



HAL
open science

Jerarquía social, jerarquía modal en tres capitales africanas

Lourdes Diaz Olvera, Didier Plat, Pascal Pochet

► **To cite this version:**

Lourdes Diaz Olvera, Didier Plat, Pascal Pochet. Jerarquía social, jerarquía modal en tres capitales africanas . Jean-Loup Madre, Yves Bussière, Salvador Pérez Mendoza. Demografía y transporte. Ciudades del Norte y ciudades del Sur, Benemérita Univ. Autónoma de Puebla, pp.317-344, 2009, 978-607-487-008-4. halshs-01145796

HAL Id: halshs-01145796

<https://shs.hal.science/halshs-01145796>

Submitted on 30 May 2015

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.

Diaz Olvera L., Plat D. y Pochet P. (2009). Jerarquía social, jerarquía modal en tres capitales africanas. En: Madre J.-L., Bussière Y., Pérez Mendoza S. (coordinadores, versión en español). *Demografía y transporte. Ciudades del Norte y ciudades del Sur*, Puebla – México, Benemérita Univ. Autónoma de Puebla, pp. 317-344.

JERARQUIA SOCIAL, JERARQUIA MODAL EN TRES CAPITALES AFRICANAS

Lourdes DIAZ OLVERA, Didier PLAT y Pascal Pochet

lourdes.diaz-olvera@entpe.fr

didier.plat@entpe.fr

pascal.pochet@entpe.fr

JERARQUIA SOCIAL, JERARQUIA MODAL EN TRES CAPITALAS AFRICANAS

“Ya que en la sociedad actual, se te sitúa según tu medio de desplazamiento. Los peatones no cuentan. Por lo tanto, en la parte baja de la escala están los que pedalean; en segunda posición vienen los que tienen un vehículo motorizado con dos ruedas y en la cumbre se pavonean los que tienen un coche” (P.-C. Ilboudo, Adama o la fuerza de las cosas).

Quizá se habrá reconocido Uagadugú, la ciudad de la moto, pero esta constatación desilusionada y pertinente del novelista de Burkina-Fasso Pierre-Claver Ilboudo podría aplicarse a muchas ciudades africanas tanto la jerarquía social se manifiesta en el uso de los modos de transporte urbano.

Ciertamente, la posesión de vehículos motorizados, y, en particular, de automóviles, no es cosa simple en estas ciudades caracterizadas por "la falta de medios" y aún más dado que la crisis económica debilitó un poco más la situación de los hogares. Exceptuando la minoría que sigue beneficiándose de abundantes recursos, los que adquirieron en el pasado un vehículo individual se ven obligados a aceptar sacrificios financieros para costear su uso. Temen la descompostura importante que requerirá reparaciones demasiado costosas que no podrán pagar y en consecuencia el vehículo estará parado cuando menos temporalmente. En cuanto a los que no disponían de un vehículo, muy poco tienen oportunidades de tener uno a corto y mediano plazo. Con todo, a pesar de, o debido a su uso selectivo, los medios de transporte motorizados resultan engalanados con todas las virtudes.

Los análisis comparativos de los datos provenientes de encuestas efectuadas en los hogares en tres capitales del Africa subsahariana, Bamako, Uagadugú y Niamey¹ sobre las condiciones de desplazamiento permiten confirmar este diagnóstico de jerarquía modal, tanto más cuanto que las prácticas, minoritarias, que se observan de acceso amplificado al automóvil, se basan en realidad ampliamente en relaciones de poder entre individuos.

1. DE LA OFERTA DE TRANSPORTE A LA DISPONIBILIDAD INDIVIDUAL

A principios de los años noventa, las tres ciudades cuentan aproximadamente entre 650.000 y 800.000 habitantes. Por esa época presentan un crecimiento demográfico muy elevado, con porcentajes anuales medios de 4% en Niamey, 6% en Bamako y hasta 8% en Uagadugú. En el caso de Uagadugú, esta tasa extremadamente elevada se explica principalmente por los importantes flujos de emigrantes establecidos en Costa de Marfil durante las décadas anteriores y que fueron expulsados de regreso a su país durante la crisis económica. Sin embargo, el crecimiento del número de urbanitas parece aminorarse desde el final de los años ochenta, a causa de una reducción substancial de la tasa de fecundidad (Locoh, Vallin, 1998) y de una disminución de los flujos migratorios provenientes del medio rural, debido en particular, a la persistencia de la crisis económica (Arnaud, 1998). Tal crecimiento, común a todas las capitales africanas, se traduce a nivel espacial por una extensión rápida de las zonas urbanizadas, aún más dado que las antiguas “concesiones” del centro están a menudo

¹ Las tres encuestas en los hogares se basan en metodologías muy similares pero se realizaron en diferentes fechas : febrero de 1992 en Uagadugú, diciembre de 1993 en Bamako y diciembre de 1996 en Niamey (esta última después de la devaluación del FCFA). Se definió al hogar como el conjunto de personas viviendo bajo el mismo techo y compartiendo los alimentos. En las encuestas se captaron datos sociodemográficos y económicos sobre el hogar y sus miembros, todos los desplazamientos de la víspera y las opiniones de los individuos mayores de 13 años relativas a los modos de transporte. Se encuestaron 750 hogares en Uagadugú y en Niamey, 250 en Bamako.

superpobladas y que el acceso al suelo y a la propiedad pasa entonces principalmente por la instalación en periferia.

1.1. SISTEMAS DE TRANSPORTE DIVERSIFICADOS

Los sistemas de transporte difieren notablemente entre las tres ciudades. Los transportes colectivos son, de hecho, prácticamente inexistentes en Uagadugú, un poco más desarrollados en Niamey en donde coexisten la empresa pública y los operadores artesanos del sector privado, y muy presentes en Bamako en donde el sector artesanal ofrece una oferta diversificada (taxis, *durunis* de 15 plazas, *sotramas* de 18 a 22 plazas) mientras que las empresas estructuradas, públicas o privadas, no llegan consolidarse allí. Las diferencias son también obvias en lo que se refiere al equipamiento de los hogares en medios de transporte individuales (cuadro 1). Más concretamente, si el acceso al automóvil permanece limitado en las tres capitales (se calcula que el parque de los hogares es de 20.000 a 25.000 coches aproximadamente en cada ciudad en la época de las encuestas), la disponibilidad de las motos es por el contrario muy variable. Casi todos los hogares de Uagadugú tienen cuando menos una moto, en Bamako también hay bastantes, mientras que en Niamey solo un hogar de cada cinco tiene una. La posesión de bicicletas presenta un patrón similar, pero las tasas de posesión son mucho más bajas.

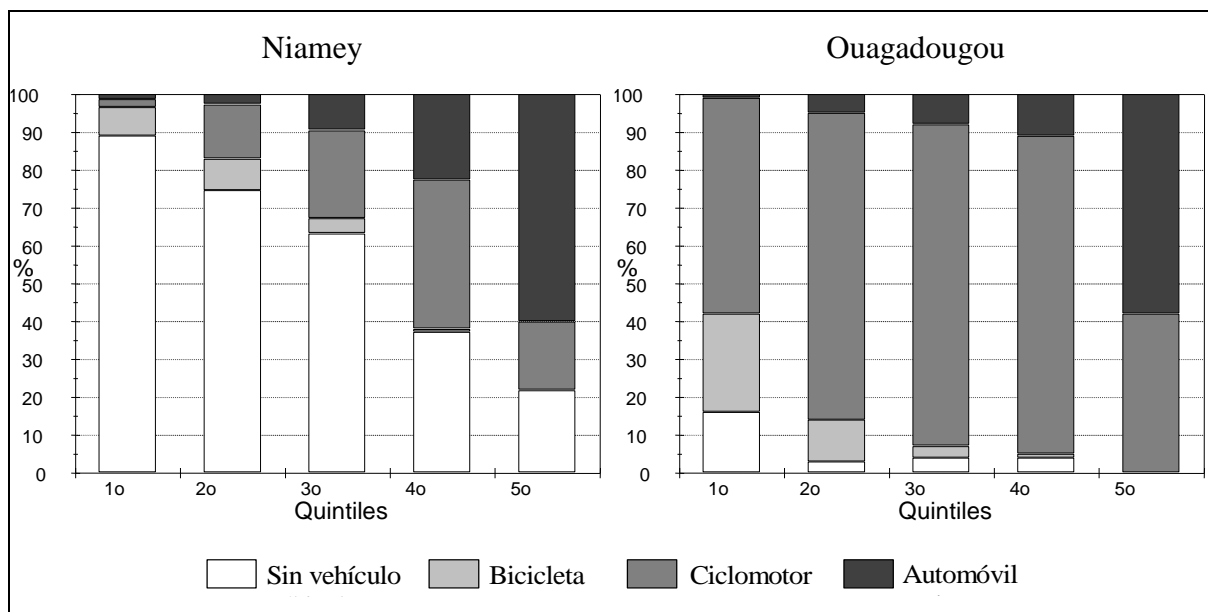
Cuadro 1: Hogares que disponen cuando menos de un vehículo individual (%)

	Bicicleta	Ciclomotor	Automóvil	Sin vehículo
Bamako (1993)	20	53	22	29
Niamey (1996)	6	22	17	61
Uagadugú (1992)	55	85	17	5

Lectura del cuadro: en Niamey, 22% de los hogares disponen de un ciclomotor cuando menos.

