una manifestación ... en el lugar del Obelisco. También está el movimiento Y'EN A MARRE (grupo de protesta pacífica creado en enero de 2011 por raperos y periodistas) que se manifestó el 23 de junio de 2011 por la defensa de la democracia, en el que yo mismo había participado. Que las manifestaciones tengan éxito muchas veces depende del objetivo que se persiga, por ejemplo la última que tuvo lugar en marzo de 2021 permitió cambiar muchas cosas, y concienciar, porque era una manifestación por la democracia. En un país, la gente tiene que manifestarse pacíficamente, pero cuando las prohíbes, se desborda. ”*

## Referencias bibliográficas

ANSD. 2020. *Population du Sénégal année 2020. Répartition de la population sénégalaise par région administrative en 2020*. ANSD.

Diaz Olvera, Lourdes, Didier Plat, Pascal Pochet. 2018. *Sécurité personnelle et mobilité quotidienne en Afrique subsaharienne. Le cas de Dakar*. 55ème Colloque ASRDLF, Ecole de Management de Normandie, Jul 2018, Caen, France.

Faye, Amady Baro. 2017. *Analyse de la mobilité urbaine et du système de tarification du réseau des minibus à Dakar*. Mémoire de fin d'études de Master, Université Senghor et EAMAN.

FKA-Fondation Konrad Adenauer et CESTI. 2015. *Acte III de la Décentralisation. Une réforme, des questions*, in *Les Cahiers de l'Alternance*.

Kumar, Ayay et Christian Diou. 2010. *Bus renewal Scheme in Dakar. Before and After*. SSATP.

Ngom, N. 2011. *La Problématique de la Mobilité Urbaine: l'accessibilité au Centre-Ville Dakarois par le Système de Transport Collectif Routier*. Thèse de Doctorat de 3ème Cycle de Géographie. Faculté des Lettres et Sciences Humaines, Département de Géographie-UCAD.SSATP et Ministère des Transport du Sénégal.

Sané, Youssouph. 2016. *La décentralisation au Sénégal, ou comment réformer pour mieux maintenir le statu quo*, *Cybergeo : European Journal of Geography [En ligne]*, Espace, Société, Territoire, document 796, mis en ligne le 05 décembre 2016.

SSATP et Ministère Transport. 2018. *Rapport final. Politique de mobilité et d'accessibilité durables dans les villes sénégalaises*.

World Bank, CETUD-SITRASS. 2015. *Enquêtes mobilité, Transports et Accès aux Services Urbains de Dakar – EMTASUD 2015*. World Bank, CETUD, SITRASS

# DAR ES SALAAM

Sara Ortiz Escalante (Col·lectiu Punt 6)  
y Lilian Sopeter







**Dar Es Salaam** significa *Refugio de Paz* en Swahili. La ciudad se creó en 1857 por el Sultán Majid Muscat y posteriormente fue colonizada por los alemanes, quienes la convirtieron en la capital de su colonia de Tanganika, en detrimento de Bagamoyo a Mzi-zima. Alemania perdió sus colonias tras ser ferrotada en la I Guerra Mundial, y a la colonización alemana le siguió la colonización británica. En los años 1950 Departamento de Urbanismo diseño el master plan del centro de la ciudad. Desde la independencia del país en 1961, Dar es Salaam se convirtió en el mayor centro industrial y de negocios de Tanzania (Mkalawa and Haixiao, 2014).

En la década de los 70, Dar es Salam la capital federal de Tanzania fue transferida a la ciudad de Dodoma, una pequeña ciudad del interior en construcción. Administrativamente, Dar es Salam es sede de un gobierno regional, y también tiene un Consejo Municipal (City Council) presidido por un Major (Alcalde). Este es un cargo político aunque no de elección directa, sino elegido por los miembros del City Council, y por los representantes de la administración regional de Dar es Salaam. Las funciones administrativas son gestionadas por 5 Municipal Councils (MC) que están representados en el City Council: Temeke MC, Kinondoni MC, Ilala MC, Ubungo MC and Kigamboni MC.

En los últimos 20 años la población de Dar es Salaam se ha disparado de 1 millón a más de 6 millones de habitantes (ITDP, 2020), convirtiéndose en 2010 era la tercera ciudad de África con un crecimiento urbano más rápido (Gombe et al. 2017; Kazaura 2019).



FIG 7: Las conurbación de Dar es Salaam y la línea principal de ferrocarril



A diferencia de otras ciudades donde la urbanización fue fruto de la industrialización, en Dar es Salaam la urbanización ha sido el resultado del crecimiento populacional (*Mkalawa and Haixiao, 2014*). Esta urbanización acelerada ha generado cambios en las formas de transporte según los nuevos usos de las zonas urbanizadas (*Lutta et al. 2021*).

La mayoría de inversiones de transporte en Dar es Salaam se siguen concentrado en el Central Business District (CBD), mientras que la población mayoritaria, sobretodo personas con bajos ingresos, viven en zonas peri-urbanas (*Joseph et al., 2021*).

Alrededor del 75% de las viviendas de la ciudad se encuentra en barrios de creación informal, fuera de la planificación oficial, que se extienden en zonas sin servicios ni conexiones con transporte público.

## El sistema de movilidad y transporte público en Dar Es Salaam

La historia del transporte público en Dar es Salaam se remite a 1967 cuando los sectores económicos del país se nacionalizaron. En 1970, el Dar es Salaam Motor Transport System (DMT), y el British Monopoly Company se nacionalizaron y se dividieron en Kampuniya Mabasiya Taifa (KAMATA), responsable de las rutas regionales, y Usafiri Dar Es Salaam (UDA) responsable del transporte público de Dar es Salaam (*Mkalawa and Haixiao, 2014*). La operación de UDA como agencia pública duró poco debido a la crisis económica de los años 70 del siglo pasado y se privatizó el transporte público, contribuyendo a su vez a la importación de vehículos privados entre 2003 y 2013. Dar es Salaam es un hub de transporte de la región del África del Este.

El puerto de la ciudad gestiona el comercio internacional de la región y sirve como enlace con el Este, Europa, Australia y Norte América (*ITDP, 2020*).

El ferrocarril ofrecen vías de acceso a Zambia, y a la costa sur del lago Victoria, desde donde conecta con Uganda y Ruanda.

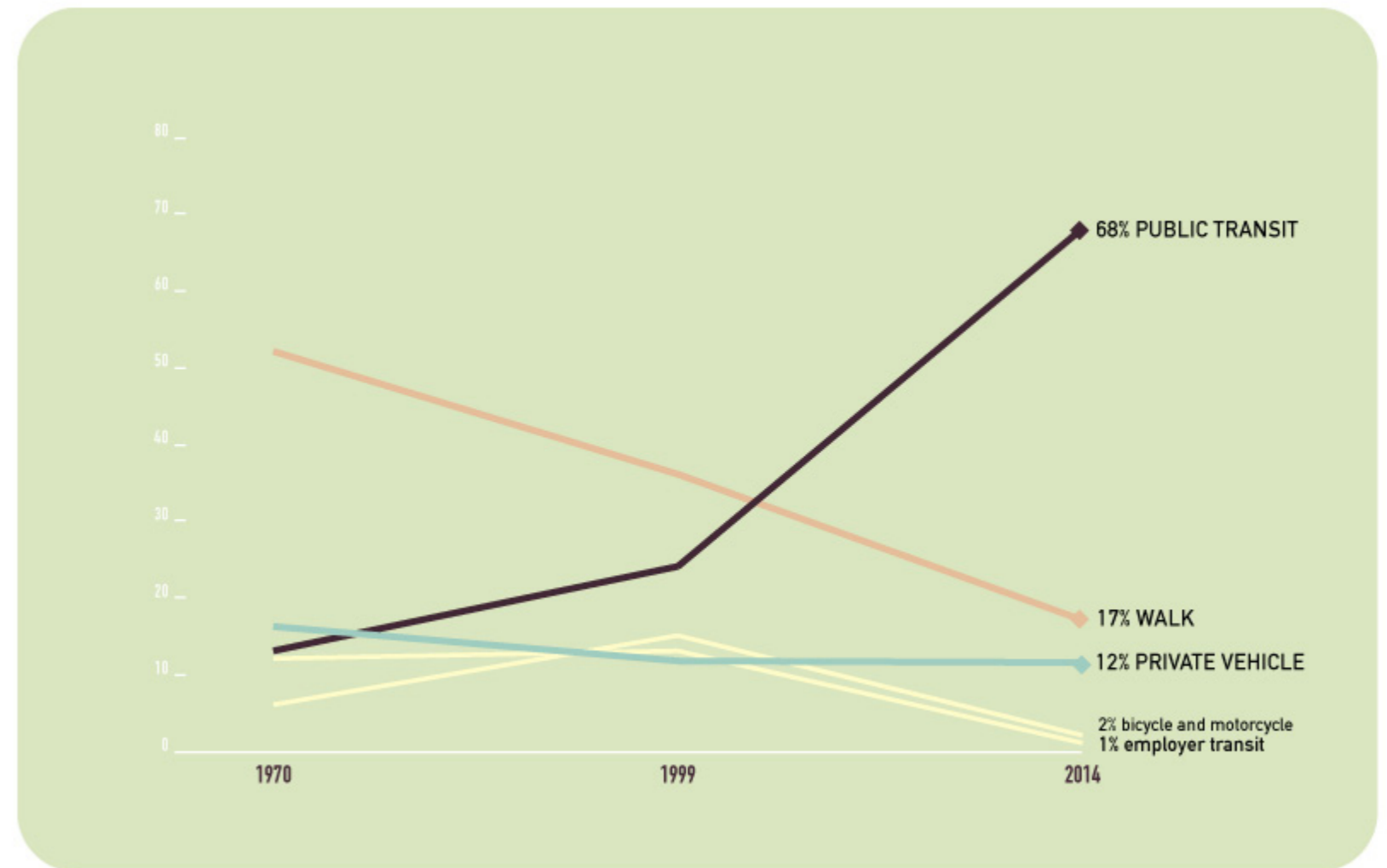
De acuerdo a datos de movilidad de 2014 (Mkalawa and Haixiao) en Dar es Salaam los principales medios de movilidad cotidiana son el transporte público y la movilidad a pie.

El coche se utiliza en menor medida.

El transporte público/colectivo incluye: buses públicos (Dala dala), motocicletas (Bajaji y Bodaboda), Taxi, Ferry público (Panton), DART (Dar es Salaam Rapid Transport agency) y tren. El más utilizado son los buses Dala dala ya que es el modo más barato y asequible.

Todo el sistema de movilidad y transporte está gestionado por Surface and Marine Transport Regulatory Authority (SUMATRA), aunque las compañías de Dala Dala, Bajaji y Bodaboda son empresas privadas.

### TREND OF CHANGES IN TRANSPORTATION DEMANDS AND SHARE MODE FROM 1970-2014



Fuente: 1979 Master plan for 1979 to stage 2 and research data for 2014 / Elaboración propia

En 2016 se inauguró la primera línea de BRT (Bus de Transporte Rápido) que se conoce como DART. Unas 172,000 personas lo utilizan por día y es el primer BRT en la región. El DART es una agencia pública estatal creada en 2007 con el objetivo de poner en funcionamiento de BRT y gestionar el tráfico.

Tiene una administración ejecutiva que actúa bajo el seguimiento de la Oficina del Presidente de la Nación, y cuenta con representantes de la administración regional y local < <https://www.dart.go.tz/pages/dart-profile>>.

En 2018 DART ganó el Sustainable Transport Award por instaurar la primera línea de Sistema de BRT en la región, siendo uno de los proyectos de transporte urbano más ambicioso de África del Este (ITDP, 2020). En la actualidad, solo existe una línea de DART de 21 km con 27 estaciones. Hay dos líneas más en construcción y cuatro líneas más planificadas.

El uso de transporte público informal está asociado con dificultades de movilidad: retenciones de tráfico, servicio sin horario y falta de seguridad. El DART se introdujo como una opción a responder a estos problemas. Pero las personas usuarias de DART siguen viviendo dificultades de movilidad después de su entrada en funcionamiento: tiempos de espera largos, hacinamiento en los buses y las estaciones, dificultades de moverse con productos para vender y falta de seguridad.

Las dificultades son mayores entre las personas que viven en zonas peri-urbanas, tanto con el sistema de DART como con el de transporte público informal (Joseph et al. 2021).

