

LOS BENEFICIOS SOCIALES DEL TRANSPORTE RURAL

P. Fouracre, TRL Limited

Objetivos del documento

Sumario

Resulta claro que el transporte rural juega un importante papel en el desarrollo rural; proporciona los medios por los cuales las comunidades locales pueden tener acceso a las oportunidades y a los productos básicos que les permite mejorar sus medios de vida. De este modo el transporte conecta a la comunidad rural con los mercados y con los proveedores de insumos agrícolas, con las oportunidades de educación y de empleo, y con las instalaciones de salud y de bienestar. El transporte también apoya el desarrollo familiar y comunitario al dar el acceso necesario a las reuniones (sociales o políticas) fuera de la localidad. A través de estos mecanismos, el transporte mejorado puede contribuir no sólo a tener una economía rural mejorada, sino también a lograr un alto grado de bienestar social tanto para las familias individuales como para la comunidad.

No siempre pueden hacerse distinciones estrictas entre los beneficios sociales y los beneficios económicos del transporte rural. Frecuentemente éstos van de la mano; una economía mejorada, después de todo, probablemente va a ser de gran beneficio social a cualquier comunidad, porque a su paso traerá progresos en, por ejemplo, instalaciones educativas y de salud. Recíprocamente, los beneficios sociales tales como el abastecimiento mejorado de agua, o el acceso mejorado a los servicios básicos de salud y de maternidad, llevan a beneficios económicos porque de ello podría resultar una disminución en las enfermedades y en la mortalidad de la comunidad, lo cual contribuye a tener una mayor productividad.

Puesto que los impactos sociales probablemente serán un beneficio clave (o un perjuicio para algunos afectados) del desarrollo del transporte rural, es evidente que la consideración de estos efectos debe ser incluida en una evaluación de cualquier acción propuesta para el transporte.

Temas Claves

- Un Análisis de Impacto Social (AIS) debería ser una parte integral del ciclo de desarrollo de proyecto de un esquema de transporte rural.
- El AIS destacará los efectos del esquema en relación con objetivos particulares de desarrollo social, los cuales probablemente incluyan:
 - dar una respuesta a las necesidades percibidas de quienes sean afectados por el esquema (o programa o política);
 - llegar a los grupos pobres y a los marginados;
 - reconocer los papeles y las necesidades de las mujeres (así como las de los hombres);
 - alentar la participación de todas las partes interesadas en el proceso de desarrollo.
- Aún cuando la evaluación (en términos monetarios) de los beneficios sociales no siempre pueda hacerse, éstos todavía deben incluirse en la evaluación de proyectos.

Tópical claves

- El Análisis de Impacto Social en el ciclo de desarrollo del proyecto.
- La evaluación de los beneficios sociales, y su comparación con otros beneficios del proyecto

1 INTRODUCCION

'En el centro del enfoque del desarrollo social está la comprensión de que el comportamiento de cada uno de nosotros está determinado no sólo por el racionalismo económico. La respuesta de cada persona al desafío del desarrollo también está moldeada por la sociedad, por la cultura y por el momento histórico en el cual él ó ella vive. Al analizar la sociedad y la cultura reconocemos que el comportamiento de los individuos se determina por estructuras y por redes de relaciones y de deberes sociales – y por valores y conocimiento compartidos. Es sólo a través de un proceso de respeto compartido entre el conocimiento 'indígena' y los valores y habilidades técnicas que la sustentabilidad puede ser lograda', (DFID¹, 1993).

La mayoría de los objetivos de desarrollo contienen sólidos elementos de desarrollo social. Estos incluyen:

- Estrategias para la reducción de la pobreza
- La promoción del estatus de las mujeres en la sociedad
- La promoción del desarrollo humano (por ejemplo, a través de una mejor salud y educación)
- La promoción del buen gobierno, en particular a través del fomento de los procesos participativos.

Otras metas de desarrollo como son la reforma económica y la atención a los compromisos ambientales también podrían tener un contenido de desarrollo social. La reforma económica proporciona el esquema para la mitigación de la pobreza y para una mayor asignación de recursos a los programas de salud y de educación. Al incluir los aspectos ambientales, el resultado podría ser una mejor administración comunitaria de los recursos naturales, y por lo tanto unos medios de vida más sostenibles.

En el contexto del desarrollo del transporte rural, las dimensiones sociales positivas del cambio implican:

- un mejor acceso a los recursos sociales básicos (alimentos, agua, educación, seguridad, justicia, derecho al voto y derechos humanos)
- un mejor acceso para la gente pobre a los medios para mejorar su capacidad productiva (mercados, proveedores, empleo, salud y educación).

El desarrollo del transporte también puede tener efectos negativos en el bienestar social de las comunidades, o en el de los individuos dentro de la comunidad. Por ejemplo, durante la construcción de caminos podría haber trastornos e inconvenientes. Una vez terminada la vía podría haber un riesgo mayor de tener accidentes debido a la mayor exposición al tráfico.

El papel del análisis social en un análisis del transporte rural consiste en identificar todos los impactos sociales potenciales, así como la incidencia relativa de los impactos sobre los distintos afectados. El consejero de desarrollo social se concentraría particularmente en los efectos sobre 'los socialmente excluidos' (esto es, los muy pobres) y sobre aquellos con 'menos voz' en la comunidad (o sea, las mujeres

¹ "Department For International Development (DFID)", por sus siglas en inglés (Nota del Traductor).

y los niños). En caso de que las desventajas sociales sean evidentes, el análisis también conlleva una evaluación de cómo minimizar estos efectos, y/o una investigación para saber si las propuestas de mitigación o de compensación resultan aceptables para la comunidad afectada.