Algunos de ellos pueden poseer también simultáneamente una bicicleta o un coche.

Evidentemente, la posesión de un vehículo individual está muy vinculada al estatus económico de los hogares. La comparación entre los dos casos extremos, Niamey y Uagadugú, es en este sentido muy ilustrativa. Si se ordenan los hogares en función de su ingreso y se observa el equipamiento de los distintos quintiles, la primera constatación es que obviamente la proporción de hogares sin ningún vehículo disminuye cuando el ingreso aumenta, pero esto sucede a partir de niveles muy diferentes en las dos ciudades (figura 1). En el otro extremo, las tasas de posesión de un automóvil son, para un quintil dado, totalmente similares en las dos capitales. Por otra parte, se puede observar que sólo para los más ricos el coche pierde su presencia marginal y se vuelve incluso mayoritario. Las divergencias entre las dos ciudades se basan pues en los diferenciales de acceso a las motos. La bicicleta aparece como el pariente pobre, excepto para los hogares del primer quintil (para éstos es el primer medio de transporte individual en Niamey y un hogar de cada cuatro en Uagadugú tiene una).



Un hogar clasificado como poseyendo un coche puede poseer al mismo tiempo un ciclomotor o una bicicleta. De la misma manera, un hogar clasificado como poseyendo un ciclomotor puede poseer también una bicicleta.

Figura 1: Equipamiento de los hogares en medios de transporte individuales, según el ingreso

1.2. ACCESO A LOS MEDIOS DE TRANSPORTE Y ARBITRAJES EN LOS HOGARES

Es necesario señalar que la posesión de un vehículo en el hogar de ninguna manera significa que todos los miembros del hogar tienen el mismo acceso a este vehículo. Al contrario, en situación de escasez, los arbitrajes realizados con respecto a un bien raro, el vehículo individual, en efecto manifiestan una rígida jerarquía y la asignación de los vehículos se realiza según normas muy estrictas que se basan de hecho en un cálculo económico implícito pero riguroso.

Así, entre las poblaciones pobres de Uagadugú (Díaz Olvera y alii, 1997), los jefes de casa son los más favorecidos, muy a menudo los vehículos les son reservados. Después siguen los alumnos y estudiantes, entre los cuales los varones se encuentran no obstante en mejor posición que sus homólogos femeninos. Esta situación se explica por la preferencia dada a la educación de los varones, considerada como una inversión más « rentable » que la de las mujeres (Marcoux, 1995). Este favoritismo hacia los varones por parte de los padres se traduce en primer lugar en tasas de escolarización masculina más altas y la duración de estudios más larga pero también, muy frecuentemente, en mejores condiciones de transporte entre el domicilio y la escuela a través de un acceso más importante a los medios de transporte individuales.

Dos grupos femeninos, las jóvenes inactivas y las amas de casa, parecen casi sistemáticamente mantenidos fuera de la atribución de los medios de transporte del hogar. Los términos del arbitraje aparecen claramente. En cuanto se considera que su lugar es el hogar, ¿porqué permitirles el acceso a un vehículo que puede ser más útil a otros, facilitándoles así la realización de actividades productivas para los activos, en el presente, y para los jóvenes estudiantes, activos potenciales en el futuro?

Por último, los jóvenes activos pobres de Uagadugú disponen más fácilmente de un vehículo individual en los hogares pobres que en los hogares ricos (45% y 36%, respectivamente). Est resultado traduce la jerarquización implícita de las necesidades dentro del hogar.

Efectivamente, cuando el hogar cuenta con varios activos, el acceso permanente de un joven activo pobre a la bicicleta o al ciclomotor es más raro en los hogares ricos que en los hogares pobres: en el primer caso, el individuo aparece seguramente como menos prioritario en comparación con el jefe de casa y/o con los otros activos mejor remunerados que él. Allí se encuentra el efecto de la obstrucción de los mecanismos redistributionnels entre generaciones en tiempo de crisis (Marie, 1997), lo cual limita las transferencias a los parientes directos o, en cualquier caso, a aquellos que el acreedor considera que podrán "reembolsar" algún día la inversión. Por lo tanto, el joven activo debe entonces contar esencialmente con sus propias recursos para acceder a un vehículo individual².

Estas diferencias interindividuales explican el peso preponderante de la caminata en las tres ciudades. Es el medio de desplazamiento más frecuentemente utilizado y muchísimo más que los transportes colectivos y el automóvil en Niamey, los transportes colectivos y los ciclomotores en Bamako. Su tasa solo puede compararse con la de las motos en Uagadugú (Cuadro 2). La caminata es el primer medio de transporte de proximidad, pero dado que la mayoría de los urbanitas no tiene acceso a los medios mecanizados, se observa una elevada proporción de largos desplazamientos pedestres. Casi 20% de los desplazamientos efectuados a pie en Bamako y Uagadugú, casi 15% en Niamey, duran más de media hora. Se trata principalmente de desplazamientos vinculados a la actividad profesional o escolar, y los hombres están sobre-representados. Sin embargo tales comportamientos no son de ninguna manera preponderantes: en la mañana, solo un desplazamiento relacionado con el trabajo o los estudios de cada nueve en Bamako y Niamey, solo uno de cada once en Uagadugú, se efectúan caminando y duran más de media hora.

Cuadro 2: Reparto modal de los desplazamientos (%)

	Bamako	Niamey	Uagadugú
A pie	57	69	42
Bicicleta	2	1	10
Ciclomotor	15	8	39
Automóvil	9	11	6
Transporte colectivo	17	11	3
Total	100	100	100

El cuadro 2 muestra también la pequeña parte del mercado ocupada por los transportes colectivos. Aunque se hubiera podido pensar que en el contexto económico de ciudades muy pobres, el reparto modal podría dividirse entre la caminata y los transportes públicos, en realidad éstos nunca dominan, y cuando mucho captan 40% de los desplazamientos mecanizados (en Bamako). El tamaño, relativamente reducido, de las ciudades, los bajos niveles de vida, o incluso los particularismos locales explican probablemente esta situación que no se observa en otras capitales. Dakar, Abidján o Dar Es Salam, por ejemplo, cuentan con una oferta de transporte colectivo mucho más vivaz y, sobre todo, mucho más utilizada. Tomando nota de esta especificidad de las tres capitales analizadas, vamos ahora a concentrarnos sobre los usos de los medios de transporte individuales.

² Esta situación es bien ilustrada por el ejemplo de Abdou descrito por Isabelle Sévédé-Bardem (1997, pp. 156-157). Este joven de Burkina Faso eligió no trabajar con su padre en el mercado, aunque aún estaba viviendo en la casa paterna. Fabrica pues con cajas de latón juguetes, motos y coches, y luego los vende a los turistas cerca de los hoteles de lujo. Aunque sus ganancias no son muy elevadas, las conserva, lo que le permite cierta autonomía financiera. La contrapartida es que no puede contar más que con sus propios ahorros para adquirir el ciclomotor que desea.

2. USOS DE LOS MEDIOS DE TRANSPORTE DIFERENCIADOS

Con el fin de hacer resaltar los fenómenos de diferenciación social subyacentes en los comportamientos de desplazamiento, nos limitamos aquí a los usos de los modos individuales más contrastados: la bicicleta, poco costosa y no obstante bastante abandonada, y el automóvil, muy costoso y sin embargo deseado unánimemente.