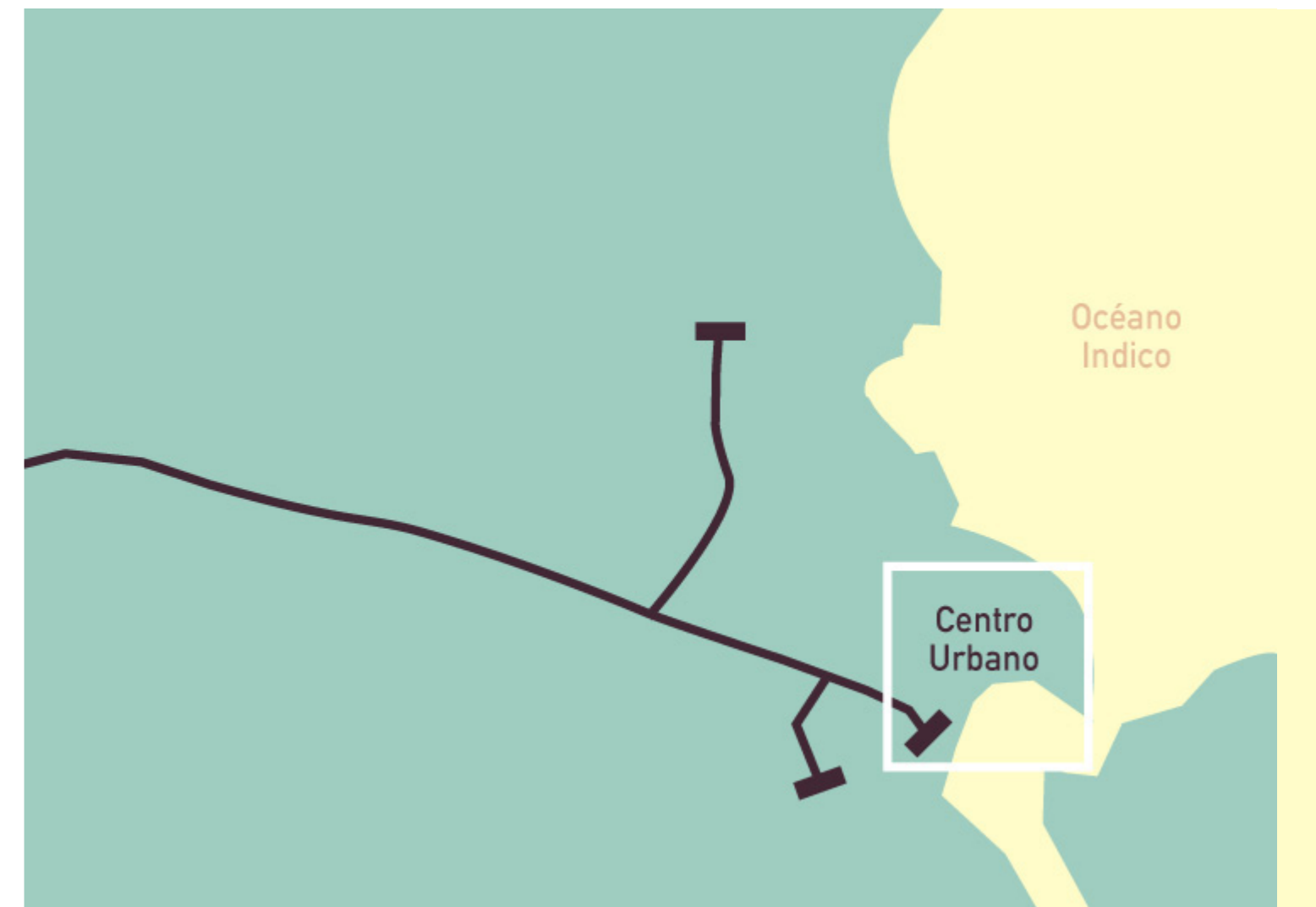


FIG 8: Mapa de la primera fase del DART

## Resultados de las entrevistas

Se entrevistaron un total de **15 personas** (10 mujeres y 5 hombres) de diferentes zonas de Dar Es Salaam que se mueven diariamente desde su casa a realizar actividades económicas.

Las personas entrevistadas son de los siguientes grupos de edad: 3 personas de 20 a 30 años, y 12 personas de 41 a 47 años.

La ocupación de las personas entrevistadas es diversa: cuatro mujeres que venden productos a pequeña escala, 4 conductores de bus y motocicleta, 5 personas trabajando en instituciones gubernamentales.

Las mujeres fueron: 4 usuarias de transporte que cargan productos para vender, 2 mujeres usuarias habituales y 4 mujeres que trabajan en el Sistema de Transporte (Jefa de contabilidad de los ferrocarriles de Tanzania, ayudante de contabilidad, supervisora de billetes del DART y responsable de salud medioambiental del ferry público de Kigamboni).

Los hombres son: un revisor/vendedor de tickets de Dala dala, un conductor de Dala dala, un supervisor de estación de bus Dala dala, un conductor de motocicleta (Bajaji) con discapacidad física y un conductor de motocicleta (boda boda) \* .

Las instituciones de movilidad y transporte que participaron en las entrevistas fueron: DART, Tanzania railways corporation y Kigamboni public ferry station.

En cuanto a sus unidades de convivencia, estaban formadas por entre tres y seis personas. Y vivían en Kigamboni, Pugu, Tabata, Kimara, Mwenge, Mbagala y Tandika. Las mujeres y hombres que son usuarias del transporte cotidiano, se desplazan mayoritariamente de casa al trabajo o a la empresa; las entrevistas también incluyeron a personas con discapacidad para obtener opiniones desde su experiencia.

*Ver tabla en el Anexo 2.*

## Grandes infraestructuras urbanas

Sin duda el DART es la infraestructura principal, y su impacto en el resto de los transportes ha protagonizado gran parte de los debates en Dar es Salaam. Uno de ellos es hasta qué punto el DART consigue evitar la congestión de tráfico. Debido a los atascos en la ciudad de Dar es Salaam es difícil desplazarse de un punto a otro. Se tarda de 2 a 3 horas en llegar a un lugar al que se puede llegar en una hora, por lo que la gente pasa más tiempo en la carretera. Para estar en el lugar de trabajo a tiempo la gente tiene que levantarse temprano o utilizar la motocicleta (Bajaji y Boda boda), que es más caro en comparación con Dala dala (bus), y no todo el mundo puede permitírselo.

El DART (Dar es Salaam Rapid Transport Agency) ha mejorado algunos problemas de atascos de la ciudad, ya que el carril único de permite desplazarse más fácilmente de un punto a otro. Pero como sólo hay una ruta urbana y los autobuses urbanos DART siguen siendo pocos, la mayoría sigue utilizando Dala dala.

Además, la gente tiene que esperar en una larga cola por la noche y por la mañana sólo para conseguir los billetes, y luego tienen que esperar casi una hora para el bus, ya que son pocos autobuses

en comparación con el número de pasajeras. El caso de Ibrahim Rashid, usuario diario de DART desde Kimara a Dar es Salaam,

*“ En la mañana y noche, me tengo que esperar más de media hora en la estación de DART para tomar el autobús. ”*

Por otra parte, el DART ha conseguido incluir y ayudar a las personas con discapacidad dándoles prioridad, y reservándoles asientos especiales. Las personas con discapacidad son discriminadas en el Dala dala y consideradas como una carga, por lo que les resulta difícil conseguir transporte por la mañana y por la noche, cuando está abarrotado:

*“ Siendo una persona con discapacidad, cuando tengo que subir al Dala dala me encuentro con muchos problemas de falta de respeto y de lenguaje abusivo, incluso nos ignoran. Ojalá tuviéramos autobuses para personas con discapacidad. ”*

La llegada del DART ha tenido sentimientos encontrados. Por un lado, se considera un avance hacia poderse mover más rápido y evitando atascos de tráfico. Pero por otro lado, el servicio aún es muy limitado, pues solo hay una línea, que está colapsada y las esperas son largas (Massani et al. 2016).

Además la construcción del DART ha supuesto toda una serie de agravios contra la gente afectada por el nuevo uso del espacio



afectado por el DART (*Swai 2016*). Por último, el DART no ha impedido que las mujeres sigan encontrando problemas para entrar al bus, ni que se reproduciendo la discriminación y el acoso sexual contra las mujeres y, entre ellas, contra las mujeres que cargan productos para vender .

## **Conflicto entre entre movilidad privada y movilidad colectiva/pública**

Se entrevistaron a diferentes personas trabajadoras del transporte, incluidos conductores de buses públicos, mujeres que trabajan en el transporte y en la institución de transporte, como contables, responsables de salud y gestoras.

Una de las quejas apuntadas por ellas es que la mayoría de las instituciones siguen utilizando más el papel que los ordenadores, lo que hace que se pierdan datos importantes y que se tarde más en completar la tarea.

Otro problema son las condiciones sanitarias y ambientales de la mayoría de las estaciones de buses y de los lugares de trabajo del transporte siguen siendo deficientes, por ejemplo, la mayoría de las estaciones de buses no tienen lavabos públicos, y las pocas que los tienen sólo tienen un lavabo que utilizan más de 500 personas al día. Las mujeres son las más afectadas, ya que son sensibles a diferentes infecciones. Los precios son marcados por el gobierno y es Surface and Marine Transport Regulatory Authority (SUMATRA) quien gestiona el sistema de transporte y quien fija el precio. La mayoría de los conductores se quejan de que los precios de los buses son bajos en comparación con la fluctuación (especialmente el aumento) de los precios del

petróleo (gasóleo y gasolina). Como no pueden establecer su propia tarifa de bus, son obligados a soportar pérdidas.

Además, otro factor que conlleva pérdidas son los atascos, pues dificultan los desplazamientos de las personas trabajadoras del transporte, especialmente de Daladala, por lo que acaban haciendo pocos viajes, lo que reduce sus ingresos previstos.

También destacan el mal estado de las carreteras en algunas zonas de la ciudad.

Finalmente, el transporte ferroviario ha demostrado ser muy eficaz en lo que respecta a los atascos. Aunque éste no recorre todas las zonas de la ciudad, aquellos habitantes de la ciudad que tienen la posibilidad prefieren viajar en tren.

## **Necesidades específicas de movilidad por parte de las mujeres**

Encontrase con Mujeres que se mueven con productos para vender es frecuente. Nueve de las diez entrevistadas son usuarias del transporte público/colectivo (*Kerega 2019*). Solo una de las mujeres trabajadoras del sistema de transporte entrevistadas va en coche al trabajo.

Las mujeres usuaria del transporte experimentan muchos problemas entre los que se incluyen los siguientes:

- Acoso sexual en el bus: esto suele ocurrir por la noche cuando están viajando a casa, la mayoría de los transportes públicos están demasiado congestionados y, mientras están de pie en el bus (Dala dala), algunos hombres empiezan a tocarlas sin su permiso, y como hay tanta gente es difícil saber quién las ha tocado.

*“ Los hombres no nos tienen consideración, nosotras tenemos que luchar con ellos para entrar en el bus independientemente de las circunstancias, o de si estás embarazada o llevas un bebé en la espalda, no les importa nada, además a veces nos empujjan ”*

- La mayoría de las estaciones de bus están abarrotadas por la mañana (cuando la gente va a trabajar) y por la tarde (cuando vuelven a casa), por lo que la gente tiene que luchar para entrar en el bus. Es difícil para las mujeres conseguir transporte a tiempo ya que son empujadas por los hombres, algunos hombres entran en el bus a través de las ventanas en los Dala dala.

Las mujeres suelen ser las últimas en conseguir transporte.

Finalmente llegan tarde al lugar de su negocio, con el inconveniente de perder clientes o, si van a comprar género, de perder los productos de mejor calidad. Por la noche es difícil volver a casa a tiempo, y sus maridos acostumbran a culparlas por el atraso. Para las mujeres embarazadas o con bebés que se desplazan de un lugar a otro para vender productos, es aún más difícil conseguir un transporte a tiempo y sin problemas.

- Es difícil transportar productos perecederos, como frutas o hortalizas. Las mujeres que venden estos productos ven como, a veces, los productos se descomponen en el camino.

Otro contratiempo es que debido a la congestión en el bus o ferry algunas personas se sientan o pisan sus productos, lo que les causa una pérdida de negocio.

- Debido a los atascos de la mañana y de la tarde, las mujeres que cargan productos para vender tardan entre 2 y 3 horas en coger el bus, lo que les hace perder a la clientela de primera hora de la mañana, y a veces tienen que levantarse temprano, pero en algunas zonas no es seguro que las mujeres se desplacen temprano por la mañana. Por la tarde, las mujeres deben cerrar su negocio temprano para poder volver a casa a tiempo de cocinar para su familia, lo que contribuye a la disminución de los ingresos de las mujeres. También prefieren cerrar antes porque no es seguro viajar de noche. Saida Omary, que vende en el área de Manseze, afirma:

*“ La mayor parte del tiempo no me siento segura desplazándome con mis productos a partir de las 9 de la noche porque tengo miedo de los ladrones. ”*

Las entrevistas visibilizan los problemas de discriminación y acoso sexual que viven las mujeres. Las mujeres tienen mayores problemas de movilidad por la actitud de los hombres, que evitan que ellas suban al bus si ya está lleno, o agredíendolas sexualmente, sobretodo en situaciones de aglomeraciones.

