



AIBR
Revista de Antropología
Iberoamericana
www.aibr.org
Volumen 16
Número 2
Mayo - Agosto 2021
Pp. 397 - 418

Madrid: Antropólogos
Iberoamericanos en Red.
ISSN: 1695-9752
E-ISSN: 1578-9705

Klandos y Jakartas. Informalidad y Estado en dos sistemas de movilidad urbana en la Baja Casamance, Senegal

Marta Contijoch Torres, Romina Martínez Algueró y Manuel Delgado Ruíz
Universidad de Barcelona

Recibido: 04.12.2018
Aceptado: 07.02.2020
DOI: 10.11156/aibr.160209

Resumen

Este artículo da cuenta y analiza la serie de procesos sociales por los que tanto el sistema de taxis colectivos no autorizados apodados *klandos* como el sistema de mototaxis *jakartas* se insertan en las dinámicas de movilidad que tienen lugar en la región histórica y natural de la Baja Casamance, en Senegal, fundamentalmente en Ziguinchor, su núcleo urbano principal. Prestar atención a su lógica contribuye a una discusión crítica a propósito de la noción de «informalidad», tal y como suele aplicarse a contextos urbanos africanos, en tanto permite atender a las articulaciones, a la vez cotidianas y ambivalentes, entre una oferta de servicio público supuestamente ilegal y un Estado que la tolera y hasta ampara en orden a atender determinadas necesidades de movilidad, pero también a ejercer sutilmente su control.

PALABRAS CLAVE

Movilidad, transporte artesanal, espacio público, informalidad, Senegal.

KLANDOS AND JAKARTAS. RETHINKING “INFORMALITY” AND “PUBLIC SPACE” FROM TWO MOBILITY SYSTEMS IN LOWER CASAMANCE, SENEGAL

ABSTRACT

This article presents and analyses a series of social processes by which both the unregulated shared taxi system — *klandos* — and the motorbike taxi system — *jakartas* — operate within the dynamics of movement in the historical and natural region of Lower Casamance (Senegal). Focusing on Ziguinchor, the principal town, it looks in detail at the rationale behind these processes and opens up a critical discussion on the notion of “informality” as it is applied to urban African contexts. We examine both daily and ambivalent links between an apparently illegal public service and the state which tolerates, and even protects it, relying on it to meet the mobility needs of civil servants, while also subtly exercising control over it.

KEY WORDS

Mobility, artisanal transport, public space, informality, Senegal.

Introducción

Este artículo¹ pretende dar cuenta de cómo dos tipos de transporte colectivo —los *klandos* o taxis no autorizados y las mototaxis conocidas como *jakartas*— activos en Ziguinchor, principal ciudad de la región de la Baja Casamance, en Senegal, brindan una muestra de alguna de las lógicas de funcionamiento de todo un abanico de alternativas de movilidad no gestionadas directamente por las respectivas Administraciones, operando en algunos de sus aspectos al margen de la legalidad. En buena medida como consecuencia a la falta de opciones de transporte provistas desde lo público, la presencia de esta clase de medios no controlados institucionalmente, aunque no novedosa, sería cada vez más estructural en la provisión de servicios de desplazamiento urbano e interurbano en no pocas ciudades de África occidental².

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

Tomando este cuadro como punto de partida, el presente artículo tiene como objetivo discutir críticamente la noción de «informalidad», tal y como se aplica a determinados sistemas de movilidad urbana e interurbana en contextos urbanos africanos como el que aquí se describe. El

1. La investigación de la que aquí se da cuenta está encuadrada en el proyecto I+D «Transformaciones urbanas, sistemas de transporte y siniestralidad vial en África» (ref. CSO2015-68476-P), financiado por el Ministerio de Economía, Industria y Competitividad y dirigido por Manuel Delgado Ruiz y Roger Sansi Roca.

2. Este trabajo que aquí se expone quiere ser una contribución a los debates sobre la funcionalidad y operatividad de los Estados africanos, su legitimidad social y su capacidad de control sobre los territorios que administra, una problemática bien resumida en Iniesta, López Bargados y Roca, 2013.

asunto es, pues, el de poner de manifiesto, a través de los casos considerados, algo en lo que otros estudios ya han insistido: la no oposición, sino porosidad y articulación, entre lo que se ha dado en distinguir como «formal», relativo a los ámbitos amparados por la ley y sometidos a una plena fiscalización administrativa, y lo «informal», que agrupa actividades al margen de toda regulación (Lindell y Ampaire, 2016; McFarlane, 2012 y 2016). En este sentido, *klandos* y *jakartas* resultan una buena muestra de esta permeabilidad, puesto que tales alternativas de transporte, cuya gestión y uso se realizan aparentemente al margen de la legalidad y el control del Estado, son ejemplo de una pérdida de la presencia y el poder de este, pero lo son más bien de un doble movimiento que podría parecer paradójico. Por un lado, implican la ejecución de la prerrogativa del Estado en orden a externalizar servicios a favor de la gestión privada y, al mismo tiempo, implican formas de intervenir sectores cuyo funcionamiento se le supone ajeno. Es decir, estamos hablando, tomando el caso de taxis colectivos y mototaxis casamanceses, de ofertas de transporte público que son ejemplos, a la vez, de dinámicas de privatización y de políticas intervencionistas implícitas por parte del Estado.

El material etnográfico que aquí se presenta es resultado de una investigación llevada a cabo desde mediados de 2016 y todavía en curso en la Baja Casamance —repartida en ocho estancias de entre dos y cuatro meses sobre el terreno de las dos autoras del artículo— y, en concreto, en su núcleo urbano más importante, Ziguinchor —de en torno a 289.904 habitantes³—, con una importante industria de procesamiento de productos agrícolas y pesqueros de la región —cacahuete y camarón, sobre todo— y creciente centro de llegada de turistas con destino a las cercanas playas de Cap Skirring, y con incursiones en otros puntos de la región, como la capital de departamento vecina, Oussouye, así como los enclaves colindantes que conectan este tipo de transportes —Mpack, Adéane, Bandial, Kagitte, entre otros—. El trabajo de campo se basó, en primer lugar, en la observación directa de la actividad diaria de *klandos* y *jakartas*, tanto en los *garages* y *arrêts* en los que, veremos, se organizan, como en los trayectos que llevan a cabo. En este sentido, vale la pena destacar la importancia de la realización continuada de desplazamientos con ambos medios en tanto que fuente de información etnográfica, inscrita en buena medida en lo que se ha dado en denominar «estudios sobre movilidad» y, en particular, en ese llamado (*nuevo*) *paradigma de las movilidades* (Sheller y Urry, 2006), que no solo subraya la poca atención de buena parte de las ciencias sociales a la cuestión del movimiento, las movilidades