2.1. LA BICICLETA, FUNCIONAL Y MARGINALIZADA

¿No hay una contradicción perjudicial para los urbanitas africanos, entre una elección modal reducida, que no puede aumentar a corto plazo, y, simultáneamente, una desafección notoria hacia la bicicleta, el vehículo más económico de los medios mecanizados, (Pochet, Cusset, 1999)? El análisis de las situaciones asiáticas seguramente puede proporcionar algunos elementos de respuesta (Replogle, 1991), pero solo puede aportar una vista parcial de las dificultades inherentes al uso de la bicicleta en las ciudades africanas, ya que los contextos geográfico, económico, histórico y cultural difieren demasiado. Por el contrario, el examen del caso de Uagadugú, en donde el uso de la bicicleta perdura, está mejor adaptado para poner de relieve las ventajas y los frenos al desarrollo de este modo de transporte.

Antes de examinar los distintos usos de la bicicleta, conviene destacar una serie de elementos favorables a su uso en el entorno urbano de Uagadugú. El primer factor, cuando menos el más evidente, concierne la ausencia de relieve topográfico que reduce los esfuerzos físicos para pedalear. Este elemento es aún más favorable dado que la extensión de la mancha urbana y la mala calidad de las obras viales, así como las condiciones climáticas a veces difíciles (calor, viento, arena) tienden al contrario a hacer el esfuerzo más arduo. El segundo factor corresponde a la existencia desde hace mucho tiempo de una industria de montaje de bicicletas en Burkina Faso, la cual en 1992, producía aproximadamente 60.000 unidades, cubriendo así alrededor de los dos tercios del mercado nacional. Pero su precio de venta en aquella época era equivalente al de los países vecinos, entre 50.000 y 65.000 FCFA, que es necesario comparar con el salario mínimo de 25.000 FCFA mensuales. El tercer factor se refiere a las condiciones de circulación. La cohabitación entre vehículos motorizados y no motorizados fue más fácil ya que los autobuses y los coches eran poco numerosos. Es cierto que la seguridad vial se deteriora progresivamente pero aún no es desastrosa, sobre todo en comparación de otras ciudades africanas. En fin, el último factor concierne el clima ideológico reinante durante el periodo sankariste, pero se tendrá cuidado de sobrestimar su importancia. En aquella época se desalentaba la adquisición de automóviles o ciclomotores, ya que su uso no correspondía a los principios proclamados por la revolución, tanto a nivel moral (el rechazo de la ostentación) como económico (la limitación de las importaciones).

En ausencia de una red de transporte colectivo cuantitativa y cualitativamente satisfactoria, estos elementos intervinieron en favor de un elevado equipamiento de los hogares en bicicletas (79 bicicletas por 100 hogares). En consecuencia, los habitantes de Uagadugú tienen fuertes posibilidades de acceso a este modo: 11% de los individuos de más de 13 años disponen de manera permanente de una bicicleta y 10% pueden disponer de una ocasionalmente. Sin embargo este acceso está condicionado en gran medida por las características socioeconómicas del individuo y algunos ejemplos lo ilustran claramente. Si los hombres y las mujeres tienen un acceso ocasional a la bicicleta equivalente (aproximadamente 10%), la disponibilidad permanente, al contrario, es muy diferente puesto que concierne 16% de los hombres, o sea dos veces más que las mujeres. Casi un alumno o estudiante de cada tres dispone de una bicicleta, mayoritariamente de manera permanente.

Esta tasa es tres veces superior a la de los inactivos, para los cuáles el acceso es, además, principalmente ocasional. Entre los activos con un ingreso inferior a 60.000 FCFA, cerca de la cuarta parte dispone de una bicicleta (13% permanentemente, 11% ocasionalmente) contra 6% solamente de los que tienen ingresos superiores a 60.000 FCFA. Sintéticamente, todo el resto igual, la probabilidad de disponer de una bicicleta es más elevada para un hombre que para una mujer, para un joven que para un adulto, para un pobre que para un rico.

Mientras que una persona de cada ocho utilizó la bicicleta, 90% de ellos no utilizaron ningún otro medio mecanizado. Pero la disponibilidad de los medio de transporte determina en gran medida su utilización (Cuadro 3). La disponibilidad ocasional de la bicicleta implica un uso mayoritario de la caminata, salvo si se tiene acceso permanente a una ciclomotor (o más raramente de un automóvil) que garantiza entonces tres de cada cuatro desplazamientos. Una disponibilidad permanente de la bicicleta implica por el contrario un uso dominante de este modo. Pero, en cualquier caso, ya sea que la disponibilidad de la bicicleta sea permanente u ocasional, el uso de la bicicleta se reduce en cuanto otro medio de transporte individual está disponible, incluso de manera ocasional.

Cuadro 3: Proporción de la bicicleta en el reparto modal en días hábiles en Uagadugú, según la disponibilidad de los medios de transporte individuales

Bicicleta	Sin	Sin	Ocas.	Ocas.	Ocas.	Perm.	Perm.
Otro medio	Sin	Ocas./Perm.	Sin	Ocas.	Perm.	Sin	Ocas.
% bicicleta	4	1	12	8	3	66	54
% caminata	77	22	75	70	22	27	30

Ocas.: Disponibilidad ocasional; Perm.: Disponibilidad permanente. Del total de 428 individuos disponiendo de una bicicleta permanentemente, sólo 7 individuos declararon la disponibilidad permanente de otro medio de transporte y no se tomaron en cuenta en este cuadro.

Usuarios y no usuarios de la bicicleta presentan entonces características específicas. El sexo, la edad y el ingreso del individuo mantienen su poder discriminante. Así, 16% de los hombres y solamente 8% de las mujeres, 15% de los individuos con ingresos inferiores a 60.000 FCFA mensuales pero unicamente 2% de los que disponen de más 60.000 FCFA, 21% de los estudiantes y solo 5% de los asalariados se desplazaron en bicicleta durante la encuesta. Como puede esperarse, ninguna de las esposas asalariadas la utilizó mientras que más de una cuarta parte de los estudiantes de preparatoria lo hizo. Entonces, los flujos ciclistas son dominados por sólo algunos grupos: 36% de los desplazamientos en bicicleta son realizados por los estudiantes universitarios y de preparatoria varones; 16% por sus homologas femeninas, 26% por los hombres activos analfabetos o con pocos estudios.

Las pocas informaciones disponibles sobre Bamako y Niamey son ampliamente coherentes con estas observaciones. En esas ciudades las mujeres no utilizan nunca la bicicleta, mientras que entre los hombres, su uso es máximo entre los jóvenes pero disminuye muy rápidamente en Bamako, un poco más lentamente en Niamey. La bicicleta entonces nada más es utilizada por algunos activos de escasos recursos, más bien no asalariados en Bamako, más bien asalariados en Niamey.

La bicicleta parece así vinculada ya sea a la edad, ya sea a un nivel de ingresos, y su abandono parece inevitable en cuanto esta edad o estos ingresos son rebasados. Continuando con Uagadugú, este análisis puede profundizarse considerando sucesivamente los hombres activos (Cuadro 4) y los jóvenes escolarizados (Cuadro 5). Aunque el costo del uso de la bicicleta sigue siendo bajo, menos de 1.000 FCFA mensuales en promedio (Díaz Olvera y alii, 1998a), su precio de compra es un freno para los más pobres, lo que explica que su utilización sea máxima para los activos que ganan entre 10.000 y 20.000 FCFA. En la siguiente clase de

ingresos, ya empieza a ser remplazada por el velomotor y desaparece casi completamente para los activos que ganan entre 35.000 y 50.000 FCFA. El mismo límite puede encontrarse entre los jóvenes escolarizados. Si su uso es máximo para aquéllos de 15-20 años, disminuye muy rápidamente enseguida, volviéndose inexistente después de los 25 años. Pero esta disminución se debe más a un efecto del ingreso que a un efecto de la edad. En efecto, corresponde a la entrada en la enseñanza superior que se acompaña de la obtención de una beca de 37.500 FCFA mensuales. Así, a los 21-22 años, 24% de los alumnos de secundaria, o sea una tasa comparable a la de los 15-20 años, utiliza aún la bicicleta, pero ninguno de los estudiantes lo hace. Sin embargo, entre los jóvenes de 19-20 años, 29% de los alumnos de secundaria utilizaron una bicicleta y sólo un universitario de cada 17. Para estos jóvenes escolarizados también, en cuanto el problema del ingreso es superado, abandonan la bicicleta.