Las mujeres que cargan productos para vender también se sienten agredidas porque les roban el producto.

Estas violencias afectan y condicionan la movilidad de las mujeres, en sus horarios, ya que restringen o cambian su movilidad dependiendo de la hora del día.

Además el miedo a ser agredidas y la discriminación les impide competir económicamente en igualdad de condiciones. Además el miedo a ser agredidas y la discriminación les impide competir económicamente en igualdad de condiciones.

También la expulsión que sufren de los buses en horas punta hace que tengan menos horas para vender y que tarden más en desplazarse por la ciudad para sus actividades cotidianas.

## **Lugares simbólicos y apropiación del espacio públicos**

De la entrevista se desprende que el sindicato de conductores de la ciudad a veces se manifiesta ante el gobierno cuando los precios no son justos, o cuando hay algo que va en contra de sus derechos. Para hacer sentir su protesta, aparcan los autobuses hasta que el gobierno anuncia un precio justo.

Las instituciones gubernamentales responsables de las políticas de transporte y movilidad en la ciudad no tienen en cuenta las necesidades de la población a la hora de planificar las infraestructuras, ni tampoco implican a otras partes interesadas en mejorar la movilidad y el transporte. Esto se refleja en los escasos servicios prestados, los diferentes precios de las tarifas y los medios de movilidad disponibles. La sensación es que las autoridades se preocupan especialmente de promocionar el DART como su joya de la corona, y olvidan que la movilidad va más allá del transporte público, y de una línea concreta de este.

En el caso de Dar es Salaam hay poca movilización, solo algunos conductores o gestores de los buses se han manifestado en alguna ocasión respecto al precio del transporte. Pero en general tanto las personas que trabajan como conductoras y supervisoras,

como las mujeres que trabajan en instituciones de transporte manifiestan que el gobierno no toma para nada en cuenta las necesidades ni las experiencias de las personas usuarias y trabajadores del transporte público.

La forma de elección del gobierno de manera indirecta parece restar capacidad de movilización de la población para pedir prestación de cuentas a los dirigentes.



FIG 9: Boda boda transport



FIG 10: Autobús en una parada de la línea DART



FIG 11: Conductor de bajaji con discapacidad



## Referencias bibliográficas

Andreasen, Manja Hoppe, and Lasse Møller-Jensen. "Access to the city: Mobility patterns, transport and accessibility in peripheral settlements of Dar es Salaam." *Journal of Transport Geography* 62 (2017): 20-29.

Gombe, K. E, Asanuma, I. and Park, J. (2017) Quantification of Annual Urban Growth of Dar es Salaam Tanzania from Landsat Time Series Data. *Advances in Remote Sensing*, Vol. 6, N.3 175-191. doi: 10.4236/ars.2017.63013. ITDP. Sustainable transport. N° 31, January 2020

Joseph, Lucy, et al. "Exploring changes in mobility experiences and perceptions after implementation of the bus rapid transit system in Dar es Salaam." *Case Studies on Transport Policy* 9.2 (2021): 930-938.

Kazaura, Wilfred G. 2019, "A GIS based integrated model for exploring effects of land use changes on transport demand. The case of Dar es Salaam. Tanzania". *Current Urban Studies* Vol. 7 N.3. DOI: 10.4236/cus.2019.73023

Kerega, Polycarp A. 2019, "Exploration of the means of getting to the city and getting employed among young female domestic workers in Dar es Salaam, Tanzania", *Open Journal of Social Sciences* Vol. 7, N. 4. DOI: 10.4236/jss.2019.74009

Lutta, Jacob. , Schoonjans, Yves. and Lupala, Aldo. 2021. "The Complexity of Social and Cultural Dynamics in Emerging of Collective Spaces in Unplanned Urbanisation: Learning from Mlalakuwa-Dar es Salaam". *Current Urban Studies*, Vol 9, N.3 doi: 10.4236/cus.2021.93028.

Massami, Erick P.; Benitha M. Myamba, Leticia Edward, 2016, "Fuzzy Analysis and Evaluation of Public Transport Service Quality: A Case Study of Dar es Salaam City, Tanzania", *Journal of Transportation Technologies*, Vol.6 No.5. DOI: 10.4236/jtts.2016.65027

Mkalawa, Charles Cosmas, and Pan Haixiao. "Dar es Salaam city temporal growth and its influence on transportation." *Urban, Planning and Transport Research* 2.1 (2014): 423-446.

Swai, Ombeni, 2016, "Concatenating effects due to transformation of Morogoro Road to BRT corridor: A case of Dar es Salaam. Tanzania", *Current Urban Studies*, Vol 4 n. 2. DOI: 10.4236/cus.2016.42015

# MAPUTO

Albert Farré (CEAI) y  
Carlos Bavo (ISARC).







La actual ciudad de **Maputo** tiene su origen en un antiguo asentamiento portugués llamado Lourenço Marques. Durante varios siglos Lourenço Marques fue un lugar remoto e inhóspito, a más de 1500 km al sur de Ilha de Moçambique, la capital colonial portuguesa. Esta situación cambió radicalmente en las últimas décadas del siglo XIX, cuando las minas de oro descubiertas en el altiplano sudafricano hicieron que el puerto natural de Lourenço Marques se volviera geoestratégicamente importante, y su crecimiento se fue acelerando al ritmo de las inversiones en las minas de oro sudafricanas. La conexión ferroviaria entre la nueva ciudad de Johannesburgo y la bahía de Maputo fue terminada en 1896. El gran volumen de inversión atraído por las mayores minas del oro del mundo moderno, convirtió aquella bahía en un nudo de comunicaciones, y Lourenço Marques acabó finalmente desbancando a Ilha de Moçambique como capital colonial de Mozambique.

Así, los orígenes urbanos de Maputo se deben a su rápida transformación en un gran hub de transportes no solo de mercancías de y hacia Johannesburgo, sino también de envío de trabajadores a las minas, pues el colonialismo portugués desarrolló un sistema de exportación de mano de obra que llegó a aportar hasta 100.000 mozambiqueños contratados en origen para ir a trabajar a las minas.

Además, la mayor parte de la migración portuguesa del periodo colonial moderno fue atraída por Lourenço Marques, donde se constituyeron varios grupos sociales diferenciados: el funcionariado colonial, un proletariado blanco unido al ferrocarril, al puerto y a las empresas de servicios, el clásico colono de extracción rural y orientado a la explotación agrícola y, finalmente, los misioneros.

La flamante nueva capital colonial de Mozambique se vio completamente inmersa en la zona influencia económica de sus vecinos británicos y afrikaners, hasta el punto que se conduce por la izquierda. También se vio influenciada por el modelo social de aquella sociedad colonial. La versión portuguesa de la segregación racial sudafricana confirió a Lourenço Marques una forma segregada: un centro urbano exclusivamente destinada a la población de origen europea y asiática (llamada *cidade de cimento*) y unos barrios populares donde vivía un conglomerado de población africana excluida de los privilegios, y sometida a un regimen de explotación colonial (*Honwana, 2017*).

Para regular estos espacios sociales diferenciados, en Mozambique también se instauró un sistema de control de la movilidad, donde el africano no podía desplazarse de su zona de residencia,

ni pernoctar en la ciudad de cemento, si no tenía el documento que le daba permiso para hacerlo. De este modo se intentaba evitar/frenar la migración masiva de africanos a la capital y, sobre todo, su permanencia en ella una vez cumplidas sus obligaciones laborales.

En la década de 1960, el imperio portugués hizo un esfuerzo inversor y propagandístico en Lourenço Marques, ampliando las avenidas de la llamada “cidade de cimento” y construyendo edificios emblemáticos por su altura y modernidad -el mayor contaba con una altura de 33 pisos-. La construcción acompañó el auge expansivo de una ciudad en crecimiento económico. La guerra de liberación que se inició en 1964 en el extremo norte de la colonia añadió al flujo de personas que transitaban por Lourenço Marques otro colectivo importante: los militares. Una vez más la ciudad veía aumentar su importancia logística, sin sufrir directamente los efectos de una guerra que se desarrollaba lejos.

Con la independencia, en 1975, Lourenço Marques pasó a llamarse Maputo. A pesar de producirse un acuerdo en el traspaso de poderes, y pactarse un periodo de transición de un año para planificar una independencia ordenada, lo cierto es que la ciudad acusó las tensiones raciales producidas por décadas de represión y humillación. Tras varios estallidos de violencia en septiembre y

octubre de 1974, se produjo un éxodo de habitantes europeos, y una toma de control de la población africana de buena parte de los apartamentos y casas de la zona noble de la ciudad.

Aunque el nuevo gobierno revolucionario reguló el acceso popular a la vivienda urbana mediante la nacionalización de gran parte de los inmuebles, lo cierto es que a inicios de los años 80 tuvo que proceder a medidas expeditivas de expulsión de población de la ciudad capital al campo. Sin embargo, no consiguió parar la tendencia pues la guerra civil iniciada tres años después de la independencia, gracias a la desestabilización de la vecina República Sudafricana, se iba extendiendo por todo el país, y aumentó el flujo de personas que buscaban refugio en las ciudades, y especialmente en la capital. Así, desde la segunda mitad de los años 80, el crecimiento de los antiguos barrios indígenas que rodeaban la ciudad de cemento, se vio multiplicado hasta aparecer una segunda corona de barrios de nueva creación, levantados de forma espontánea ante las urgencias de la guerra, y caracterizados por una mayor informalidad y precariedad (*Oppenheimer & Raposo 2007*).

La guerra civil iniciada en 1978 no acabó hasta 1992, y a lo largo de estos dieciséis años la movilidad geográfica fue acusando cada vez más las circunstancias de guerra, tanto dentro como fuera de



las ciudades: a la cada vez mayor escasez de combustible se unía la necesidad de desplazarse de una ciudad a otra en comboy militar, debido a los ataques en las principales carreteras.

Fue a partir de la consolidación de la paz y la transición política tutelada por la comunidad internacional que se desencadenó un verdadero furor por desplazarse y recuperar el tiempo perdido, tanto en la recomposición de los lazos de parentesco truncados, como en recuperar la comunicación y el comercio entre la ciudad y el campo. Con la posibilidad de viajar sin riesgo se generalizó un tipo de transporte privado informal, vulgarizado como chapa 100, que canalizaba una demanda de transporte en aumento (Colaço 1998; Matsinhe 1998).

Según una investigación de A. Tembe y A. Matusse (2020) la distribución de los medios de transporte según el volumen de usuarios es la siguiente :

- el 45,8% de la población del gran Maputo se desplaza a pie,
- el 32,9% en chapas,
- el 10,2% en vehículo privado,
- el 9,2 % en autobús
- y el 0,6% en tren,
- quedando un 1,3% que usa otros medios (ciclomotores o bicis).



FIG 12: La conurbación de Maputo

Maputo está gobernado por un presidente del Conselho Municipal, que es escogido democráticamente desde la aprobación de la ley de la Autarquias en 1997, que estableció la elección universal para las principales núcleos urbanos del país (52 en todo el país). Además de Maputo, otras dos municipios de la conurbación están regidos por un consejo municipal escogido democráticamente: Matola y Boane. En las tres ha ganado siempre el mismo partido que gobierna el Estado.

En las casi tres décadas transcurridas desde la consolidación de la paz, el municipio de Maputo ha continuado atrayendo y expulsando población. Este crecimiento ha ido formando una conurbación metropolitana que supera los límites de la capital e incluye tanto al municipio de Matola, como a los distritos vecinos de Boane y Marracuene (*Batran et al.2018*), lo que ha obligado a ampliar las vías de acceso a Maputo: la finalización del desdoblamiento de la Av.Joaquim Chissano; la prolongación de la Julius Nyerere hasta Xiquelene y la reordenación del mercado de Xiquelene, y la construcción de una vía de circunvalación de la ciudad con la reordenación y urbanización del barrio de pescadores de la Costa do Sol. Todas estas infraestructuras han tenido un impacto importante en la población de los barrios afectados, especialmente en las familias que han tenido que ser desalojadas.

