



**HAL**  
open science

## Un transporte urbano no convencional en África Subsahariana: el mototaxi

Lourdes Diaz Olvera, Didier Plat, Pascal Pochet, Maïdadi Sahabana

► **To cite this version:**

Lourdes Diaz Olvera, Didier Plat, Pascal Pochet, Maïdadi Sahabana. Un transporte urbano no convencional en África Subsahariana: el mototaxi. Revista VIAL, 2011, 77, pp.52-54. halshs-01006268

**HAL Id: halshs-01006268**

**<https://shs.hal.science/halshs-01006268>**

Submitted on 20 Jun 2014

**HAL** is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

## Un transporte urbano no convencional en África Subsahariana: el mototaxi

Dra. Lourdes Díaz Olvera	Dr. Didier Plat	Dr. Pascal Pochet	Dr. Maïdadi Sahabana
Investigadores Laboratoire d'Economie des Transports Lyon, Francia			Consultor Louis Berger París, Francia

El crecimiento de las ciudades del África Subsahariana, como muchas ciudades asiáticas o latinoamericanas, se manifiesta principalmente por la extensión de las superficies urbanas hacia las periferias de hábitat espontáneo. Sin infraestructuras y servicios básicos en estas áreas, los habitantes también se ven confrontados a las dificultades para viajar hacia los otros barrios. La red vial es reducida y en mal estado, las calzadas asfaltadas son pocas y se encuentran principalmente en el centro y en los principales corredores centro/periferia. Las empresas de transporte estatales desaparecieron en la mayoría de las ciudades en los años 1980 y 1990 debido a la conjunción de la reducción del gasto público preconizada por las políticas macro-económicas, de la ausencia de una política de transportes coherente y de los desaciertos en la gestión de las empresas. Los Proyectos Sectoriales de Transporte favorecieron la desregulación del sector y el florecimiento de la oferta propuesta por un sinnúmero de prestatarios privados independientes, que funcionan generalmente bajo el esquema de chofer-dueño. En un contexto en donde sólo una minoría de la población puede acceder financieramente a la motorización y por ende la demanda de transporte público es fuerte, las imperfecciones del marco jurídico e institucional del transporte urbano coadyuvaron a la expansión de la oferta artesanal.

La oferta artesanal de transporte público se basa en la explotación de vehículos de diversos tamaños, incluyendo vehículos de transporte de mercancías, acondicionados más o menos escuetamente para el transporte de personas. Desde los años 1980, en numerosas ciudades ha ido surgiendo una forma original de transporte artesanal: el mototaxi. Tradicionalmente destinado al uso privado, el vehículo motorizado de dos ruedas se emplea como medio de transporte público pero genera un sinnúmero de críticas tanto por parte de los usuarios que de los otros prestatarios, de las autoridades y del resto de la población. Sin embargo, el mototaxi permite satisfacer una parte importante de las necesidades de transporte de los urbanitas en un contexto de sub-equipamiento urbano y de falta de recursos, tanto de la población que de las municipalidades.

## **Factores que contribuyen a la existencia del mototaxi**

Si el mototaxi urbano es de difusión relativamente reciente, la bicitaxi, su antepasado rural, ya se utilizaba en los años 1930 en Senegal y a partir de los años 1960 en Kenia, Uganda y Benín para el transporte de personas y mercancías. Los primeros mototaxis urbanos aparecen en Nigeria en los años 1970 pero su verdadero desarrollo se observa a partir de los años 1980 en Benín y Uganda como una evolución tecnológica de la bicitaxi, y en otros países como Níger, Camerún y Togo, como un nuevo medio de transporte público. El uso comercial de las motos puede explicarse por la conjunción de tres factores: las deficiencias del transporte urbano, la disponibilidad de factores de producción y la permisividad del marco reglamentario.

Conocido con el nombre local (*zémidjan, bendskin, kabukabu, okada, alalok, oléyia*, etc.), el mototaxi surge como una respuesta “desde abajo” a una triple escasez crónica en el ámbito del transporte urbano: de la red vial, de vehículos privados y de servicios de transporte público. Dos tipos de situación de crisis reforzaron esta escasez y favorecieron la aparición de los mototaxis. El primero es el cierre de la frontera entre dos países que mantenían estrechas relaciones económicas y sociales, como fue el caso de la frontera entre Níger y Nigeria o entre Kenia y Uganda. El segundo se refiere a los movimientos de huelga general y las operaciones “ciudad muerta” durante los procesos de apertura democrática en Lomé, Duala y otras ciudades de Camerún a principios de los años 1990. En ambos casos, los automóviles y otros vehículos motorizados no podían circular libremente y los vehículos de dos ruedas eran los únicos que podían transitar discretamente fuera de la red vial y compensar así la falta de medios de transporte.

La disponibilidad de factores de producción baratos (vehículos, combustible y mano de obra) también contribuye a la aparición del mototaxi. La adquisición de las motos se ha facilitado por la existencia de unidades locales de fabricación o de montaje y por la cercanía de puertos y fronteras por los que se importan, legal o ilegalmente, las motos, generalmente de segunda mano procedentes de Nigeria, Europa, Japón y más recientemente, vehículos nuevos de China, Indonesia e India. El caso del combustible es similar. Se encuentra en los países productores o es importado de manera legal o fraudulenta a partir de estos mismos países. El precio del combustible de contrabando es inferior al precio oficial, lo que coadyuva a mejorar la rentabilidad a corto plazo de los moto-taxis, pero la calidad del combustible no está garantizada y puede dañar el vehículo. Por último, el mercado laboral se caracteriza por la fuerte contracción del empleo asalariado y el consiguiente excedente de mano de obra calificada y sobre todo no calificada, lo cual implica la búsqueda constante de estrategias de supervivencia y de empleo en el sector informal. El sector del transporte es una fuente tradicional de empleo para la población masculina sin capacitación o experiencia particular. Por ello, aún más fácilmente que en los otros medios de transporte colectivo, los desempleados, más o menos jóvenes, se convierten en choferes de mototaxi.

