

MONOCULTIVO E INFORMALIDAD INSTITUCIONAL EN EL MODELO DE MOVILIDAD URBANA DE DAR ES SALAAM (TANZANIA) (1949-2010)

Carmen Lizárraga
e-mail: clizarra@ugr.es

Fernando López-Castellano
e-mail: flopezc@ugr.es

Universidad de Granada
Facultad de Ciencias Económicas y Empresariales
Departamento de Economía Aplicada
Campus Cartuja, s/n
18071 Granada

Carmen Lizárraga Mollinedo. Doctora en Ciencias Económicas y Empresariales por la Universidad de Granada. Ha participado en numerosos proyectos de investigación y publicado diversos libros y artículos en revistas como *Eure* o *Journal of Transport Geography*. La movilidad urbana sostenible es su línea prioritaria de investigación. En la actualidad es profesora en la Universidad de Granada e imparte clases en diversos másteres y cursos especializados.

Fernando López Castellano. Doctor en Ciencias Económicas y Empresariales por la Universidad de Granada (1992). En la actualidad imparte la asignatura “Historia del Pensamiento Económico”. Sus principales líneas de investigación se centran en la Historia del Pensamiento Económico, la Economía Política y las Instituciones y la Economía del Desarrollo.

1. INTRODUCCIÓN

El estudio de la movilidad en África está adquiriendo especial importancia, dado que se trata de la región con las mayores tasas de urbanización y una población urbana creciente (Kessides, 2006; Resnick, 2011). La mayoría de los estudios sobre movilidad en las ciudades africanas coinciden en calificar el modelo vigente como insostenible, caracterizado por congestión de tráfico, excesivas emisiones contaminantes de los vehículos motorizados, incremento de las tasas de accidentabilidad, infraestructura inadecuada y baja calidad de los servicios de transporte público. Estos problemas se agudizan para los grupos más desfavorecidos, usuarios habituales del transporte colectivo o los modos no motorizados (UN-Habitat, 2011; UITP, 2010b). Los trabajos sobre movilidad referidos a Dar es Salaam (DSM), inciden en el sistema de transporte urbano (Howe y Bryceson, 2000; Kanyama *et al.*, 2004; Kombe *et al.*, 2003; Kombe y Lupala, 2006) y en la falta de coordinación y de delimitación clara de funciones entre los distintos actores institucionales de la gestión urbana (Halla, 2007, WBSCD, 2007; Flanary, 2012). Las recientes políticas de movilidad también se han centrado en el transporte, pese a que las desigualdades de acceso, la proliferación de asentamientos informales y la redefinición de la utilidad de espacios a través de la ocupación por parte de la población son algunas de las características de la movilidad en esta ciudad. A través de mecanismos, informales en su mayoría, las personas han redefinido y renegociado el uso de los espacios públicos, poniendo en cuestión los esfuerzos

modernizadores del Estado. Entender esta resignificación es clave para crear entornos más ajustados a las realidades sociales y culturales de las personas que habitan espacios aparentemente desordenados.

El propósito de esta ponencia es analizar, desde una perspectiva institucionalista, el modelo de movilidad urbana de DSM. Se argumenta que los modelos de planificación urbana han recurrido al monocultivo institucional, sin considerar el contexto económico, político y social del país receptor, ni los costes de la reforma, y fomentado el isomorfismo institucional. Desde 1949, la planificación urbana de DSM ha estado muy marcada por valores y conceptos de planificación occidentales, que no llegaron a solucionar los graves problemas de orden urbano. La transferencia institucional enfatiza en las instituciones formales, sin advertir que, en los países en desarrollo, su efectividad depende, en gran medida, del apoyo de instituciones informales (normas, códigos de conducta y factores culturales).

La línea argumental se organiza de la siguiente forma: tras una breve introducción, en el apartado 2 se revisan los aspectos teóricos básicos sobre movilidad y análisis institucional. El apartado 3 recoge las características principales del modelo de movilidad cotidiana de Dar es Salam. En el apartado 4 se alude a los aspectos relacionados con el “monocultivo” institucional y la informalidad. Finalmente, se concluye que para mejorar las condiciones de accesibilidad en entornos urbanos no es suficiente con la implementación de nuevas normativas, la adopción de marcos institucionales foráneos o la inversión en infraestructuras o servicios de transporte.

2. ASPECTOS TEÓRICOS

La movilidad urbana se refiere a la cantidad de desplazamientos que las personas o mercancías realizan en la ciudad, e incluye el espacio y tiempo en que éstos se producen, los motivos que los originan o el modo de transporte utilizado. La movilidad urbana está relacionada con el acceso a bienes y servicios, la generación de ingresos y la reproducción de relaciones sociales. La movilidad personal cotidiana está estrechamente vinculada al sistema de transporte, a los usos del suelo y al contexto socioeconómico y cultural. Hasta finales de la década de los setenta del siglo XX, la movilidad se asociaba a la provisión de servicios de transporte, y la planificación priorizaba el transporte privado, en detrimento de los modos públicos colectivos. Las ideas de Sen (1999) influyeron en la reformulación del concepto de accesibilidad y en su ampliación más allá del transporte, a la ordenación del territorio o a la mayor seguridad en las calles.

Accesibilidad y la movilidad están íntimamente relacionadas, ya que la segunda permite el acceso y debe estar condicionada a éste (Cass *et al.* 2005; Preston y Rajé, 2007). La accesibilidad puede definirse como la posibilidad de participación de las personas en actividades en distintos lugares o facilidad para llegar a los bienes, servicios y destinos, denominados, en conjunto, oportunidades (Sathisan and Srinivasan, 1999; Geurs and Wee, 2004; Ramjerdi, 2006; Omer, 2006; Ataieyan, 2010; Carvalho *et al.*, 2010; Litman 2010). El grado de accesibilidad de los distintos ciudadanos está distribuido de forma heterogénea, condicionado por el ámbito espacial, el nivel de ingresos, el género, la edad, la ocupación o el nivel educacional (Howe y Bryccesson, 2000; Vasconcellos, 2010).

La movilidad urbana sostenible depende de la existencia de un sistema y de unos patrones de transporte que permitan la accesibilidad a medios y oportunidades para

cubrir las necesidades económicas, medioambientales y sociales, minorando los impactos negativos asociados. Se requiere, por tanto, lograr un equilibrio económico, social y medioambiental, que garantice la accesibilidad a medios y oportunidades según las necesidades diferenciales de los individuos (Litman, 2010; Lam y Head, 2012). Esto significa que los avances hacia un modelo de movilidad urbana sostenible no se logran solo con inversiones en infraestructuras, sino que requieren un profundo cambio del marco institucional (Lizarraga, 2012; Holden, 2012).