3. Según los datos de 2018 de *Population Data*. Consultado en: <https://www.populationdata.net/pays/senegal/>. Accedido el 24 de noviembre de 2019.

e inmovilidades, sino que pone sobre la mesa la necesidad de incorporar los propios traslados a los métodos de investigación aplicados, a la manera de lo que podríamos llamar «etnografía móvil», no solo en el sentido de *en movimiento*, sino en la consideración de los cambios de posición en un determinado territorio en tanto que escenario de ciertas formas específicas de sociabilidad e incluso de estructuración social (Horta y Malet, 2014). Este material recopilado en la frecuentación de estacionamientos, estaciones y recorridos se ha completado con entrevistas semiestructuradas en profundidad, además de otras informaciones cosechadas por medio de encuentros menos formalizados y conversaciones espontáneas, tanto con conductores de *klando* y *jakarta* como con usuarios u otros actores implicados en la cotidianidad de estos medios de desplazamiento no autorizados. Ese es el caso de representantes de sus respectivas asociaciones, así como miembros de los cuerpos de seguridad y representantes de las entidades administrativas, que en teoría fiscalizan su actividad y eventualmente la sancionan.

Sistemas «informales» de movilidad en África Occidental

Trataremos aquí de sostener, a partir de la experiencia de campo, que las condiciones en que tiene lugar la actividad de *klandos* y *jakartas* en Ziguinchor, con unas características parecidas a las de otras ciudades medias senegalesas (Faye, 2013), dan cuenta de la ambigüedad de las relaciones entre este tipo de medios «informales» y una Administración que los tolera y aprovecha como alternativa a un transporte colectivo cuyos requerimientos no parece en situación de atender, pero que existirían, por así decirlo, a remolque suyo. Todo ello en el marco de un Estado cuya estructura reposa, en buena medida, en una externalización de parte de sus funciones en intermediarios no vinculados directamente a su aparato, pero también en el control oblicuo de sectores catalogables como «informales». En efecto, la consideración de los casos que nos ocupan no puede prescindir de un marco más amplio que la de la problemática de lo que, especialmente en los países llamados «en vías de desarrollo», se coloca bajo el epígrafe de «transporte informal», con designaciones alternativas como la que propone Godard (2002) de «transporte artesanal» o, antes, Cervero (1992) de «paratrásito». Se trata de aquel tipo de infraestructura de transporte que Cervero (2000) describe como no organizado desde el poder público, surgido de iniciativas «no controladas» —entiéndase desde instancias gubernamentales—, por lo que obedecería únicamente a

las leyes del mercado, operando en distintos grados de ilegalidad o legalidad⁴.

De este modo, la problemática a abordar aquí entronca con otra centrada en la falta de circunscripción a la fiscalización del Estado de ciertos ámbitos productivos. En el marco de la discusión a propósito del concepto de informalidad abierta por Hart (1973), ha habido algunas lecturas, como las recogidas por Portes y Haller (2005), que señalan el papel paradójico en muchos casos del Estado en tanto que agente fundamental a la hora de determinar las relaciones entre un espacio formal, en el que tienen lugar transacciones predecibles en el contexto de un sistema capitalista moderno (2005: 409), y un espacio informal que solo en algunos de sus aspectos escapa de las normativas y fiscalizaciones propias de la regulación institucional. Así, el proceso que algunos autores han descrito para distintos países del Oeste de África como de transferencia al sector privado de servicios urbanos (Godard, 2002; Bredeloup, Bertoncello y Lombard, 2008, para el caso del transporte), ha sido a menudo malinterpretado como una dinámica relativamente reciente de cuestionamiento del rol de la acción pública en la provisión de servicios, entendido como una renuncia del Estado a ejercer su poder en orden a asegurar el bienestar de sus administrados. No obstante, como hace notar Hibou (1999), este tipo de análisis se limitan a una concepción weberiana del Estado, que pone el acento en su dimensión burocrática, legal-racional, así como en la centralidad de su intervención directa, institucionalizada y permanente. Lejos de esta visión, más que ante su retirada, esta aparente dinámica de privatización de la Administración sería, también, una estrategia más en el ejercicio de la autoridad estatal y en la producción de nuevas relaciones y espacios para el ejercicio de su dominio.

En cierta medida, estamos ante un modelo de gobernabilidad que pasa por una delegación en el sector privado —ya sea informal o no— de parte de las funciones en otros contextos asumidas desde el poder público. Pero esta externalización no implica la pérdida de las prerrogativas estatales y es, en todo caso, el Estado quien gestiona y define buena parte de esta forma colateral de privatización. De este modo, perspectivas como esta abren la puerta a reconsiderar los puntos de intervención del Estado más allá de las fronteras de sus instituciones, entendiendo la aparición de

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

nuevos actores y poderes que aparentemente entran en competencia con el ejercicio de su autoridad como parte de su intervención indirecta (1999: 9). Junto a estas, consideraciones como la de Diouf (1999) discuten la novedad en el caso africano de esta suerte de desdoblamiento del Estado por la vía de un gobierno indirecto que cuenta con la participación de intermediarios privados (Diouf: 17). En efecto, atendiendo al modo en el que se han construido algunos Estados de África occidental, como el propio Senegal, Diouf pone sobre la mesa la recurrencia de esta administración parcialmente delegada en actores ubicados, aparentemente, al margen del aparato estatal ya desde la época colonial. Es aquí donde ha sido pertinente la recuperación de la idea que Max Weber (2001) sugería de «descarga» para referirse a cómo los señores feudales utilizaban a los labriegos no solo como mano de obra, sino también como renteros, precisamente para *descargar* sobre ellos los riesgos de la explotación de los campos (2001: 52-53). Fue Hibou (1999) quien tuvo el acierto de aplicar esa noción a la manera como determinados Estados africanos *descargan* funciones que les corresponderían en operadores informales, rescatando a estos de su consideración, nada infrecuente (por ejemplo, Mfoulou Olugu, 2016) en términos de patología o disfuncionalidad.

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

El lugar de *klandos* y *jakartas* en la organización y gestión de la movilidad en la Baja Casamance

El material etnográfico que se va a exponer no puede ser entendido al margen de las particularidades de la región que nos ocupa. La separación de la Casamance respecto del resto de Senegal, con la interposición del territorio de Gambia, tendría importantes consecuencias en la relación de la zona con el centro económico del país, dado que a esta discontinuidad territorial cabe añadirle una falta histórica de medios de transporte, especialmente por vía terrestre, que faciliten la comunicación con Dakar. Ello

como herencia continuista de las políticas de urbanización y vías de comunicación durante la colonización francesa, destinadas no solo para optimizar beneficios en la explotación de recursos, sino también para el control social y la segregación espacial, centrando buena parte de la inversión en infraestructuras en la zona central del país, su norte (Njoh, 2009; N'Gaidé, 2009).

