



**HAL**  
open science

## Expansión urbana, situaciones de pobreza y acceso a la ciudad en África Subsahariana. el ejemplo de Niamey

Lourdes Diaz Olvera, Didier Plat, Pascal Pochet

### ► To cite this version:

Lourdes Diaz Olvera, Didier Plat, Pascal Pochet. Expansión urbana, situaciones de pobreza y acceso a la ciudad en África Subsahariana. el ejemplo de Niamey. Jean-Loup Madre, Yves Bussière, Salvador Pérez Mendoza. Demografía y transporte. Ciudades del Norte y ciudades del Sur, Benemérita Univ. Autónoma de Puebla, pp.169-199, 2009, 978-607-487-008-4. halshs-01145793

**HAL Id: halshs-01145793**

**<https://shs.hal.science/halshs-01145793v1>**

Submitted on 5 Jun 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.

Díaz Olvera L., Plat D. y Pochet P. (2009). Expansión urbana, situaciones de pobreza y acceso a la ciudad en África Subsahariana. El ejemplo de Niamey. 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. 169-199.

---

**EXPANSION URBANA, SITUACIONES DE POBREZA Y ACCESO A  
LA CIUDAD EN ÁFRICA SUBSAHARIANA. EL EJEMPLO DE  
NIAMEY**

Lourdes DIAZ OLVERA, Didier PLAT y Pascal POCHET

[lourdes.diaz-olvera@entpe.fr](mailto:lourdes.diaz-olvera@entpe.fr)

[didier.plat@entpe.fr](mailto:didier.plat@entpe.fr)

[pascal.pochet@entpe.fr](mailto:pascal.pochet@entpe.fr)

## **EXPANSION URBANA, SITUACIONES DE POBREZA Y ACCESO A LA CIUDAD EN ÁFRICA SUBSAHARIANA. EL EJEMPLO DE NIAMEY**

Aunque en el pasado se observaron notables movimientos de urbanización en el continente africano (Coquery-Vidrovitch, 1993), las capitales de los países francófonos, a menudo resultantes de la colonización, conocieron un verdadero desarrollo urbano apenas en las últimas décadas. A pesar de ello, la expansión urbana les concierne tanto como a las ciudades del Norte. Debido a su rapidísimo crecimiento demográfico, estas ciudades conocen una urbanización desordenada, acentuada aún más por el hecho de que estos importantes cambios se producen en un periodo de fuerte crisis económica. En estos países, considerados como los más pobres del planeta, la persistencia de la crisis se traduce en una situación de escasos recursos financieros tanto para las colectividades públicas como para la mayoría de los urbanitas.

Por lo tanto, ya sea que se trate de la lotificación de terrenos, de la producción de viviendas o del suministro de servicios básicos, las intervenciones públicas no corresponden a medida de las necesidades de los urbanitas. Para las autoridades públicas es aún más difícil de responder a la explosión demográfica dado que el tipo de vivienda individual dominante en África Occidental genera un crecimiento urbano horizontal y a menudo anárquico, como en Dakar, Abidján (Antoine, 1996), Bamako e incluso en Uagadugú, a pesar de los esfuerzos de planificación efectuados en esta ciudad durante el período revolucionario (Jaglin y alii, 1992). De manera general, la superficie de las ciudades tiende a crecer aún más rápidamente que la población. Esta forma de desarrollo físico tiene por corolarios la discontinuidad del espacio urbano y bajas densidades, aunque localmente, la superpoblación de algunos barrios es patente a causa del aumento del número de hogares en los lotes. Estas elevadas concentraciones conciernen especialmente los barrios antiguos, que estén localizados en el centro o, paradójicamente, en los límites del espacio urbano, en los pueblos periféricos alcanzados por la urbanización.

Aunque, a su llegada en ciudad, algunos inmigrantes encuentran un alojamiento, temporal o incluso más duradero, con parientes viviendo en los barrios centrales, en realidad las zonas de asentamientos espontáneos son las que acogen la mayor parte de los recién llegados. Allí conviven con urbanitas teniendo mas antigüedad en la ciudad y que han sido excluidos de los barrios lotificadas debido a sus ingresos escasos e irregulares. Frecuentemente desempleados o con empleos precarios, penalizados por el alejamiento de las infraestructuras y servicios urbanos, dependientes de un servicio de transporte público irregular y costoso, estos urbanitas de las periferias acumulan las desventajas y sus condiciones de vida son muy difíciles. Es el caso, en particular, de las condiciones de desplazamiento, sobre todo que al mismo tiempo es indispensable disponer de un nivel mínimo de movilidad para garantizar la supervivencia diaria. Las capitales son, en África como en otros lugares, lugares de una concentración relativa de riquezas, pero la mayor parte de la población dispone de escasos recursos y tiene dificultades para pagar el elevado costo de la movilidad. ¿No se corre entonces el riesgo que el espacio frecuentado se limite a los alrededores inmediatos del domicilio, del repliegue sobre el barrio?

Trabajos recientes sobre la movilidad en Bamako y Uagadugú confirman que este contexto global no es favorable al acceso a la ciudad de muchos urbanitas, y, en particular, de los pobres. Ponen de relieve notables diferencias de movilidad, tanto en nivel como en estructura,

según la localización geográfica o el nivel de accesibilidad del lugar de residencia (Díaz Olvera y alii, 1998a). En Bamako, los habitantes de las periferias enclavadas se desplazan más que los de las periferias más accesibles, pero el orden se invierte definitivamente considerando unicamente los desplazamientos realizados con medios de transporte mecanizados. Esta inversión se basa en un diferencial extremadamente elevado en el uso de la caminata como medio de transporte (relación prácticamente de 1 a 4), el cual se explica antes que nada por el predominio del barrio de residencia como destino de los traslados, a partir del momento en que éste está alejado de los grandes ejes pavimentados. En Uagadugú, el nivel de movilidad aumenta con el alejamiento del barrio al centro, y la comparación de dos tipos de barrios periféricos (no lotificados y pobres; lotificados y más bien acomodados) muestra diferencias similares a las observadas en Bamako, es decir, los desplazamientos peatonales son mucho más frecuentes en los barrios pobres. Los desplazamientos diarios de los residentes de los barrios no lotificados hacia el centro u otras periferias corresponden a una movilidad obligada, regida por el trabajo y los estudios (Díaz Olvera y Plat, 1997).

En un contexto de escasez de recursos, este acceso de los activos a la ciudad se realiza gracias a la restricción de las necesidades de desplazamiento de las otras categorías de urbanitas. En los hogares, los individuos efectivamente o potencialmente "útiles" (activos, estudiantes a partir de la secundaria) son privilegiados en el acceso a los vehículos de transporte (Díaz Olvera y alii, 1998a). Para los otros residentes, el arduo esfuerzo caminando para los traslados de larga distancia refuerza el repliegue sobre el barrio.

A la luz de la información disponible, a nivel de recursos determinado, parece difícil concluir a un efecto propio de la localización residencial sobre la movilidad diaria. Sin embargo, algunas zonas que concentran poblaciones carentes (tanto en el plan de sus recursos económicos como en el de su experiencia urbana) mantienen vínculos reducidos con el resto de la ciudad. Estas prácticas bajo coacción, especialmente características de los inactivos, las mujeres y los jóvenes, llevan entonces a reproducir, de hecho, pueblos en la ciudad (Gibbal, 1988). La casi totalidad de los pobres parece más soportar que elegir su propia movilidad, que sea una movilidad en el barrio, para la mayoría, o exterior al barrio, para la minoría.

Una encuesta realizada en 1996 en los hogares de Niamey (Recuadro 1) permite precisar los comportamientos de desplazamiento de los urbanitas, en particular en función de su estatus socioeconómico y de la localización de su domicilio en la ciudad. El hecho de poner en evidencia los contrastes en las prácticas de movilidad posibilita la definición de ciertos riesgos, para el desarrollo, de la multiplicación en el espacio urbano de zonas a medias entre la ciudad y el pueblo.

#### Recuadro 1: Presentación de la encuesta

En la continuidad de las encuestas realizadas en los hogares de Bamako y Uagadugú sobre las condiciones de desplazamiento (Díaz Olvera y alii, 1998a), en diciembre de 1996 realizamos una encuesta en 757 hogares de Niamey que agrupaban a 2732 individuos mayores de 13 años. La definición del hogar es la del censo de la población de 1988, a saber el conjunto de personas que viven bajo el mismo techo y que comparten los alimentos. Debido al presupuesto limitado, la encuesta se realizó solamente en 29 barrios de alrededor de 60 que cuenta la ciudad. Para obtener una muestra lo más representativa posible, la selección de las zonas se basó en los resultados extrapolados del censo de 1988 y se inspiró en una tipología fina de los barrios realizada por J.- P. Jambes (1994).

En la óptica de comparabilidad de resultados, la mayor parte del cuestionario es común a las tres ciudades. Así, la información reunida en Niamey se centra en:

- las características del hogar (composición sociodemográfica) y de la vivienda (materiales de construcción, acceso a las redes de agua y electricidad, etc.);
  - la información sobre cada uno de los individuos mayores de 13 años:
    - características socioeconómicas clásicas, acceso a los vehículos de transporte del hogar, opiniones sobre los modos de transporte;
    - recopilación de los desplazamientos (motivo, horario, modo de transporte, origen y destino) realizados la víspera del día de la entrevista, que se trate de un día hábil o de fin de semana;
    - información sobre las personas que la persona entrevistada frecuenta más (naturaleza del vínculo, lugar de residencia, lugar de encuentro, etc.).
- Para más información sobre la metodología de la encuesta y los resultados globales, ver Díaz Olvera y alii, 1999. Excepto mención contraria, los resultados presentados provienen de esta encuesta y se refieren a la movilidad de días hábiles (lunes a viernes) de los habitantes de más de 13 años.