Además, en 2017 se abrió al público el puente que conecta las dos riberas del municipio de Maputo, lo que ha dado lugar a una ampliación de la urbanización de todo un territorio municipal que se había conservado con muy poca densidad de población: Katembe. A pesar del peaje que hay que pagar, durante el primer mes de funcionamiento 135.000 vehículos usaron el puente. < <https://www.opais.co.mz/135-mil-viaturas-fizeram-a-travessia-apos-inauguracao-da-ponte-maputokatembe/> >

Finalmente, mencionar que desde finales de 2017 el gran Maputo se ha dotado de un órgano oficial metropolitano que tiene el cometido de organizar una estrategia de transporte común a toda la gran conurbación de Maputo: la Agência de Transporte Metropolitan (AMT) de Maputo < <http://www.amt.gov.mz> >





# Rede Estrutural de Transporte Público da Área Metropolitana de Maputo

Janeiro 2019

- TERMINAL PRINCIPAL
- Terminal secundária
- Paragem Chave
- Rotas Cooperativas
- Rotas Empresas Públicas

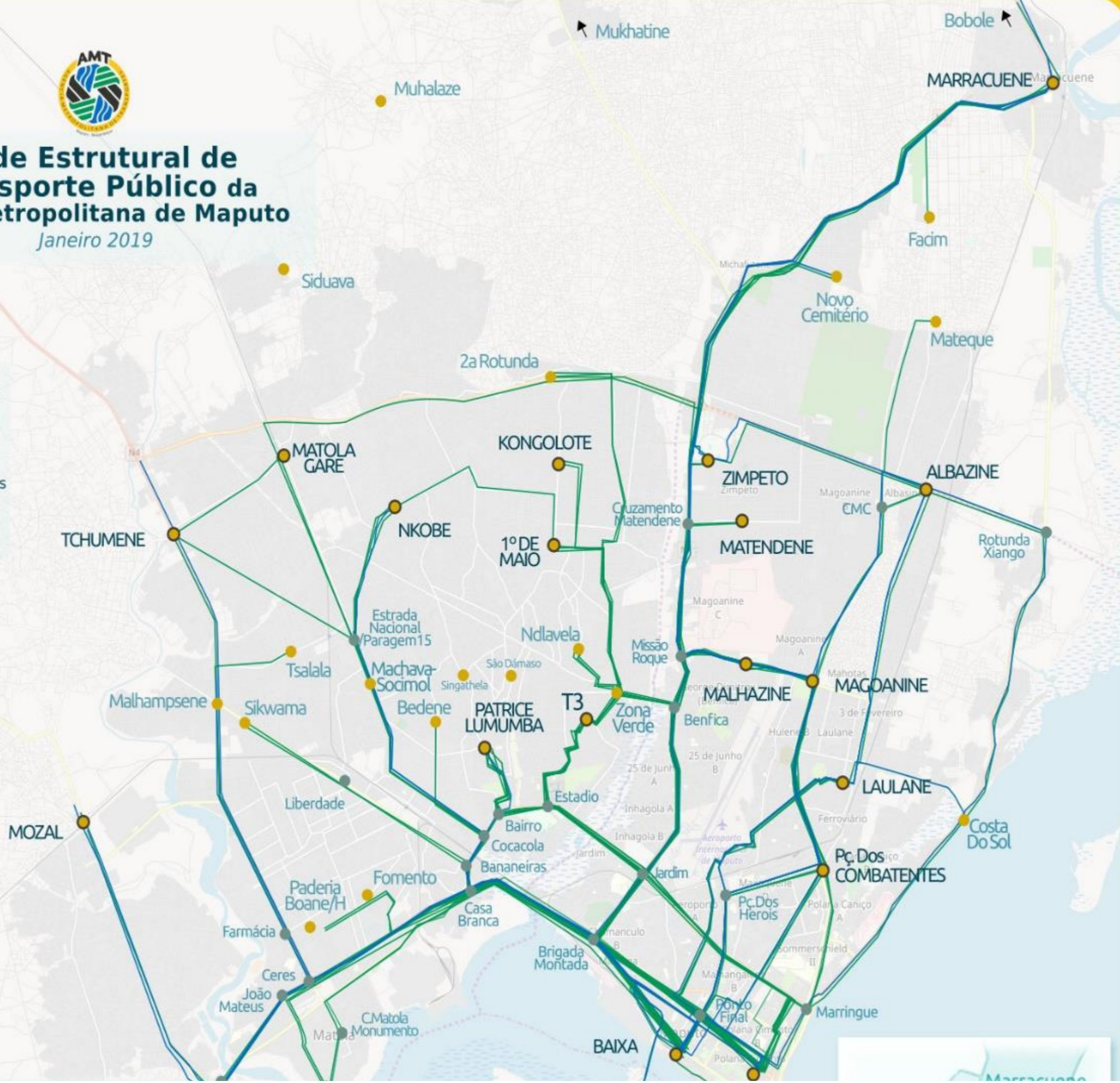


FIG 13:  
Fonte: Amt.gov.mz



## Resultados de las entrevistas

Este estudio es una primera aproximación a la realidad de la zona metropolitana de Maputo y sus desafíos presentes, buscando la percepción de diferentes actores y personas usuarias implicadas.

Se han escogido dos municipios para realizar **14 entrevistas**: Maputo y Matola. Según la gráficas presentadas por un estudio de big data que hace el seguimiento de la movilidad humana a partir de los teléfonos móviles (*Botran et al. 2018*), el volumen de movilidad en horas punta se concentra entre estos dos municipios, con bastante diferencia en relación al volumen de personas que entran y salen de Maputo desde Boane y Marracuene.

Se han abordado tres ejes temáticos : el impacto de las grandes infraestructuras según la percepción de la población afectada, y especialmente entre la minoría propietaria de coche privado y la mayoría que depende de medios de transporte ajenos; las problemáticas específicas de las mujeres en lo referente a la movilidad; y la cristalización de unos espacios simbólicos que puedan actuar como referentes en la conformación de la conurbación de Maputo como un espacio socialmente cohesionado.

Se han realizado 14 entrevistas: a 3 técnicos municipales, 1 gestor de asociación de transportistas, 2 policías municipales, 2 vendedoras ambulantes y 3 vendedoras en mercado, 1 estudiante universitaria, 1 empresario, 1 trabajador usuario del tren \*.

Las entrevistas se han cruzado con la bibliografía académica sobre movilidad urbana a la que se ha podido tener acceso, y especialmente con el artículo de Atánasio Tembe y Anselmo Matusse (2020), que incorpora también datos de Marracuene y Matol.

\* Ver lista en el Anexo 3

## El impacto de las grandes infraestructuras en los usuarios de transporte público

Todas las entrevistadas reconocen la modernidad y la importancia de las grandes infraestructuras realizadas en las últimas décadas, pero, en general, son más reticentes en admitir que hayan mejorado en gran medida los problemas de transporte de la mayoría de la población, con la única excepción, quizá del desdoblamiento de la Av. Joaquim Chissano. Según los funcionarios entrevistados, tanto en Maputo como en Matola, además de las grandes infraestructuras, también ha habido muchas mejoras importantes, como la mejora de las paradas y la sistematización de las rutas. El problema, según reconocen, es que para que muchas de estas mejoras tengan un impacto en el servicio que se ofrece, sería necesario aumentar la flota de transporte público. A falta de una flota de vehículos públicos mayor, que saque el máximo rendimiento a las nuevas infraestructuras, por el momento los principales beneficiados por las nuevas infraestructuras son los que cuentan con un transporte privado. Según A. Francisco (2012) la inversión en la compra de un vehículo para poner a circular en zonas con poco o nulo acceso de transporte público es una opción frecuente de parte la clase media urbana de Maputo. El autor afirma que el importante

rendimiento de los Chapa 100 y el lobby informal de sus propietarios, que no son sus conductores, es una dificultad añadida a su substitución de este medio de transporte.

Por otro lado, la joya de la corona de la infraestructuras es el puente que cruza la bahía. Este puente mejora el acceso a una parte del municipio de Maputo con poca densidad de población, pero cuenta con un sistema de peaje que incrementa bastante el coste de su utilización, lo que complica su uso para la mayoría de los usuarios. Además tanto el puente como la reforma del mercado de Xiquelene han supuesto el desalojo de puestos de venta informales, regentados en su mayoría por mujeres. El mercado al por mayor de alimentos de Maputo, localizado en Zimpeto, es criticado por una de las comerciantes entrevistadas por haber quedado pequeño en pocos años.

*“ En Zimpeto, por ejemplo, nunca estoy segura. Ni siquiera hay espacio por donde andar, pero aquel es un mercado nuevo. Fue construido hace pocos años y ya se hizo así. ¿Como es posible? Sobre los otros mercados se entiendo porque nacieron, así, espontaneamente. ¡Pero aquel no! ”*



Así Maputo continúa teniendo un problema estructural en el abastecimiento de mercancías, que afecta especialmente a quienes no tienen vehículo propio para abastecerse fuera del centro urbano. Las infraestructuras no han solucionado este problema, y los policías municipales, como SA, admiten que no se tiene sensibilidad con el problema de los comerciantes informales que, en el fondo, intentan resolver a su manera un problema que existe:

*“ Claro que la situación no puede continuar como está todavía hoy, pero no conozco un plan de reorganización de las actividades informales. Retiramos las personas para lugares distantes, sin clientes potenciales y, además, sin condiciones mínimas para la realización de tales actividades. El ejemplo de la playa de Costa do Sol es claro. Esta situación crispa a las personas y crea esta gran tensión entre el municipio y el ciudadano. ”*

Así, los principales beneficiarios de las nuevas infraestructuras son propietarios de coches privados (mayoritariamente hombres), y entre los colectivos más damnificados están vendedoras informales que se han visto desplazadas de sus lugares habituales de venta, sin que se haya solucionado el problema de la distribución y la gestión de los mercados.







## Las problemáticas específicas de las mujeres

En el estudio realizado por Atanásio Tembe y Anselmo Matusse (2020) se relacionan las variables de movilidad, género y nivel de ingresos. Sus conclusiones apuntan que las mujeres no sólo son mayoritarias entre la población que se desplaza a pie, sino que también tienden a hacer menor uso de los autobuses. Concluyen que su preferencia por el llamado transporte semicolectivo (chapas) está relacionado por su precio más económico, lo que se explica por su menor nivel de ingresos. Sin cuestionar esta conclusión general, las entrevistas realizadas para este estudio aportan algún matiz a sus conclusiones. Uno tiene que ver con la dificultad de acceso al autobús en momentos de gran afluencia de pasajeros, lo que está relacionado con el reducido volumen de la flota existente, ya mencionada en el punto anterior.

El testimonio de PM, vendedora en el mercado de Benfica, de 65 años, es elocuente:

*“ Los autobuses son escasos, por eso no podemos quedarnos a esperarlos. Mírame, yo soy gorda y nadie me quiere en su chapa porque ocupo espacio. Crees que esta es la mejor forma de tratar con clientes? Los cobradores son mal educados y hasta amenazan a las personas. Pero no tenemos alternativa. Cuando tienes carga se vuelve más complicado viajar en chapa*

*cargas contigo tu mercancía y aún pagas un valor extra (por la mercancía, que estuve siempre encima tuyo). En el autobús, hay un espacio para la mercancía. Pagas, pero justamente. Además en el autobús tienes cobradores más respetuosos. ”*

Otro aspecto que puede explicar la preferencia del chapa tiene que ver con la dificultad para la gente mayor de subir los escalones empinados del autobús. IS, vendedora de 65 años en el mercado Mastrong de Matola, explica su temor a caerse:

*“ Para mi es todavía peor porque ni autobús puedo coger debido a la falta de fuerza para subir aquellas escaleras tan altas. Tengo miedo de un día caerme. Dependo exclusivamente del chapa. ”*

Otro aspecto que aparece en varias de las entrevistadas es sobre practica que consiste en subir al chapa o al autobús un par de paradas antes de que llegue al final de la carrera, es decir, cuando el vehículo está ya vaciándose. El objetivo es quedarse dentro del autobús el tiempo que está en la terminal hasta que vuelva a salir. Esto implica que muchas veces no se va al terminal a subir al vehículo, sino que se va cogerlo antes de que llegue al terminal, para retroceder y quedarse dentro cuando está en la terminal hasta que sale en la dirección deseada. De esta manera, aunque sea al precio de tener que pagar dos veces el billete, se aseguran

entrar en condiciones normales -sin empujones ni apretones-, y se aseguran también un asiento para el trayecto, generalmente largo, que van a realizar. Aunque pueda parecer que es una práctica sólo al alcance de usuarias con una capacidad de gasto superior a la mayoría de las mujeres, lo cierto es que muchas mujeres refieren que se ven obligadas a fazer ligações porque es la única forma de entrar en un chapa con posibilidad de entrar con el volumen de carga y sin riesgo de que el cobrador del chapa les impida entrar porque ocupan demasiado espacio. La práctica se ha normalizado, y es conocida con el nombre de *fazer ligações*.