A la dificultad que supone el paso por Gambia y la débil comunicación con la capital se debe sumar la falta de infraestructuras que faciliten el acceso a los pueblos interiores, ello en un paisaje dominado por manglares. El mal estado de las carreteras no solo las hace difíciles de recorrer durante el año, sino que en la estación de lluvias —de junio a octubre— algunas de ellas devienen impracticables o llegan a desaparecer, aislando algunos enclaves de la región. A esto se le sumarían las consecuencias del conflicto armado independentista (1982-2004), que no han hecho sino agudizar el aislamiento de la región (Fent, 2019), además de agudizar los problemas de seguridad en los desplazamientos interurbanos.

Paralelamente, no es un fenómeno nuevo el hecho de que, en África occidental en general, la incorporación de jóvenes procedentes de zonas rurales a las urbes se inscriba sobre todo en la llamada «economía sumergida». En particular, esta mano de obra mayoritariamente masculina y joven empieza a concebir estrategias de supervivencia que se resuelven, en no pocas ocasiones, empleándose en el transporte irregular. Además de vivero de empleo, ese ámbito permite hacer emerger formas populares de lo que hoy llaman «emprendeduría», en sociedades en que las categorías sociales tienden a confundirse (Malukisa Nkuku, 2019). A la provisión de soluciones adaptativas a una crisis socioeconómica crónica —que incluso pueden alcanzar el rango de factor de crecimiento en algunas zonas— se le añade la aportación de soluciones inmediatas a los problemas de movilidad cotidiana en ciudades como Ziguinchor y regiones como la Baja Casamance, con una oferta de medios formales insuficiente. Todo ello habría motivado la tolerancia activa de una Administración estatal que históricamente ha tendido a priorizar otros territorios en la inversión en infraestructuras. Es en este contexto en el que debemos atender al modo en que los *klandos* y, a partir de los últimos años, las *jakartas*, se insieren en las dinámicas de movilidad observables en la zona, considerando las condiciones de su emergencia como alternativas de baja ocupación para los desplazamientos diarios de buena parte de la población y teniendo también en cuenta no solo las ventajas, sino también los problemas que suscitan o se suscitan en el desarrollo cotidiano de su actividad.

El término *klando* o *clando* —derivado de *clandestin*— hace referencia a aquellos turismo particulares que llevan a cabo servicios de trans-

porte colectivo de pasajeros, a pesar de no contar con la licencia para ello. Para el caso de Ziguinchor y, más ampliamente, la región de la Baja Casamance, si bien este tipo de medio de desplazamiento habría estado presente como mínimo desde inicios de la década de 1980 y habría jugado un importante papel durante los años de contencioso armado en el área, en la última década no ha hecho sino aumentar el número de trabajadores dedicados completa o parcialmente a esta actividad. Por el contrario, las mototaxis son un medio de transporte mucho más reciente en el contexto africano, aunque puedan ser vistas como herencia de la tradición de las bicitaxis ya instalada en contextos rurales en los años 30 (Morice, 1981). El nombre que reciben en Senegal alude a la ciudad de procedencia de sus primeras importaciones, la capital de Indonesia, Yakarta. Pese a que ese nombre se ha mantenido en el tiempo, en la actualidad la comercialización de motos *jakarta* está dominada por el mercado chino, que comercializa vehículos con una menor calidad, pero a un precio mucho más asequible. Debido al bajo coste de este modelo, las *jakartas* pasaron de ser un centenar en Ziguinchor en 2012 a más de 3.000 en la actualidad⁵.

En este caso, lo que en principio convertiría los *klandos* y las *jakartas* en «informales» es la carencia de la *licence de transport* que autoriza a ofrecer un servicio de transporte de pasajeros y mercancías, lo que no implica necesariamente que no cuenten con los documentos en regla requeridos para que un vehículo privado pueda circular, lo que también sería del todo posible, habida cuenta de que la falta de documentos en regla no sería en absoluto insólita entre el parque de automóviles en circulación. Para el caso de las mototaxis, su reciente uso como forma de transporte en común las ubica, más bien, en una situación de alegalidad, puesto que no existe documentación ni normativa que regule la utilización de motocicletas para la provisión de esta clase de servicios. Más allá de parecer paradójicas, ambas cuestiones ponen sobre la mesa el modo en que, en este tipo de actividades en principio basadas en la autorregulación, la intervención y el control administrativos no estarían del todo ausentes,

5. Tanto para el caso de los *klandos* como de las *jakartas*, no existen datos oficiales sobre su número en Ziguinchor. A la falta general de información estadística, a partir de la observación directa y las conversaciones más o menos formales con autoridades locales y conductores durante el trabajo de campo, podemos decir que en Ziguinchor estarían operando, a finales de 2018, unos 500 *klandos*. En cuanto a las *jakartas*, se estimó que podríamos hablar de entre 3.000 y 5.000, aunque hasta enero de 2018 solo había registradas 809 matrículas de mototaxi en la Division Régionale de Ziguinchor del Ministère des Infrastructures et des Transports terrestres et du Désenclavement, y eso que, según el responsable, en los últimos seis meses de 2017 se ofreció la matriculación gratuita de este tipo de vehículos para promover su regulación.

evidenciando, como aquí pretendemos subrayar, los procesos simultáneos de formalización de lo informal y de informalización de ciertos dispositivos estatales.

***Klandos*. La clandestinidad negociada**

Como sucede en otras ciudades senegalesas, y siguiendo el modelo que presta el caso de Dakar para su funcionamiento (Lammoglia, Josselin y Faye, 2012), en Ziguinchor buena parte de los cerca de 500 *klandos* en circulación se organizan en *garages*, desde donde parten hacia los distintos destinos, cubriendo todos ellos rutas fijas. Actualmente, los *klandos* se reparten entre un total de cuatro *garages* ubicados en distintos puntos de la ciudad, desde donde cubren los trayectos hacia enclaves como Bandial, Kagitte, Mpack o Adéane, a entre unos 10 y 30km de la capital de la región, por un precio de entre 500 y 800CFA (entre 0,77 y 1,22€), dependiendo de la distancia a cubrir. Pero, además de estos destinos interurbanos, existe un único servicio intraurbano que conecta el mercado de Boucotte, uno de los principales de la ciudad, y la Université Assane Seck, ello por un precio de 100CFA (0,15€).