El análisis del modelo de movilidad urbana incluye el estudio del reparto modal de la movilidad, la provisión de infraestructuras y servicios de transporte, las políticas e instituciones involucradas y sus impactos socioeconómicos y ambientales. El marco institucional comprende instituciones formales e informales, normas, creencias y valores que motivan a los agentes al cumplimiento de las reglas y organizaciones que permitan la articulación de la acción colectiva (North, 1990; Greif, 2006). Las instituciones informales incluyen convicciones, valores, principios o creencias que pautan el comportamiento real y determinan la interpretación de las normas formales, las completan o impiden su aplicación. En esta ponencia se enfatiza en la importancia de la estructura institucional, en sus dimensiones formal e informal y organizacional, si se quiere avanzar hacia un modelo de movilidad más sostenible. La Nueva Economía Institucional asume la idea de instituciones como “reglas de juego” del comportamiento en sociedad. El modelo de movilidad puede analizarse como institución formal. Existe una serie de leyes, reglamentos y similares con la cual el Estado regula el funcionamiento del sistema. Ese conjunto legal constituye una regla de juego explícita para los agentes, de tal forma que su aplicación moldea su comportamiento, al incentivar unas conductas y desincentivar otras. De otro lado, al cumplimiento obligatorio de la norma debe añadirse la actuación de los agentes derivada de la influencia de una serie de limitaciones informales de origen social y cultural conformadas por la evolución social. Siguiendo la línea argumental de North (1990), estas limitaciones pueden venir dadas por extensiones, interpretaciones y modificaciones de normas formales (los ciudadanos ante el desconocimiento de la norma la reinterpretan y adecuan su conducta a tal reinterpretación); normas sociales, sancionadas socialmente (la sociedad puede premiar o castigar las conductas mediante el reconocimiento o el rechazo social); normas de conducta aceptadas internamente (los individuos cumplen con sus obligaciones por razones ideológicas o éticas, pueden autoimponerse ciertos códigos de conducta).

Pero, las instituciones no solo restringen el comportamiento individual, sino que forman a los individuos en sí mismos, son "constitutivas" de las acciones humanas e incorporan visiones del mundo (cosmovisión, códigos morales, normas sociales) que los individuos interiorizan. Mediante la exhortación ideológica directa o indirecta se pueden modificar el comportamiento y las motivaciones de los ciudadanos (Chang y Evans, 2005; Chang, 2002, 2011; Bardhan, 2005; López-Castellano y García-Quero, 2012) y avanzar hacia el modelo de movilidad deseado.

El modelo de movilidad no puede entenderse sin atender a las organizaciones subyacentes al mismo, al conjunto de individuos que actúan de forma organizada para elaborar, mantener y aplicar las normas. Esto es, desde los parlamentarios encargados de aprobar la legislación tributaria hasta los funcionarios de las delegaciones de los Ministerios implicados.

3. EL MARCO INSTITUCIONAL DEL MODELO DE MOVILIDAD URBANA EN DSM

DSM es la ciudad más poblada de Tanzania, con más de tres millones de habitantes, y está formada por tres municipalidades que cuentan con su propio gobierno: Kinondoni, donde habita el 43,6% de la población; Ilala donde reside el 30,9%; y Temeke, con el 25,5% (URT, 2002). DSM es el motor económico de Tanzania y su mayor centro administrativo e industrial, pese a que la capitalidad del país se trasladó en 1974 a Dodoma. DSM continúa siendo el centro de negocios, órganos ministeriales, sedes de embajadas extranjeras y organismos gubernamentales, y también el centro de atracción de recursos y proyectos (Lugalla, 1990; Kombe y Lupala, 2006; UN-Habitat, 2009).

Su origen colonial, con un período alemán (hasta 1918) y otro británico (1962), explica parte de sus características urbanas y la concentración de servicios en el distrito de negocios. Durante la colonización británica se aprobó el master plan de DSM (1949), que diferenciaba las áreas residenciales según ingresos y status social, organización del espacio que reflejaba las desigualdades socioeconómicas e influyó en la provisión de servicios sanitarios y educativos (Brennan y Burton., 2007). Desde 1947, el servicio de transporte público fue ofrecido, en régimen de monopolio, por la compañía británica DSM Motor Transport Company (DMT).

Tras la independencia del país, en 1962, se produjo una fuerte expansión de los asentamientos informales, y en 1979 el 62,2% de la población urbana total (769,445 habitantes) vivía en ellos, con graves problemas de abastecimiento de servicios públicos y de exclusión social. La autoproclamación de estado socialista, con la Declaración de Arusha (1967), supuso un importante cambio institucional para Tanzania. El gobierno de Nyerere puso en marcha la política anticapitalista Ujamaa (socialismo a la africana), guiada por el principio del *selfreliance*, que asociaba la ayuda y la inversión extranjeras a la dependencia y al debilitamiento de la dignidad nacional. Para lograr la autoconfianza colectiva y el rechazo a la dependencia externa, se implantó el sistema educativo y sanitario en todo el país, y se facilitó el acceso a estos servicios públicos. También se nacionalizó el transporte público, que se dividió en las compañías KAMATA para las rutas interregionales, y UDA para las urbanas, y en 1975 se prohibieron los operadores privados (Rizzo, 2002). Durante toda esta etapa, el principal problema a que se enfrentaba la población, especialmente la más desfavorecida, era la escasez de oferta y la existencia de áreas sin cobertura de transporte público. Sin embargo, los avances en materia de dotación de servicios públicos mediante la creación de cercanía tuvieron un impacto positivo porque aumentaron la accesibilidad de la población a los mismos (Kombe *et al.*, 2003; Kombe y Lupala, 2006).

El modelo generó contradicciones, porque su desarrollo seguía siendo impuesto desde arriba mediante poderes administrativos concentrados en el gobierno central y delegados en las autoridades locales, y por el marcado impacto de valores y conceptos de planificación occidentales en los *master plans* de 1968 y 1979. De hecho, gran parte del fracaso de estos planes se atribuyó a una metodología inapropiada, a la tecnología transferida y al colonialismo cultural presente en ellos (Armstrong, 1986).