## 1. NIAMEY, CRECIMIENTO DEMOGRAPHIQUE Y SUBEQUIPAMIENTO URBANO

Niamey, capital de Níger, sigue la misma norma de crecimiento urbano incontrolado que caracteriza las capitales africanas del sur del Sahara. Con un desarrollo muy reciente, la ciudad pasó de 30.000 habitantes aproximadamente en 1960 (Bernus, 1969) a 400.000 en 1988, y aproximadamente 600.000 en 1996, en la época de realización de la encuesta. La juventud de su población - cerca de la mitad tiene menos de 15 años (República de Níger, 1994) - es otra indicación de su dinamismo demográfico. Indudablemente la capital administrativa y económica de Níger está aún lejos de las grandes metrópolis africanas, pero la rapidez de su crecimiento demográfico, alimentado en particular por las olas de migraciones procedentes del mundo rural, como durante la gran sequía de 1973-1974, a desbordado ampliamente las tentativas de planificación, inclusive durante el período relativamente fasto de los años setenta.

Los terrenos fraccionados, muy insuficientes cuantitativamente, también resultaron muy caros para las clases populares. Aunque los costos de adquisición de los terrenos lotificados siguieron siendo más moderados que en Dakar o Abidján (Poitou, 1984), implicaron la evicción de la mayoría de la población urbana. En respuesta, a partir de los años setenta el desarrollo de la autoproducción de viviendas en periferia reprodujo la forma clásica de la "concesión", parcela cerrada construida en torno a un patio interior y que varios hogares pueden compartir. Debido a la falta de recursos, estas concesiones se construyeron con materiales precarios (tierra, paja) y, a menudo, lejos de las redes de agua, de drenaje, etc. Esta producción de la ciudad por "desde abajo" tomó generalmente la forma de un crecimiento desordenado, aunque se puede mencionar a manera de contraejemplo, el desarrollo resultante de iniciativas individuales del barrio Talladjé a partir de fines de los años sesenta. Los trazados definidos por los primeros habitantes y la reserva de espacios para las infraestructuras y servicios públicos (escuelas, vías, etc.) facilitaron su restructuración por los servicios del urbanismo a fines de los años setenta (Poitou, 1987).

Sin embargo, Talladjé, con sus 27.000 habitantes en el censo de 1988, fue un caso aislado. Las construcciones en terrenos no fraccionados se instalaron principalmente en zonas vírgenes, introduciendo así numerosas discontinuidades en el espacio construido que tienden a reforzar el aislamiento de algunos barrios periféricos. Pero esas construcciones también fomentaron el crecimiento de antiguos asentamientos campesinos que fueron absorbidos progresivamente

por la ciudad (*Gamkallé, Goudel, Kirkissoye, Saga*, etc.). Actualmente, la ciudad mide cerca de 20 km de largo y 15 km de ancho.

Esta explosión espacial de la ciudad no se acompañó de un desarrollo proporcional de las infraestructuras urbanas. De manera sintomática, las extensiones urbanas sobre la orilla derecha del río Níger, las más recientes, están vinculadas al resto del área urbana solamente por un puente. De manera más global, las zonas periféricas siguen caracterizándose simultáneamente por la escasez de los equipamientos de barrio y por una mala calidad de la vialidad. La insuficiencia de la cobertura espacial de los transportes públicos acentúa aún más el riesgo de enclave de algunas zonas. Sin embargo, los transportes públicos de Niamey se caracterizan por la gran diversidad de sus modalidades (Recuadro 2). Pero la sociedad pública, la SNTN, padece desde el principio de los años ochenta una situación financiera precaria que la limita en su funcionamiento a solamente unas cuantas líneas y a frecuencias irregulares, mientras que el sector privado solo proporciona un servicio incompleto, debido principalmente a la falta de concertación entre los distintos operadores. Para los usuarios, resulta una calidad de servicio mediocre y los elevados costos del transporte los obligan a limitar los desplazamientos en transporte público a lo más indispensable. Por ejemplo, durante los días hábiles, los traslados domicilio-trabajo o domicilio-escuela representan un tercio del total de desplazamientos (todos los medios de transporte incluidos), pero representan más de la mitad de viajes en transporte público.

#### Recuadro 2: La oferta de transporte público en Niamey

Un operador público, la SNTN (*Société Nationale des Transports du Niger*), y un grupo de operadores privados suministran la oferta de transporte público en Niamey.

A finales de 1996, la SNTN, cuya misión incluye también el transporte interurbano, tiene en servicio en Niamey aproximadamente treinta autobuses que circulan en una red de cerca de 190 km organizada en 16 líneas (entre las cuales 4 que tienen por destino municipios fuera de Niamey). Algunas líneas, llamadas "comerciales", están abiertas a todo el público. Otras líneas, denominadas "ADM", independientes de las líneas comerciales o constituyendo una prolongación o una alternativa, sirven para el transporte de los funcionarios entre los barrios administrativos y los barrios residenciales; circulan solamente de lunes a viernes durante las horas de ida y de regreso del trabajo (alrededor de 7h 30, 12h, 15h 30 et 18h 30). El Estado solo compensa parcialmente las misiones de servicio público que impone a la SNTN y la actividad de transporte urbano se encuentra ampliamente deficitaria.

A causa de las fallas del servicio público tanto en términos de frecuencia como de cobertura espacial, los taxis urbanos colectivos, llamados también "*taxis-ville*" o "*taxis tête rouge*" funcionan en líneas regulares y suministran la mayor parte de la oferta de transporte público. Son completados por los taxis suburbanos, más conocidos bajo el nombre de *talladjé-talladjé*, que generalmente son camionetas Peugeot 504 que garantizan un transporte mixto (personas y mercancías) entre el centro de Niamey y algunos de sus barrios periféricos. Para algunos destinos lejanos, en donde la red vial está deteriorada, o que son considerados menos rentables debido a que la demanda es más baja, la oferta de transporte privado escasea y las tarifas aumentan. El trayecto en taxi colectivo cuesta 150 FCFA (Francos de la Comunidad Financiera Africana), o hasta 200 FCFA para los pueblos periféricos como Goudel o Saga (contra 100 FCFA en los autobuses de la SNTN), tarifas que conviene comparar con el ingreso mediano por activo de 40.000 FCFA. Así, aunque el sector informal o artesanal aporta un complemento indispensable para el sector público, ninguno de los dos logra proporcionar un servicio de transporte satisfactorio, en cantidad y en calidad, en la totalidad de la ciudad.

Esta limitada oferta de transportes públicos y las bajas tasas de motorización de los hogares explican que el elevado nivel de movilidad de los habitantes de Niamey, 4.4 desplazamientos en promedio en día hábil<sup>1</sup>, se funda en la caminata como medio de transporte. Más de dos tercios de los desplazamientos se realizan caminando, pero esta movilidad efectuada a pie es una movilidad de proximidad en primer lugar: 46% de los desplazamientos peatonales no pasan 5 minutos, 65% no exceden 10 minutos. Limitándose únicamente a los desplazamientos mecanizados (es decir, todos los modos de transporte, salvo la caminata), el nivel medio de movilidad se reduce a 1.4 desplazamiento por persona, valor próximo al de Bamako (1.2 desplazamientos) pero claramente inferior al de Uagadugú, que tiene un nivel excepcional de 2.2 desplazamientos mecanizados, gracias a las tasas elevadas de motos y bicicletas. Teniendo en cuenta la elevada movilidad de las escasas personas motorizadas, eso significa que en un día hábil, 60% de los habitantes de más de 13 años no utilizan ningún medio de transporte mecanizado.

El uso de los medios de transporte motorizados está estancado desde una decena de años, como lo indica la referencia proporcionada por la encuesta en los hogares realizada por el BCEOM en 1985 en 694 hogares y 2.551 individuos mayores de 6 años (BCEOM, 1986). Las metodologías de las dos encuestas son diferentes, por lo cual no es posible realizar una comparación muy precisa, pero a pesar de ello, los resultados muestran la tendencia a una ligera disminución del nivel de movilidad individual mecanizada (véanse la primera y última columnas del cuadro 1).

**Cuadro 1 : Niveles de movilidad y reparto modal en 1985 y 1996**

	1985 BCEOM	1996 EH*	1996 Encuesta, sin desplazamientos cortos a pie	Hipotésis 1996 EH
	(1)	(2)	(3)	(4)
<i>Número de desplazamientos</i>				
- Todos los modos	2.4	4.4	2.5	2.3
- Modos mecanizados	1.3	1.4	1.4	1.1
<i>Reparto modal (%)</i>				
- Caminata	47	68	43	52
- Moto	15	8	14	11
- Automóvil conductor	15	7	13	10
- Automóvil pasajero	7	4	6	6
- Taxi	12	9	16	13
- Autobús	2	2	4	4
- Talladjé-talladjé	1	1	1	1
- Bicicleta	-	1	2	2
- Otro	1	1	1	1

\* Encuesta en los hogares

(1) BCEOM. Población de más de 6 años, de lunes a viernes.

(2) EH. Población de más de 13 años, de lunes a viernes.

(3) EH. Caso (2), sin los desplazamientos de 10 minutos o menos.

<sup>1</sup> Este valor puede parecer elevado para una ciudad africana si se le compara con las cifras proporcionadas en otros trabajos, 1.4 desplazamientos diarios en Abidján o 1.1 en Conakry (Godard, Teurnier, 1992). Esta divergencia se explica por las especificidades locales, pero también por las diferencias en las opciones metodológicas en los estudios. Por un lado, nos limitamos a los individuos mayores de 13 años. Los niños pequeños generalmente presentan una movilidad más reducida y su ausencia viene entonces a "inflar" la tasa de movilidad media. Pero la diferencia principal radica en el hecho de que exigimos que todos los desplazamientos fueran anotados, incluidos aquellos de muy corta distancia y caminando, considerando que hay desplazamiento a partir del momento en que se sale de la "concesión". Ahora bien, sobre todo en África, las encuestas de movilidad generalmente solo tienen en cuenta los desplazamientos a partir de 500 m (Mwanza, 1997).