Reproduciendo el modelo de la *gare routière*, los *garages* acostumburan a ser solares sin asfaltar, abiertos en el centro urbano o bien junto a alguna de las carreteras principales que parten del mismo. En la mayoría de ellos, los mismos conductores han habilitado alguna suerte de porche donde chóferes y pasajeros aguardan el momento de salir, compartiendo espacio con mujeres que aprovechan la concentración de posibles clientes para vender allí café, té o zumos, pastas o frutas. A ellas se les suman otros vendedores ambulantes que ofrecen todo tipo de productos, desde ropa y pelucas a productos de higiene diaria, así como conductores de otros vehículos, especialmente *jakartas*. A pesar de las pequeñas singularidades que caracterizan cada uno de ellos, el funcionamiento de los distintos *garages* de la ciudad es similar y comparte buena parte de sus características con el modo en el que se organizan otros transportes normalizados en la ciudad. En ese escenario, el *coxeur* es una figura clave, como lo es en general en la organización de distintos sistemas de transporte tanto informales como regulares en ciudades senegalesas como Ziguinchor. Lleva a cabo distintas funciones: desde la información a los usuarios y clientes hasta la coordinación de buena parte de la actividad que tiene lugar en los *garages* y *gares routières*, pero también —y eso cabe remarcarlo aquí— asume la tarea de mediación con determinadas autoridades administrativas o policiales (Seck, 2006).

Es especialmente interesante la manera como la relación entre la burocracia administrativa y sistemas de transporte como *klandos* y *jakartas*⁶ se plantea en términos de negociación espacial en Ziguinchor, en este caso en relación con el usufructo de los espacios de titularidad pública por parte de este tipo de ofertas de movilidad. Tanto taxis colectivos ilegales como mototaxis acaban planteando problemas de ordenación del espacio público, cuya resolución por parte del Ayuntamiento ha consistido en transferirles terrenos propios, una solución que no dista de la tan habitual en otras ciudades de habilitar zonas de uso público para la venta ambulante informal. En el caso de los cuatro *garages klando* actualmente activos en Ziguinchor, a pesar de las particularidades de cada uno, todos ellos comparten procesos similares que les han llevado a ubicarse donde lo hacen, jugando en todas ellas un papel fundamental las decisiones de la municipalidad. De este modo, al menos tres de ellos —dos de los que llevan a cabo rutas interurbanas, además del que une el mercado con la universidad— tienen un origen común en concentraciones aparentemente espontáneas de vehículos en la entrada del mercado de Boucotte. Estas se habrían extendido desde, al menos, inicios de la década de 1990, y aproximadamente hasta los alrededores del año 2007, cuando el Ayuntamiento precisó del terreno para la construcción de una sede bancaria, alegando los problemas de tráfico que la presencia de dichos vehículos provocarían en uno de los centros neurálgicos de Ziguinchor. Siempre según la información prestada por miembros de los distintos *garages*, fue entonces que la municipalidad les ofreció los distintos espacios que hoy en día ocupan en la ciudad, incluida la *gare routièrè* —la terminal de autobuses— donde se aloja uno de ellos.

Esta reubicación resultó fruto de un acuerdo tácito entre *klandomans* y Ayuntamiento⁷, brindando un excelente ejemplo de cómo un espacio público, en el sentido de propiedad de la Administración, es puesto al servicio del interés público, como corresponde, pero de un interés público que es atendido informalmente. En este caso, como en otros, se plantea la paradoja de la habilitación de terrenos de titularidad pública para su usufructo para una actividad ilegal, advirtiendo de esas lógicas sumergidas que desarticulan la diferencia entre lo regulado y lo desregulado —léase autorregulado—. Sometido a derecho, en tanto lugar reconocido y homo-

6. No hay nada de anárquico en el funcionamiento de los trasportes llamados «informales» en África, ni siquiera cuando ese desorden se ha querido presentar como «creativo», tal y como han sugerido Godard (2002) o Sahabana (2003).

7. En efecto, los representantes de las autoridades municipales entrevistados hasta el momento niegan la existencia de ningún acuerdo oficial entre Ayuntamiento y *garages*, lo que no implica la existencia de una cesión tácita y provisional hasta que la municipalidad precise nuevamente de dichos espacios.

logado como propio por parte del Estado, este ejerce el monopolio sobre su gestión, poniéndolo a disposición de un colectivo que se presenta a sí mismo y a su trabajo como clandestinos y que actúa en buena parte al margen de la ley.

La sinergia formal-informal en el transporte puede conocer emergencias bien explícitas, como el recurso a los *klandos* para cubrir acontecimientos importantes que requieren el desplazamiento de autoridades e invitados. En estos casos, a pesar de ser vehículos no autorizados para el transporte público y, como veremos, verse acosados a diario por la policía, se pacta con la organización del *garage* el empleo de parte de su flota para ciertas oportunidades. Un ejemplo de ello tuvo lugar durante nuestra investigación, cuando algunos de los chóferes que normalmente cubrían la ruta entre el mercado de Boucotte y la universidad formaron parte de la comitiva que acompañó al ministro del Enseignement supérieur, de la Recherche et de l'Innovation en su visita a la Université Assane Seck el 24 de febrero de 2018. Los *klandomans* que sirvieron al evento fueron uniformados con una camiseta con la imagen del miembro del Gobierno presente en la ciudad.

En paralelo, vale la pena atender algunos de los aspectos económicos de la organización de este sistema de transporte, por cuanto ponen sobre la mesa otras facetas de la presencia ambigua del Estado en la gestión de los *klandos*. Cabe señalar que buena parte de los conductores de *klando* no son propietarios de los vehículos que manejan, en su gran mayoría turismos vetustos —muchos con más de 30 o 40 años— obtenidos de ocasión en Gambia, Guinea Bissau o, dentro de Senegal, en Touba, y modificados de múltiples formas para alargar su vida útil o aumentar su capacidad de transporte. Contando con que un vehículo de este tipo puede costar un mínimo de 2 millones de CFA (unos 3.000€) —cantidad inasumible para buena parte de estos chóferes—, son personas con una mayor capacidad adquisitiva —en su mayoría funcionarios pertenecientes a los cuerpos de seguridad del Estado o líderes religiosos *suffis*⁸— quienes «hacen trabajar» el coche como complemento salarial o fuente de recursos. Así, se reproduce el mismo sistema apreciable en otras formas de transporte, formales o no, por la que el chófer entrega 5.000CFA (7,62€) al día al propietario para poder trabajar con su vehículo. El carburante consumido durante la jornada de trabajo corre a cargo del propio conductor y puede disponer del poco beneficio obtenido en función de los

8. No abordamos aquí el papel de las cofradías morabitas en la organización de los sistemas de transporte público en Senegal, que centra buena parte de nuestra investigación en marcha, pero no podemos dejar de subrayar su importancia. Sobre este aspecto, véase Lombard y Seck (2008).

viajes realizados. Por último, a final de mes percibiría un sueldo del propietario del coche, que suele oscilar entre los 25.000 y los 30.000CFA (38,11 y 45,73€) en función del acuerdo al que lleguen.