Los reglamentos de tránsito facilitaron la utilización de la moto como transporte público ya que no consideraban en ese entonces esta posibilidad e inclusive en ciertos casos no fijaban ningún requerimiento (matriculación del vehículo, licencia de conductor) para el uso privado de las motos. La importancia que fueron tomando los mototaxis en el transporte público obligó a las autoridades a tomarlos progresivamente en cuenta en el marco jurídico del transporte público. Sin embargo, frecuentemente hay un desfase considerable entre el reglamento y su implementación.

La expansión de los mototaxis se explica por los factores propicios para la operación del servicio pero también porque responden a ciertas necesidades de transporte de la población.

### **Movilidad en mototaxi en Duala**

En Duala, ciudad portuaria y capital económica de Camerún con más de 2 millones de habitantes, el mototaxi es el segundo modo de transporte más utilizado, después del taxi colectivo. Esto se debe a que puede utilizarse como modo de transporte principal o para efectuar los trayectos iniciales y terminales en sustitución de la marcha a pie en los viajes intermodales. Además de que es más barato que el taxi colectivo para las distancias cortas, la flexibilidad del mototaxi le permite ampliar la clientela y la movilidad de los usuarios.

La clientela de los mototaxis es más bien femenina (54%), joven (69% tiene 18-34 años) y con empleo (70%). En un día laborable medio, los usuarios de mototaxis son tantos como los usuarios de los otros modos de transporte público (29% y 28% de la población de más de 13 años, respectivamente) pero los usuarios de mototaxis son más móviles: 5.2 viajes/día en promedio si el mototaxi es el único medio de transporte motorizado, 5.5 para aquellos que combinan el uso de mototaxis y otros modos de transporte público, contra 4.8 para los usuarios exclusivamente de otros transportes públicos.

El mototaxi presta servicios no suministrados por los otros modos de transporte. Se trata de viajes completos y de trayectos iniciales y terminales que se efectúan en zonas densas congestionadas o inaccesibles a otros vehículos motorizados por falta de vías. Estos viajes son simultáneamente demasiado largos y arduos para realizarlos a pie y demasiado cortos para constituir un mercado comercialmente atractivo para los otros tipos de transporte público. El mototaxi responde a necesidades de transporte específicas pero no satisfechas y representa más un complemento que un competidor de las otras formas de transporte público.

### **Qué futuro del mototaxi en el transporte urbano?**

El vehículo motorizado de dos ruedas mejora la accesibilidad espacial y temporal de las poblaciones con ingresos medios y bajos en las ciudades con pocas infraestructuras viarias. Esta mejor accesibilidad contribuye a facilitar los viajes y el uso de infraestructuras y servicios urbanos, y a limitar, en cierta medida, los efectos de las desigualdades sociales en las ciudades del África Subsahariana. El éxito del mototaxi muestra que para los usuarios los beneficios son superiores a los inconvenientes: valorizan su bajo costo, el mototaxi es eficiente para los viajes o trayectos cortos y en zonas sub-equipadas, es rápido ya que evita los embotellamientos y las rigideces de operación de taxis colectivos y autobuses tradicionales, y permite el servicio de puerta a puerta.

Sin embargo, el “lado oscuro” del mototaxi surge cuando se consideran las condiciones de trabajo del chofer y las externalidades negativas que genera. El oficio de chofer de mototaxi ofrece una fuente de ingresos a numerosos jóvenes, en un contexto de alto nivel de desempleo. Hay aproximadamente 30,000 choferes y más del 70% tiene menos de 35 años. Pero esta ocupación generalmente es transitoria debido a las dificultades de la profesión: largas jornadas de trabajo en el tráfico, riesgos de agresiones y accidentes, exposición a la contaminación vinculada al transporte, ingresos bajos. Las externalidades negativas se refieren principalmente a la producción de contaminantes, debido a la falta de mantenimiento de los vehículos y a la mala calidad del combustible, y a los problemas de seguridad vial ya que los mototaxis son responsables de un sinnúmero de graves accidentes de tránsito.

Debido a los problemas relativos al medio ambiente y a la salud pública engendrados por el uso del mototaxi, es urgente que se regule el servicio y su integración en el sistema de transporte urbano es indispensable. Se debe reconocer la actividad de pleno derecho, organizar la profesión y jerarquizar los modos de transporte público. Los grandes flujos de pasajeros necesitan vehículos de alta capacidad (autobuses o autobuses articulados en carril exclusivo) mientras que los vehículos de media y pequeña capacidad (microbús, taxis colectivos, mototaxis) deben concentrarse en la demanda de transporte más difusa (Sahabana, 2006).

El mototaxi muestra cómo la producción espontánea “desde abajo” de un servicio de transporte público puede responder positivamente a un segmento de la demanda de transporte en un contexto urbano de bajos ingresos de los usuarios, de falta de servicios e infraestructuras y de debilitamiento del rol del estado. A pesar de las externalidades negativas, las autoridades ya no pueden ignorar la función social y económica del mototaxi. Sin embargo, para lograr una verdadera política de transporte urbano en la que los “pequeños” operadores también sean tomados en cuenta y para limitar las externalidades negativas, es imprescindible mejorar de antemano la gobernanza urbana y considerar el sector de transporte como parte inherente del sistema urbano.

Fotografía 1



Fotografía: Maidadi Sahabana

Fotografía 2



Fotografía: Maidadi Sahabana