Por otro lado, según el policía municipal SA, con 17 años de experiencia como policía de tráfico en Maputo, son los propios conductores de chapa los que instigan a las personas a hacer esta práctica, especialmente en los barrios donde no hay suficiente transporte, fuera de la ciudad de Maputo.

*“ El problema son las conexiones con los barrios suburbanos y, sobretudo, periféricos. Especulan con las tarifas, por medio de las llamadas ligações, siempre difíciles de combatir porque los usuarios colaboran con esa especulación una vez que están en una situación difícil: no están de acuerdo en pagar más, pero quieren ir a sus destinos y cumplir con sus obligaciones. Son literalmente chantajeados por los semi-colectivos(chapas).”*

En referencia a la seguridad, son frecuentes la expresión de miedo en al menos tres aspectos: el miedo a accidentes por la mala conducción de los conductores de chapas, este es un aspecto recurrente y ya referido en investigaciones hechas a finales de los 90s (Colaço 1998; Matsinhe 1998); el miedo a ser robado, especialmente móviles, pero también a que se arranquen collares y pendientes.

Una vez más PM es muy explícita en su testimonio:

*“ Mire mis pendientes (en las orejas), son de oro. Cuando entro en el chapa, me los quito y me los pongo en la boca, debajo de la lengua, e así estoy hasta llegar a un lugar seguro [la entrevistada hace una demostración].”*

Y finalmente el miedo a la agresión sexual, especialmente cuando se vuelve de noche. El testimonio más explícito, en este aspecto fue el de una estudiante de derecho de la UEM, que trabaja también en un taller informal de gravar anillos de boda. Tiene que coger hasta tres transportes para ir de su casa al campus universitario, y al ser preguntada por la seguridad refirió que pasó tanto miedo un día que volvió a casa después de las 21h, y que nunca más lo volverá a hacer.







## La dimensión simbólica en la configuración de una conurbación

La gestión y la cohesión de una conurbación no depende sólo de las infraestructuras o de la fluidez de la movilidad. Partiendo de la base que las conurbaciones son muchas veces capitales de un Estado, como es el caso de Maputo, hay una dimensión importante en cómo el poder se hace presente en el espacio público, de forma visual, desplegando toda una serie de elementos simbólicos (edificios institucionales o históricos, avenidas y monumentos, plazas y estatuas, estadios, etc.), y que conforman signos de identidad para la diversidad de población residente (*Therborn 2020*). En este sentido, un elemento importante es hasta qué punto la población de una conurbación tiene, o no tiene, unos espacios simbólicos a los que les da un significado en común, y que se ponen de manifiesto tanto en las celebraciones como en las protestas.

La designación y resignificación de estos lugares simbólicos tiene una parte muy institucional, sobre todo en aquellos lugares donde se celebran las fiestas nacionales por parte de las autoridades. En Maputo destaca la Praça dos Heróis, en una gran rotonda que canaliza una de las entradas al centro de Maputo.

Es también donde está el Mausoleo que, desde el primer año de independencia, alberga los restos de Eduardo Mondlane, primer presidente del Frelimo, y después han ido acogiendo a Samora Machel y otros héroes de la lucha de la liberación. Actualmente es un lugar muy identificado con el poder instituido, y la población no demuestra un especial apego ni en los días de fiesta nacional, cuando es el centro de las celebraciones oficiales.

También la Praça da Independência, ya en pleno centro de la antigua cidade de cimento, donde hay una estatua enorme de Samora Machel, enfrente del edificio del Ayuntamiento, y al lado de la catedral. Es un lugar donde en tiempo colonial hubo la estatua ecuestre de Mouzinho de Albuquerque, militar y gobernador portugués que impulsó la conquista y protagonizó la captura del último rey de Gaza (principal reino del sur de Mozambique). Su sentido es el de afirmar la independencia obtenida con gran esfuerzo y muchas muertes.

En la última década la acción institucional ha hecho un esfuerzo importante en multiplicar monumentos simbólicos en lugares que, a diferencia de los dos anteriores, se caracterizan por el protagonismo popular. No centraremos en dos de ellos: el mercado de Xiquelene y la terminal de transportes de largo recorrido (Junta).

El mercado de Xiquelene era de grandes dimensiones y, antes de la reforma urbanística, se encontraba desparramado a lo largo de la carretera que se dirigía al norte de la ciudad, atravesando los barrios de Hulene y Laulane. Era el mercado por excelencia donde se podía encontrar muebles y materiales de construcción a precios asequibles, además de muchos más productos. Y la terminal de transporte interprovincial, vulgo Junta, un lugar especialmente concurrido durante todo el día. Aunque la Junta se sitúa más al este que el mercado de Xiquelene, ambos lugares se sitúan al norte de Maputo, en la salida hacia Marracuene, ya claramente fuera de la denominada cidade de cimento.

Ambos lugares, además, fueron focos significativos en las importantes protestas populares (greves) que sucedieron en Febrero de 2008 y en Septiembre de 2010. Estas greves fueron analizadas por Bertelsen (2016) en tanto que reacción al aumento de precios de varios productos básicos: electricidad, pan, arroz, y transporte público. Pero su conclusión es que no fueron solo una *food riot* (rebelión de hambrientos), sino que las animaba un nuevo cuerpo político independiente tanto de los partidos del poder como de la oposición, y que, según este autor, lo hacía de algún modo equiparable a movimientos como Occupy Wall Street en Nueva York y Los Indignados en diversas ciudades españolas.

Es también donde está el Mausoleo que, desde el primer año de independencia, alberga los restos de Eduardo Mondlane, primer presidente del Frelimo, y después han ido acogiendo a Samora Machel y otros héroes de la lucha de la liberación.

Actualmente es un lugar muy identificado con el poder instituido, y la población no demuestra un especial apego ni en los días de fiesta nacional, cuando es el centro de las celebraciones oficiales. También la Praça da Independência, ya en pleno centro de la antigua cidade de cimento, donde hay una estatua enorme de Samora Machel, enfrente del edificio del Ayuntamiento, y al lado de la catedral. Es un lugar donde en tiempo colonial hubo la estatua ecuestre de Mouzinho de Albuquerque, militar y gobernador portugués que impulsó la conquista y protagonizó la captura del último rey de Gaza (principal reino del sur de Mozambique). Su sentido es el de afirmar la independencia obtenida con gran esfuerzo y muchas muertes.

En la última década la acción institucional ha hecho un esfuerzo importante en multiplicar monumentos simbólicos en lugares que, a diferencia de los dos anteriores, se caracterizan por el protagonismo popular. Nos centraremos en dos de ellos: el mercado de Xiquelene y la terminal de transportes de largo recorrido (Junta).

El mercado de Xiquelene era de grandes dimensiones y, antes de la reforma urbanística, se encontraba desparramado a lo largo de la carretera que se dirigía al norte de la ciudad, atravesando los barrios de Hulene y Laulane. Era el mercado por excelencia donde se podía encontrar muebles y materiales de construcción a precios asequibles, además de muchos más productos. Y la terminal de transporte interprovincial, vulgo Junta, un lugar especialmente concurrido durante todo el día. Aunque la Junta se sitúa más al este que el mercado de Xiquelene, ambos lugares se sitúan al norte de Maputo, en la salida hacia Marracuene, ya claramente fuera de la denominada cidade de cimento.

Ambos lugares, además, fueron focos significativos en las importantes protestas populares (greves) que sucedieron en Febrero de 2008 y en Septiembre de 2010. Estas *greves* fueron analizadas por Bertelsen (2016) en tanto que reacción al aumento de precios de varios productos básicos: electricidad, pan, arroz, y transporte público. Pero su conclusión es que no fueron solo una food riot (rebelión de hambrientos), sino que las animaba un nuevo cuerpo político independiente tanto de los partidos del poder como de la oposición, y que, según este autor, lo hacía de algún modo equiparable a movimientos como Occupy Wall Street en Nueva York y Los Indignados en diversas ciudades españolas.

Una de las características de estas protestas (greves) masivas fue el corte de tráfico hacia el centro de Maputo, volcando algunos minibuses y chapas, y haciendo barricadas con neumáticos ardiendo. De este modo se aisló la cidade de cimento, que quedó sin trabajadores ni mercancía durante dos días enteros. También hubo saqueos de tiendas y enfrentamientos con la policía. En un contexto internacional marcado por la llamadas primaveras árabes y la crisis financiera mundial, estas *greves* también se reprodujeron a partir de sms en continuidad con otras protestas en la República Sudafricana, y fueron ampliamente analizadas como una crisis en la representación política de las clases populares urbanas (Bertelsen 2016).

Durante las entrevistas realizadas para esta investigación, nos sorprendió que siempre que se preguntó sobre la memoria de las protestas (greves) que tuvieron lugar en 2008 y 2010, además en meses significativos por haber festivales nacionales como son febrero y septiembre, nadie parecía darles demasiada importancia, ni tener un recuerdo satisfactorio, y sólo se tendía a recordar la parte negativa de los saqueos y la violencia.

En la última década, las instituciones mozambiqueñas han hecho un esfuerzo para representar la simbología del poder en estos dos espacios, con sendos monumentos relacionados con la lucha de liberación. En 2017 se inauguró la estatua a Filipe Samuel Magaia en la Junta, y en 2019 se inauguró el memorial a todos los caídos en la lucha por la liberación en la Praça dos Combatentes, que ha reordenado todo el espacio del antiguo mercado informal de Xi-quelene, ahora convertido en mercado formalizado.

Ambos espacios han perdido espontaneidad popular y han ganado monumentalidad y una cierta ordenación racional, dándose un conflicto de paradigmas como los que plantea Mary Kinyanjui (2016) en el caso de Nairobi.

El siguiente video:

< <https://www.youtube.com/watch?v=1qRrVQsosfk> >

muestra los objetivos del monumento en la Praça dos Combatentes y también como las autoridades no tienen rubor en mostrar que se ha construido un monumento tan costoso sin responder a ninguna demanda de la población que ocupaba aquel lugar.

Oyendo la autoridad competente, la sensación es que se considera más un espacio conquistado a una población pobre, sospechosa de ensuciar y orinar donde no debe, por lo que, además, el nuevo monumento requerirá un servicio de seguridad permanente.

Siguiendo la lectura de Bertelsen, Tvedten y Roque (2014) sobre la evolución sociológica de Maputo, parece como si el poder establecido desplegara una estrategia para consolidar una idea de poder popular del pasado que, según el discurso oficial, animó la lucha armada. Ahora sería necesario que la memoria de aquel poder popular pasado sea impuesta en unos lugares donde se constató un poder popular más reciente que no era regido por el orden establecido.

## Referencias bibliográficas

Batran, M. et al. 2018 “Inferencing Human Spatiotemporal Mobility in Greater Maputo via Mobile Phone Big Data Mining”, *International Journal of Geo Information*,. 2018, 7(7), 259; <https://doi.org/10.3390/ijgi7070259>

Bertelsen, BE; Tvedten, I.; Roque, S. 2014, “Engaging, transcending and subverting dichotomies: Discursive dynamics of Maputo’s urban space”. *Urban Studies*, 51, 27-52.

Bertelsen, B.E. 2016. *Effervescence and Ephemerality: Popular Urban Uprisings in Mozambique*, *Ethnos*, 81:1, 25-52, DOI: 10.1080/00141844.2014.929596

Colaço, J. C., 1998, “Mentalidade chapa 100 na cidade de Maputo”, *Estudos Moçambicanos. Número Especial*. p. 9-68.

Francisco, A. 2012, “Estado e informalidade. Como evitar a tragédia dos comuns em Maputo?”. IESE. *Boletim Ideias nº41*. <https://www.iese.ac.mz/ideias-no41-estado-e-informalidade-como-evitar-a-tragedia-dos-comuns-em-maputo/>

Honwana, L.B., 2017, “A velha casa de madeira e zinco”. *A velha casa de madeira e zinco. Alcance : Maputo*. p. 21-42.

Kinyanjui, M., 2016, “Ubuntu nest and the emergence of African metropolis”. *Singapore Journal of Tropical geography*, 37:3, 418-431.

Matsinhe, Victor, 1998, “Diário de campanha dos chapas na rota Hulene-Xipamanine (14 Março/10 Abril de 1998)”. *Estudos Moçambicanos. Número Especial*. p. 69-130.

Mendonça, I., 2014, “Mobilidade urbana na área metropolitana de Maputo: análise dos órgãos de gestão do planeamento e mobilidade urbana, arranjos institucionais e insumos para a sua efectiva articulação”. *Journal of Transport Literature* Vol. 8, n. 2, p. 244-70.