- (4) EH. Caso (3), pero teniendo también en cuenta los habitantes de 7-13 años (23 % de la población total), de los cuales suponemos que realizan diariamente 2 desplazamientos de más de 10 minutos (sin considerar los desplazamientos cortos caminando), de los cuales 0.2 desplazamientos son mecanizados.

La comparación indica que durante el periodo 1985-1996 los desplazamientos motorizados en vehículos individuales (automóvil y moto) tienden a disminuir y los desplazamientos en transportes públicos a aumentar. Tal evolución es coherente con los datos de motorización que muestran una erosión de la motorización: mientras que 50% de los hogares no estaba motorizado en 1985, esta tasa incrementó a 58% en 1996, aún cuando el tamaño de los hogares aumentó ligeramente. Esta disminución de la motorización no es exclusiva de Niamey, y una situación similar se observa, por ejemplo, en Abidján luego de la crisis económica de los años ochenta (Godard, Teunier, 1992). Este fenómeno refleja las dificultades diarias de los urbanitas, o cuando menos de la mayor parte de ellos. Pero también las acrecienta, ya que limita la capacidad de algunas personas para salir de sus barrios o vuelve más arduas esas salidas. Si la pobreza es evidentemente uno de los determinantes de este repliegue sobre el barrio, ¿la localización del domicilio no contribuye también a limitar las posibilidades de salida?

## **2. RICOS Y POBRES EN LA CIUDAD**

El análisis cruzado de la influencia de la pobreza y el lugar del domicilio requiere de antemano una medida operativa de la pobreza y de las características de los espacios de residencia.

Con el propósito de aislar dentro de la población las categorías más acomodadas y poder después concentrarnos en la situación de los urbanitas pobres, retuvimos una metodología similar a la empleada para Bamako y Uagadugú (Díaz Olvera y alii, 1998a). La clasificación de los individuos en pobres y no pobres se efectúa en función de la actividad profesional y del nivel de estudios de cada individuo así como del tipo de vivienda del hogar. Primero, todos los inactivos (amas de casa, alumnos y estudiantes, desempleados), los aprendices y los trabajadores familiares se clasifican en pobres, mientras que los empresarios, los mandos superiores y medios y los técnicos se clasifican en no pobres. Después, las categorías restantes se clasifican según la naturaleza de los materiales de la vivienda, pobres si se trata de viviendas tradicionales construidas con paja o adobe; no pobres si los materiales son resistentes o las viviendas son residencias. Por último, los trabajadores independientes, los empleados y los obreros que están en viviendas construidas con materiales semi-resistentes se les clasifica en pobres si son analfabetas o cursaron solamente la primaria, y en no pobres si cursaron cuando menos la secundaria.

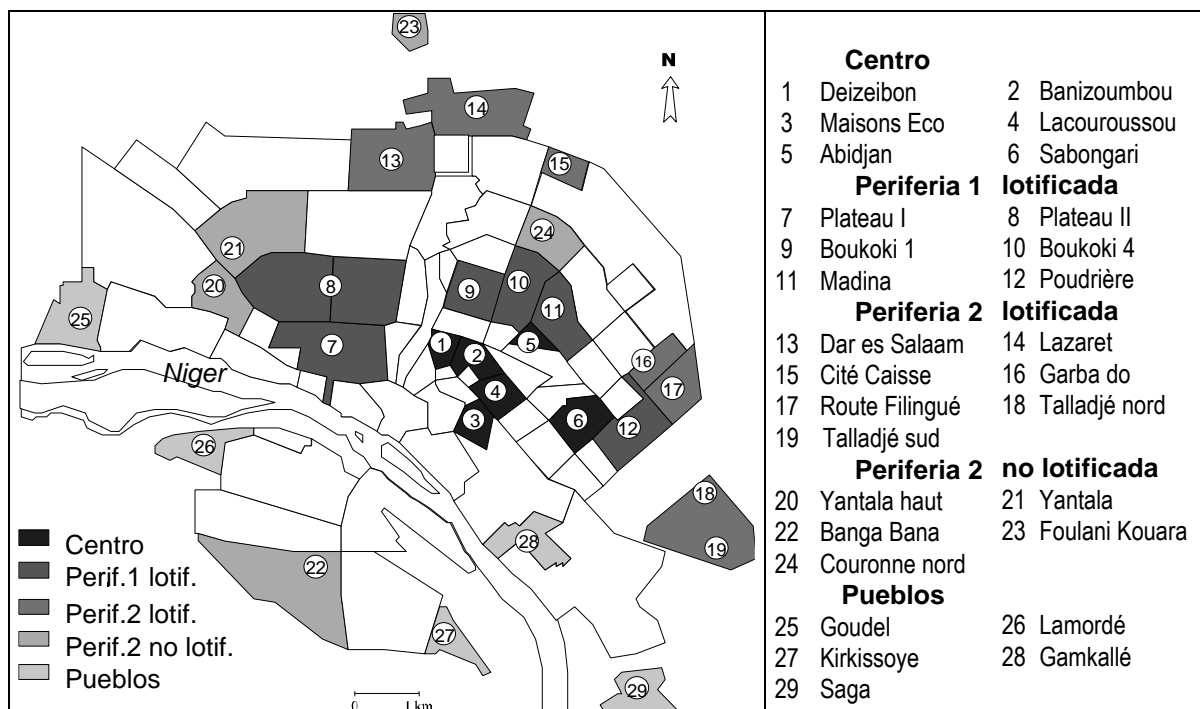
La decisión de no retener el monto del ingreso en este proceso se basa en primer lugar en el hecho de que se carece de esta información para una parte no despreciable de la población: no se registró el ingreso del 30% de los activos, ya sea por negativa a declararlo, o por incapacidad para evaluarlo, como en el caso de algunos no asalariados. Tal decisión permite también tener en cuenta una relativa permanencia de las condiciones de vida, más allá de la relativamente falsa exactitud del ingreso medido en un momento dado, ya que con la crisis y las políticas de ajuste estructural, el peso del sector asalariado disminuye y el de las actividades informales con ingresos aleatorios aumenta (Antoine y alii, 1995). Aunque los dos grupos son heterogéneos, el método utilizado conduce a divergencias notables en los ingresos medios: 29.000 FCFA en promedio para los activos pobres y 119.000 FCFA para los activos no pobres, los cuales representan 20% del total de activos. Con un abuso del lenguaje, de aquí



en adelante llamaremos a estos últimos “ricos”, aunque esta categoría integra un gran número de activos con ingresos muy limitados, así que a una minoría de individuos teniendo una situación muy holgada. Los dos tercios de los ricos disponen de un ingreso igual o inferior al ingreso medio del grupo mientras que 12% sobrepasa 200.000 FCFA mensuales. Las diferencias son menores en el grupo de los pobres, y aún así 35% tiene un ingreso igual o inferior a 10.000 FCFA y 10% sobrepasa 70.000 FCFA mensuales.

Para poner de relieve la influencia del contexto espacial sobre la movilidad, los lugares de residencia de los hogares encuestados se agruparon en cinco grandes zonas definidas según su distancia al centro de la ciudad y las formas de hábitat predominantes (Figura 1): los barrios centrales (una quinta parte de los hogares), los barrios lotificados de la primera periferia (otra quinta parte), los barrios lotificados de la segunda periferia (una cuarta parte), los barrios no lotificados de la segunda periferia (una sexta parte) y finalmente los pueblos, ellos también situados en segunda periferia y que han sido alcanzados por la urbanización y englobados en la mancha urbana (otra sexta parte).

**Figura 1: Tipología de los barrios de la encuesta**



**Cuadro 2: Características socioeconómicas de los hogares e individuos, por tipo de barrio (%)**

	Centro	Perif. 1 lotificada	Perif. 2 lotificada	Perif. 2 no lotificada	Pueblos (Perif. 2)	Total Niamey
Número de personas en del hogar	6.2	6.4	7.1	6.0	6.5	6.5
Edad del jefe de casa	45	42	43	43	47	44
% de mujeres jefes de casa	27	15	6	23	19	15
% de hogares polígamos	8	14	21	20	20	17
% nacidos en Niamey*	33	16	14	19	46	24
% con secundaria*	40	41	36	21	15	31
% de hijo(a)s escolarizado(a)s (14-24 años)	68	62	73	58	52	64
% de estudiantes que fueron a la escuela el día anterior (día hábil)	85	95	95	78	97	91
% d'activos trabajando en el sector público o paraestatal	35	36	32	31	17	30
% de no asalariados en la población activa	31	30	43	48	61	43
% de activos trabajando fuera del barrio y de los barrios colindantes	56	51	60	46	50	53
Ingreso mensual total del hogar (FCFA)**	93 500	158 500	142 300	76 200	58 400	110 100
Ingreso mensual del jefe de casa (FCFA)	65 100	122 300	109 000	54 800	45 400	82 900
Ingreso mensual de los no asalariados (FCFA)***	52 000	94 600	86 700	36 900	33 500	61 500
Ingreso mensual personal (FCFA)***	60 200	96 100	84 200	49 100	41 300	69 200
% de viviendas precarias (adobe, paja)	54	28	22	71	83	49
% de residencias (“villas”)	13	23	34	9	1	17
% de viviendas con agua	57	63	77	22	29	52
% de viviendas con electricidad	81	65	78	36	44	63
% de propietarios de su vivienda	39	35	49	47	66	46
Número de automóviles por 1000 habitantes	29	50	48	17	6	32
Número de motos por 1000 habitantes	39	51	41	26	30	38
Número de bicicletas por 1000 habitantes	3	15	8	12	18	11
% de hogares con domésticos	36	36	36	12	15	28
% de jefes de casa realizando salidas con su(s) esposa(s)	82	71	64	50	42	62
<i>Del cual: por otros motivos que familiares</i>	20	36	47	17	10	30