A mediados de la década de 1980, se produjo otro profundo cambio institucional para muchos países africanos, provocado por los programas de ajuste estructural impuestos por el Banco Mundial (BM) y el Fondo Monetario Internacional (FMI). El objetivo principal de estos programas de ajuste era el adelgazamiento del sector público y la

puesta en marcha de mecanismos de mercado que suplieran la función estatal. La liberalización, privatización de servicios y empresas públicas, y la desregulación, dieron lugar a un nuevo panorama institucional que modificó el patrón de movilidad cotidiana en las ciudades africanas y, singularmente, el de DSM (Briggs y Mwamfupe, 2000; Clapham, 2003). En 1985, el giro institucional, así como la incapacidad de UDA para satisfacer la demanda, impulsaron la entrada de operadores privados, dando paso a un período caracterizado por el partenariado (Halla, 2007). El marco institucional previo había dejado, no obstante, un alto grado de regulación, ya que, tras una selección previa para conseguir la licencia, los operadores privados tenían que cumplir los requisitos de seguridad que reclamaba el departamento de policía de tráfico. Las empresas seleccionadas se asignaban a una ruta y se consideraban subcontratadas por la UDA, que les pagaba una cuota mensual (Rizzo, 2002; SSATP, 2002). Durante esta etapa, el objetivo tarifario continuó siendo proteger a la población de menores ingresos, y las bajas tarifas desincentivaron la entrada de operadores privados.

En la década de 1990, la política tarifaria se orientó a maximizar el beneficio y a suprimir el control estatal sobre el número de licencias suministradas al sector privado, provocando un cambio radical en el funcionamiento del transporte colectivo. Con la desregulación tarifaria de 1996 el MCT autorizó a los operadores privados a establecer tarifas por debajo de la fijada por el gobierno y, en 1997, se dejó que oscilaran en función del mercado (Diaz *et al.*, 2003). Seis meses después de la liberalización, el número de minibuses, conocidos popularmente como *dala-dala*, se había triplicado y las tarifas se doblaron. La liberalización y el cambio en los usos del suelo, con el desarrollo de asentamientos en localizaciones periféricas y fuera de las rutas arteriales, contribuyeron al incremento de estos vehículos (Briggs y Mwamfupe, 2000; Howe y Bryceson, 2000). Cinco años más tarde, las tarifas se habían quintuplicado, provocando, en gran medida, que la proporción de gasto en transporte en los presupuestos familiares pasara del 1,2% en 1994 al 9,7% en 2004 (URT, 2005; NBS, 2005; UITP, 2010). Para evitar que esta subida limitara el acceso a los servicios educativos, se estableció una tarifa reducida para los estudiantes que viajaran en *dala-dala*, sin subvención pública, que provocó numerosos incidentes entre conductores y estudiantes. A esto hay que añadir los altos niveles de pobreza en Tanzania¹, que dificultan el acceso de parte de la población de DSM al transporte motorizado y la obligan a realizar largas caminatas para acceder a sus destinos (WBCSD, 2007).

Actualmente, el reparto modal de la movilidad en DSM es similar al de otras capitales africanas, donde la mayor parte de los desplazamientos cotidianos se realiza caminando y en transporte público (Diaz *et al.*, 2010). Entre 1993 y 2008, la importancia de los desplazamientos caminando y en bicicleta en DSM ha pasado de un 50% a un 29%; mientras que los desplazamientos en transporte público han aumentado del 43% al 59%. El índice de propiedad vehicular presenta grandes diferencias según la zona de la ciudad. En las áreas de ingresos altos, la mitad de la población cuenta con vehículo privado, mientras que en las de ingresos bajos, la proporción asciende al 5%. Además, su accesibilidad se encuentra limitada por la ausencia de carreteras pavimentadas o de caminos cómodos y seguros para caminar (Briggs y Mwamfupe 2000; Howe y Bryceson, 2000; Kanyama *et al.*, 2005). DSM experimenta idénticos problemas que otras metrópolis africanas: congestión de tráfico, polución e incremento de las tasas de

¹ El 67,9% de la población del país se encuentra por debajo del umbral de la pobreza y Tanzania se encuentra entre los países de desarrollo humano bajo (World Bank, 2011; UNPD, 2011).

accidentalidad, además de graves problemas relacionados con la desventaja en transporte y la exclusión social (MCT, 2003; URT, 2004; Ministry of Transport, 2011).

DSM es una de las metrópolis africanas con mayor participación del transporte público en el reparto modal de la movilidad (SSATP, 2005; UITP, 2010). Sin embargo, el sector acusa graves problemas de congestión de tráfico, desprotección de los sectores de bajos ingresos, desorden e inseguridad vial. El alto número de *dala-dala* y un sistema de inspección mecánica obsoleto hace que circulen vehículos no aptos, a pesar de la profusa regulación y el gran número de instituciones existentes. Muchos operadores poseen uno o dos vehículos, dando lugar a una alta atomización en el sector y limitando la aplicación de la legalidad y el control. Los servicios se concentran en las principales arterias viales, que están en buenas condiciones, y en las horas punta, mientras que en las áreas suburbanas el servicio es pobre y de más baja calidad. La escasez de regulación sobre las condiciones de trabajo permite a los propietarios de los autobuses proteger sus márgenes de beneficio a costa de trabajadores y pasajeros. La asignación de rutas se basa, habitualmente, en métodos y evaluaciones intuitivas y precipitadas, basadas en la mera observación (Kanyama *et al.*, 2004; Rizzo, 2002; 2011; UITP, 2008; SUMATRA, 2011).

El modelo de movilidad adolece de tres grandes problemas: el gran número de instituciones implicadas con bajo nivel de coordinación, la ausencia de planificación y la desigualdad en la dotación de infraestructuras y servicios, tanto por zonas como por colectivos. A nivel central, el *Ministry of Infrastructure Development* (MOID) y el *Ministry of Lands and Human Settlement Development* formulan las políticas nacionales correspondientes y son responsables de la planificación de la red de transportes y de los usos del suelo, respectivamente. Los servicios de transporte son responsabilidad de una agencia reguladora multisectorial, llamada *Surface and Marine Transport Regulatory Authority* (SUMATRA), creada mediante Ley de 2001, y en funcionamiento desde 2004, para promover la eficiencia económica y la competitividad en el sector, protegiendo los intereses de los consumidores, la viabilidad financiera de los productores eficientes y la disponibilidad de servicios para los consumidores rurales y de bajo poder adquisitivo. Una de sus principales funciones consiste en emitir, renovar, cancelar y modificar las licencias de servicios de transporte según la *Transport Licensing Act* (1973). Además, regula las tarifas de los autobuses y, mediante la *Technical Safety and Quality of Service Standards (Passenger Vehicles) Rules*, (2008) recoge los requisitos mínimos de emisiones, seguridad técnica y calidad de los vehículos que proporcionan el transporte de pasajeros. Por su parte, la policía de tráfico se encarga de la seguridad en relación con la inspección de vehículos y los accidentes de tráfico. A nivel local, el ayuntamiento de DSM se ocupa de la coordinación política entre las municipalidades, las estructuras estratégicas y la formulación de la legislación de la ciudad. Tras la política de descentralización del año 2000, se concedió a los gobiernos municipales la potestad de implementar políticas y legislación, y la responsabilidad de los servicios públicos básicos, incluidas las carreteras (Flanary, 2012).