Mottelson, J. 2021, *Urban Densification of Informal Settlements in Sub-Saharan Africa: An Analysis of Recent Developments in Maputo, Mozambique*. <https://adk.elsevierpure.com/en/publications/urban-densification-of-informal-settlements-in-sub-saharan-africa>  
Oppenheimer, J.; Raposo, I. (eds.), 2012, *Subúrbios de Luanda e Maputo*. Colibri: Lisboa.

Raimundo, I.M.; Araújo, M.; Lopes, L.; Ceita, D.; Hansine, R., 2012, “Impactos da Construção da Av. Joaquim Chissano na população”. *Centro de Análises da População (CAP) UEM. Publifix: Maputo*. p. 17-60.

Roque, S.; Mcavele, M.; Noronha, N. (2016), “Subúrbios and Cityness: Exploring Imbrications and Urbanity in Maputo, Mozambique”. *Journal of Southern African Studies* Vol 42 nº 4 p. 643-658.

Tembe, A.; Matusse, A. 2020, “Commuting Trips, Income and Gender in the Metropolitan Maputo, Mozambique”. *Current Urban Studies*. Vol 8. Núm 4. p. 563-575.

Therborn, G. 2020, *Las ciudades del poder. Lo urbano, lo nacional, lo popular y lo global*. Madrid: Traficantes de sueños.



# Análisis comparativo

El objetivo final de este estudio es iniciar un ejercicio comparativo que nos ofrezca una dimensión continental de cómo se afrontan los retos comunes derivados del crecimiento urbano acelerado, y las estrategias de acomodación institucional de las grandes conurbaciones.

Dakar, Dar es Salam y Maputo representan tres casos con un bagaje colonial diferente (francés, germano-británico y portugués respectivamente), pero las tres han desarrollado una estrategia de planificación que ha priorizado las grandes infraestructuras de movilidad. Aunque los ritmos son diferentes, las tres cuentan con una agencia cuya responsabilidad principal es impulsar una estrategia de movilidad que ya empieza a dar sus frutos.

Las dimensiones de las tres conurbaciones en número de habitantes también son diferentes, teniendo Dar es Salaam alrededor de seis millones de habitantes, aproximadamente el doble de población que las otras dos. Finalmente, la diversidad también es notoria en los respectivos equipos que han realizado la investigación en cada una de las conurbaciones, lo que consideramos una virtud.

Precisamente, la voluntad de fijar unos ejes temáticos comunes era para facilitar la comparación sin perjuicio para la flexibilidad de cada equipo.

Después de centrarnos en cada una de las tres conurbaciones, podemos ahora destacar las similitudes y diferencias de algunos aspectos relevantes.

## Administración y acomodación institucional

La arquitectura institucional de la administración municipal es diferente en los tres países. Por un lado, en Senegal y en Tanzania la administración municipal está muy imbricada con la administración regional, y esto difumina bastante las competencias de gobierno y gestión de los municipios.

El caso es diferente en Mozambique, donde hay una diferencia nítida entre espacios gobernados por las autarquías municipales, 52 en todo el país, y los gobiernos distritales. Incluso en Maputo, no hay sobreposición entre municipios y provincia de Maputo. Además, las autarquías tienen un gobierno elegido democráticamente por vía directa desde hace dos décadas.

Mientras Tanzania sigue estable con un modelo de elección indirecta de los líderes municipales, Senegal empezó un proceso de descentralización municipal en 2014, con la llegada del actual presidente de la república, y está en proceso de adaptarse a un nuevo modelo de elección de los dirigentes municipales. En ambos casos las elecciones municipales introducen la rivalidad entre partidos y abren un campo de confrontación partidaria que añade tanto complejidad como legitimidad. En el caso de Dakar, la tensión partidaria ha

llegado a niveles de tensión importantes por la rivalidad entre el prefecto de Dakar y el presidente de la República, cosa que no ha pasado en Maputo. En cualquier caso, el modelo senegalés continúa siendo mucho menos nítido por la superposición entre departamentos y municipios, especialmente en las ciudades que son capital de departamento.

Independientemente de estas diferencias, en los tres casos se han establecido unas agencias con competencias metropolitanas (supramunicipales) que tienen unas competencias específicas de planificación y gestión, especialmente en el área del transporte y la movilidad. Son agencias de creación estatal, y donde los municipios y regiones tienen un papel consultivo más o menos importante según el caso. Este modelo, que descarga de una serie de competencias a los municipios, ha dado una cierta autonomía y eficacia en la planificación y la consecución de financiación externa para ejecutar grandes infraestructuras. El caso de Dar es Salam es pionero, pues se creó ya en 2007 la agencia que se encargaría de ejecutar solo el metro-bus (DART), mientras las otras competencias de transporte viario, ferroviario y marítimo continúan en una

agencia separada: la Surface and Marine Transport Regulatory Authority (SUMATRA).

Si bien es cierto que esta antelación y focalización en un tipo de transporte ha dado a Dar es Salam la ventaja de tener un metro-bus ya operativo, también es cierto que tiene el inconveniente de tener una aproximación menos eficaz a la gestión del transporte público y privado, y no digamos ya a los retos de la movilidad metropolitana.



## Geografía

Un aspecto importante es como la geografía de la ciudad une y diferencia a la vez a las tres conurbaciones. Por un lado las tres son puertos de mar de gran capacidad comercial, y que conectan con el transporte por ferrocarril hacia el interior. Las líneas Dakar-Bamako; Dar es Salam-Lusaka y Maputo-Johanesburg, son verdaderas columnas vertebrales de la logística del continente africano, especialmente para el transporte de mercancías. Sin embargo también hay servicio de pasajeros por los que algunas las personas entrevistadas, tanto en Dar es Salam como en Maputo, han mostrado su preferencia.

Sin embargo, aparte de la dimensión portuaria de las tres metrópolis, las características geográficas de cada conurbación son muy diferentes. Mientras Dakar está en un península, las otras dos están situadas en bahías. La escasez de espacio del municipio de Dakar es mucho más aguda que en los otros dos. La diferencia entre Maputo y Dar es Salam es que mientras que esta última ya tiene urbanizada los dos lados de la bahía, Maputo empieza ahora su expansión urbanística de la costa sur (KaTembe), en un territorio municipal que se había mantenido con características rurales, y que va a dinamizar

una “nueva” frontera con Sudáfrica.

La dinámica de atracción de capitales que ya está generando esta expansión y conexión con la región de Kwazulu Natal, ofrece a Maputo un horizonte de planificación metropolitana muy diferente a las otras dos conurbaciones.

Finalmente, las tres conurbaciones cuentan con al menos una isla en las proximidades, que está históricamente vinculada a la costa, y que actualmente mantienen conexiones marítimas, aunque de tráfico variable en cada caso.

Mientras Gorée en Dakar e Inhaca en Maputo son de hecho unidades administrativas de la ciudad, con un cierto potencial turístico (aunque muy minoritario en el caso de Maputo), la isla de Zanzibar es uno de los componentes de la federación tanzana, con una complejidad de relaciones comerciales y políticas que nada tienen que ver con Gorée y Dakar, pero que, en cualquier caso, incide en la configuración de la conurbación de Dar es Salam (no olvidemos que nació como un puerto de Sultán de Zanzibar en el continente).

## Infraestructuras y Desalojos

Las tres conurbaciones han sufrido un proceso de urbanización rápido e improvisado en las últimas décadas.

El crecimiento de cada una ha respondido a contextos diferentes, con el trasfondo de una guerra civil en Maputo como caso más extremo. En el caso de Dar es Salaam, la transferencia de la capitalidad en la década e los 70s no ha supuesto que Dar es Salaam dejara de crecer, y de hecho está entre el grupo de ciudades que crece más rápidamente, junto con Dakar.

La necesidad de ordenar un territorio es urgente e inevitable en los tres casos, pero el coste social, político y económico también es elevado. Tanto es así que generalmente sólo se emprende este desafío cuando hay infraestructura a realizar que proporciona un motivo tangible. Sin embargo, en este contexto también hay una urgencias de calendario que no ayudan a que la reordenación se haga con la calma y la sensibilidad que requerirían situaciones tan complejas.

Las tres conurbaciones se encuentran, y se encontraran por mucho tiempo, con el dilema de cuándo y cómo actuar para

dignificar a los habitantes de unos barrios insalubres ofreciéndoles alternativas razonables.

Debido a la dificultad que supone la recolocación de las personas desalojadas dentro del municipio de la capital, las conurbaciones son el espacio donde se pueden pensar posibilidades a medio plazo para una solución que respete las evidentes necesidades de infraestructuras tanto como los derechos de las personas. La vivienda es, junto con el transporte, uno de las principales preocupaciones que la población urbana cita como problema principal. De hecho, las dos están estrechamente unidas (*Kazaura et al. 2017*), y quizá una agencia metropolitana con foco en la intervención en habitación aportaría una agilidad de planificación similar a las agencias metropolitanas orientadas al transporte.

El reto es doble, afrontar reformas de zonas urbanizadas de manera espontánea, y procurar que las nuevas expansiones de zonas de habitación se hagan de forma bien planificada, para evitar problemas futuros.

## Expansión urbanística y pérdida de territorio cultivado

Todas las grandes ciudades son deficitarias en la producción de alimentos, pero en el caso de las tres conurbaciones africanas escogidas, se da el caso que es el propio país el que es deficitario en alimentos básicos. Además, la expansión urbanística se hace frecuentemente a costa de territorio agrícola, lo que hace aún más grave el déficit de alimentos, y lo que nos remite al problema del abastecimiento de las grandes conurbaciones.

Además, tanto Dakar como Dar es Salaam están en zonas áridas tropicales, de especial afectación del cambio climático.

El problema del llamado comercio informal, especialmente el de alimentos, tiene que ser abordado como un problema general que las grandes conurbaciones no tienen resuelto, y no como una falta administrativa de personas que, por desinformación, ocupan el espacio público sin respetar la legislación.

## Comercio informal y abastecimiento en países deficitarios en alimentos

La producción, el comercio y la preparación de alimentos es una área de actividad económica de dominio de las mujeres.

A pesar de ser responsables del ámbito doméstico, históricamente las mujeres africanas no han quedado recluidas en la esfera doméstica, y siempre han tenido un contacto con los mercados a través del ciclo de los alimentos. Desgraciadamente, la producción de alimentos es una de las actividades más precarias que existen en el planeta, y esto aumenta la situación de subordinación y pobreza de la inmensa mayoría de las mujeres africanas.

Además, como ha quedado reflejado en las tres conurbaciones, las mujeres se ven sometidas a todo tipo de violencias machistas cuando intentan ejercer su actividad comercial, especialmente en el acceso al transporte. En Maputo, la práctica de *fazer ligações* se ha adoptado como un mecanismo de defensa, y es una práctica que se va generalizando.

El hecho que cada vez más mujeres lo practique, aunque les obligue a perder tiempo y dinero, nos da un indicio de lo insoportable de la situación.

De algún modo, la lucha contra la feminización de la pobreza y contra la violencia de género estructural, podría vincularse a políticas concretas de transporte de alimentos orientado a favorecer al principal actor económico del ciclo agrícola: las mujeres. Este es un campo de reflexión abierto.

## Seguridad y civismo

El problema de violencia machista que sufren las mujeres, tanto en la vía pública como en el doméstico, se sobrepone a otro problema más amplio que tiene que ver con la falta de civismo de muchos hombres: en el respeto debido al subir y bajar del transporte público; en el cumplimiento de las normas básicas de circulación; en el cuidado debido a los menores, a los mayores, a los deficientes y las embarazadas.

Es una batalla constante en todo el mundo, pero en las conurbaciones africanas tiene también muchos frentes abiertos.

Una parte de las especificidades en las formas de movilidad de las mujeres procede de su actividad profesional, pero otras son de adaptación defensiva ante un machismo y una agresividad ambiental muy masculina que se encuentra normalizada, cuando no debería ser normal.



## Precios y transporte informal e ilegal

Otro de los temas que han salido en los tres casos es la relación entre abuso de precios y transporte ilegal, informal o no regulado, especialmente en aquellos lugares de las grandes conurbaciones donde el acceso a transporte, de cualquier tipo, es difícil.

Vemos situaciones diferentes en cada uno de los tres casos. En Dakar, la actuación de las instituciones en la regulación de precios se encuentra limitada a la compañía de autobuses pública, y el abuso de clandestinos ante la falta de alternativas es cotidiano. En Dar es Salam, en cambio, el problema parece ser el inverso. Ante la rigidez de unos precios fijados por la autoridad competente (SUMATRA), son los conductores de transporte privado los que dan muestras de malestar, y han hecho manifestaciones para protestar contra una situación que les ocasiona pérdidas.