\* De los jefes de casa y las esposas

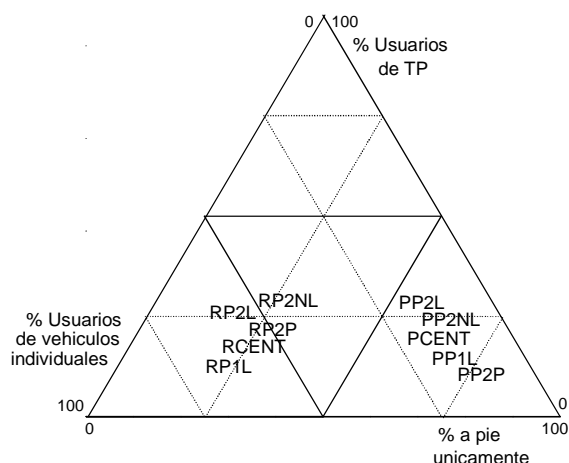
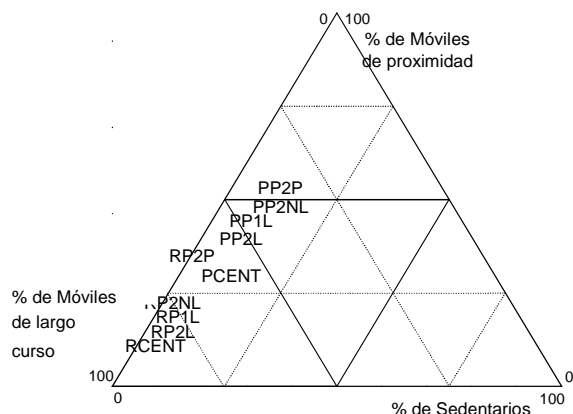
\*\* En los hogares en donde todos los ingresos personales son conocidos

\*\*\* Sin considerar los activos sin ingresos (trabajadores familiares, aprendices, estudiantes en prácticas, agricultores produciendo para el auto-consumo, etc.).

Los dos grupos de barrios periféricos lotificados se distinguen claramente de los demás simultáneamente por el monto de los ingresos medios, por su acceso a los servicios e infraestructuras disponibles en la ciudad, y por las tasas de equipamiento en medios de transporte individuales, mucho más elevadas que el promedio. Al contrario, los dos tipos de barrios periféricos sin lotificar se caracterizan por la pobreza de sus residentes y la precariedad de las condiciones de vivienda. Entre estos dos extremos, los barrios centrales se parecen más a las zonas más desfavorecidas desde el punto de vista de las características socioeconómicas de los residentes, y de las zonas lotificados desde el punto de vista de su acceso a los equipamientos y redes urbanos (cuadro 2). La figura 2 caracteriza a cada grupo por el porcentaje de sedentarios (individuos que no se desplazaron la víspera del día de la entrevista), de individuos "móviles de proximidad" (que no fueron más allá de su barrio o los barrios colindantes) y por último, de los individuos "móviles de largo curso" (practicando una movilidad de ciudad que sobrepasó los barrios limítrofes al de su domicilio). Teniendo en cuenta solamente a los individuos que se desplazaron efectivamente, la figura 3 distingue el porcentaje de personas que se trasladaron únicamente caminado, de las que recurrieron a los transportes públicos (y eventualmente se desplazaron a pie también) y por último, de las que utilizaron un vehículo individual (que hayan o no efectuado otros desplazamientos en transportes públicos o caminando).

*En los barrios lotificados: el acceso a la ciudad, pero no para todos*

Como en los otros tipos de barrios, el estatus individual cuenta más que el entorno espacial. No obstante, en las dos periferias lotificadas, dado que el costo de la vivienda es elevado, los hogares disponen de ingresos de 1.5 a 3 veces superiores a los ingresos medios en los otros tipos de barrios, el tamaño de los hogares siendo ligeramente mayor. Además, el sostén económico del hogar es frecuentemente asalariado - lo que garantiza una cierta estabilidad en la recepción del dinero -, y cuando trabaja por su cuenta, su actividad es más lucrativa que la de sus homólogos que viven en los otros tipos de barrios. Una cierta occidentalización de los géneros de vida es perceptible: escolarización generalizada, repartición de los papeles masculinos y femeninos quizá un poco menos estricta que en otras partes de la ciudad, como muestra la proporción de hogares que declaran salidas comunes de los cónyuges por otros motivos que las visitas a la familia. Los elevados niveles de educación femenina, así como la posibilidad de recurrir al personal doméstico para descargarse de al menos algunas labores domésticas, hacen posible en una serie de casos, una actividad profesional estable y bien remunerada para las mujeres casadas. Los individuos acomodados, móviles de largo curso por excelencia, tienen entonces generalmente acceso al automóvil para sus múltiples desplazamientos cotidianos en la ciudad.



Leyenda			
PCENT	Pobres del Centro	RCENT	Ricos del Centro
PP1L	Pobres en Periferia 1a corona lotificada	RP1L	Ricos en Periferia 1a corona lotificada
PP2L	Pobres en Periferia 2a corona lotificada	RP2L	Ricos en Periferia 2a corona lotificada
PP2NL	Pobres en Periferia 2a corona no lotificada	RP2NL	Ricos en Periferia 2a corona no lotificada
PP2P	Pobres en Periferia 2a corona pueblos	RP2P	Ricos en Periferia 2a corona pueblos

**Figura 2 : Movilidad de ciudad y movilidad de barrio de los grupos de individuos, según el lugar de residencia**

**Figura 3 : Distribución de los grupos de individuos de los distintos barrios según el uso de los modos de transporte**

En cuanto a los pobres de los barrios lotificados, más de la mitad son estudiantes o activos, y su movilidad está definida por los ritmos de los estudios y del trabajo. El destino de sus salidas del domicilio se sitúa generalmente fuera del barrio, a pesar de la presencia de instituciones públicas en primera periferia (en la zona administrativa, *Plateau*, en particular). No obstante, el análisis de la movilidad pone de manifiesto que la disponibilidad más frecuente en los hogares de medios de transporte, gracias a su relativa situación acomodada, dista mucho de facilitar la movilidad de ciudad para todos. Además, la homogeneidad de estas zonas solo es relativa y los barrios lotificados de la primera periferia albergan también poblaciones muy desfavorecidas. En estos barrios residenciales, un hogar de cada cinco vive así en viviendas construidas con adobe y/o paja. Se trata, en particular en *Plateau*, *Poudrière* y *Dar es Salaam*, de familias de cuidadores o empleados domésticos cuya localización residencial se explica por la de sus patrones, los hogares acomodados de estos barrios.

*En los barrios no lotificados: pobreza y apertura limitada sobre la ciudad*

A pesar de que ellos tampoco son perfectamente homogéneos en cuanto a la composición social, los barrios no lotificados localizados en segunda periferia, que sean de reciente urbanización, o que se hayan incorporado a los asentamientos campesinos preexistentes, se sitúan en muchos aspectos bastante lejos de los barrios residenciales. Como manifestación de una pobreza pluridimensional, la gran mayoría de sus residentes acumula escasos recursos, empleos ocasionales, poco estables o con ingresos aleatorios, nivel escolar bajo, condiciones de vivienda precarias y condiciones de acceso al transporte urbano difíciles puesto que 70% de estos hogares no posee ningún vehículo. Los géneros de vida son muy tradicionales, como

lo muestran las prácticas de salidas en común de los hombres y de su(s) esposa(s), más bien poco frecuentes y limitadas al marco familiar.

Teniendo en cuenta el tipo de vivienda o simplemente el ingreso, los pueblos parecen *a priori* más pobres que las periferias no lotificadas, pero este efecto es engañoso. Para los habitantes de los pueblos, los ingresos monetarios son seguramente subestimados, y probablemente no son un buen indicador del nivel de vida. En efecto, no es raro que los hogares practiquen actividades agrícolas destinadas al autoconsumo. Además, los campesinos son más a menudo propietarios de su vivienda que el promedio de los hogares de Niamey, lo que les evita el costo de la renta. Por último, el acceso a las redes de agua y electricidad es ligeramente más frecuente que en las periferias no lotificadas.

Estas situaciones diferentes en la segunda periferia derivan de una mayor antigüedad de los pueblos y de sus residentes. La mayoría de sus habitantes vive *in situ* desde muy mucho tiempo, mientras que la periferia no lotificada agrupa hogares que se instalaron más recientemente, algunos porque llegaron hace poco a la ciudad, otros porque buscan mejores condiciones de vivienda, y por último, otros porque se vieron obligados, víctimas de operaciones de evicción en los barrios más centrales.

En términos de movilidad diaria, los pobres de los barrios lotificados y no lotificados se diferencian poco. El escaso uso de los medios motorizados y la proporción relativamente elevada de la movilidad de proximidad son las principales características, las cuales parecen aún un poco más netas en el caso de los pueblos. Veremos más tarde que la práctica más extendida de la movilidad de proximidad en los pueblos es la señal de una sociabilidad más abundante que en los otros barrios no lotificados.

#### *En los barrios centrales: acceso a las actividades urbanas a pesar de los escasos recursos*

Los barrios centrales ocupan una posición particular tanto en lo que se refiere a los criterios socioeconómicos o demográficos como a la movilidad.