Lo que resulta significativo de esta organización que, veremos, se reproduce también en el caso de las mototaxis *jakarta*, sería la importante presencia de propietarios pertenecientes al cuerpo de empleados del Estado, sobre todo agentes de la policía nacional, la gendarmería o, incluso, aunque menos frecuentemente, del ejército, a quienes la ley senegalesa prohíbe poseer medios de provisión de servicios, entre ellos vehículos utilizados para el transporte en común. Más allá de los réditos que estos propietarios obtienen del trabajo de estos automóviles, esta situación condicionaría la intervención estatal, por cuanto —tal y como se ha observado sobre el terreno— condiciona las eventuales multas a vehículos pertenecientes a un compañero —o incluso un superior— del agente que lleva a cabo el atestado.

En el caso de los *klandos*, ya se ha mencionado que fue la misma Municipalidad la que cedió algunos de los solares que ocupan ahora los *garages* de la ciudad. Fue también a partir de entonces que los *klandomans* empezaron a pagar —en la misma línea que veremos que se les requiere a los conductores de *jakarta*— 300CFA (0,46€) a la RPM —Recette de Perception Municipale, organismo que se encarga de la recaudación de impuestos para la Comuna— en concepto de *Bonne de stationnement* (Bono de estacionamiento). Para el caso de aquellos que llevan a cabo rutas interurbanas, entregan dicha suma al pasar por uno de los puestos de control situados a la salida de la ciudad. En el caso de la única ruta intraurbana, cada mañana, entre las nueve y la una del mediodía, un agente de la RPM visita el *garage* y recoge el dinero a todos los conductores que acuden a trabajar. Por lo general, son siempre los mismos agentes quienes llevan a cabo las recaudaciones, y parecen, hasta cierto punto, integrarse en la actividad cotidiana de los *klandos*, aunque todo ello en un ambiente que hemos constatado de cierta tensión latente que llega a aflorar en determinadas circunstancias en forma de bromas o discusiones. No obstante, y a pesar de que dichos agentes anotan el número de matrícula de los vehículos que han pagado y entregan un comprobante del desembolso, de acuerdo con el testimonio prestado en entrevistas por representantes de la misma RPM, dicha recaudación no es oficial, por lo que no existe ningún registro de ellas ni se computa el volumen recaudado. Un ejemplo más del empleo de estrategias informales por parte de las propias autoridades en su actividad fiscalizadora y en el ejercicio de su autoridad.

Pero la relación entre *klandomans* —y también de *jakartamans*— y la Administración toma otras formas más allá del pago de tasas o la cesión de espacio público. A estas se les añaden dinámicas de clientelismo por las que determinadas figuras políticas tratarían de conseguir el voto de los trabajadores del *garage* y de la asociación a cambio de favores. Igualmente, como acostumbra a ocurrir con buena parte de lo que se ha dado a llamar «sector informal», una fracción de los contactos cotidianos con el aparato estatal tiene lugar a través de la policía. Así, a la precariedad material en la que los conductores desarrollan su labor cabe sumar el hostigamiento por parte de agentes, que aprovechan la situación irregular de aquellos para obtener determinados réditos, sobre todo económicos. Este ejemplo permite nuevamente dar cuenta de lo difuso de la frontera entre lo «formal» y lo «informal» y del modo en el que, en este caso, el Estado recurre a prácticas que escapan a la legalidad para obtener beneficios precisamente del carácter ilegal de la misma actividad que prohíbe. De este modo, al conjunto de gastos diarios que, por ejemplo, los conductores de *klando* deben asumir, hay que añadir las sumas que desembolsan al día en sobornos a la policía, repartidos en dos donaciones diarias de 500CFA, en el caso del *garage* de Boucotte donde dos veces al día pasa un agente a recoger el dinero, o 1.000CFA (1,52€) para los *klandos* que llevan a cabo rutas interurbanas. Igualmente, en aquellas rutas que deben pasar por puestos de control compartidos entre policía y gendarmería, los conductores deben añadir otros 1.000CFA diarios en «donaciones» a este otro cuerpo. De ahí los cerca de 2.000CFA (3,05€) que desembolsan al día en sobornos a la policía, repartidos en múltiples «donaciones» de 500 (0,77€) a los agentes que pasan por el *garage* de Boucotte a lo largo del día.

Lo observado confirma hasta qué punto es importante tener presente conductas «corruptas» por parte de empleados públicos en África —y en otras latitudes—, en cuanto permiten contemplar el funcionamiento real del Estado, tan distinto y distante del oficial (Blundo, 2001; Blundo y Olivier de Sardan, 2001). En el caso de la relación de la Administración con el *garage* nos encontraríamos ya no con una prueba de la institucionalización de las corruptelas y clientelismos en Senegal, sino de su banalización, en tanto se producen como la cosa más normal y previsible, «a cielo abierto», como describe Bako-Arifari (2007: 182) en relación con prácticas ilegales por parte de funcionarios en el transporte en países subsaharianos. En este caso, tal vez cabría leer esta clase de prácticas como un mecanismo que permite a la Administración completar los salarios de algunos de sus trabajadores, algo a lo que cabe sumar los beneficios que, como se ha advertido, algunos de ellos obtienen siendo propietarios de los mismos vehículos que sus compañeros sancionan.