En el año 2000 se creó la *Tanzania National Roads Agency* (TANROADS), sujeta al MOID y encargada de gestionar y mantener las carreteras regionales, y, en 2007, la *Dar es Salaam Rapid Transit Agency* (DART) (2007). Las obligaciones públicas de TANROADS y autoridades locales relativas a la seguridad en las carreteras, como señalización, iluminación o establecimiento de límites de velocidad de circulación, no

se establecieron hasta el año 2007, con la *Road Act* (2007). El *Road Fund Board* (RFB), creado por acuerdo en 1998, es responsable de financiar la red, y el *Tanzania Bureau of Standards*, creado en 2009, de controlar e inspeccionar el motor de los vehículos.

También cuenta con legislación ambiental, aprobada por el parlamento en 2004, cuya aplicación puede ser vital en la promoción de la movilidad sostenible en Dar-es-Salaam (URT, 2004). La *National Road Safety Policy* tiene como objetivo reducir los accidentes de tráfico, y como prioridades la elaboración de indicadores para poder evaluar las estrategias de seguridad implementadas y la puesta en marcha de campañas de sensibilización (MOID, 2009). Por su parte, el *National Institute of Transport* (NIT), institución pública creada en 1982, se encarga de programas de formación para conductores.

Los *Master Plans* elaborados por el ministerio competente en colaboración con el Consejo de la ciudad y las Municipalidades han empleado la mayor parte de los recursos en la construcción de infraestructuras que conectarán la ciudad con el exterior y las áreas residenciales con el CBD. Las buenas condiciones de algunas carreteras contrastan con las pobres condiciones de las carreteras locales periféricas entre los distintos vecindarios (SSATP, 2005; Abuhamoud et al., 2011). El 61% del total de la red (1.141 kms.) no está pavimentada, continua muy deteriorada y tiene problemas de inundaciones cuando llueve, puesto que la ciudad carece de un sistema de drenaje de agua completo (UITP, 2010). La baja calidad de la red de carreteras urbanas deviene en severos problemas de congestión de tráfico que aumentan los tiempos de viaje y la incertidumbre, problemas que se agravan en la estación de lluvias (UN-HABITAT, 2011; URT, 2012).

La incorporación en los discursos recientes sobre movilidad de aspectos relativos a la sostenibilidad se está viendo reflejada en la creación de instituciones como SSATP por el Banco Mundial o Transafrica por UITP, con la sostenibilidad como objetivo prioritario de sus agendas (UN-Habitat, 2011). Con la mediación de Naciones Unidas, se implementó el *Strategic Urban Development Plan* (1999-2010), primera forma de gestión ambiental participativa en la planificación urbana en África Oriental. Coordinaba planes físicos y socioeconómicos y promovía la coordinación departamental. La calidad del aire y el transporte urbano se consideró área prioritaria de trabajo en el proyecto de ciudad sostenible (UN-habitat, 2005).

Pese a la implementación de este plan, no existe ninguna institución que coordine y se responsabilice de la movilidad o el transporte urbano, y para la mayoría de las instituciones es un aspecto secundario. La abundancia de actores implicados (SUMATRA, DART, TANROADS...) complica la resolución de los asuntos relativos a la movilidad urbana. El ayuntamiento de DSM cuenta con limitados recursos y los gobiernos municipales carecen de numerosas competencias que inciden en la movilidad urbana: no son responsables de la red troncal de carreteras, del diseño e implementación del BRT; de la dirección del tráfico (a cargo del departamento de policía de tráfico); de las licencias de los *dala-dala*; y la planificación de los usos del suelo (DSM city Council et al., 2010). La Política Nacional de Transporte de 2011 propone, por primera vez, la creación de una *Urban Transport Authority* (DUTA) para desarrollar la política y coordinar todos los aspectos relativos a la movilidad urbana, y dedica un apartado específico a "acceso urbano y movilidad", que va más allá del transporte o del tráfico (Ministry of Transport, 2011). La planificación urbana de Dar-es-Salaam tampoco

contempla las formas de desplazamiento no motorizado y la circulación en bicicleta no se incluye en las estrategias de gestión de tráfico (Randal, 2003, Un-Habitat, 2009).

Actualmente se está preparando un nuevo Master Plan para 2010-2030 y se ha elaborado el *Citywide Action Plan for Upgrading Unplanned and Underserviced Settlements* (UN-Habitat, 2011), donde se identifican las prioridades para el desarrollo de la ciudad. Asimismo, el ayuntamiento de la ciudad de DSM y los gobiernos municipales de Ilala, Kinondoni y Temeke desarrollaron el *DSM Infrastructure Development Programme (IDP)* en 2010 para presentar las necesidades de la ciudad al gobierno e invitar a la participación a las agencias de desarrollo nacional e internacional para cubrirlas (Dar es Salaam City Council *et al.*, 2010).

4. “MONOCULTIVO” INSTITUCIONAL E INFORMALIDAD

Como han denunciado Chang y Evans (2005), siguiendo prácticas y recomendaciones que han funcionado en otros países, en muchos países en desarrollo se aplican políticas de monocultivo institucional, sin tener en cuenta las diferencias de contexto sociocultural e histórico. El monocultivo se extiende a la visión de la ciudad y a la relación entre formalidad-informalidad, presentada como un binomio irreconciliable (McFarlane y Waibel, 2012), pese a que la informalidad organiza la interacción social en ausencia del Estado, especialmente en etapas de reestructuración socioeconómica y política (Altrock, 2012). Mkandawire (2009) añade que las reformas institucionales también insisten en el cumplimiento de un conjunto de normas estándar, en muchos casos, impuestas y en una continua experimentación que hace inestables a las instituciones. Aunque en esta ponencia se distingue entre sector formal e informal, hay que advertir que se trata de un término binario muy problemático y criticado por la literatura postcolonial africana (Mbembe, 2000). El binomio formalidad-informalidad puede utilizarse como herramienta de gobierno e interpretarse como una forma de vida o de entender la ciudad (Roy y AlSayyad's, 2004). En DSM, los servicios de transporte público informal cumplen una importante labor para cubrir necesidades de movilidad a colectivos y lugares que el Estado ha sido incapaz o no ha deseado proveer.

Durante el quinquenio 1995-1999, el SSATP implementó un programa piloto de infraestructuras en Kenya y Tanzania que incluía calmados de tráfico y pasos cebra, particularmente efectivo. Sin embargo, los resultados demostraron que los modelos del mundo desarrollado no funcionaban en marcos institucionales distintos. El programa no generó capacidades de gestión locales y demostró la importancia de la planificación local y de la participación ciudadana, y la necesidad de estudiar los factores que determinan la elección de los modos de transporte (Nkurunziza *et al.*, 2012).