A causa de las características sociales de sus habitantes, se encuentran en una situación intermedia entre los barrios periféricos lotificados, por una parte, y las periferias alejadas no lotificadas o campesinas, por otra parte. Por el monto de los ingresos, el tipo de alojamiento o también el tipo de motorización, se parecen más a los de las zonas más pobres que de las zonas lotificadas. En cambio, por el nivel de estudios de los jefes de casa o de sus esposas, por el tipo de escolarización de los jóvenes de 14-24 años, por la relativamente baja proporción de actividades informales de la población activa (y por el contrario, la tasa relativamente elevada de funcionarios), se parecen más a los de los barrios lotificados.

En términos de movilidad, los residentes de los barrios centrales, ya sean pobres o acomodados, constituyen el grupo más abierto sobre la ciudad, aún cuando la tasa de usuarios de medios motorizados no es superior al promedio (figuras 2 y 3). La localización espacial y la posibilidad de realizar múltiples actividades en un radio limitado (y sin gastar demasiado en gastos de transporte, incluso si para ello es necesario ir caminando), juegan un papel esencial en este acceso a la ciudad, compartido por la mayoría de los residentes centrales. Por supuesto estas actividades tienen que ver con la actividad profesional, ya que los empleos asalariados son numerosos en el centro y en el cercano barrio *Plateau*. Pero también pueden vincularse con las compras y las operaciones de suministro, dado que los dos mercados más grandes de Niamey están cerca. También, pueden referirse al mantenimiento de la red de amistades y familiares, como lo muestra la localización espacial de las relaciones de los habitantes de Niamey (cuadro 2). Mientras que el tamaño de las redes frecuentadas diaria o semanalmente

es bastante estable entre todos los tipos de barrio, la localización espacial del domicilio de las relaciones es mucho más variada para los habitantes de los barrios centrales que para los de los otros tipos de barrio. Tal como ocurre con el efecto del ingreso personal, el carácter central y la antigüedad en la ciudad juegan en el sentido de una inserción social a escala de la ciudad y no solamente limitada al barrio (Clement, 2000).

**Cuadro 2: Localización del domicilio de las amistades y los familiares, según la frecuencia de los encuentros y la localización del domicilio de los informantes (%)**

Domicilio de las relaciones	Relaciones con encuentros diarios		Relaciones con encuentros semanales	
	Mismo barrio o colindante	Otros barrios	Mismo barrio o colindante	Otros barrios
Domicilio de los informantes				
Centro, pobres	55	45	24	76
Centro, ricos	40	60	18	82
Periferia 1 lotificada, pobres	85	15	46	54
Periferia 1 lotificada, ricos	77	22	34	66
Periferia 2 lotificada, pobres	81	19	26	74
Periferia 2 lotificada, ricos	67	33	18	82
Periferia 2 no lotificada, pobres	84	16	29	71
Periferia 2 no lotificada, ricos	54	46	22	78
Periferia 2 pueblo, pobres	91	9	48	52
Periferia 2 pueblo, ricos	75	25	51	49

### 3. LAS MOVILIDADES DE LOS POBRES, ENTRE CIUDAD Y BARRIO

Los análisis realizados hasta el momento corresponden a un nivel muy global, tanto en lo que se refiere a la descripción de la movilidad como a la caracterización de los individuos. Con el fin de profundizar nuestro conocimiento de la influencia del lugar de residencia sobre la movilidad y las condiciones de acceso de las poblaciones pobres a la ciudad, conviene pues precisar quién se desplaza y saber no solamente adónde van los individuos sino también porqué se desplazan.

Nuestro objetivo es poder identificar entre los pobres, las categorías más homogéneas con respecto a los estatus sociodemográfico y profesional, ya que las obligaciones y los papeles sociales difieren según los recursos económicos y la posición en el ciclo de vida (Díaz Olvera y alii, 1998a). A partir de análisis estadísticos pluridimensionales (Encuadrado 3), se definieron seis grupos de pobres: las amas de casa (la mayoría son esposas inactivas analfabetas); los jóvenes activos (hombres jóvenes que trabajan generalmente en el sector informal); los jefes de casa (la mayoría son también activos); los jóvenes inactivos; los hombres estudiantes y las mujeres estudiantes. El cruce de esta tipología con la localización del lugar de residencia conduce a la identificación de 24 grupos diferentes. Los grupos de pobres que residen en las periferias lotificadas de las primera y segunda coronas fueron reagrupados con el objeto de mejorar la lectura de los resultados.

### Encuadrado 3: Composición sociodemográfica de los seis grupos de pobres

<b>Amas de casa</b> <b>25%</b> RI: 3 000 RI (>0): 21 200	100% de mujeres 88% de esposas del jefe de casa 46% tienen 19-34 años, 45% tienen 35-54 años 69% son analfabetas, 24% cursaron la primaria 87% sont inactivas, 12% son no asalariadas
<b>Jovenes inactivas</b> <b>17%</b> RI: 3 200 RI (>0): 27 300	69% de mujeres 58% son hijas del jefe de casa, 36% son parientas o relaciones 68% tienen 19-34 años, 31% tienen 14-18 años 47% cursaron la primaria, 28% cursaron la secundaria 74% sont inactivas o desempleadas
<b>Jefes de casa</b> <b>17 %</b> RI: 34 600 RI (>0): 40 900	81% de hombres 97% de jefes de casa 63% tienen 35-54 años, 27% tienen 55 años o mas 76% sont analfabetas, 19% cursaron la primaria 54% trabajan en el sector informal, 28% son asalariados
<b>Jovenes activos</b> <b>11%</b> RI: 21 600 RI (>0): 27 700	87% de hombres 46% son hijos del jefe de casa, 43% son parientes o relaciones 68% tienen 19-34 años, 27% tienen 14-18 años 47% cursaron la primaria, 23% son analfabetas 54% trabajan en el sector informal, 39% sont asalariados
<b>Hombres estudiantes</b> <b>17%</b> RI: 3 700 RI (>0): 33 000	100% de hombres 96% de alumnos o estudiantes 72% son hijos del jefe de casa, 28% son parientes o relaciones 55% tienen 14-18 años, 45% tienen 19-34 años 77% están en la secundaria, 14% en la universidad, 8% en la primaria
<b>Mujeres estudiantes</b> <b>13%</b> RI: 2 500 RI (>0): 32 600	100% de mujeres 100% de alumnas o estudiantes 74% son hijas del jefe de casa, 26% son parientas o relaciones 59% tienen 14-16 años, 41% tienen 19-34 años 77% están en la secundaria, 10% en la universidad, 13% en la primaria

Los porcentajes en negrita se calcularon con relación a la muestra total de los individuos clasificados como pobres. Los otros porcentajes se refieren al total del grupo en cuestión.

RI: Ingreso medio por persona (incluidos los activos sin ingresos, tales como los aprendices, trabajadores familiares, etc.); (RI>0) Ingreso medio de las personas habiendo declarado un ingreso, en FCFA.

Método de obtención de los grupos: Análisis Factorial de Correspondencias Múltiples sobre las variables Sexo, Edad, Posición en el hogar, Estatus de actividad, Nivel de Instrucción; después, Clasificación Automática por el método de los centros móviles sobre los dos primeros ejes (que regroupan 35% de la varianza total) para definir cinco grupos. Cinco iteraciones dieron resultados muy estables, y al final el quinto grupo, reagrupando a los alumnos, se dividió "manualmente" según el sexo.

En paralelo, el conocimiento del motivo del desplazamiento se basa en una distribución de las actividades en tres grandes esferas: la vida profesional (trabajo, escuela), la vida social (visitas a los padres, a los amigos, a los vecinos, distracciones) y la vida diaria (compras, servicios, trámites, religion). Tanto la movilidad de ciudad como la movilidad de barrio pueden entonces

ser mono-motivo, cuando la salida del domicilio se organiza en torno a una única esfera, o multi-motivos cuando dos o tres esferas de actividad están incluidas en la misma salida.

Aunque esta clasificación da una idea de la más o menos gran variedad de modalidades de la movilidad diaria, su naturaleza es más cualitativa que cuantitativa y sigue siendo aún bastante global, pudiendo en ocasiones ocultar la complejidad de algunos comportamientos de movilidad. Por lo tanto, los individuos móviles de largo curso mono-motivo pueden haber efectuado también salidas que corresponden a otras esferas de actividad, en su barrio de residencia o en un barrio limítrofe.

Aunque en nuestras interpretaciones en ocasiones tenemos que volver más concretamente a los motivos detallados de desplazamientos, a los niveles de movilidad subyacentes o al número total de salidas del domicilio, esta esquematización inicial permite una representación sintética de los comportamientos de movilidad de los distintos grupos. La figura 4 corresponde al primer plan del análisis factorial de correspondencias obtenido al cruzar los grupos de individuos y las cinco formas de movilidad. El primer plan factorial explica 84% de la inercia total.