Jakartas. Organización y conflicto

Las primeras mototaxis empezaron a operar en Ziguinchor, según nuestros informantes, en 2009, y se conocen como *jakartas*, aludiendo al origen indonesio de las primeras motos que llegaron a Senegal y que coparon el mercado hasta el restablecimiento de las relaciones diplomáticas con China en 2005. Así, en 2016 la importación de motos de China alcanzó el 86% del mercado, gracias básicamente a la comercialización de las *jakartas*. Así pues, lejos de esta nomenclatura popular, esta moto viaja desde China en piezas de plástico conglomeradas en una caja de madera a modo de *tetris*, que montan mecánicos senegaleses a su llegada. Motos de 125cc producidas en masa a bajo coste por la marca china KTM (KingTown Tianma Motorcycle). Su precio oscila entre 340.000CFA (unos 500€) y 390.000CFA (unos 600€), y cualquier persona con posibilidad de acceder a un financiamiento puede adquirir el vehículo y ponerlo en circulación con una matrícula convencional con las siglas ZG (Ziguinchor), sin ningún distintivo que indique la función del vehículo en cuestión. El hecho de no tener previstas placas especializadas para su actividad ha provocado que las motos puedan transitar sin ningún tipo de permiso especial; solo se debe adquirir la *Carte Grise* en el Ayuntamiento por unos 40.000CFA (unos 60,98€) y empezar a conducir.

El modelo de negocio de las mototaxis en Ziguinchor no es muy diferente al del que caracteriza esta actividad en otros países en esta zona de África, basándose en relaciones de parentesco, no por fuerza sanguíneo (Ehebrecht, Heinrichs y Lenz, 2018; Keutcheu, 2015; Mahamat Hemchi, 2015). La compra de una moto es resultado, por regla general, del recurso a capitales propios acumulados durante el ejercicio de otra actividad, principalmente la de funcionarios —profesores, policías o militares— o de la utilización de mecanismos de financiación informal. El propietario del vehículo renta la moto a uno, dos o tres *jakartamans*, que le pagan una cuota diaria de 2.500CFA (3,81€), con la posibilidad infrecuente de que se convenga que, al cabo de un tiempo de explotación, la titularidad pase al conductor. No obstante, el conductor pocas veces se convertiría en dueño, puesto que, aunque el propietario inicial respete este acuerdo, esto no ocurre antes del año de actividad, siendo la duración media de vida de una moto KTM de entre uno y tres años, añadiendo además que a partir de la primera anualidad se produce un aumento de los costes de mantenimiento, incremento que afecta a la rentabilidad del negocio.

A estas premisas cabe añadirle que la ausencia de regulación del uso de la moto como transporte público, considerada hasta no hace mucho exclusivamente como un vehículo de uso privado, facilita la incorporación

de jóvenes sin una cualificación específica. Dato que nos indica también el motivo por el cual la compraventa de *jakartas* es legal, mientras el oficio de *jakartaman* se encuentra en un vacío legal. A falta de leyes y normas que regulen su actividad, las mototaxis pueden circular sin ningún requerimiento especial, ni matriculación del vehículo, ni *licence de transport*. Por consiguiente, la profesión de *jakartaman* se ha expandido de manera descontrolada en los últimos cinco años y lo que empezó siendo una solución temporal para la movilidad de sus habitantes ha acabado convirtiéndose en un problema para la Administración pública ante la evidencia de la incapacidad de gestionar su actividad y crecimiento, y testimonianando las pésimas condiciones laborales de sus conductores.

Ahora bien, aunque esta actividad podría ser etiquetada *a priori* como informal, está regulada de alguna manera por el Gobierno municipal. Los *jakartamans* están obligados a pagar tasas mensuales de 3.000CFA (unos 4,5€) a la Recette Perception Municipale (RPM), aunque, según el agente de la Tesorería de Ziguinchor encargado del impuesto, en febrero de 2018 solo pagaron 188 *jakartamans*. Por este motivo, a final de cada mes agentes del Ayuntamiento salen a recaudar tasas, lo que provoca que en estos días sea normal no ver mucho movimiento de mototaxis por las calles, puesto que quienes no han pagado las esconden en su casa y no trabajan. La paradoja de este impuesto se encuentra en que la mayoría de los *jakartamans* no están oficialmente registrados y algunos ni siquiera tienen permiso de conducir o puede que ni tan solo cuenten con la edad reglamentaria. Jóvenes a partir de los 14 años conducen sin conocimiento del código de circulación y con el único anhelo de sacar el máximo provecho a su jornada laboral.

Ante esta problemática, en octubre de 2014 se creó la Association pour le developpement des Jeunes Conducteurs de Ziguinchor para defender los derechos de estos trabajadores ante el Estado, por medio del diálogo y la colaboración o, en ocasiones, la confrontación. Aunque esta asociación esté cobrando cada vez más fuerza, en el papel solo contaba en 2018 con la inscripción de 311 *jakartamans*. La lucha de esta organización tiene como objetivo lograr que los conductores sean reconocidos oficialmente como trabajadores por la Administración pública, cambiando sus demandas de un trabajo digno dentro del sistema informal por una exigencia de derechos laborales ante el Estado. Esta asociación ha evidenciado en los últimos años la necesidad de este tipo de trabajadores de integrarse en una instancia colectiva que trascienda las afiliaciones étnicas o religiosas. De hecho, en la asociación cuentan con una mayoría *manding*, pero hay *wólofs*, *joolas*, *peuls*, *toucouleurs* y *serers*. Puede que en esta diversidad étnica se encuentre el motivo de la reclamación de una

habilitación legal que les incluya dentro de una categoría parecida a la de «clase obrera» (Henseman, 2001; Kohatari, 1989), implicando la apertura de un conflicto directo con el Estado que les llevó a protagonizar disturbios en Ziguinchor en diciembre de 2017, llevando incluso al presidente de la asociación y a doce de sus miembros a permanecer una semana en la cárcel antes de su juicio, el 3 de enero de 2018, en el que se les sancionó con multas de diferentes cuantías por desórdenes públicos.

A lo largo del desarrollo de esta investigación se ha podido asistir a varios intentos de la asociación por colaborar con las autoridades administrativas, judiciales, fiscales o policiales, y, si bien no se ha alcanzado la meta de la legalización de la actividad, se ha hecho patente en diferentes ocasiones el interés por parte de la Administración de establecer colaboraciones que contribuyan a controlar la actividad de las mototaxis. Uno de los ejemplos fue el campeonato de fútbol realizado en marzo de 2017 organizado por la asociación de *jakartas*, con la colaboración de la Administración y el Ministère de la Jeunesse, que enfrentó *jakartamans*, policías, bomberos y comerciantes. El acuerdo fue que se autorizaba a jugar el campeonato en el Stade Aline Sitoe Diatta de Ziguinchor, a cambio de colaborar en varias campañas de sensibilización a propósito de la siniestralidad vial. Así, los *jakartamans* se comprometieron a seguir un curso de primeros auxilios ofrecido por el cuerpo de bomberos e hicieron una jornada de donación de sangre en el Hôpital Régional de Ziguinchor,

Durante la investigación se tuvo información de diversas reuniones para llegar a acuerdos, pero que no llegaron a obtener resultados. Los informantes consultados, algunos miembros de la policía local, explicaban este hecho a partir de la premisa de que los funcionarios son los propios dueños de las motos y, si se legaliza su actividad, sus beneficios descenderían. Uno de esos encuentros, este a nivel nacional, el 26 de noviembre de 2017, convocó en Thiès a todas las asociaciones de *jakartas* de Senegal para presentarles el nuevo proyecto del presidente de la República, Macky Sall, para acabar con la problemática de las mototaxis, ofreciendo un nuevo transporte regularizado y más seguro: el triciclo. Souleymane Sané, el presidente de la asociación de Ziguinchor, volvió con un acuerdo firmado comprometiendo la entrega, antes de finalizar el año 2018, de 50 triciclos a la región. Esta medida aún no se ha hecho efectiva en el año 2019, pero, de acuerdo con algunos testimonios, esta promesa condicionó el voto joven de las últimas elecciones presidenciales del domingo 24 de febrero de ese año.