En la actualidad, el proyecto más reseñable en el ámbito de la movilidad y el transporte es el Bus Rapid Transit (BRT) system for DSM, presentado en 2002 como un sistema de transporte rápido masivo, eficiente y limpio, cuyo objetivo era mejorar la calidad de vida de la población dependiente del transporte público y la calidad del medioambiente urbano. En 2007, con un crédito de 150 millones de dólares del World Bank/IDA se estableció la agencia DART para poner en marcha el sistema. El BRT circulará por uno de los corredores de mayor demanda de la ciudad a lo largo de *Morogoro Road*, conectando la terminal de autobús de *Ubungu* con el mercado de *Kariakoo*, pasando a través del distrito comercial y hasta la estación de ferrocarril. La alta demanda garantiza la sostenibilidad del sistema, en principio, sin subsidios gubernamentales. Se espera un cambio de imagen de la ciudad, con aceras y cruces más seguros para los peatones en el

recorrido, y vías ciclables. Tanto en el borrador de Política Nacional de Transporte como en el Plan de Desarrollo y de Política de Transporte para DSM se plantea el BRT como el eje de sistema de transporte público, alimentado por otros buses desde las vías arteriales secundarias (Ministry of Transport, 2011).

El Plan de Desarrollo y de Política de Transporte cuenta con la asistencia técnica de la Agencia Japonesa de Cooperación Internacional (JICA) y se dirige, a corto plazo, a aliviar la congestión de tráfico y, a largo, a formular y desarrollar una política de transporte urbano con el horizonte de 2030 (JICA, 2008). Aunque el proyecto es una gran oportunidad para avanzar hacia la movilidad sostenible, en principio, no contempla la subvención de las tarifas para los colectivos más desfavorecidos, ni una disposición territorial que los beneficie. La distribución inequitativa de sus servicios limita la accesibilidad para alcanzar oportunidades de empleo o de educación, y podría contribuir a profundizar en la pobreza y la desigualdad (Ahferom, 2009). Además, si la licitación del servicio es internacional, el principal perjudicado será el fragmentado sector de propietarios de *dala-dala* que difícilmente podrán unirse para lograrla. Pese a la oportunidad que representan los apoyos financieros externos, un excesivo endeudamiento puede comprometer las posibilidades futuras y la puesta en marcha de nuevos proyectos. Se estima que el 70% de la financiación para infraestructuras proviene de donantes internacionales, lo que dificulta el simple mantenimiento de la red (WBCSD, 2007), porque los recursos internos de que dispone la *Tanzania Revenue Authority* (TRA) son escasos y proceden de un sistema fiscal ineficiente por la valoración de la propiedad y la gestión (Flanary, 2012).

Hay que tener en cuenta que gran parte de la población de DSM se desplaza en modos no motorizados y en transporte público, costumbre, enraizada en la cultura local (URT, 2004; Diaz Olvera *et al.*, 2010; Sietchiping, 2012; Jones *et al.*, 2013). De hecho, la asociación de promoción local del uso de la bicicleta UWABA (*Umma Wa Wapanda Basikeli*) nació en 2006 con el objetivo de participar en la planificación de las infraestructuras de transporte para garantizar vías seguras para la bicicleta y promocionar las formas de desplazamiento más sostenibles (UWABA, 2010). Los ciclistas y los peatones son muy vulnerables y se enfrentan a problemas de seguridad derivados de la ausencia de rutas seguras y pavimentadas, conflictos con vehículos de motor, la estrechez de las calles, la aparición de barro durante la temporada de lluvias, la falta de sombras en las rutas soleadas y la falta de iluminación nocturna (Kanyama *et al.*, 2004; Chalya *et al.*, 2010). Pese a la importancia de la caminata como medio de desplazamiento, la ausencia de infraestructuras seguras y cómodas, genera problemas de accesibilidad que afectan a toda la población y marcan severas diferencias según la distancia de las viviendas a las carreteras radiales, que tienen buen mantenimiento, o a las paradas de transporte colectivo. Cruzar una calle puede ser particularmente difícil en ciudades de países en desarrollo debido a una carencia de cruces formales y de restricciones en los informales (Wright y Hook, 2007).

El incumplimiento de las normas de tráfico y, en ocasiones, la ausencia de regulación, es un freno para avanzar hacia la movilidad sostenible. El comportamiento de los conductores, en general, y, particularmente, de los *dala-dala*, explica una parte importante de los crecientes niveles de accidentalidad. La competencia entre operadores se refleja en una excesiva velocidad de los vehículos, en la sobrecarga de pasajeros y en la resistencia a cumplir con las directivas públicas sobre tarifas. En 2008, 1,800 *dala-dala* se vieron implicados en accidentes de tráfico por motivos de conducción peligrosa (Traffic Police, 2008). Este comportamiento está relacionado con la situación laboral de

los conductores de los *dala-dala*. Éstos no son asalariados, sino que tienen que pagar una cantidad diaria en señal de la “franquicia” recibida que, aunque es negociable, es fijada por el propietario, con gran poder de negociación por los altos niveles de desempleo. A fin de obtener unos ingresos superiores a este pago, realizan el mayor número de viajes posible en un día y llevan un alto número de pasajeros en cada viaje. Para lograr lo primero se sobrepasan los límites de velocidad y la jornada laboral se alarga hasta 15 horas diarias, con el consiguiente incremento en la accidentalidad urbana (Rizzo, 2002, 2011). De otro lado, la mayor parte de los niños tienen escuela a unos dos kilómetros de casa, pero enfrentan severos problemas de transporte porque los operadores rehúsan llevarlos y como resultado muchos llegan tarde al colegio. El alto uso de tiempo y energía en su transporte tiene un impacto negativo en su rendimiento escolar y la distancia se convierte en una barrera a la asistencia regular a la escuela (Rizzo, 2002; Diaz Olvera *et al.*, 2003).

Además de que los elevados costes de transporte impiden a gran parte de la población utilizarlo y la obligan a caminar diariamente largas distancias (Diaz Olvera *et al.*, 2010), otros aspectos de tipo social inciden en el modelo. Las mujeres utilizan frecuentemente los *dala-dala*, pero ni ellas, ni los discapacitados o personas mayores son tenidos en cuenta, específicamente, en la planificación del transporte público (Sietchiping *et al.*, 2012). Las mujeres trabajadoras utilizan predominantemente el transporte público, pero sienten miedo de desplazarse por la noche, sufren el maltrato de los conductores y el frecuente acoso sexual cuando los *dala-dala* van repletos. La actitud negativa de los conductores hacia las mujeres incluye no esperar a que se sienten antes de arrancar, utilizar lenguaje abusivo e insultos, no parar en el destino o no esperar a que se bajen para arrancar de nuevo (Root *et al.*, 2002; SUMATRA, 2011). Las personas mayores y los discapacitados son dos colectivos en desventaja en transporte que, además, sufren en muchas ocasiones el irrespetuoso trato de los conductores o del resto de los pasajeros (UN-Habitat, 2009).