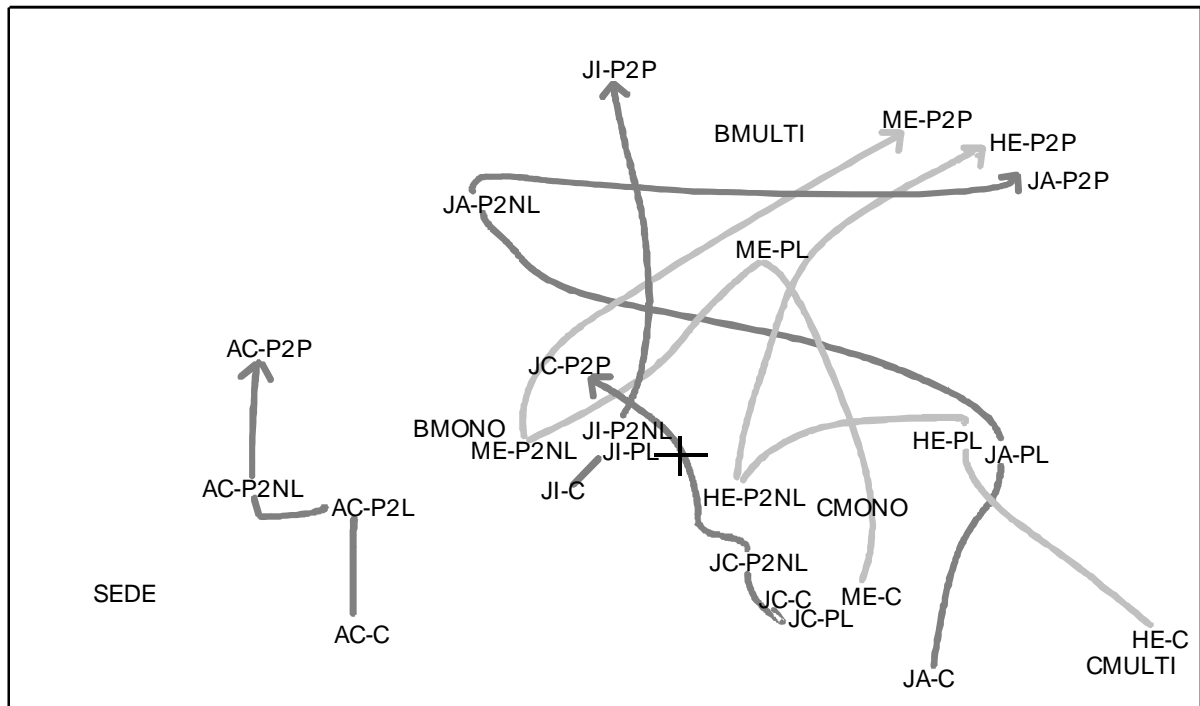
El primer eje (63% de la inercia) presenta una abundante información. En primer lugar, ordena las formas de movilidad, de la más simple, el sedentarismo, a la más compleja, la movilidad de ciudad multi-motivos. Presentando sucesivamente las dos movilidades de barrio y después las dos movilidades de ciudad, también muestra una cierta primacía, siempre en términos de complejidad, del "dónde" sobre el "porqué". Por último, también expresa, implícitamente, un gradiente de los niveles de movilidad entre los grupos. El segundo eje completa esta información, haciendo hincapié en las dos formas de diversificación de la movilidad, una parcial ya que se limita a la multiplicidad de los motivos de desplazamiento en el barrio y otra más completa, ya que integra la dimensión espacial extendiéndose a la escala de la ciudad. Desde el punto de vista de los individuos, el primer eje remite más bien a una jerarquización basada en las características sociodemográficas, oponiendo las inactivas a los jóvenes activos y a los estudiantes, mientras que el segundo eje refleja una organización espacial, situando en un extremo a los residentes del centro y en el otro a los de los pueblos.

Esta organización de la información (distinción de los estatus sociales sobre el primer eje, de los lugares de residencia a lo largo del segundo) confirma el resultado de un efecto más evidente del estatus social que de la localización del domicilio en la diversificación de la movilidad. Sin embargo, la ordenación de los distintos grupos sociodemográficos de pobres, del centro hacia las periferias más distantes (pueblos), se realiza según unas trayectorias más o menos sinuosas que reflejan las particularidades de la movilidad de cada grupo.

Las inactivas, y en particular las amas de casa, se diferencian bastante de los otros grupos de individuos pobres. Cuando se considera al grupo de las *amas de casa*, se tiene la impresión de un repliegue sobre el barrio, o incluso sobre el domicilio, el cual predomina entre estas mujeres generalmente inactivas o ejerciendo una pequeña actividad remunerada en su barrio. Casi un ama de casa de cada cuatro no salió de su "concesión" la víspera, es decir, una tasa cuatro veces superior a la que caracteriza a los otros grupos de pobres. La ausencia de desplazamientos se explica por la conjunción de distintos factores, un efecto de edad en primer lugar, pero también la poligamia, la cual concierne a una esposa de cada tres, o incluso, en algunos hogares, la práctica muy estricta de las normas religiosas. Aunque el acceso a la ciudad no constituye un hecho excepcional, sigue siendo minoritario, puesto que solo atañe a 18% de las amas de casa en los pueblos, aproximadamente 30% en las periferias lotificadas pero 40% en los barrios centrales. Esta movilidad de ciudad generalmente tiene como motivo las visitas a las amistades o a los familiares. En los otros casos, la movilidad de proximidad se



limita a lo indispensable (raramente más de una salida al día) y se justifica por las actividades de mantenimiento del hogar (especialmente las compras) o, excepcionalmente, por las visitas. El corolario es el uso esporádico de los medios de transporte mecanizados: en el centro y las periferias lotificadas, los tres cuartos de la movilidad se hacen a pie; 85% en las periferias no lotificadas de la segunda corona, y hasta 90% en los pueblos. Entre 70% y 85% de las amas de casa no utilizaron ningún medio mecanizado la víspera.



Tipos de movilidad	
SEDEN	No se desplazaron el día anterior
BMONO	Movilidad de barrio mono-motivo: todos los desplazamientos se limitan al barrio de residencia o a los barrios colindantes y el motivo corresponde a un solo tipo de actividad
BMULTI	Movilidad de barrio multi-motivos: tous los desplazamientos se limitan al barrio de residencia o a los barrios colindantes y los motivos corresponden a varios tipos de actividad
CMONO	Movilidad de ciudad mono-motivo: si cuando menos para un desplazamiento, el destino se sitúa fuera del barrio de residencia y de los barrios colindantes y el motivo corresponde a un solo tipo de actividad
CMULTI	Movilidad de ciudad multi-motivos: si cuando menos para un desplazamiento, el destino se sitúa fuera del barrio de residencia y de los barrios colindantes y el motivo corresponde a varios tipos de actividad

Grupos de individuos			
Las 2 primeras letras se refieren al estatus sociodemográfico, las siguientes al lugar del domicilio			
AC	Amas de Casa	C	Centro
JA	Jóvenes Activos	PL	Periferia Lotificada (1a o 2a corona)
JC	Jefes de Casa	P2NL	Periferia 2a Corona No Lotificada
JI	Jóvenes Inactivas	P2P	Periferia 2a Corona Pueblos
ME/HE	Mujeres / Hombres Estudiantes		

Ex : AC-C Amas de Casa del Centro  
 ME-P2PMujeres Estudiantes residentes de la 2a Periferia, Pueblos

**Figura 4 : Primer plano del Análisis Factorial de Correspondencias entre los grupos de individuos y las formas de movilidad**

La influencia del barrio del domicilio parece ciertamente secundaria comparada a las limitaciones vinculadas al estatus de esposa, pero a pesar de ello puede detectarse. La apertura sobre la ciudad es más rara en las zonas más pobres, las más distantes del centro y las más tradicionales. Sin embargo, distintos factores permiten a las amas de casa ampliar un tanto su espacio de vida: una buena accesibilidad (es el caso de los barrios del centro) y la combinación de ingresos más altos y de modos de vida en el hogar menos tradicionales (es el caso de una parte de las mujeres de los barrios lotificados).

En comparación con el confinamiento de las esposas inactivas en el barrio de residencia en periferia, el espacio frecuentado diariamente por las *jóvenes inactivas* es un poco más amplio. Es cierto que tal como ocurre con las esposas, la mayor parte dependen de los ingresos de los otros miembros del hogar, lo cual explica un uso igualmente bajo de los medios mecanizados. Aún así, como todavía no están casadas, los papeles sociales que les corresponden no son tan rígidos, y eso puede explicar un nivel de movilidad de alrededor 50% superior al de las amas de casa (3,6 desplazamientos diarios), una sociabilidad más desarrollada y lugares frecuentados menos limitados.

Según el lugar de residencia, las móviles de largo curso representan entre 40% y 45% de las jóvenes inactivas, excepto para las que viven en los pueblos (29 %). Así mismo, las jóvenes inactivas, excepto las pueblerinas, tienen una movilidad más determinada por las visitas que por la realización de actividades vinculadas al funcionamiento del hogar. Una joven inactiva de cada cinco llega a ir más allá del perímetro del barrio o de los barrios colindantes para visitar a los familiares y amigos. Las condiciones de vida particulares de los pueblos se distinguen una vez más: medida por el número de desplazamientos diarios, la movilidad de las jóvenes es ciertamente máxima (4,7 desplazamientos), pero está en gran parte vinculada a las tareas domésticas que deben de efectuar. Así por ejemplo, dadas las bajas tasas de conexión a la red de suministro de agua, las jóvenes inactivas de los pueblos se encargan muy a menudo del duro trabajo del acarreo del agua, siendo esta movilidad bastante constreñida y ardua. En la encuesta, estas tareas atribuidas a las inactivas de los pueblos no aparecen en las otras periferias no lotificadas, aunque el acceso es igualmente problemático. En estos barrios se recurre más frecuentemente que en los pueblos a los vendedores de agua ambulantes (respectivamente 38% y 29 %), evitándose así los desplazamientos en contrapartida de un gasto suplementario, y esta práctica podría explicar parcialmente las diferencias en los datos de campo.

La localización del barrio de residencia parece aquí también secundaria comparada a la fuerte influencia de la ausencia de actividad remunerada o de actividades escolares en los programas de actividad diarios, y por consiguiente por la situación poco favorable en el hogar en la que se encuentran. Con todo, el subequipamiento de algunos barrios periféricos en servicios urbanos y el alejamiento del centro vienen a sobrecargar definitivamente el peso de las dificultades económicas y sociales sobre la movilidad, y más generalmente sobre las condiciones de vida de estas jóvenes inactivas.