Para garantizar la buena comunicación con los aparatos gubernativos, la Association pour le développement des Jeunes Conducteurs de

Ziguinchor decidió constituirse, en agosto de 2017, como GIE (Groupement d'Intérêt Économique), una instancia reconocida legalmente. Su objetivo principal fue priorizar la colaboración entre *jakartamans* y agentes del Ayuntamiento de Ziguinchor para gestionar aspectos de esta profesión oficialmente alegal y hacerlo con unas autoridades de las que se esperaba que, ya que no les reconocía como transporte público, aceptase su interlocución en tanto que transporte privado.

Precisamente uno de los primeros acuerdos a los que se llegó como GIE fue la normativa de las *arrêtes*. En Ziguinchor, el crecimiento desproporcionado de las *jakartas* en los últimos cinco años provocó que, en diciembre de 2017, la asociación contabilizase más de 150 *arrêtes* desplegadas por toda la ciudad. En una reunión interna celebrada en enero de 2018, se acordó establecer una delimitación en las paradas de *jakartas* que racionalizase la actividad de las mototaxis para que esta continuara contribuyendo al alivio de los problemas de movilidad de la población sin que ello constituyera un paradójico obstáculo para la fluidez en los usos del espacio público. Después de meses de encuentros con el Ayuntamiento, y con la colaboración de la Federación Dimbaya Kagnalen y el Conseil Régional de la Jeunesse de Ziguinchor en marzo de 2018, se oficializaron 75 zonas donde se podía establecer una estación de *jakarta*. Cada una tiene un responsable elegido entre todos los *jakartamans* que pertenecen a la *arrêt* en cuestión, que modera conflictos entre los conductores y que los representa ante las autoridades, siendo también el recaudador de fondos para ceremonias internas o para la gestión con el hospital en caso de accidente, siempre bajo la supervisión del presidente de la asociación. Un sistema de autorregulación basado en una organización voluntaria que involucra ciertos intereses en común y permite cierto grado de protección social a quienes desarrollan esta actividad, sin importar si es legal o alegal, y ello siempre bajo la paradoja de una Administración local que, pese a no legalizar la actividad, regula su funcionamiento y la monitorización del espacio urbano del lado del Ayuntamiento.

Conclusión

En lo expuesto hasta aquí se ha procurado mostrar cómo la actividad de los *klandos* y *jakartas*, a pesar de no estar autorizada e incurrir, en muchos de sus aspectos, en la ilegalidad, no tiene lugar ni de forma «clandestina» —como indica el mismo nombre de los primeros— ni al margen de la fiscalización de las autoridades. Contradiendo las asunciones procuradas desde buen número de aproximaciones a la cuestión de la «informalidad»

en general —y en África en particular—, la atención al modo en que se organiza y se desarrolla la actividad de estos vehículos pone sobre la mesa la trama de vínculos constantes, muchas veces equívocos, con el aparato burocrático y la policía, que hacen de la dicotomía formal-informal un recurso meramente teórico que las relaciones sociales, económicas y políticas reales no vendrían a confirmar.

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

Es esto lo que hace pertinente un cuestionamiento de determinadas presunciones a propósito de lo informal, más para referirse a la heterogeneidad de los procesos que intervienen en la organización del transporte en común y sus distintas dinámicas de inserción relativa en el marco legal, entendiendo que lo que encontramos buena parte de las veces en este terreno es un reajuste continuado del cumplimiento o no de distintas leyes —más o menos tolerado desde una Administración que tampoco actúa siempre de manera legal—, en función de los costes, las ventajas y las posibilidades que confluyen en el desarrollo de una misma actividad. Lejos de operar al margen del aparato estatal o escapar a su vigilancia, ciertas prácticas considerables como informales permiten responder a las carencias más o menos deliberadas de la acción gubernativa, completando su actuación y haciendo posible la supervivencia y el mantenimiento de un Estado que no siempre logra o no tiene interés en alcanzar determinados sectores de la actividad económica, ni está en condiciones o no pretende garantizar determinados servicios públicos sin dejar por ello de mantenerlos controlados, como, en nuestro caso, los que permiten la movilidad urbana e interurbana de buena parte de la población de la Baja Casamance.