Maputo representa una situación intermedia. La regulación del precio del billete afecta también a los operadores privados, y además el precio se mantiene sin oscilaciones debido a que el combustible del transporte de pasajeros urbano está subvencionado (las protestas de 2008 y 2010 por las subidas de

precio tuvieron efectos que duran hasta hoy). Fuera de las líneas habituales, cuando se contrata el transporte ad-hoc, en el caso de taxis y txopelas, la variabilidad de los precios tiene más margen. El abuso se produce especialmente cuando las alternativas al alcance son pocas o nulas, como es el caso de barrios muy periféricos o del transporte nocturno.

La única referencia que hemos encontrado a un servicio público de transporte nocturno es en Maputo, donde la Agencia Metropolitana de Transporte (AMT) ha establecido unas líneas nocturnas. El precio de este servicio es precisamente una de las quejas que hemos recogido, especialmente por ser de tarifa única, es decir, pagas lo mismo independientemente del trayecto que realices.

Otra innovación interesante que está introduciendo la AMT es la tarjeta de recarga para facilitar la compra de billetes. Así se avanza a uno de los problemas mencionados por los usuarios de metro-bus de Dar es Salam (DART): las colas que se forman para comprar los billetes, que se unen a las colas para esperar el autobús, especialmente en hora punta. Dakar también está estudiando este sistema de venta de billetes.

## Espacio público y movimientos ciudadanos

Las grandes conurbaciones también son el núcleo de mucha efervescencia social, imprescindible para tomar el pulso de una sociedad, y especialmente de unas sociedades africanas que son eminentemente jóvenes. La juventud africana participa de la revolución de los medios digitales de comunicación, y el acceso a la red se va ampliando. Las protestas y movilizaciones tienen cada vez más una dimensión digital. También el sector servicios, como por ejemplo el de banca, está avanzando rápidamente en los países africanos, con las grandes conurbaciones como punta de lanza. A la vez, las grandes conurbaciones son el espacio donde algunos gobernantes africanos proyectan sus ansias de monumentalidad, hipotecando con ello el uso de algunos espacios públicos que podrían haberse usado para otras finalidades.

Creemos que visibilizar la dimensión mobilizadora y participativa que transmite el trasfondo de las conurbaciones de Dakar y de Maputo, y donde es perceptible también un *know how* específico de las mujeres, es importante para que la denuncia, la autoestima y, en última instancia, el respeto y la democracia se vayan generalizando.

# Conclusiones y Perspectivas de futuro

Como es frecuente tras un proceso intenso de recogida de información, alguna parte de la información recogida no ha podido ser sistematizada por completo en el cuerpo de los informes. Por esto esta sección final quiere combinar la síntesis de algunas conclusiones que ya han ido apareciendo con la proyección de temas que podrán servir de hilo conductor a investigaciones futuras.

Las tres conurbaciones analizadas han establecido, en la última década, unas unidades específicas de gestión del transporte público metropolitano, cada una imbricada en la maraña político administrativa propia de cada Estado. Tras la revisión bibliográfica y las entrevistas realizadas en las tres grandes metrópolis, notamos que estas entidades son bien valoradas por los usuarios, aunque la principal queja es que los servicios que prestan son insuficientes para el volumen que tienen que gestionar. Por otro lado, también es cierto que la gran mayoría de la población no ha tenido acceso a las mejoras introducidas por ellas. Así, uno de los retos es aumentar tanto la oferta existente como el impacto de estas agencias en aquellas zonas donde la población todavía las desconoce, o las perciben con con una mezcla de indiferencia y recelo.

Otra constatación es que el crecimiento expansivo de las grandes metropolis no está únicamente causado por la llegada de nueva población rural, sino que hay un importante trasvase de población del municipio capital a su area metropolitana. Una parte de esta población tiene empleos en el sector público y privado situado en el núcleo central, y por tanto una cierta capacidad de compra. Esta población tiene como prioridad la propiedad de una residencia y, una tendencia importante muestra que, en vez de comprar apartamentos céntricos, busca establecer su residencia de propiedad en espacios disponibles y asequibles en los que ir construyendo una casa a su medida. Así, se van configurando barrios residenciales que se sitúan más allá de los barrios informales que circundan los centros urbanos, ya que la posibilidad de conectar lugar de trabajo con lugar de residencia es posible gracias al coche privado. Así, las mejoras en las vías de



acceso al centro de las grandes metrópolis favorece también esta apuesta por el transporte privado, lo que supone una paradoja. Además, el gran crecimiento del número de coches privados en las últimas décadas ha generado un problema agudo de aparcamiento, con muchas aceras y otros espacios de peatones ocupadas por coches privados. Así, las mejoras en oferta de transporte público no sólo tienen el reto de ofrecer transporte al quien no lo tiene, sino también el reto de ofrecer una alternativa que haga posible considerar la posibilidad de dejar el vehículo privado en casa. Estos retos no deben impedir que se avancen con la infraestructuras necesarias, aunque imponen una reflexión sobre el modelo de ciudad que se quiere proyectar en el futuro.

Una consecuencia de esta tendencia a la expansión en territorio es que ciertos barrios informales que han quedado incrustados en la gran malla metropolitana, no suscitan interés por parte de quienes buscan invertir en una vivienda. El gran potencial de la inversión en construcción de habitación - y la onda especulativa que siempre la acompaña- tiende a ignorar estos barrios y, como consecuencia, estos tienden también a ser olvidados por parte de la administración. Sólo se pone el foco cuando algunos de estos barrios se ve afectado por intervenciones de gran envergadura relacionada con alguna infraestructura. Ahí se produce otro tipo muy frecuente de movilidad forzada: el desalojo de las poblaciones afectadas, con o sin expropiación previa según el tipo de propiedad, y según la legislación que ampara a los diferentes afectados. En este contexto, los habitantes de estos barrios tienden a percibir que la administración sólo les presta atención cuando están interesados en arrebatarles algunos de sus espacios, lo que no ayuda a reforzar el vínculo entre gobernantes y gobernados. La aplicación de tecnologías modernas ayuda a complementar los datos de que se disponían hasta recientemente. Así el análisis de las series de big data producidos por las emisiones de teléfonos móviles sirve para cuantificar y comparar los flujos de población que se desplaza de un lugar a otro, y para apreciar y diferenciar las horas punta según zonas y días de la semana.

Por otro lado, la aplicación de las fotografías aéreas va imponiéndose, complementan la información convencional de los censos y otros datos oficiales, y nos da indicios de los niveles de densificación de los barrios o de las zonas y diferentes dinámicas de crecimiento de la construcción. Todas estas aproximaciones macro son esenciales para dimensionar los retos de crecimiento acelerado de las grandes conurbaciones, pero a la vez deben combinarse con análisis y recogidas de datos y opiniones de proximidad. La retroalimentación entre la perspectiva macro con otra más micro promete un campo de análisis y diagnóstico bastante rico.

Un déficit importante de las grandes conurbaciones es en la distribución de mercancías para abastecer el comercio al por menor, especialmente de productos de alimentación básicos. La función de distribución de mercancías a barrios alejados de los grandes mercados es una de las dimensiones del llamado comercio informal, y tiene que ser diferenciado de la problemática de la competencia desleal de la venta justo fuera de los recintos de los mercados, o en zonas céntricas de gran afluencia de población.

La gran mayoría de la población compra las necesidades del día a día trasladándose a pie a un puesto de venta próximo de su casa, y poco frecuentemente este puesto de venta es un mercado formal. Sólo la población con vehículo privado puede programar compras semanales en uno o en varios mercados o centros comerciales.

Esta diferente estrategia de compra va unido a la gran diferencia entre los precios de los mercados, supermercados y demás tiendas formales, y la capacidad de compra de la mayoría de la población. Toda la dinámica en torno al comercio informal y ambulante tiene que contextualizarse en el marco de la dificultad de hacer llegar productos básicos a precios asequibles para la mayoría. Los puestos de venta informales y/o precarios son una forma de solucionar este problema, a la vez que proporciona unos pequeños ingresos a

una gran parte de la población sin contrato de trabajo, especialmente a mujeres. Hay mucho que mejorar, pero partiendo de un análisis que no criminalice al débil por sistema.

Por otro lado, los mercados de nueva construcción acostumbran a generar quejas por parte de las personas que tendrían que sentirse beneficiadas por ellos, y frecuentemente las quejas van unidas a las dificultades de acceso a él, o a como su localización desincentiva la atracción de clientes. Hay también un campo de reflexión importante alrededor del modelo de mercado como centro de compra y venta, y también aquí es necesaria más empatía con las personas que se hacen cargo de suplir los déficits de distribución existentes. Todo lo referente al abastecimiento de productos básicos a precios asequibles implica a dos de los grandes motivos de la movilidad urbana: ir a comprar e ir a vender. Si aceptamos que los mercados convencionales no tienen por qué ser la única posibilidad de vertebrar el abastecimiento de comida, el hecho que la mayoría de la población pueda ir a comprar a pie en las proximidades de su zona de residencia debería ser más valorado como un elemento positivo. El reto es garantizar que los múltiples puntos de venta cuenten con un transporte de mercancías adecuado a las necesidades de las vendedoras, y que se cumpla con las regulaciones establecidas.

Otro punto de tensión es la movilidad referida a la asistencia a centros de formación, desde escuelas a universidades. Aunque mucha de la población estudiantil se desplaza a pie, otra necesita de algún medio de transporte, y la red pública, a pesar de las mejoras que se van introduciendo, no está adaptada para asumir los flujos de las horas punta. Además, muchos menores acaban viajando solos en edades muy tempranas, y esto supone un peligro, con grandes riesgos añadidos en el caso de la población femenina. Además, se percibe que el género condiciona bastante el tipo de acceso a la formación, pues como muchas mujeres se dedican al comercio, y salen de casa temprano, sus hijas/sobrinas se encargan de las tareas domésticas

en el periodo de la mañana, y asisten a la escuela en el turno de tarde/nocturno, lo que aumenta el peligro en la vuelta a casa. Los chicos en la educación obligatoria, suelen estudiar más el periodo de la mañana. Los patrones de movilidad de las mujeres estas definidos por la sobreposición de sus obligaciones domésticas, su carácter emprendedor que las propulsa a intervenir en el comercio de alimentos como fuente de ingresos, y al cuidado de sus hijos/hermanos más pequeños, o la atención a miembros de la familia enfermos. En este sentido, en los últimos tiempos se ha generalizados un nuevo tipo de venta ambulante que proporciona comida preparada a personas que deben comer fuera de casa, y prefieren acceder a comida caliente más casera y más barata que los lugares habituales de venta de comida preparada. Este tipo de venta, generalmente usando algún tipo de vehículo que transporta las ollas de comida, representa una apuesta más elaborada, con mayor valor añadido, del comercio de comestibles. Además, la posibilidad de contar con transporte propio les da flexibilidad para atender zonas con horarios del trabajo diferentes. Aunque su condición de informalidad/ilegalidad es evidente, hay que saber verlo también como un reflejo de una necesidad para encontrar formas que puedan acomodar, dentro de la legislación, una oferta a una demanda existente. La respuesta a estas innovaciones no puede ser sólo policial. Son necesarios más canales de interlocución de carácter propositivo entre instituciones y ciudadanía, para valorar conjuntamente los límites de lo que se puede hacer, y cómo, y no quedarse atascado en lo que no se puede hacer.

La investigación también constata que hay varias formas de concebir el uso del espacio público, y que la mirada institucional suele estar muy alejada de las miradas más populares. El uso dado a los grandes espacios creados como resultado de grandes intervenciones en la construcción de infraestructuras muestra que no se ha tenido en cuenta la forma como la población se relaciona y ocupa el espacio público, ni las dinámicas populares de crecimientos de los barrios informales. En general, las instituciones están confortablemente instaladas reproduciendo un modelo de ciudad que mimetiza elementos foráneos globalizados



(grandes superficies comerciales; grandes monumentos que proyectan la historia oficial; la atracción de un potencial turismo y lo que se está dispuesto a aceptar para que venga...). En la falta de sintonía de la mayoría de la población ante muchas de estas nuevas realidades se constata, claramente, una crisis de representación e interlocución entre las instituciones y la mayoría de la población que habita y se mueve en las grandes conurbaciones.