El grupo constituido de *jefes de casa*, de los cuales tres de cada cuatro trabajan en el sector informal, aparece en una posición intermedia en el plan factorial. A pesar de un número de desplazamientos relativamente elevado (4,5), los tres cuartos de ellos presentan una movilidad mono-motivo, de ciudad o de barrio. Debido a su posición en el hogar pueden disponer, cuando menos parcialmente, de su ingreso, y por lo tanto tienen acceso a los medios motorizados más frecuentemente (es el caso de la mitad de los jefes de casa). En consecuencia, más de un jefe de casa de cada dos va a la ciudad para trabajar; sin embargo se observan fuertes variaciones según el lugar de residencia, como en el caso de los residentes

del centro o de la segunda periferia, lotificada o no. Al contrario, los jefes de casa de los pueblos, entre los cuales se encuentran muchos agricultores periurbanos, y los jefes de casa de la primera periferia lotificada, que trabajan frecuentemente para y cerca de los urbanitas acomodados de esos barrios, presentan una movilidad centrada en el barrio. Esta particularidad está oculta en la figura 4 por la reagrupación de los dos tipos de barrios lotificados. Para los jefes de familia (como para las inactivas) vivir en un pueblo de la periferia se manifiesta en el elevado número de encuentros que realizan durante los días hábiles, vinculado con la antigüedad generalmente elevada de sus residentes. Estos barrios se distinguen también por su carácter tradicional. El respeto de las normas religiosas explica el gran número de desplazamientos para ir a orar (2.1 comparados con 1.7 en promedio para el total de los jefes de familia en días hábiles, pero 4.8 y 2.5, respectivamente, durante el fin de semana).

Los tres grupos restantes, *jóvenes activos*, *hombres estudiantes* y *mujeres estudiantes*, también tienen una movilidad relativamente elevada (sin distinción de modos de transporte, respectivamente 4.8, 5.7 y 4.5 desplazamientos diarios). Las actividades obligadas son más determinantes en la movilidad de los estudiantes que en la de los jóvenes activos. 62% de las mujeres, 54% de los hombres estudiantes, contra 38% de los jóvenes activos no hacen ninguna otra salida en la ciudad que aquella justificada por la actividad principal. Los móviles de largo curso son un poco más numerosos dentro del grupo de los hombres estudiantes que en el grupo femenino homólogo (63% y 51%, respectivamente). Esta situación se ve acompañada por un acceso un poco más amplio a los medios de transporte mecanizados, pero se explica básicamente por el nivel escolar más elevado alcanzado por los varones que requiere de ir más lejos en busca de la oferta escolar. En paralelo, cerca de la mitad de los jóvenes activos pobres no fueron a la ciudad la víspera, ya que su empleo, en el sector informal, se sitúa frecuentemente en su barrio de residencia o en un barrio limítrofe.

Estos tres grupos presentan, en el plan factorial, divergencias mucho más pronunciadas en función del lugar de residencia. Estas divergencias reflejan una doble oposición, en primer lugar entre los barrios centrales y las dos periferias lotificadas por una parte y las periferias no lotificadas, por otra parte, y después, en estas últimas, entre los barrios más recientes y los pueblos. De nuevo, una localización residencial central influye positivamente en el acceso a la ciudad, y, en particular, en la posibilidad de realizar en el transcurso del día varias salidas hacia la ciudad, eventualmente por motivos de diferente naturaleza. Los estudiantes, hombres o mujeres, de las periferias lotificadas gozan seguramente de un contexto más favorable en el hogar para poder salir de su entorno cercano por otros motivos que la escuela, aunque tal como ocurre con los que viven en periferia su movilidad esta básicamente centrada en la actividad escolar.

Las trayectorias entrecortadas de estos tres grupos se explican en gran parte por la posición particular de los residentes de las periferias no lotificadas de la segunda corona, que presentan una movilidad de proximidad mono-motivo más frecuentemente que los residentes de los pueblos. Las posiciones de los grupos están vinculadas a una escolaridad más corta o más aleatoria en las periferias lotificadas de la segunda corona, para algunos; para otros, a la precariedad y a la actividad profesional en pequeña escala en los pueblos, sin que el anclaje profesional en el barrio suscite otras salidas, en particular, para visitas. Estos ejemplos dejan entrever *a contrario* que la inserción urbana proporcionada por la realización de una actividad en la ciudad no es ni total ni irreversible.

Por último, para los activos jóvenes y en menor grado para los hombres estudiantes, el modo de vida tradicional de los barrios de origen campesino explica la elevada frecuencia de los

desplazamientos por motivo religioso. Nuevamente, es en estos lugares que la sociabilidad de proximidad está más desarrollada, inversamente a lo que pasa en los otros barrios periféricos no lotificados. Según muestra la encuesta, debido a su estatus de estudiantes, las jóvenes escolarizadas se ven poco solicitadas para realizar desplazamientos relacionados con el funcionamiento del hogar, estas labores recayendo más bien en las mujeres inactivas.

#### **4. EXTENSIÓN URBANA Y NECESIDADES DE DESPLAZAMIENTO**

El análisis de las formas de movilidad de los grupos de pobres pone de relieve dos grandes modelos: la vida diaria limitada al barrio, para las inactivas; el acceso a la ciudad forzado por la actividad profesional, para los activos y los estudiantes. Para estos dos últimos grupos, la frecuente falta de control sobre la determinación del lugar de actividad, combinada a las limitaciones financieras de los hogares, imponen que la parte del presupuesto familiar destinada al transporte se les asigne preferencialmente con el fin de preservar su acceso a la actividad. Simultáneamente, la rígida división del trabajo en el hogar, reforzada por un reducido acceso a los medios de transporte motorizados, se concluye por la “reclusión” de las mujeres inactivas en el barrio. Estos modelos pesan bastante sobre los comportamientos de los urbanitas pobres, aún cuando son susceptibles de ser adaptados individualmente, aprovechando las oportunidades que se le presenten a la persona<sup>2</sup>. Así, la cuarta parte de las esposas va a la ciudad para efectuar alguna visita durante los días hábiles, una minoría de estudiantes y activos efectúa desplazamientos en la ciudad con propósitos variados. Por lo tanto, para la gran mayoría de la población sin ingresos o con ingresos personales muy bajos, el acceso a la ciudad se ve limitado cuando mucho a los desplazamientos más esenciales.

No obstante, estos efectos varían según la localización de la residencia en el espacio urbano, como ya lo mostraron los trabajos previos sobre Bamako y Uagadugú. Los residentes pobres del centro parecen los menos desfavorecidos, tanto a causa de un mayor arraigo en la ciudad como por las mejores condiciones de acceso al resto del espacio urbano. La tendencia a la extensión de la mancha urbana influye desfavorablemente sobre las condiciones de acceso a la ciudad y refuerza aún más las dificultades derivadas del estatus sociodemográfico. Para los activos, o incluso hasta para los estudiantes, las migraciones alternantes pesan mucho más en los horarios cotidianos debido al aumento del tiempo necesario para estos desplazamientos, y la realización de otras actividades fuera del barrio se encuentra limitada ya que la falta de tiempo empeora la falta de recursos financieros. Para las inactivas, el déficit de servicios urbanos aunado al escaso equipamiento del hogar complica la realización del trabajo doméstico diario y recarga el presupuesto-tiempo, volviéndolas aún más dependientes de las oportunidades que se puedan presentar para salir del barrio, especialmente, aquellas que se refieren a los medios de transporte. Pero el efecto de la distancia al centro no es el único que influye sobre la movilidad y el ejemplo de Niamey revela una diferenciación neta entre los antiguos pueblos y los nuevos barrios de la lejana periferia. Aunque los habitantes de los nuevos barrios periféricos tratan de reproducir las condiciones de vida pueblerinas (ser propietarios de su vivienda, calma y paz vinculada a las menores densidades, redes de sociabilidad extendidas), en realidad las prácticas sociales en los nuevos barrios periféricos no lotificados se parecen poco a las de los antiguos núcleos campesinos ya que tienen un acceso más reducido a las infraestructuras, la sociabilidad es más endeble, etc.

---

<sup>2</sup> Ver, en esta misma obra, el artículo "Jerarquía social, jerarquía modal en tres capitales africanas" y los usos parcialmente compartidos del automóvil.

Es relevante que sea en los pueblos que los residentes pobres efectúan más desplazamientos para las visitas, cualquiera que sea su estatus sociodemográfico y sin distinción de destino del desplazamiento. En estos lugares, la sociabilidad está aún más presente en la movilidad diaria que en los barrios centrales de Niamey. No obstante, los pueblos se distinguen del centro por la localización de los encuentros: cerca del domicilio en los pueblos, mucho más dispersada en la ciudad para los habitantes del centro. La integración de los pueblos en la mancha urbana permanece entonces limitada y manifiesta la fuerte influencia de una identidad y de una cohesión locales solidas.

Al revés, en las nuevas periferias no lotificadas la movilidad vinculada a la sociabilidad es más baja, las redes de relaciones menos amplias. En los dos tipos de zonas alejadas, las dificultades de accesibilidad implican una movilidad de barrio, pero esta movilidad es sensiblemente más reducida y menos diversificada para los habitantes de las periferias no lotificadas que para los habitantes de los pueblos. La "ciudadidad" inconclusa de los primeros de ningún modo representa un sustituto a la ruralidad preservada de los segundos.