La ciudad de DSM se ha construido enfrentando los sectores formal-informal en lugar de considerarlos complementarios y una herramienta de gobernanza. A lo largo del tiempo se ha ido sedimentando una cultura de ocupación del espacio que responde a una construcción social y aporta particularidades al modelo de movilidad urbana. Los vendedores callejeros, denominados *wamachingas*² se sitúan en las aceras ofreciendo sus productos, y los viandantes comparten el espacio vial con los vehículos motorizados y las bicicletas. Este fenómeno “espontáneo” (Lussuga Kironde, 1995) consiste en el uso comercial de los espacios abiertos o residenciales sin autorización legal, especialmente, carreteras, terminales de autobuses y cruces de las vías principales. Cuando los vendedores o los negocios informales ocupan aceras y calzadas reducen el espacio destinado a peatones y vehículos en calles de por sí estrechas. Aunque estas actividades son ilegales y reprimidas por las autoridades políticas, son toleradas por la policía que, en ocasiones, las transforma en un lugar de negocio informal, incluyendo ocasionales sobornos, lo que demuestra el carácter híbrido de la informalidad. Sin embargo, este uso del espacio convierte a los vendedores informales en lo que Jane Jacobs denominó “*eyes on the street*”, contribuyendo al incremento de la seguridad para los viandantes; y a través del desplazamiento se crean “rutas de negocio” mediante el

² Los *wamachingas* son pequeños vendedores que ocupan y andan por las calles de Dar es Salaam, y venden cacahuets, café, comidas, e incluso repuestos para vehículos. El término hace referencia a una pequeña región del Sureste del país que es el lugar de origen de muchos vendedores. Independientemente del lugar de procedencia, los que se dedican a tales ventas se denominan *wamachinga*. La mayoría son chicos jóvenes, pero también hay un número considerable, y en aumento, de chicas.

acercamiento a los posibles clientes que caminan o viajan en sus vehículos privados, que permiten el incremento de los ingresos de este colectivo (Wright y Hook, 2007).

La actitud de los poderes públicos hacia los vendedores callejeros se ha modificado desde 1980s. En 1983 se estableció la licencia *nguvu kazi* de comercio itinerante, que fue interpretada como un derecho a trabajar, en lugar de una restrictiva legislación (Tripp, 1997). En los 1990's se consideró la necesidad de su integración en la economía local (UN-Habitat, 2005), pero, desde 2003 los vendedores fueron progresivamente marginados: el *nguvu kazi* fue cancelado y la *Finance Act* (2004) confirmó la necesidad de registro y autorización para todas las empresas. Se vinculó esta institución tradicional al empeoramiento de la congestión de tráfico y de la seguridad vial. Tras los informes del Instituto Libertad y Democracia de 2005 (ILD, 2005), en 2006 y 2007, se produjeron desalojos y persecuciones de vendedores callejeros, se propuso ubicarlos en el extrarradio de la ciudad y se llevaron a cabo políticas para incentivar su retorno a las zonas rurales (Lyons y Msoka 2010). La población interpretó estas iniciativas como una forma de apropiación de la riqueza de la ciudad por parte de los líderes, sin compartirla con el resto de ciudadanos, lo que produjo una gran desafección política.

5. REFLEXIONES FINALES

El modelo de movilidad urbana en DSM, basado en el uso intensivo de los modos privados motorizados, ha resultado en altos índices de contaminación ambiental y acústica, congestión de tráfico y accidentalidad.

La principal característica de la política nacional de transporte es que se ha ocupado de facilitar el movimiento de los vehículos en lugar del de las personas. Se ha priorizado la provisión de carreteras urbanas para vehículos motorizados hacia el Distrito Comercial Central (CBD), en lugar de dirigir las políticas hacia la mejora de los principales modos de transporte que utiliza la mayor parte de la población (transporte colectivo y no motorizado). El *System Development Plan for DSM*, realizado con la asistencia técnica de JICA está dirigido, principalmente, a la mejora de las condiciones de circulación de los vehículos motorizados, es decir, a los usuarios de vehículos privados motorizados y de transporte público, pero margina la movilidad a pie y en bicicleta. La promoción del uso de modos de transporte privado motorizado va en contra de la tendencia global hacia una ciudad más sostenible. En el contexto de DSM es necesario reevaluar la planificación de transporte hacia un modelo de movilidad que mejore la calidad de vida de los ciudadanos. En cuanto a la planificación urbana, debe avanzarse hacia el modelo de ciudad compacta y hacia la creación de cercanía a los lugares de estudio, trabajo, compras, para reducir las necesidades de viajar en modos motorizados.

La confluencia de instituciones y reglamentaciones en la provisión de servicios e infraestructuras de transporte, sin la existencia de una autoridad coordinadora, hace del transporte urbano un tema de difícil gobernanza. A estas instituciones formales habría que añadir las organizaciones informales, los factores socioculturales y los comportamientos de los habitantes de la ciudad. La futura DUTA podría funcionar como unidad encargada de la coordinación y planificación de la SUM, a fin de aumentar la capacidad de evaluación y control de los objetivos locales de sostenibilidad. Además, se requeriría que este departamento funcionara como observatorio de movilidad urbana para conocer la evolución de los niveles de polución, ruido, accidentalidad, así como desarrollar encuestas domiciliarias de movilidad.

La planificación de la movilidad urbana requiere una visión integradora y adaptar las estrategias a un contexto de elevada pobreza, altos niveles de desempleo, y problemas de gobernanza. Asimismo, se deben incluir de forma equilibrada aspectos ambientales, económicos y sociales, considerando la gran importancia de la "informalidad" y del proceso deliberativo en la adopción de políticas. La conexión entre los distintos sectores implicados en el avance hacia la SUM y la participación de las plataformas ciudadanas, colectivos como UWABA, y asociaciones como DARCOBOA (*Dar Commuter Bus Owners Association*) y TABOA (*The Tanzania Bus Owners Association*) hará más fácil su implementación y cumplimiento. Se debe enfatizar en la necesidad de una planificación de movilidad urbana sostenible integrada y que considere los aspectos socioculturales e informales de la ciudad. DSM presenta formas de movilidad menos orientadas al uso del vehículo privado y la existencia de servicios, infraestructuras y proyectos que pueden ser aprovechados para avanzar hacia SUM. Por otro lado, presenta falta de coordinación institucional, de integración de los sectores formal e informal. Los elevados niveles de pobreza, la excesiva dedicación de recursos a la circulación de vehículos motorizados o el monocultivo institucional. Las soluciones a los conflictos entre ciclistas, peatones, conductores de coches y *dala-dala* se buscan modernizando las calles, pero el asfalto no cambia el orden sociocultural.