Cuadro 4: Porcentaje de hombres activos que utilizan la bicicleta, según el ingreso (millares de FCFA)

	0-10	10-20	20-35	35-50	50 et +
Porcentaje	21	34	22	5	2

Cuadro 5: Porcentaje de alumnos y estudiantes que utilizan la bicicleta, según la edad

	Menos de 9	10-11	12-13	14	15-20	21-22	23-24	25-26
Porcentaje	2	5	8	16	26	16	10	3

Antes de 14 años, se trata de usuarios habituales del modo de transporte para ir a la escuela ; a partir de 14 años, de usuarios de la víspera

La bicicleta aparece así como un medio de transporte de transición. Para algunas categorías de la población, tales como los alumnos y los activos pobres, la bicicleta asegura los desplazamientos vinculados con la escuela o el trabajo. Pero en cuanto es posible, su uso disminuye en favor del de una moto, o mejor aún, de un coche. Sin embargo, el uso de éste queda claramente fuera del alcance de casi toda la población.

2.2. EL AUTOMOVIL, ¿INDIVIDUAL O COMPARTIDO?

La tasa de posesión de un automóvil presenta una sensibilidad elevada a las fluctuaciones de la coyuntura económica. Así, en Abidján, el equipamiento en automóviles particulares aumentó en los años setenta con el crecimiento de la economía de Costa de Marfil, pero a continuación se fue a pique en la década de crisis, y el porcentaje de motorización de los hogares retrocedió 16% entre 1977 y 1988 (Godard, Teurnier, 1992). Sin describir aquí la historia de la motorización en las tres capitales, se puede sin embargo constatar, en corte instantáneo, la estrecha relación entre posesión de un automóvil e ingresos del hogar. En Uagadugú, 29% de los hogares cuyo jefe es rico³ tiene al menos un coche, pero solamente 5% de aquéllos cuyo jefe es pobre; estos valores son respectivamente 34% y 8% en Bamako y 34% y 4% en Niamey. Los asalariados y los jubilados son los grupos más favorecidos, y aproximadamente un hogar de cada cuatro en Bamako y Niamey está equipado, y uno de cada cinco en Uagadugú. En las tres ciudades, el multi-equipamiento se limita a menos de un hogar

³ Para comparar la situación de las tres ciudades, la ausencia de datos sobre los ingresos en Bamako nos impone recurrir a una variable dicotómica, separando los ricos y los pobres, construida a partir de la profesión del individuo, de su nivel de estudios, de algunas características de su vivienda (Díaz Olvera y alii, 1998b). Por lo tanto, la identificación de los pobres no se basa en la definición de una línea de pobreza, separando de los pobres y no pobres, como en los trabajos inspirados en los del Banco Mundial.

de cada veinte y corresponde a los hogares más acomodados. Es posible, en el caso de Uagadugú, precisar un poco más esta relación, comparando el ingreso mensual con la tasa de equipamiento. 93% de los hogares cuyo jefe gana menos de 30.000 FCFA no dispone de coche, mientras que cuando el jefe gana más de 200.000 FCFA, es decir, cuando el hogar se sitúa en la parte superior del último quintil, 57% de los hogares se equipa con un automóvil de segunda mano y 21% adquiere un vehículo nuevo cuando menos. Incluso si las tasas de motorización de automóviles de los hogares urbanos son considerablemente más elevados que en el medio rural (Barrett, 1988), siguen siendo muy bajas.

Pero, como para los otros medios de transporte individuales, la presencia de un automóvil en el hogar no significa de ninguna manera un acceso idéntico para los distintos miembros de la familia. En los hogares equipados, las cuatro quintas partes de los jefes de casa (94% a Niamey) declaran el acceso permanente al coche, contra menos de una esposa de cada cinco y del orden de uno de cada veinte solamente para los otros residentes del hogar (hijos y dependientes en edad de conducir). Así, la disponibilidad permanente es principalmente el privilegio de los hombres, de los adultos mayores de 35 años, de los ricos, de los asalariados (Cuadro 6). Tres casos hipotéticos aparecen entonces claramente para comprender las condiciones individuales de acceso al automóvil, en función de la posición del individuo en el hogar.

Cuadro 6: Tipo de disponibilidad permanente del automóvil para distintos grupos (individuos perteneciendo a hogares que disponen cuando menos de un automóvil, %)

	Bamako	Niamey	Uagadugú
Hombres	80	85	80
Más de 35 ans	72	85	85
Ricos	73	81	86
Asalariado(a)s	53	57	64

Cuando el hogar dispone de un coche, los hombres jefes de casa ricos tienen el acceso permanente en la casi totalidad de los casos: en más de 80% de los hogares con un solo coche, en más de 90% si hay cuando menos dos coches. El coche del hogar es entonces sobre todo el coche del hombre jefe de casa. Sólo en el caso de hogares multi-equipados las esposas ricas pueden esperar un acceso permanente al coche. La proporción es elevada en Bamako y Uagadugú (80% de las esposas), menor en Niamey (una de cada dos). En caso de un solo automóvil, este porcentaje disminuye a 30% en Bamako y aproximadamente 10% en las otras dos ciudades. Por último, la disponibilidad es cuando mucho más episódica para los otros urbanitas, los hijos o dependientes acomodados, y los pobres (a la excepción muy relativa de los jefes de casa pobres).

Así, los individuos acomodados más que los pobres, los hombres en detrimento de las mujeres, los jefes de casa a costa de los otros residentes, acceden al coche, pero en una proporción que sin embargo sigue siendo baja para la casi totalidad de las categorías de individuos. Sólo el cúmulo de las tres posiciones favorables permite a la mitad de los hombres ricos jefes de casa poder considerar el coche como un objeto de uso diario.

Si la disponibilidad permanente del coche se revela así ampliamente confiscada por algunos reducidos grupos de la población, su uso parece más compartido. En primer lugar se puede constatar la importante proporción de desplazamientos en automóvil realizados como pasajero: un tercio en Niamey y Uagadugú, la mitad en Bamako. En segundo lugar se pueden clasificar los usuarios del coche en tres grupos, según que su hogar posea o no un automóvil, y en caso afirmativo, según si el acceso es permanente o no.

Los "automovilistas exclusivos" disponen permanentemente de un coche del hogar y lo utilizan, la casi totalidad entre ellos, como conductores. Estos automovilistas, sobre todo hombres acomodados jefes de casa, son "exclusivos", no solamente porque acaparan el vehículo del hogar, pero también porque prácticamente utilizan el coche como único modo de transporte, tanto durante los días hábiles como los fines de semana (entre 80 y 90% de sus desplazamientos).

Los "usuarios desprovistos", usuarios cuyos hogares no tienen coche, acceden esencialmente al vehículo como pasajeros. En semana, el grupo se parece un poco al precedente, aunque es considerablemente menos acomodado. En su movilidad que sigue siendo marcada por el trabajo, el coche no representa más que entre 30 y 40% de los desplazamientos, y se trata principalmente de desplazamientos vinculados a la actividad profesional. Durante el fin de semana, la movilidad en automóvil se organiza esencialmente en torno a la vida social.

Los "usuarios familiares" reagrupan a los usuarios pertenecientes a los hogares que disponen de un coche pero del cual no pueden personalmente disponer permanentemente (a causa de su estatus socioeconómico, de la distribución de los papeles en el hogar, etc.). Como los "usuarios desprovistos", son muy raramente conductores. En los días hábiles, su movilidad en automóvil se organiza en torno a la actividad profesional en Bamako, la actividad escolar en las dos otras ciudades, mientras que durante el fin de semana concierne casi exclusivamente la sociabilidad.

El interés de tal descomposición, además de la puesta en evidencia de prácticas muy diferentes sobre las que volveremos en la conclusión, es poder ir más allá de una identificación entre los usuarios y los que acceden permanentemente al automóvil. Según la ciudad, estos últimos sólo constituyen entre una tercera parte y 45% de los urbanitas que se desplazan en coche, esta proporción disminuye aún más el fin de semana (Cuadro 7). No obstante, este uso compartido sigue siendo muy relativo. En primer lugar porque la tasa de automovilistas exclusivos en los flujos de desplazamientos en automóvil es predominante (del orden de 60% en Uagadugú y Niamey, 42% en Bamako), a causa de una movilidad en automóvil considerablemente más elevada que la de los usuarios que acceden más irregularmente al coche. Pero sobre todo, porque en las tres ciudades, solamente un individuo de cada diez utilizó el automóvil durante el período de encuesta. Incluso, si es probable que los "usuarios desprovistos" y los "usuarios familiares" no utilizan diariamente el automóvil, contrariamente a los "automovilistas exclusivos", y que una encuesta se restrinja a los comportamientos de movilidad de un solo día, puede infravalorar el número de individuos susceptibles de acceder a un coche para algunos de sus desplazamientos, gran parte de la población se encuentran de hecho relegada del uso del automóvil. Hay ciertamente una difusión del uso del modo de transporte más allá del estrecho círculo de sus dueños, pero sin embargo sigue siendo el privilegio de una minoría.