No en vano, las grandes conurbaciones africanas, y especialmente aquellas zonas grises donde más resaltan los privilegios de unos pocos y el desamparo de muchos, han sido escenario en las últimas décadas, de grandes protestas que canalizan el malestar generado por no sentirse representado por las instituciones. El precio del transporte, el precio de los productos básicos, el llamado comercio informal y el abuso de autoridad o la corrupción han sido generalmente ingredientes habituales de estas protestas. Sin embargo, estas protestas sociales y la ocupación del espacio público que propician -generalmente cortando grades vías de acceso al centro de la metrópolis- no deben ser reducidas sólo como “protestas del hambre”, carentes de perspectiva política. El hecho que mucha población joven con diferentes niveles de formación, y con capacidad de uso de las nuevas tecnologías, está involucrada en ellas apunta a que estas protestas están también animadas por una nueva concepción de la ciudadanía, típicamente urbana, que exige prestación de cuentas a sus dirigentes. Estas movilizaciones sociales que cristalizan en concentraciones de protesta con más o menos frecuencia según cada ciudad, son también un síntoma de que las grandes conurbaciones urbanas actúan como una zona de germinación de los derechos políticos. La movilidad y los encuentros que propician son generadores de nueva creatividad social.

Los agentes influyentes en los centros de decisión deberían aprovechar más la oportunidad de ver y comprender lo que ocurre en el espacio público de los diferentes barrios, apreciando la idiosincrasia de cada barrio y lo que aporta al conjunto.

**Anexos**

## Anexo 1.

### Distribución de personas encuestadas en la conurbación de Dakar

1. *Ndiaga Diop, ama de casa PikinePikineBaba Libasse Sow*
2. *Rama Diouf, ama de casa DaliforDaliforBaba Libasse Sow*
3. *Babacar Gaye, Director administrativo financiero del ayuntamiento de Guédiawaye y representante del ayuntamiento en el CETUDGuédiawayeBaba Libasse Sow*
4. *Abou Ndiaye, 1er Adjunto del ayuntamiento del municipio de Rufisque NordRufisque NordBaba Libasse Sow*
5. *Momath Kane, 1er Adjunto del ayuntamiento del municipio de Rufisque NordPikineBaba Libasse Sow*
6. *Sada Ba, Consejero municipal encargado de transporte en el ayuntamiento de Rufisque (ciudad)Rufisque (ciudad)Baba Libasse Sow*
7. *Chatal Nganan, jefe del servicio de urbanismo y saneamiento del Ayuntamiento de DaliforDaliforBaba Libasse Sow*
8. *Amath Kane, jefe de servicio técnico del Ayuntamiento de Keur MassarKeur MassarBaba Libasse Sow*
9. *Ndéye Ngoné Kamara, Agente municipal del Ayuntamiento, en Parcelles Assainies de DakarParcelles Assainies de Dakar*  
*\*Parcelas higienizadas (NDT)Baba Libasse Sow*
10. *Absa Fall Mbacké, comerciante en el mercado de Dior, Parcelles Assainies de DakarParcelles Assainies de DakarBaba Libasse So*

11. *Salla Dieng. Jefe de división de transporte, circulación y semáforos y señaléticasDakarSalimata Coly*
12. *Momar Ndaw*  
*Presidente de ASCOSEN (Asociación de Consumidores de Senegal)*  
*DakarSalimata Coly*
13. *Birahima Diop*  
*Jefe de división del departamento de urbanismoDakarSalimata Coly*
14. *Alioune Tall, 1er adjunta de AyuntamientoMermoz-Sacré-CoeurSalimata Coly*
15. *Didier Awadi*  
*músico raperoMermoz-Sacré-CoeurSalimata Coly*
16. *Didier Paul Coly*  
*Consejero municipal encargado de la interconexión de jóvenes- empleo arte, cultura, deporte y ocio. Mermoz-Sacré-CoeurSalimata Coly*
17. *Alla Dieng. Director ejecutivo de la asociación de comerciantes de Senegal (UNACOIS Yessal)Dieupeul/DerkléSalimata Coly*
18. *Mamadou Mansour Diagne. Responsable de territorio, experimentación y acciónONG /ENDA ECOPOP (Enda Economie Populaire)Salimata Coly*
19. *Nafissatou Wade. Consejero encargado de urbanismo y medioambiente HLMSalimata Coly*
20. *Farimata Diallo. ComercianteHLMSalimata Coly*

## Anexo 2.

### Distribución de personas encuestadas en la conurbación de Dakar

- 1 H35 Conductor de Boda boda5 (mujer y 3 hijxs)
- 2 M46 Usuaria de DART6 personas
- 3 M41 Usuaria de Dala Dala con productos para vender3 hijxs
- 4 H-Vendedor tickets Dala dalaMujer, 2 hijxs, trabajadora doméstica
- 5 H32 Conductor de Dala dalaMujer y 2 hijxs
- 6 M-Supervisora tickets DART
- 7 M46 Supervisora de billetes de trenMarido, 2 hijxs, trabajadora doméstica
- 8M48 Jefa contabilidad ferrocarriles3 hijxs
- 9 H34 Supervisor estación de Dala DalaMujer, 2 hijxs y un familiar
- 10 H33 Conductor de Bajaji con discapacidad físicaMujer e hijxs
- 11 MUsuaria DART con productos para venderMarido y 4 hijxs
- 12 M47 Contabilidad trenMarido y 2 hijxs
- 13 M32 Usuaria de Dala dala con productos para vender5 hijxs
- 14 M22 Usuaria Bajaji, Dala dala y DART, estudiante de universidad
- 15 M38 Trabajadora de ferry, responsable salud medioambiental

## Anexo 3.

### Distribución de personas encuestadas en las conurbaciones de Maputo y Matola

*1 Gestor de transportes del municipio da Matola (funcionario municipal)*

*1 Gestor de transportes del municipio de Maputo (funcionario municipal)*

*1 Gestor de la asociación de transportistas COTRAM (asociativismo).*

*1 vendedora ambulante informal en la Av. Liberdade (Matola).*

*1 vendedora en el mercado Mastrog de Matola.*

*1 empresário en el sector de microcréditos y usuario de transportes públicos. Vive en Matola y tiene las oficinas en Maputo.*

*1 estudiante (mujer) de derecho en la Universidad y trabaja en un taller informal de gravar anillos de boda.*

*1 usuario de transportes públicos (Trabaja en Matola Gare y combina el uso de autobús y tren).*

*1 policia municipal de Maputo (tráfico y fiscalización del sector informal).*

*1 policia municipal de Matola (tráfico y fiscalización del sector informal).*

*2 vendedoras en el mercado de Xipamanine (Maputo).*

*1 funcionario del ayuntamiento de Maputo.*



## Anexo 4.

### Formación online: noviembre 2021

**DESCRIPCIÓN DE CONTENIDOS**

Esta formación tiene como objetivo generar una reflexión e intercambio de experiencias entre diferentes actores de tres metrópolis africanas de tres áreas geográficas diferentes del continente: **Dakar, Maputo y Dar es Salaam** como tres ciudades representativas de tres formas diferentes de desarrollo urbano ligado a su fundación e historia contemporánea.

**PROGRAMA**

**1- INTRODUCCIÓN**  
Presentación de los contenidos del curso.  
Contextualización de los contenidos de las investigaciones

**2- REFLEXIÓN GLOBAL-LOCAL SOBRE MOVILIDAD Y ÁREAS METROPOLITANAS A PARTIR DE LAS INVESTIGACIONES**  
Dakar: Papa Sow, Coly Diatta, Baba Libasse Sow  
Maputo: Albert Farré, Carlos Bravo  
Dar Es Salaam: Sara Ortiz y Lillian Sopeter

**3- EJERCICIO**  
Para evaluar el aprovechamiento del curso del alumnado, se deberá entregar un ejercicio obligatorio, realizado individualmente al final del módulo, relacionado con la temática y metodología de las investigaciones presentadas.

Con el apoyo de Área Metropolitana de Barcelona

**FORMACIÓN ONLINE**  
**CARTOGRAFÍAS METROPOLITANAS DE LA MOVILIDAD**  
Dakar, Maputo y Dar Es Salaam



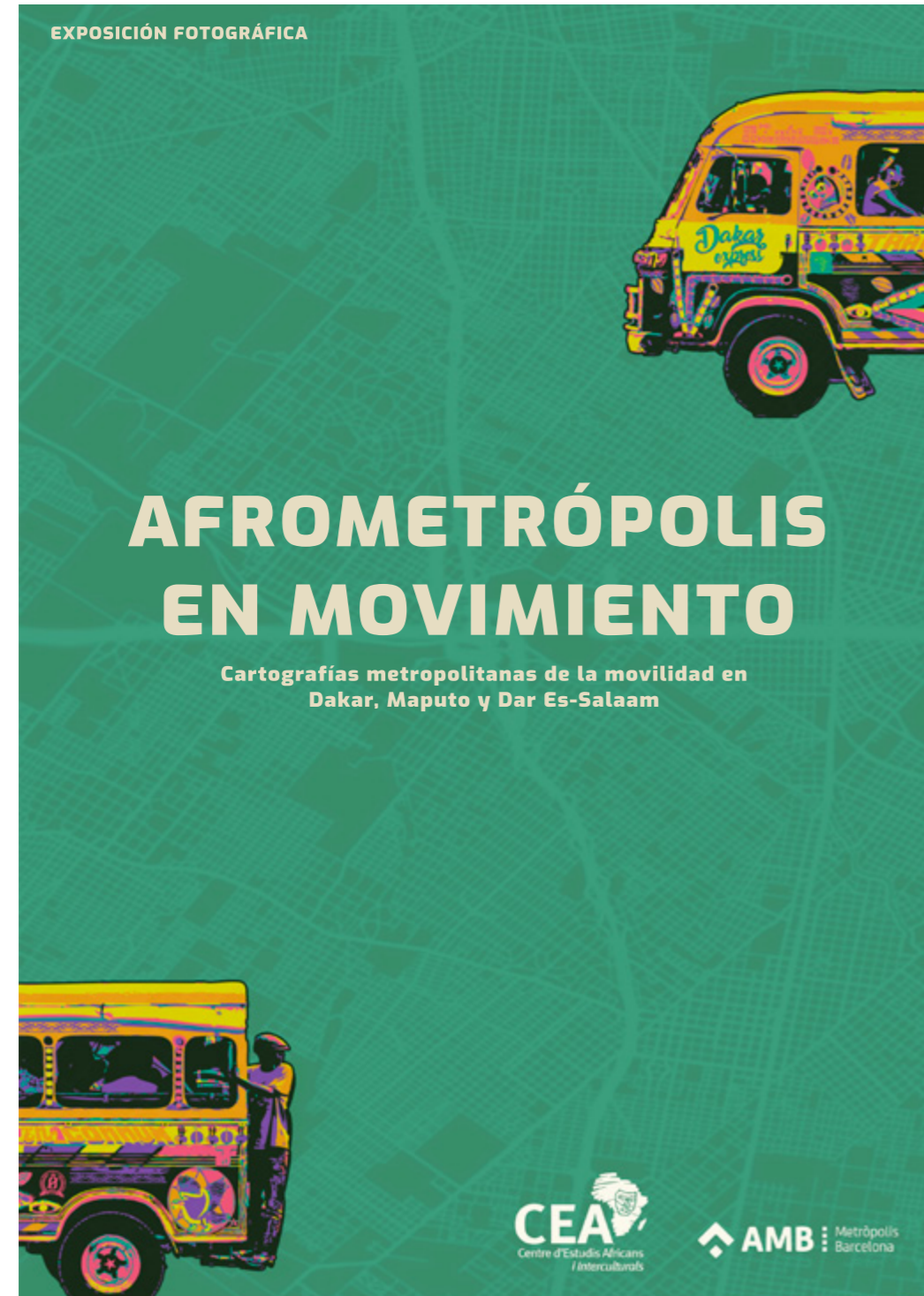
**FECHAS:** del 2/11/2021 al 30/11/2021.  
**Duración estimada** 15 horas  
**IDIOMA:** Castellano  
**PRECIO:** Gratuito  
**INSCRIPCIONES:**  
Enviar solicitud de inscripción a [cursonlinecea@gmail.com](mailto:cursonlinecea@gmail.com)  
**ORGANIZADO POR:**  
Centre d'Estudis Africans i Interculturals (CEAI)

**AMB**

**CEAI**  
Centre d'Estudis Africans i Interculturals

## Anexo 5.

### Exposición



## CENTRE D'ESTUDIS AFRICANS I INTERCULTURALS

*Las fotografías han sido tomadas por:  
Ndeye Fatou Thiam, en Dakar  
Vanessa Erasmo Mwingira, en Dar Es Salaam  
Yassmin do Rosario Santos Forte, en Maputo*

*Ilustraciones:  
Ferran Caymel @infografia\_cat*

*Publicado el diciembre de 2021,  
bajo licencia Creative Commons*

*Este informe se ha publicado con el apoyo  
del Área Metropolitana de Barcelona*