La educación y la sensibilización ciudadana son fundamentales para un proyecto de cambio comportamental, que permita resolver los conflictos urbanos y aumentar el cumplimiento de las normas de tráfico. Pero el cambio de comportamiento es un proceso lento, incluso en el caso de que los individuos estén motivados para utilizar modos sostenibles de transporte. Si se acepta la causación "bidireccional" entre individuos e instituciones, se puede confiar en la educación, en el cambio institucional y en la exhortación ideológica para fomentar el espíritu cívico de los ciudadanos.

6. BIBLIOGRAFÍA

- Abuhamoud, M. A., R. A. O. K., Rahmat y A. Ismail. 2011. "Transportation and its concerns in Africa: A review", *The Social Sciences*, 6,1: 51-63.
- Ahferom, M. 2009. *Sustainability Assessment of a Bus Rapid Transit (BRT) System: The Case of Dar es Salaam*, Tanzania. Thesis Submitted in Partial Fulfillment of the Degree of Master of Science in Environmental Studies and Sustainability Science, Lund University, Sweden.
- Altrock, U. 2012. "Conceptualising Informality: Some Thoughts on the Way towards Generalisation" en McFarlane, C. y M. Waibel, eds., *Urban Informalities. Reflections on the Formal and Informal*, Hampshire: Ashgate Published Company.
- Armstrong, A., 1986. "Colonial and Neocolonial Urban Planning: Three Generations of Master Plans for Dar es Salaam. Tanzania", *Journal of the Faculty of Arts and Social Sciences, Utafiti*, VIII, 1: 43-66.
- Bardhan, P. 2005. "Institutions matter, but which ones?", *Economics of Transition* 13, 3: 499-532.
- Brennan, J. R. y A. Burton. 2007. "The Emerging Metropolis: A history of Dar es Salaam, circa 1862-2000" en Brennan, J. R., A. Burton y L. Yusuf, eds., *Dar Es Salaam, Histories From An Emerging African Metropolis*, Dar es Salaam: Mkuki na Nyota Publishers.
- Briggs, J. y D. Mwamfupe. 2000. "Periurban development in an era of structural adjustment in Africa: the city of Dar es Salaam, Tanzania", *Urban Studies* 37, 4: 797-809.

- Cass, N., E. Shove y J. Urry. 2005. "Social Exclusion, mobility and access", *The Sociological Review* 53,3: 539-555.
- Chalya, P.L., J.B. Mabula, I.H. Ngayomela, E.S. Kanumba, A.B. Chandika, G. Giiti, B. Mawala y D. Balamuka. 2010. "Motorcycle injuries as an emerging public health problem in Mwanza City, North-Western Tanzania". *Tanzania Journal of Health Research* 12, 4: 214-220.
- Chang, H.-J. 2002. "Breaking the Mould- An Institutional Political Economy Alternative to the Neo-liberal Theory of the Market and the State", *Cambridge Journal of Economics* XXVI, 5: 539-559.
- Chang, H.-J. 2011. "Institutions and Economic Development: Theory, Policy and History", *Journal of Institutional Economics* 7,4: 473-498.
- Chang, H.-J. y P. Evans. 2005. "The Role of Institutions In Economic Change" en G. Dymksi y S. Da Paula, eds. *Reimagining Growth*, London: Zed Press.
- Clapham, C. 2003. "The challenge to the State in a globalized world" en J. Milliken, ed., *State Failure, Collapse and Reconstruction*. London: Blackwell.
- Dar es Salaam City Council, Ilala Municipal Council, Kinondoni Municipal Council, Temeke Municipal Council. 2010. *Dar es Salaam Infrastructure Development Programme*.
- Diaz Olvera, L., D. Plat y P. Pochet. 2003. "Transportation conditions and access to services in a context of urban sprawl and deregulation. The case of Dar es Salaam", *Transport Policy* 10, 4: 287-298.
- Diaz Olvera, L., D. Plat, P. Pochet y M. Sahabana. 2010. "Motorized two-wheelers in sub-Saharan African cities: Public and private use", *12th World conference on transport research – WCTR*, Lisboa.
- Flanary, R. 2012. "Disordered Cities: Analysing Governance in the Urban Transport Sector (Tanzania-Senegal)", *The Framework Contract Beneficiaries 2009. Working Paper No 2*.
- Greif, A. 2006. *Institutions and the path to modern economy*, Cambridge: Cambridge University Press.
- Halla, F. 2007. "A SWOT analysis of strategic urban development planning: The case of Dar es Salaam city in Tanzania", *Habitat International* 31: 130-142
- Holden, E. 2012. *Achieving Sustainable Mobility Everyday and Leisure-time Travel in the EU*, Hampshire: Ashgate Published Company.
- Howe, J. y D. Bryceson. 2000. *Poverty and urban transport in East Africa: review of research and Dutch donor experience*. Delft: International Institute for Infrastructural, Hydraulic and Environmental Engineering.
- JICA (Japan International Cooperation Agency). 2008. *The Study on Dar es Salaam Transport Policy and System Development Master Plan. Preparatory Study*.
- Jones, S., M. Tefe, M. y S. Appiah-Opoku. 2013. "Proposed framework for sustainability screening of urban transport projects in developing countries: A case study of Accra, Ghana", *Transportation Research Part A: Policy and Practice* 49: 21-34.
- Kanyama, A., A. Carlsson-Kanyama, A.L. Lindén y J. Lupala. 2004. *Public transport in Dar es Salaam, Tanzania-institutional challenges and opportunities for a sustainable transportation system*. Stockholm: Institutionen för miljöstrategiska studier.
- Kombe, W., A. Kyessi y J. Lupala. 2003. *Urban Public Transport and Livelihood for the Poor: The Case of Dar es Salaam*. Loughborough University Press: Leicestershire.
- Kombe, W.J. y J. Lupala. 2006. "Urban Growth and Social Exclusion in Dar es Salaam", en *Exclusive Cities conference*, Johannesburg.