Cuadro 7: Distribución de los usuarios del automóvil la víspera, según su acceso a este modo de transporte (%)

	Desprovistos			Familiares			Exclusivos		
	B	N	U	B	N	U	B	N	U
Día hábil	28	27	35	38	31	20	34	42	45
Fin de semana	37	24	35	33	40	24	30	36	41

B=Bamako ; N=Niamey ; U=Uagadugú

Tres grandes categorías de usuarios con características socioeconómicas distintas y con usos diferentes del automóvil aparecen entonces. Algunos individuos acomodados, principalmente jefes de casa masculinos, acceden permanentemente al coche. Estos "automovilistas

exclusivos" utilizan el vehículo del hogar a menudo en detrimento de los otros miembros del hogar, aunque las prácticas de acompañamiento o un acceso episódico al vehículo hacen que algunos de estos últimos sean "usuarios familiares". A menos que por necesidades profesionales puedan acceder a un automóvil en el trabajo, los individuos que pertenecen a hogares sin automóvil dependen de la buena voluntad de parientes y relaciones para ser transportados con motivo de acontecimientos excepcionales y convertirse así en "usuarios desprovistos"⁴.

Sólo para los "automovilistas exclusivos" el coche parece efectivamente formar parte integrante de la vida diaria. Representando una franja extremadamente reducida de la población, siguen siendo amos del medio de transporte y de sus usos. Por el contrario, para los individuos que no disponen de un acceso permanente, el coche aparece como un "más", ya sea para el trabajo durante los días hábiles, o para la sociabilidad durante el fin de semana. Pero ninguno de los dos grupos de usuarios parece controlar el uso del automóvil, porque generalmente viajan como pasajeros. Para los usuarios, el coche se define entonces como un medio de transporte de oportunidad, utilizado a menudo dentro de complejas cadenas de desplazamientos. Estas cadenas son por otra parte doblemente complejas: por una parte, el individuo se ve obligado a efectuar desplazamientos intermedios, a veces difíciles, con el fin de alcanzar, aunque sea solo físicamente, el vehículo; por otra parte, la participación en ceremonias colectivas (bautizos, bodas, entierros, etc.) implica poder hacer coincidir los programas de actividades de varios individuos.

Los usos y los usuarios del coche y la bicicleta se contrastan entonces notablemente. Lo mismo sucede con las imágenes que estos medios de transporte tienen dentro de la población.

3. IMÁGENES CONTRASTADAS

Estas observaciones relativas al uso de los modos pueden en efecto ser completadas por el análisis de las opiniones de los informadores. En las encuestas, tratamos de conocer por una parte lo que los individuos esperan o desean de la oferta de transporte y por otra parte en qué medida los principales modos de transporte responden a estos deseos. Las opiniones de los individuos sobre los distintos medios de transporte se recogieron así en dos etapas, basándose en una serie de ocho criterios que se refieren a distintas dimensiones del desplazamiento.

El primer atributo se refiere a la dimensión puramente económica (Gastar poco dinero). Otros seis se vinculan a consideraciones de calidad de servicio, tres en un sentido abstracto (Ser libre para ir y venir en cualquier momento, Poder ir dondequiera, Ganar el máximo de tiempo), tres bajo una forma más concreta (Protegerse del viento y el polvo, Sentirse seguro frente a los accidentes y robos, Poder desplazarse en grupo al mismo tiempo). El último corresponde a un elemento que se tiene en cuenta muy raramente en los estudios sobre las actitudes referentes a los medios de transporte pero que parece pertinente aquí, es decir, la posibilidad de "exhibirse", o más precisamente de exhibir y hacer apreciar por los demás su posición social en el transcurso del desplazamiento ("Hacerse ver por los otros"). En este último caso, la función del medio de transporte ya no está vinculada a características, ideales o concretas, de desplazamiento.

El encuestador pedía en primer lugar escoger entre los ocho atributos, los tres que un modo de transporte debía satisfacer. Después, los individuos entrevistados indicaban si cada uno de los modos de transporte cumplía o no cada uno de los ocho atributos. Las dos fases se pueden

⁴ En Niamey, el peso de los "usuarios desprovistos" en la movilidad en automóvil vinculada a la sociabilidad es muy variable según la naturaleza de la reunión: del orden del 15% en las visitas a los familiares o amigos, pero cerca del 40% para asistir a alguna ceremonia.

analizarse separadamente, pero es más interesante calcular, para cada modo, un indicador que las combina: el resultado varía entonces entre 0 cuando el modo no satisface ninguna de las esperas preferenciales del individuo y 3 cuando las satisface todas. Más allá de la síntesis de la información, la opción de calcular la calificación únicamente considerando los tres criterios elegidos por el individuo permite no tener en cuenta en la evaluación de los modos de transporte algunas dimensiones que el usuario potencial valoriza poco o nada (por ejemplo, para los individuos más ricos, el costo del transporte).

3.1. UNA MARCADA JERARQUÍA MODAL

Los habitantes de las tres capitales muestran evaluaciones de las cualidades de los distintos modos ampliamente convergentes aunque los transportes públicos se encuentran más desvalorizados en Uagadugú debido a su escasa presencia y a una calidad de servicio muy mediocre.

En las tres ciudades, la bicicleta es poco apreciada. Su única ventaja sobre los modos motorizados es su carácter económico y se le reconocen dos calidades frente a la caminata, permitir ahorros de tiempo y garantizar una mayor autonomía individual. En cambio, la caminata permite desplazarse en grupo y en seguridad, mientras que no es absolutamente el caso de la bicicleta. Por otra parte, los riesgos de accidentes se aducen frecuentemente para justificar la denegación del uso de la bicicleta, pero la misma crítica dirigida a los ciclomotores no parece representar un obstáculo. Las ventajas de los transportes colectivos se refieren a los aspectos más concretos de la calidad de servicio (protegerse de las inclemencias del tiempo, desplazarse en grupo, o incluso estar en seguridad), mientras que para los modos individuales motorizados, las dimensiones más abstractas son las que se señalan (ir dondequiera, en cualquier momento y ganar tiempo). No obstante, el coche suscita una amplia unanimidad sobre la totalidad de los criterios, a la excepción obviamente del costo.

El automóvil obtiene entonces una nota elevada, muy superior a la de los otros modos (Cuadro 8). Además, este resultado varía muy poco entre los grupos. En Uagadugú, nunca es inferior a 2.2, solo aumenta a 2.5 ó 2.6 para algunos reducidos grupos de individuos (individuos habiendo cursado la enseñanza superior, asalariados o personas acomodadas), y culmina con 2.7 para los automovilistas exclusivos. Más que a las diferencias en la valoración de las calidades del coche, estas divergencias son en realidad imputables a la mayor o menor sensibilidad al costo: en cuanto el individuo no retiene el costo del desplazamiento entre sus tres criterios preferenciales, la nota del coche tiene una probabilidad muy fuerte de ser máxima. Este es el caso de las categorías más holgadas.

Cuadro 8: Nota media de los distintos modos

	Bamako	Niamey	Uagadugú
Caminata	1.4	1.3	nd
Bicicleta	1.3	1.0	1.4
Ciclomotor	1.6	1.3	1.8
Automóvil	nd	2.1	2.3
Transporte colectivo	1.8	1.7	1.4

Nd: información no recabada en la encuesta

Al contrario, la falta de calidades de la bicicleta se manifiesta con una nota baja. La bicicleta llega en última posición en Bamako y en Niamey, y en penúltima en Uagadugú, exactamente antes del autobús. La bicicleta parece un poco menos devaluada ante los pobres, los trabajadores del sector informal, los aprendices, los agricultores y los alumnos que ante los activos asalariados. También recibe una mejor nota de la parte de sus usuarios. Este fenómeno

(reducción de las disonancias cognitivas) no es exclusivo de las ciudades africanas. Refiriéndose también a los distintos modos individuales, se le observa frecuentemente y tiene por objeto conciliar actitudes y comportamiento del individuo a través de una sobrevalorización de sus propias prácticas (Golob y *alii*, 1979; Kaufmann, Bassand, 1996). Pero esta "prima" al modo habitual no se encuentra tan marcada en todas las categorías sociales.