Ahora bien, aunque la tendencia al repliegue en el barrio presenta probablemente alguna eficacia en la perspectiva de supervivencia en tiempo de crisis, no parece poder proporcionar estrategias para salir de esta misma crisis. En estos espacios fragmentados, la "realidad de barrio" tiene dificultades para surgir y para substituirse a las relaciones de proximidad inmediata (Le Bris, 1991). La falta de intervención de las colectividades territoriales, dejándoles esta función a las asociaciones locales, parece entonces portadora de importantes riesgos para el desarrollo urbano. Es cierto que los fracasos de las políticas urbanas destinadas a hacer la ciudad "desde arriba" son patentes, al igual que la contracción del presupuesto público. Pero si las asociaciones de barrio, más próximas al terreno, están seguramente más aptas para poner de manifiesto y tener en cuenta las necesidades locales, no son ciertamente la panacea en cuanto a la planeación urbana, especialmente cuando se trata del financiamiento de proyectos. En particular, su capacidad para movilizar los recursos financieros necesarios queda por demostrar. Más ampliamente, la medida del interés de un proyecto a través del consentimiento para pagar de sus futuros beneficiarios parece difícilmente aplicable cuando éstos se encuentran por debajo del umbral de pobreza. Nuevamente, los beneficiarios de tales políticas no serán los más pobres sino los que pueden pagar, al menos en parte, las inversiones locales. La confianza inmoderada en la capacidad de la ciudad para hacerse unicamente "desde abajo" parece tan ilusoria como lo era hace algunos años la política del Estado todopoderoso. Es el poder público el que debe garantizar el "mantenimiento mínimo de las condiciones de movilidad" (Godard, 1997), de otro modo, la divergencia entre las zonas con buenas infraestructuras y las periferias enclavadas se incrementara, como se ve con el ejemplo de Dar Es Salam (Díaz Olvera y alii, 1998b).

Por último, a nivel más metodológico, el análisis realizado aquí muestra los peligros de una asimilación sistemática en las comparaciones del número de desplazamientos diarios, entre movilidad reducida y movilidad constreñida, así como entre movilidad elevada y movilidad elegida. Es cierto que algunos activos pobres, obligados a frecuentar la ciudad para su trabajo, efectúan pocos desplazamientos a causa de las presiones introducidas en su horario por las dificultades en sus migraciones alternantes y que al contrario, algunos jefes de casa acomodados, que tienen el acceso permanente a un medio de transporte individual, se desplazan intensamente por motivos variados. Pero estos casos distan mucho de resumir todas las situaciones. Así, algunas mujeres de los barrios periféricos presentan niveles de movilidad muy elevados ya que se ven obligadas a organizar diariamente varias idas y vueltas entre el domicilio y el lugar de abastecimiento de agua, la salida al mercado del barrio para comprar los ingredientes de la comida del día, u otros desplazamientos tan forzados como arduos, por

ejemplo, para recoger ramas secas para la lumbre para cocinar. Al revés, algunos individuos se desplazan poco, pero es en parte porque tienen la posibilidad de confiar algunas de esas labores a otros miembros del hogar o a sus redes de relaciones: es el caso, por ejemplo, de los jefes de casa pobres que acumulan un acceso relativamente fácil a los medios de transporte individuales y una movilidad baja.

Esta constatación mantiene toda su pertinencia en las comparaciones de ciudades y tiende a relativizar la asociación entre ciudades pobres y bajos niveles de desplazamiento de los urbanitas. Tal asociación se apoya a menudo en la eliminación *a priori* de la totalidad o parte de los desplazamientos peatonales. Esta insuficiente consideración de la caminata, frecuente en las investigaciones efectuadas en los países en desarrollo, conduce a subestimar considerablemente la movilidad de algunos grupos de urbanitas, en particular las mujeres sin actividad profesional. Esta corta visibilidad es tanto más tolerada que se articula por un lado con posiciones teóricas y por otro lado con soluciones técnicas. Las primeras corresponden a la primacía concedida a las actividades de producción y a sus condiciones de realización, es decir, en el campo del transporte, a una focalización en los desplazamientos domicilio-trabajo de la población económicamente activa, esencialmente masculina. Las segundas se refieren al manejo de los flujos motorizados en las horas pico, que implican riesgos de embotellamiento de las infraestructuras viales e incumben a los responsables políticos locales, o la necesidad del sobre-equipamiento en vehículos para los operadores de las empresas de transporte público. El deslizamiento es entonces fácil, de la invisibilidad de la movilidad de estos grupos al postulado de una ausencia de necesidades de desplazamientos, y luego a la conclusión de la inutilidad de interesarse demasiado a los trayectos a pie en las investigaciones de terreno. Ahora bien, las necesidades de desplazamiento de los individuos son en primer lugar necesidades de actividades, que pueden o deben realizarse en lugares y horas variables. El decidir ignorar ciertos lugares porque están cerca del domicilio equivale a ocultar partes enteras de los horarios, a esconder distintas necesidades de actividades y desplazamientos y, por último, a descartar a algunos grupos de la población de los efectos potenciales de las políticas públicas. Aún más que en los contextos de las ciudades del Norte, la definición de la oferta de transporte adaptada a las ciudades del Sur impone un análisis fino de las necesidades de desplazamiento de los urbanitas.

## BIBLIOGRAFIA

ANTOINE Ph. (1996) La crise et l'accès au logement dans les villes africaines, in COUSSY J., VALLIN J., *Crise et population en Afrique. Crises économiques, politiques d'ajustement et dynamiques démographiques*, pp. 273-290, Paris, CEPED (Etudes du CEPED n°13).

ANTOINE Ph., BOCQUIER Ph., FALL A. S., GUISSÉ Y. M., NANITELAMIO J. (1995) *Les familles dakaroises face à la crise*, Dakar, IFAN-ORSTOM-CEPED, 210 p.

BCEOM (1986) *Etude sur les transports publics urbains dans la ville de Niamey. Phase II. Propositions*, Niamey, Ministère du Commerce et des Transports, Direction des Transports, 116 p. + annexes.

BERNUS S. (1969) *Particularismes ethniques en milieu urbain : l'exemple de Niamey*, Paris, Université de Paris, Institut d'Ethnologie, Musée de l'Homme (Mémoires de l'Institut d'Ethnologie), 262 p.

CLEMENT C. (2000) Thèse de Doctorat en Sciences Economiques, Université Lumière Lyon 2, xxx p. + annexes à paraître

COQUERY-VIDROVITCH C. (1993) *Histoire des villes d'Afrique noire. Des origines à la colonisation*, Paris, Albin Michel, 412 p.

- DIAZ OLVERA L., PLAT D. (1997) Mobilités, pauvretés et espaces urbains en Afrique subsaharienne, *Communication au XXXIIIème colloque de l'Association des Sciences Régionales de Langue Française*, Lille, 1-3 septembre, 20 p.
- DIAZ OLVERA L., PLAT D., POCHET P. (1998a) *Villes africaines au quotidien*, Lyon, Laboratoire d'Economie des Transports (Etudes et Recherches n° 9), 170 p..
- DIAZ OLVERA L., PLAT D., POCHET P., CUSSET J.-M. (1998b) *Vers une ville à deux vitesses ? Transport et accès aux équipements à Dar es Salaam*, Lyon, Laboratoire d'Economie des Transports, 50 p.
- DIAZ OLVERA L., PLAT D., POCHET P. (1999) *La mobilité à Niamey. Premiers résultats de l'enquête-ménages*, Lyon, Laboratoire d'Economie des Transports.
- GIBBAL J.-M. (1988) Fadjiuila, village dans la ville, in *Cahiers des Sciences Humaines*, vol. 24 n°2 pp. 317-326.
- GODARD X. (1997) Mobilité et pauvreté, enseignements de l'expérience ouest-africaine, *International Forum on Urban Poverty*, HABITAT, Florence, 9-13 novembre, 10 p.
- 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.
- JAGLIN S., LE BRIS E., MARIE A., OSMONT A., OUATTARA A., OUEDRAOGO J.P., PIRON-EYRAUD M., POUSSI M., SANOU B. (1992) *Les enjeux des extensions urbaines à Ouagadougou (Burkina Faso) 1984-1990*, MRT, contrat n°48, CNRST du Burkina Faso, IRSSH, ORSTOM, DGUT du Burkina Faso, Université de Paris VIII, Institut Français d'Urbanisme, 228 p.
- JAMBES J.-P. (1994) *Stratification sociale et segmentation de marché à Niamey (Niger)*, Thèse pour le Diplôme des Hautes Etudes de Recherches Spécialisées en Sciences de Gestion, Paris I Panthéon Sorbonne, Paris, 307 p.
- LE BRIS E. (1991) Crise urbaine et effets urbains de la crise : le cas de l'Afrique Noire, in *Espaces et Sociétés* n°65, pp. 61-81.
- MWANZA (1997) *Le transport urbain à Kinshasa. Un noeud gordien*, Tervuren-Paris, CEDAF-L'Harmattan (Cahiers Africains, n° 30), 150 p.
- POITOU D. (1984) Organisation et pratique de l'espace urbain en Afrique de l'ouest : deux exemples significatifs, Ile-Ifé (Nigeria) et Niamey (Niger), in E. LE BRIS, A. MARIE, A. OSMONT et A. SINOUE (éds.), *Anthropologie de l'espace habité dans les villes africaines. Dakar, Saint Louis, Bamako, Lomé, Niamey, Ile-Ifé, Bangui*, Paris, L'Harmattan (Villes et Entreprises), pp. 387-438.
- POITOU D. (1987) Un exemple d'urbanisation sauvage : le quartier Talladjé à Niamey (Niger), in N. HAUMONT, A. MARIE (dir.), *Stratégies urbaines dans les pays en voie de développement. Politiques et pratiques sociales en matière d'urbanisme et d'habitat (Actes du colloque international du 25-28 sept. 1985)*, Paris, L'Harmattan, pp. 147-165.
- REPUBLIQUE DU NIGER, MINISTERE DU DEVELOPPEMENT SOCIAL DE LA POPULATION ET DE LA PROMOTION DE LA FEMME (1994), *Analyse de l'état de la population. Communauté Urbaine de Niamey. Données définitives du recensement de la population de 1988*, Direction de la Population, sl, 43 p.