- Lam, D. y P. Head. 2012. "Sustainable Urban Mobility" en O. Inderwildi y Sir David King, eds. *Energy, Transport & the Environment: Addressing the Sustainable Mobility Paradigm*, London: Springer-Verlag.
- Litman, T. 2010. *Evaluating Accessibility for Transportation Planning*, Victoria Transport Policy Institute.
- Lizarraga, C. 2012. "Expansión metropolitana y movilidad: el caso de Caracas", *Eure* 38, 113: 99-125.
- López-Castellano, F. y F. García-Quero. 2012. "Institutional Approaches to Economic Development: The Current Status of the Debate," *Journal of Economic Issues*, 46, 4: 921-940.
- Lugalla, J. L. P. 1990. "The informal urban transport system in Tanzania: the 'dala-dala' buses in Dar es Salaam", *Internationales Afrikaforum* 26, 4: 353-360.
- Lussuga Kironde, J.M. 1995. *The Evolution of the Land Use Structure of Dar es Salaam, 1890-1990: A study in the Effects of Land Policy*, University of Nairobi, Nairobi.
- Lyons, M. y C. Msoka. 2010. "The World Bank and the African Street: (How) have the doing business reforms affected Tanzania's micro-traders", *Urban Studies* 47, 5: 1079-1097
- Mbembe, A. 2000. "At the Edge of the World: Boundaries, Territoriality, and Sovereignty in Africa", *Public Culture* 1: 259-284.
- McFarlane, C. y M. Waibel. 2012. "The informal formal in context" en C. McFarlane y M. Waibel, eds., *Urban Informalities. Reflections on the Formal and Informal*, London: Ashgate.
- MCT (Ministry of Communication and Transport). 2003. *National Transport Policy*, United Republic of Tanzania.
- Mkandawire T. 2009. "Institutional Monocropping and Monotasking in Africa" en A. Noman, K. Botchwey, H. Stein y J. E. Stiglitz, eds., *Good Growth and Governance in Africa: Rethinking Development Strategies*, Oxford: Oxford University Press.
- MOID (Ministry of Infrastructure Development). 2009. *National Road Safety Policy*. Dar es Salaam.
- Ministry of Transport. 2011. *National transport policy. Revised 2011*. Dar es Salaam
- NBS (National Bureau of Statistics). 2005. *Economic Survey 2004*, Tanzania.
- Nkurunziza, A., M. Zuidgeest y M. Van Maarseveen. 2012a. "Examining the potential for modal change: Motivators and barriers for bicycle commuting in Dar-es-Salaam", *Transport Policy* 24:249-259
- North, D.C. 1990. *Institutions, Institutional change and Economic Performance*, Cambridge: Cambridge University Press.
- Preston, J., Rajé, F. 2007. "Accessibility, mobility and transport-related social exclusion", *Journal of Transport Geography* 15, 3: 151-160.
- Randal T., ed. 2003. *Sustainable Urban design: An Environmental Approach*, London: Spoon Press.
- Rizzo, M. 2002. "Being taken for a ride: privatisation of the Dar es Salaam transport system 1983-1998", *Journal of Modern African Studies* 40, 1: 133-157.
- Rizzo, M. 2011. "'Life is War': Informal Transport Workers and Neoliberalism in Tanzania 1998-2009", *Development and Change* 42, 5:1179-1206.
- Root, A., L. Schintler y K. Button. 2010. "Women, travel and the idea of 'sustainable transport'", *Transport Reviews: A Transnational Transdisciplinary Journal* 20,3: 369-383.
- Roy, A. y N. AlSayyad. 2004. *Urban Informality. Transnational Perspectives from the Middle East, Latin America, and South Asia*. Lanham, MD: Lexington Books.

- Sen, A. 1999. *Development as Freedom*, New York: Alfred A. Knopf.
- Sietchiping, R., M.J. Permezel y C. Ngomsi. 2012. "Transport and mobility in sub-Saharan African cities: An overview of practices, lessons and options for improvements", *Cities* 29:183-189
- SSATP (sub-Saharan Africa Transport Policy Program). 2002. *Urban Mobility in Three Cities. Addis Ababa, Dar es Salaam, Nairobi*, Sub-Saharan Africa Transport Policy Program/The World Bank and Economic Commission for Africa.
- SSATP. 2005. "Non-Motorized Transport in African Cities. Lessons from Experience in Kenya and Tanzania", *Working Paper. Africa Region*, 80, World Bank.
- SUMATRA(Surface and Marine Transport Regulatory Authority). 2011. *Study on user needs and management of public transport services in Dar es Salaam*.
- Traffic Police Dar es Salaam. 2008. *Traffic Police Report*.
- Tripp, A. M. 1997. *Changing the Rules: The Politics of Liberalization and the Urban Informal Economy in Tanzania*, London: University of California Press.
- UN-Habitat (United Nations Human Settlements Programme). 2005. *The sustainable Dar es Salaam project 1992-2003. From urban environment priority issues to up-scaling strategies city-wide*. Nairobi, Kenya: UN-Habitat.
- UN-Habitat. 2009. *Tanzania: Dar es Salaam city profile*, Nairobi, Kenya : UN-Habitat.
- UN-Habitat. 2011. *Sustainable mobility in African cities*, Nairobi, Kenya: UN-Habitat/UITP.
- UNPD (United Nations Development Programme). 2011. *People and Mobility Promoting non-motorised transport options and compact cities as complements to public transport*, New York.
- UITP (International Association of Public Transport). 2008. *Overview of public transport in Sub-Saharan Africa*.
- UITP. 2010. *Report on statistical indicators of public transport performance in Africa*.
- URT (United Republic of Tanzania). 2002. *Population and Housing Census Report Summary*.
- URT. 2004a. *Transport Sector Snapshot – A World Bank Transport Sector Mission to Tanzania*.
- URT. 2005. *Executive Agencies: Do they perform better? (Part I: Main Report)*. Report 2004/07
- URT. 2012. *The Tanzania five year development plan 2011/2012-2015/2016. Unleashing Tanzania's latent growth potentials*.
- UWABA (Dar es Salaam Cycling Community). 2010. *Annual Report 2010*, Dar es Salaam.
- Vasconcellos, E.A. 2010. *Análisis de la movilidad urbana. Espacio, medio ambiente y equidad*, Bogotá: Corporación Andina de Fomento.
- World Bank. 2011. *World Development Indicators*. Disponible en web: <http://hdrstats.undp.org/es/indicadores/38906.html> [Consulta: 12 de agosto 2013].
- WBCSD (World Business Council for Sustainable Development). 2007. *Mobility for development. Dar es Salaam Tanzania*, University of Tanzania: Dar Es Salaam.
- Wright, L. y W. Hook. eds. 2007. *Bus Rapid Transit Planning Guide*, New York: Institute for Transportation & Development Policy.