3.2. LAS DINÁMICAS SOCIALES, EN LA RAIZ DE LAS IMÁGENES

En primer lugar, hay que señalar que los usuarios de la bicicleta valorizan aún más los ciclomotores. Además, algunos adolescentes que son usuarios regulares de la bicicleta parecen bastante insatisfechos con su situación de ciclistas y aspiran al ciclomotor. Este efecto es favorecido por la escolarización. En Bamako como en Uagadugú, a la misma edad, los escolarizados aprecian relativamente menos la bicicleta que los jóvenes que no van a la escuela. Por otra parte, la pérdida de atractivo de la bicicleta se produce muy pronto y parece ampliamente desconectada de las posibilidades de acceso real a un ciclomotor, incluso en Uagadugú. En esta ciudad se constata a partir de catorce años de edad una erosión de la nota de la bicicleta, mientras que la de los otros modos se mantiene mucho más estable (Figura 2). Las actitudes de los jóvenes parecen entonces ambivalentes, puesto que son ellos quienes utilizan más la bicicleta, pero al mismo tiempo son ellos también quienes más aspiran al ciclomotor (los varones), o incluso a los transportes colectivos (las jóvenes).

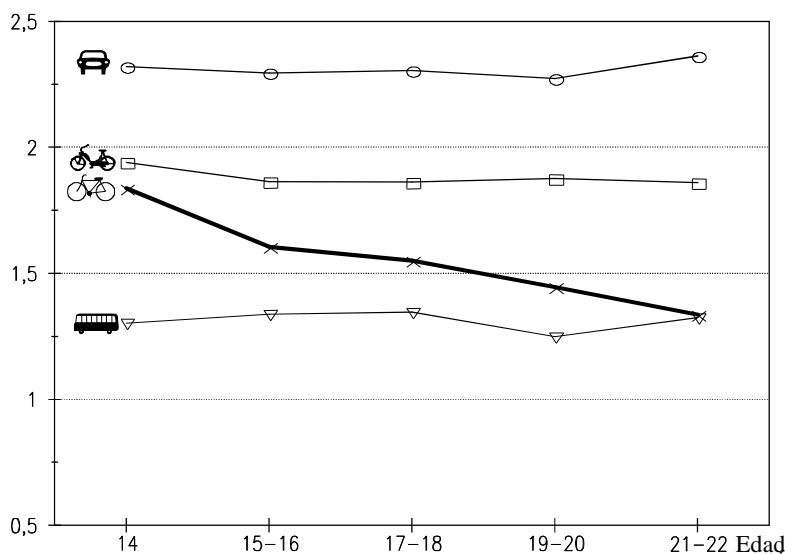


Figura 2: Erosión de la nota de la bicicleta según la edad en los jóvenes (Uagadugú)

Este desafecto de la bicicleta se refiere en primer lugar a la persistencia de una asociación entre bicicleta y pobreza que se encuentra además en otros contextos geográficos, como por ejemplo en Cuba (Díaz Olvera, Plat, 1993). Se basa también en otra asociación en la mente de los urbanitas, la cual manifiesta parcialmente las preocupaciones de pobreza: utilizar la bicicleta, "eso hace campesino". Es por ello que en Bamako sólo 20% de las personas encuestadas consideran que la bicicleta permite los desplazamientos de los urbanitas. En los antiguos asentamientos rurales de Niamey, que se han incluido en la mancha urbana, hay 18 bicicletas por 1000 habitantes pero esta proporción es seis veces inferior en los barrios centrales. Ahora bien, el rápido crecimiento demográfico de las ciudades de África subsahariana se debe para una parte a la importancia de los flujos migratorios hacia las ciudades, y especialmente las capitales, de poblaciones rurales carentes de tierras, atraídas por la esperanza de un acceso al mercado laboral, o alejadas de su medio de origen por el peso de

las dificultades familiares. Este trasplante en la ciudad no se efectúa sin modificaciones de los modos de vida. La inserción del individuo en un medio hasta ese momento extraño se traduce en la transformación, o incluso el abandono, de algunos hábitos y prácticas, la adopción de nuevos ritmos, de nuevos valores (Groupe de Recherches "Villes et Citadins du Monde", 1986a et 1986b). El efecto cruzado de los niveles de ingreso jerarquizados y de itinerarios espaciales distintos se manifiesta en prácticas de sociabilidad, usos del espacio urbano, en una palabra, en formas de ciudadanía bien diferenciadas, conduciendo a algunos a replegarse sobre el barrio y a otros a una práctica más compleja de la ciudad, prácticas que pueden ser percibidas a través del análisis de la movilidad diaria (Clement, 1994, 1998).

Algunos resultados interesantes pueden mencionarse sobre Uagadugú. A partir de una serie de análisis pluridimensionales que permiten sintetizar distintos factores dependientes de algunas dimensiones de la ciudadanía (características demográficas del hogar, antigüedad de la instalación en el medio urbano, costumbres alimentarias, etc.), tres grupos de residentes pudieron ser identificados, tanto entre los jefes de casa como entre sus esposas. Estos grupos se asemejan a aquéllos definidos por Gibbal (1974) en Abidján: "urbanitas", "nuevos urbanitas" y "campesinos" (Encuadrado 1).

Encuadrado 1: Distintos grupos de urbanitas

Los tres grupos se elaboraron en una primera etapa a partir de las características de los jefes de casa. Después, las esposas fueron clasificadas según el grupo de su cónyuge (Díaz Olvera y alii, 1998b).

La mayor parte de los "urbanitas" nacieron en la ciudad y uno de cada dos efectuó una estancia en el extranjero. Más bien jóvenes, gozan de una situación económica favorable, los dos tercios son asalariados así como la tercera parte de sus esposas. Viven en el centro y en la primera periferia más frecuentemente que los otros grupos. La cuarta parte vive en residencias (*villas*) y otra cuarta parte en viviendas modernas construidas con tabiques y concreto. Las tasas de equipamiento de los hogares en bienes duraderos (refrigerador, televisión) son altas y el consumo de productos importados en las hábitos alimentarias es frecuente. Se trata de individuos acomodados que se familiarizaron con el medio urbano desde temprana edad, por lo tanto presentan simultáneamente las características culturales y los recursos económicos que les facilitan el uso extensivo de la ciudad.

En el otro extremo se sitúan los "campesinos". Más de la mitad nacieron y crecieron en el pueblo, que generalmente abandonaron justo para venir directamente a Uagadugú. Ya ancianos, residen en la segunda corona de la periferia, en viviendas de tipo tradicional o construidas con materiales semi-resistentes, y muy pocos tienen la televisión o el refrigerador. Sus prácticas alimentarias poco se modificaron. Sus ingresos personales son bajos, la mayoría es no asalariado. Entre los tres grupos, es en el que la poligamia está más difundida, y las esposas son inactivas o, eventualmente, asalariadas. De más edad, menos ricos, parece que los campesinos están más en situación de soportar los inconvenientes de la vida urbana que de aprovechar sus ventajas.

Entre estas dos categorías, los "urbanitas adoptivos" presentan características intermedias, tanto por lo que se refiere a la localización del domicilio, al tipo de vivienda, al nivel de equipamiento en el hogar o a las prácticas alimentarias. Aunque la mitad de ellos es asalariado, esta proporción es más baja que entre los urbanitas, y además, los puestos que ocupan son jerárquicamente inferiores. Los urbanitas adoptivos se encuentran por lo tanto en una posición media.

Estas formas de ciudadanía están acompañadas de variaciones en la imagen de los modos de transporte. Mientras que entre los grupos se observa una relativa estabilidad de las notas de los ciclomotores y transportes colectivos, las notas de la bicicleta y del automóvil siguen evoluciones bien definidas y divergentes (Figura 3). Ya sea que se trate de los jefes de casa o de sus cónyuges, la bicicleta es más apreciada si los modos de vida siguen marcados por el medio rural, aunque incluso con los campesinos, la divergencia con el automóvil continúa siendo notoria. Obviamente allí se encuentra un efecto imputable a los diferenciales de ingresos entre las categorías pero esos diferenciales no bastan para explicar las diferencias fundamentales entre los grupos. Influyendo en el mismo sentido, dos factores socioculturales contribuyen a ampliarlo. Por un lado, la persistencia del uso de la bicicleta en el campo relaciona este modo con comportamientos y valores tradicionales, lo que implica un rechazo creciente a medida que el individuo se aleja de los modos de vida rurales. Por otra parte, la idealización del automóvil y la búsqueda de modos de vida occidentales (o percibidos como tales) conllevan a los urbanitas a valorizar este modo mucho más que los otros habitantes de Uagadugú. Estos distintos fenómenos tienen por consecuencia el doble movimiento de valorización de la bicicleta y menor preferencia por el coche en cuanto se pasa de los urbanitas a los urbanitas adoptivos y de éstos a los campesinos, tanto con los hombres como con las mujeres.