Referencias

- Bako-Arifari, N. (2007). Ce n'est les papiers qu'on mange! La corruption dans les transports, la douane et les corps de contrôle. En *État et corruption en Afrique. Une anthropologie comparative des relations entre fonctionnaires et usagers: Bénin, Niger, Sénégal*. G. Blundo y J.P. Olivier de Sardan, Eds. Paris: Karthala.
- Blundo, G. (2001). Négociier l'État au quotidien: agents d'affaires, courtiers et rabatteurs dans les interstices de l'administration sénégalaise. *Autrepart*, 20: 75-90.
- Blundo, G. y Olivier de Sardan, J.P. (2001). La corruption quotidienne en Afrique de l'Ouest. *Politique Africaine*, 83: 8-37.
- Bredeloup, S; Bertoncetto, B. y Lombard, J. (Eds.) (2008). *Abidjan, Dakar: des villes à vendre? La privatisation made in Africa des services urbains*. Paris: L'Harmattan.
- Cervero, R. (2000). *Informal transport in the developing world*. Nairobi: UNCHS.
- Cervero, R. (1992). Paratransit in Southeast Asia: A Market Response to Poor Roads? *UC Berkeley: University of California Transportation Center*. En <https://escholarship.org/uc/item/6533b9wk>. Accedido el 21 de noviembre de 2019.
- Diaz Olvera, L.; Plat, D.; Pochet, P. y Maïdadi, S. (2012). Motorbike taxis in the 'transport crisis' of West and Central African cities. *EchoGéo*, 20. En <http://echogeo.revues.org/13080>. Accedido el 23 de julio de 2018.
- Diouf, M. (1999). Privatisations des économies et des états africains. Commentaires d'un historien. *Politique Africaine*, 73: 16-23.
- Ehbrecht, D.; Heinrichs, D. y Lenz, B. (2018). Motorcycle-taxis in sub-Saharan Africa: Current knowledge implications for the debate on "informal" transport and research needs. *Journal of Transport Geography*, 69: 242-256.
- Faye, D. (2013). Urbanisation et dynamique des transports "informels" et des mobilités dans les villes secondaires sénégalaises: les cas de Touba, Thiès et Saint Louis. Tesis doctoral. Bordeaux: Université Michel de Montaigne.
- Fent, A. (2019). Governing alongside: Lateral state spatiality and unmet expectations amid mining negotiations in Casamance, Senegal. *American Ethnologist*, 46(4): 20-33. En <https://anthrosource.onlinelibrary.wiley.com/doi/epdf/10.1111/amet.12731>. Accedido el 21 de noviembre de 2019.
- Godard, X. (2002). I comme Informel ou les insuffisances d'une notion récurrente, En *Les transports et la ville en Afrique au sud du Sahara. Le temps de la débrouille et du désordre inventif*. X. Godard, Ed. Paris: Karthala-Inrets.
- Hart, K. (1973). Informal income opportunities and urban employment in Ghana. *The Journal of Modern African Studies*, 11(1): 61-89.
- Henseman, R. (2001). Organizing against the Odds: Women in India's Informal Sector. En *Working Classes Global Realities, Socialist Register*. L. Panitch y C. Leys. London: Merlin Press.
- Hibou, B. (1999). Introduction au thème. La "décharge", nouvel interventionisme. *Politique Africaine*, 73: 6-15.
- Horta, G. y Malet, D. (2014). *Hiace. Antropología de las carreteras en la isla e Santiago (Cabo Verde)*. Barcelona: Pol-len Edicions.

- Iniesta, F.; López Bargados, A. y Roca, A. (Eds.) (2013). *Tradition et démocratie en Afrique: la frontière ambiguë*. Paris: L'Harmattan.
- Keutcheu, J. (2015). Le “fléau des motos-taxis”. Comment se fabrique un problème public au Cameroun. *Cahiers d'Études Africaines*, 219: 509-534.
- Kohatari, R. (1989). *Politics and the People: In the search of a Humane India*. New York: II, New Horizon Press.
- Lammoglia, A.; Josselin, D. y Faye, D.M. (2012). Les taxis clandestins à Dakar: Quel avenir pour ces Transports à la demande (TAD) urbain? *Conférence CODATU XV. Le rôle de la mobilité urbaine pour (re)modeller les villes*. Addis Abeba: CODATU.
- Latouche, S. (1998). *L'Autre Afrique. Entre don et marché*. Paris: Albin Michel.
- Lindell, I. y Ampaire, C. (2016). The Untamed Politics of Urban Informality: “Gray Space” and Struggles for Recognition in an African City. *Theoretical Inquiries in Law*, 17(1): 257-282.
- Lombard, J. y Seck, S.M. (2008). *Mouridoulabi* ou les logiques d'investissement des mourides dans le transport au Sénégal. En *Abidjan, Dakar: des villes à vendre? La privatisation made in Africa des services urbains* S. Bredeloup, B. Bertoncetto y J. Lombard, Eds. Paris: L'Harmattan.
- Mahamat Hemchi, H. (2015). Mototaxis ou *clandos* entre adaptation citoyenne et refus politique au sein de la ville de N'djamena. *16th CODATU Conference, Estambul*: 1-13. En <http://www.codatu.org/wp-content/uploads/Hassane-Mahamat-Hemchi.pdf>. Accedido el 24 de noviembre de 2019.
- Malukisa Nkuku, A. (2019). La professionnalisation des petits opérateurs de transport en à Kinshasa à l'épreuve des intérêts divergents des acteurs locaux. *Revue Africaniste Inter-Disciplinaire*, 4: 53-67.
- McFarlane, C. (2016). Repenser l'informalité: la politique, les crises et la ville. *Lien social et Politiques*, 76: 44-76.
- McFarlane, C. (Ed.) (2012). *Urban informalities. Reflections on the Formal and Informal*. New York: Routledge.
- Mfoulou Olugu, J.P. (2016). *Mobilité urbaine et politique de transport à Yaoundé. Research report*. Yaoundé: Université de Yaoundé II soa FSEG.
- Morice, A. (1981). Les vélos de Kaolack. *Cahiers d'Études Africaines*, 81-83: 197-210.
- Ndiaye, E.; Wade, C.; Pedrazzini, Y.; Chenal, J. y Kaufmann, V. (2009). Accords et conflits d'intérêts dans la gestion de la gare routière Petersen de Dakar. En *Quelques rues d'Afrique. Observation et gestion de l'espace public à Abidjan, Dakar et Nouakchott*. J. Chenal, Y. Pedrazzini, G. Cissé y V. Kaufmann, Eds. Lausanne: Éditions du LaSaur.
- N'gaïdé, A. (2009). Identités ethniques et territorialisation en Casamance. En *Études africaines de géographie par le bas*. M. Ben y L. Ki-Zerbo, Dirs. Dakar: CODESRIA.
- Njoh, A.J. (2009). Urban planning as tool of power and social control in colonial Africa. *Planning perspectives*, 24(3): 301-317.
- Portes, A. y Haller, W. (2005). The Informal Economy. En *The Handbook of Economic Sociology. Second Edition*. N.J. Smelser y R. Swedberg, Eds. New York: Russell Sage Foundation.

- Sahabana, M. (2003) Xavier Godard (dir.), Les transports et la ville en Afrique u sud du Sahara, le temps de la débrouille t du désordre inventif, 2002. *Les Annales de la Recherche Urbaine*, 93: 182-183.
- Seck, S.M. (2006). Transports et territoires: les “coxeurs” de Dakar, du bénévolat à la prestation de service. *Bulletin de la Société Géographique de Liège*, 48: 7-17.
- Sheller, M. y Urry, J. (2006). The new mobilities paradigm. *Environment and Planning*, 38: 207-226.
- Silva, S. (2015). DataTaxi: Applied Ethnography for Connecting the Feeling of the Streets and Communication Messages. *Ethnographic Praxis in Industry Conference Proceedings*, 2015(1).
- Weber, M. (2001) [1923]. *Historia económica general*. México DF: Fondo de Cultura Económica.