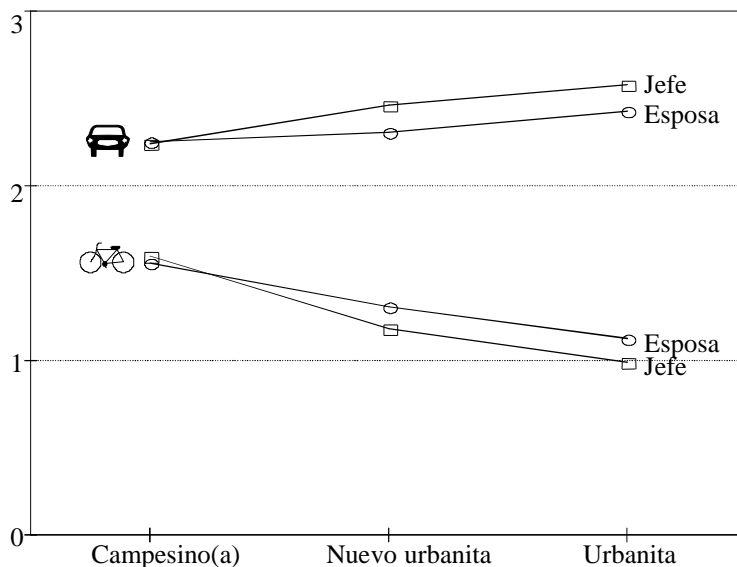


Figura 3: Notas de la bicicleta y del automóvil, según la forma de ciudadanía en Uagadugú

4. PRÁCTICAS Y REPRESENTACIONES BAJO INFLUENCIA

Este panorama de los modos de transporte dista mucho de estar completo. Sería necesario interesarse de la misma manera por la caminata, y muy especialmente por los largos trayectos caminando que, más allá de las cuestiones suscitadas por el arduo esfuerzo para realizarlos, remiten a algunas interrogaciones sobre las transferencias modales. Sería necesario interesarse igualmente por la segmentación de la clientela de los distintos tipos de transporte colectivo, empresas públicas u operadores privados. Finalmente, dentro de una perspectiva de análisis de los fenómenos de individualización, sería necesario interrogarse sobre las prácticas de préstamo de ciclomotores o de "remolque" ("remolcar" a alguien significa llevarlo consigo en su ciclomotor o eventualmente en su bicicleta, con motivo de un desplazamiento efectuado conjuntamente, o para llevar al pasajero hasta algún lugar). Pero a pesar de estos límites, el análisis sucesivo de la bicicleta y del coche permite formular algunas enseñanzas sobre las

prácticas que favorecen, en términos de usos de los vehículos, pero también de la posición social.

Por lo que se refiere al automóvil, cuatro tipos contrastados de prácticas pueden definirse a partir de la clasificación elaborada de los usuarios.

El *automóvil-ordinario* corresponde a un uso exclusivo de este medio de transporte, y además como conductor. En los días laborales y un poco menos el fin de semana, garantiza una movilidad profesional intensa, en la forma de idas y vueltas entre el domicilio y el trabajo, así como desplazamientos secundarios efectuados principalmente a partir del lugar de trabajo. Las otras actividades practicadas fuera del domicilio, y en particular la vida social, son realizadas también recurriendo al coche, el único modo que permite una gestión simultánea del tiempo y del espacio y la afirmación de su posición social. Los jefes de familia acomodados son el arquetipo.

El *automóvil-instrumento de trabajo* se refiere también a una utilización intensa de este modo, pero limitada únicamente a la esfera profesional. Teóricamente, nada más se pueden realizar desplazamientos secundarios a partir del lugar de trabajo, pero prácticamente, puede permitir, incluso marginalmente, desvíos hacia un uso más personal (excepcionalmente llevar a parientes o amigos, ir de compras, efectuar trámites, etc.). El conductor profesional, empleado por un programa de desarrollo o una ONG, podría ser el usuario representativo, aunque un gran número de los usuarios de esta categoría son pasajeros.

El *automóvil-escuela*, es en primer lugar el coche para ir a la escuela o a la universidad, utilizado como en el caso anterior más bien en días hábiles y como pasajero, llevado por uno de los padres. Pero debido a que concierne principalmente a jóvenes de medio holgado que se reúnen entre ellos o son llevados por el padre de uno de ellos, es también la primera etapa hacia el *automóvil-ordinario* que les está destinado a largo plazo, una vez que los estudios, tal vez superiores, se hayan terminado y que se haya obtenido un empleo bien pagado. El papel del coche remite entonces, ya no a una función de instrumento de producción, sino a una estrategia de reproducción social. La diferencia con los casos sudamericanos presentados por Vasconcellos (1997) reside en que aquí se trata únicamente de las capas más favorecidas y no de las clases medias.

Por último, el *automóvil-transporte colectivo* es el automóvil ocasional, o más concretamente, el de las ocasiones que requieren la movilización de la red de amistades o vecinos, es decir, acontecimientos o ceremonias para los cuales se es transportado por un pariente que triunfa en la vida o un amigo "influyente". Estos eventos representan importantes momentos de la vida ciudadana que perduran en la memoria y permiten a cada uno (o casi) de decir después: "si realmente se tiene necesidad, siempre se puede encontrar un coche". Obviamente, el automóvil puede utilizarse solamente como pasajero.

Es cierto que sólo la primera de las prácticas del automóvil se basa en el control individual de su uso diario. La tercera contiene las premisas de ese control individual, pero la segunda y sobre todo la cuarta se encuentran excluidas definitivamente. Pero los cuatro tipos corresponden a usos reales del automóvil. En comparación, los usos de la bicicleta parecen considerablemente más... pobres y se limitan a usos dominados por la vida "profesional", trabajo para los activos, escuela para los alumnos. Pero no se puede hablar de *bicicleta-ordinaria* para los primeros, ya que su movilidad está dominada por el trabajo, y tampoco de *bicicleta-escuela* para los segundos, ya que se ve amenazada por otros modos. Con todo, la bicicleta no está desprovista de calidades técnicas para responder a algunas necesidades de desplazamiento. Las causas de su desafecto se refieren entonces a fenómenos de imagen.

La elección modal se basa en la búsqueda de una adecuación entre necesidades de desplazamiento y medios disponibles, pero también se basa en los procesos de distinción vinculados a la utilización ostentatoria de algunos vehículos o, al contrario, al rechazo de modos socialmente devaluados. Los distintos medios de transporte son también vectores de diferenciación y manifiestan la pertenencia a una clase de edad, a una generación, y sobre todo a un determinado estatus socioeconómico.

Por lo tanto, en las ciudades estudiadas, la ecuación bicicleta = pobreza aparece más profundamente consolidada en los espíritus que en Europa o Asia. Este resultado se desprende muy claramente de entrevistas realizadas con jóvenes varones escolarizados, pero también con mujeres y asalariados. Para explicar su rechazo hacia la bicicleta, estas personas alegan la importancia del grupo social y del entorno. La novia, los familiares, los colegas de trabajo y hasta los amigos de la escuela pueden criticar el uso de la bicicleta. En las sociedades africanas, el peso del grupo y del entorno es determinante en las decisiones individuales, y mucho contribuye al establecimiento de una estrecha relación entre la jerarquía social y la jerarquía de los modos de transporte. Por ejemplo, un cuadro medio o superior que quisiera utilizar la bicicleta para sus trayectos diarios, se podría ver despreciado por sus relaciones, y como lo precisa un jefe de barrio de Uagadugú, "Se dirá que se las dá de listo, se burla de los pobres. Que Dios le dé lo que busca, puesto que quiere volverse pobre!". Al revés, la reputación positiva de la Bicicleta Todo Terreno muestra claramente la imposición de los modelos occidentales en los urbanitas del Sur, y especialmente en los jóvenes. En efecto, al contrario de la bicicleta tradicional, la Bicicleta Todo Terreno está de moda, incluso entre las chicas. Se percibe como un medio de transporte elegante, cómodo, moderno, pero sobre todo de precio más elevado, y eso es la señal de un determinado estatus social para el que la utiliza. No obstante, sigue siendo un objeto de distracción más que un medio de desplazamiento y no contribuye a revalorizar la imagen de la bicicleta como medio de transporte diario.

Una hipótesis podría entonces formularse para explicar la peligrosidad atribuida a la bicicleta, claramente errónea si se confía en las estadísticas de accidentes de tráfico en Uagadugú. Esta inseguridad de la bicicleta, que se mencionó en el análisis de las actitudes como un factor limitativo, no se restringe únicamente a la inseguridad vial. Antes que nada esta inseguridad es social, ya que lo que el uso de la bicicleta pone en juego es definitivamente la posición en la jerarquía social. Para los que no acceden aún a la bicicleta o lo hacen difícilmente, conquistarla es un medio de mejorar socialmente; pero para los que ya la tienen, satisfacerse con la bicicleta sería estancarse, y en consecuencia, en una "competición social" donde las posiciones son necesariamente relativas y nunca inmutables, sería aceptar a corto o largo plazo rebajarse.

Al contrario de la bicicleta, el automóvil es evidentemente uno de los símbolos de la "ciudadanía triunfante" que cuestan muy caro (Antoine y alii, 1987). Es cierto que también constituye un medio técnico que contribuye a ese éxito, ya que ejercer un trabajo, entrevistarse con interlocutores profesionales o visitar amigos, implica desplazamientos frecuentes y complejos para los cuales el automóvil se adapta técnicamente probablemente mejor que los otros modos de transporte, pero a condición de que su uso esté intensamente individualizado. En el caso de Abidján, la posesión de un coche es simultáneamente la consecuencia de un determinado nivel de ingresos y el incentivo "para realizar las acrobacias financieras" necesarias para acceder al dinero requerido para su mantenimiento y para su uso (Vidal, Le Pape, 1986). Pero su dimensión simbólica conlleva inmediatamente una pregunta: ¿hasta dónde el éxito puede satisfacerse con un uso puramente privado? En otros términos, compartir su uso, más allá del marco del hogar, no es la mejor manera de exhibir, valorizar y finalmente realizar su éxito? De manera más general, limitar el recurso al coche a un uso puramente

individualista, negarse a reactivar los mecanismos de redistribución comunitaria, sería decidir romper el ciclo de la deuda, corriendo el riesgo de recibir agresiones mágicas y en consecuencia de poner en peligro las condiciones mismas del éxito. Transportar urbanitas en situación menos holgada, significa al mismo tiempo exhibir su éxito, reforzarlo manteniendo vínculos de dependencia y consolidarlo alejando los riesgos de sanción comunitaria. En un contexto económico de crisis, en donde la falta de recursos domina en la vida diaria de la mayor parte de la población, tal actitud significa aceptar fenómenos de individualización sin individualismo, basándose en "los principios de la independencia y la autonomía relativa" (Marie, 1997).

Pero, simultáneamente, estas prácticas se desarrollan en un contexto que no puede limitarse al horizonte nacional o de la subregión únicamente. El contexto internacional que tiende a definir desarrollo, riqueza, bienestar, modernidad y motorización de la circulación, mantiene solidamente un proceso de jerarquización de los distintos modos, exacerbado en período de crisis. Esta situación se manifiesta en un extremo, por la desvalorización de la bicicleta, rechazada hacia las pesadillas colectivas del subdesarrollo, y en el otro, por la idealización del automóvil, asimilado al sueño individual del éxito social. Tal como ocurre con el funcionamiento del conjunto del sistema social (Balandier, 1985), el futuro de los sistemas de transporte de las ciudades africanas se juega entonces en la articulación de estas dinámicas tanto internas como externas.

BIBLIOGRAFÍA

ANTOINE Ph., DUBRESSON A., MANOU-SAVINA A. (1987) *Abidjan « côté cours »*, Paris-Bondy, Karthala-ORSTOM, 277 p.

ARNAUD M. (dir.) (1998) *Dynamique de l'urbanisation de l'Afrique au sud du Sahara*, Paris, ISTED, Ministère des Affaires Etrangères - Coopération et francophonie, 182 p.

BALANDIER G. (1985) *Anthropo-logiques*, Paris, Librairie Générale Française, 320 p. (coll. Le livre de poche, Biblio essais).

BARRET R. (1988) *Urban Transport in West Africa*, Washington D.C., World Bank.

CLEMENT C. (1994) *Insertions urbaines en Afrique de l'Ouest. Exemple de Ouagadougou et de Bamako*, Mémoire de DEA en Economie des Transports, ENTPE-Université Lumière Lyon 2, 165 p.

CLEMENT C. (1998) Représentations spatiales, mobilités urbaines quotidiennes et migrations à Niamey, Niger, in P. FREEMAN, C. JAMET (éds), *La politique de déplacements urbains, outil du développement durable*, Rotterdam, Balkema, pp. 657-662.

DIAZ OLVERA L., PLAT D. (1993) *Les transports urbains à Cuba : du bus...au vélo. Une analyse bibliographique*, Lyon, LET, 60 p.

DIAZ OLVERA L., PLAT D., POCHEP P. (1997) Les mobilités quotidiennes des pauvres à Bamako et Ouagadougou, in O. FIGUEROA, X. GODARD, E. HENRY (éds.) *Mobilité et politiques de transport dans les villes en développement*, Arcueil, INRETS, pp. 119-134 (Actes n°55).

DIAZ OLVERA L., PLAT D., POCHEP P. (1998a) *Mobilité quotidienne et pauvretés dans les villes d'Afrique subsaharienne. Les enseignements de Ouagadougou*, Lyon-Vaulx en Velin, Laboratoire d'Economie des Transports, 24 p. (coll. Documents de travail, n° 98/03, http://www.ish-lyon.cnrs.fr/let/enligne/enligne_doc9803.htm).

DIAZ OLVERA L., PLAT D., POCHEP P. (1998b) *Villes africaines au quotidien*, Lyon-Vaulx en Velin, Laboratoire d'Economie des Transports, 170 p. (coll. études et recherches n° 9).

GIBBAL J.M. (1974) *Citadins et villageois dans la ville africaine. L'exemple d'Abidjan*, Paris-Grenoble, Maspero-Presses Universitaires de Grenoble, 398 p. (Bibliothèque d'anthropologie).

- GODARD X., TEURNIER P. (1992) *Les transports urbains en Afrique à l'heure de l'ajustement. Redéfinir le service public*, Paris-Arcueil, Karthala-INRETS, 248 p.
- GOLOB T.F., HOROWITZ A.D., WACHS M. (1979) Attitude-Behaviour Relationships in Travel Demand Modelling, in D.A. HENSHER, P.R. STOPHER (eds), *Behavioural Travel Modelling*, London, Croom Helm, pp. 739-757.
- GROUPE DE RECHERCHE "VILLES ET CITADINS DES TIERS-MONDES" (1986a) *Anthropologie économique de la vie citadine*, Bron, GLYSI (Université Lyon 2), 258 p. (Dossier n°1 du Programme Citadinités).
- GROUPE DE RECHERCHE "VILLES ET CITADINS DES TIERS-MONDES" (1986b) *Anthropologie et sociologie de l'espace urbain*, Bron, GLYSI (Université Lyon 2), 388 p. (Dossier n°2 du Programme Citadinités).
- ILBOUDO P.C. (1987) *Adama ou la force des choses*, Paris, Présence Africaine, 1987.
- KAUFMANN V., BASSAND M. (1996) L'automobilité urbaine : une impasse, in L. VOYE (dir.) *Ville et transactions sociales. Hommage au professeur Jean Rémy*, Paris, L'Harmattan, pp. 29-50 (coll. Villes et entreprises).
- LOCOH Th., VALLIN J. (1998) Afrique noire : la baisse de la fécondité, in *Population et sociétés*, n° 338.
- MARCOUX R. (1995) Fréquentation scolaire et structure démographique des ménages en milieu urbain au Mali, in *Cahiers des Sciences Humaines*, vol 31, n°3, pp. 655-674.
- MARIE A. (éd.) (1997) *L'Afrique des individus*, Paris, Karthala, 438 p. (coll. Hommes et Sociétés).
- POCHET P., CUSSET J.-M. (1999) Cultural Barriers to Bicycle Use in Two West African Capitals, in *IATSS Research*, vol 23, n°2, pp. 43-50.
- REPLOGLE M. (1991) *Non-Motorized Vehicles in Asian Cities*, Washington, D.C., World Bank (Technical Paper n° 162).
- SEVEDE-BARDEM I. (1997) *Précarités juvéniles en milieu urbain africain*, Paris, L'Harmattan, 256 p.
- VASCONCELLOS E.A. (1997) The Demand for Cars in Developing Countries, in *Transportation Research A*, vol 31, n°3, pp. 245-258.
- VIDAL C., LE PAPE M. (1986) Espaces abidjanais : sociographies de la mobilité, in *L'Espace géographique*, n°3, pp. 187-194.