Este trabajo examina la forma en la que un Análisis de Impacto Social podría ser aplicado al desarrollo del transporte rural, y la forma en la que este análisis se incluye en el ciclo completo del desarrollo de proyecto. Está basado en la práctica seguida dentro del DIFD, aunque este tipo de análisis es uno de los requerimientos típicos de la mayoría de las agencias internacionales de apoyo que solicitan un anexo de evaluación social en los proyectos que reciben para su consideración.

2 EL ANALISIS DE IMPACTO SOCIAL (AIS)

Se recomienda que el AIS se considere como una parte integral del ciclo de desarrollo del proyecto general. Durante la identificación del proyecto el AIS descartará a aquellos proyectos que estén sujetos a efectos sociales indirectos, limitados o neutrales, y que en consecuencia no necesitan una evaluación social ulterior más detallada.

Al comprender las implicaciones sociales de un proyecto, el DFID ha identificado una lista de preguntas de verificación apropiada para guiar al analista. Estas preguntas son:

- ¿Cuáles son las poblaciones a las que se pretende beneficiar con el proyecto? Al definir la población objetivo, debería ser claro cómo se espera que fluyan los beneficios del proyecto, y qué restricciones podrían impedir que los beneficios alcanzaran a los beneficiarios objetivo.
- ¿La población objetivo necesita el proyecto? Muchos proyectos son identificados con poca o nula referencia a los supuestos beneficiarios. Si el proyecto tiene una baja prioridad entre la población objetivo, entonces su justificación es cuestionable.
- ¿Hay otros miembros de la población, quizá más necesitados, que estén excluidos, y cómo puede incluirseles? Los proyectos de transporte rara vez podrían estar 'centrados hacia la pobreza' pero sus beneficios sociales tal vez podrían ser incrementados, o la población beneficiaria extendida (hacia los socialmente marginados), haciendo cambios marginales en el diseño del proyecto.
- ¿Se afectará negativamente a algún grupo?, y en tal caso, ¿qué cambios de diseño para mitigar estos efectos podrían realizarse?
- ¿Se beneficiará a las mujeres tanto como a los hombres? Este punto requiere de una completa comprensión del papel de las mujeres en la comunidad, y de los impactos esperados del proyecto sobre hombres y mujeres, así como sobre los distintos grupos de mujeres.
- ¿Qué nivel de participación de la población objetivo en la planeación y en la puesta en marcha es posible y apropiada? Esto en parte tiene que ver con la cuestión sobre si la población objetivo necesita el proyecto. También resulta evidente que los proyectos pueden ser más efectivos cuando son diseñados y administrados en el nivel local con la participación activa de la comunidad.

- ¿El proyecto es apropiado técnica y culturalmente? El diseño del proyecto debe hacer alusión a los derechos existentes sobre la propiedad de la tierra, a las divisiones sociales y del trabajo, a las tradiciones culturales, etc.
- ¿El proyecto requiere que los beneficiarios cambien su comportamiento, y es esto factible? Las estrategias para optimizar ‘la adopción’ (demostraciones, pruebas, incentivos, capacitación, etc.) deberían diseñarse en una etapa temprana, si el cambio de conducta es una condición necesaria para el éxito.
- ¿El proyecto está al alcance de los beneficiarios? Probablemente van a darse impactos diferenciales sobre los distintos grupos de la comunidad, con algunas desigualdades en la distribución de los costos y en el acceso a los beneficios.
- ¿Se reflejan apropiadamente las cuestiones sociales en las especulaciones sobre la viabilidad del proyecto? Los impactos sociales generalmente son difíciles o imposibles de evaluar, a fin de incluirlos en el análisis de costo-beneficio convencional. El riesgo de un análisis puramente económico es que podría ‘escapársele’ el impacto relativo a la distribución entre los beneficiarios, de los cuales quizá solamente los más prósperos podrían beneficiarse de un proyecto con alta tasa de retorno.

Al usar esta lista general de verificación, el analista desarrolla una evaluación social, la cual puede usarse como evidencia en la evaluación global del proyecto. En el caso del DFID, este análisis se presenta como un anexo (el Anexo de Evaluación Social) en la Presentación del Proyecto. Esta última también incluye un breve resumen del anexo. Con esto se podrá confirmar que las cuestiones sociales principales se han identificado, y que se han dado respuestas exhaustivas a las preguntas de la lista (con base, dentro de lo posible, en experiencias de campo). El resumen también confirmará los objetivos sociales, su reflexión en el diseño del proyecto y su consistencia con los objetivos económicos, técnicos y ambientales. Dentro del marco del proyecto quedará asentada la manera de evaluar el progreso en el logro de estos objetivos. Esto podría lograrse a través del seguimiento tanto a un conjunto de indicadores sociales que reflejen la naturaleza del proyecto como a los criterios para estimar el progreso de los propios participantes.

3 EL IMPACTO SOCIAL DEL TRANSPORTE RURAL

El principal efecto del desarrollo del transporte rural es acercar el mercado a las poblaciones rurales. Esto además facilitará el acceso a los servicios de educación y de salud. Sin embargo, al hacer más fácil la disponibilidad de los productos podría perderse la ventaja comparativa existente si los lugareños mantienen comercio solamente entre ellos. Debe tenerse presente que una mayor participación en la economía monetaria no necesariamente beneficia uniformemente a los medios de vida rurales.

3.1 La Educación

Los niveles de asistencia escolares son afectados por la falta de acceso a las escuelas – tanto para los alumnos como para los maestros. Los maestros no se sienten atraídos debido a la lejanía y a las dificultades de muchas de las áreas pobres. Un estudio en Zambia (Hine et al, 1998) encontró “ejemplos...donde la construcción de un puente

en un camino permitió a los niños asistir a la escuela durante todo el año mientras que antes de la construcción esto no ocurría [debido a la estación de lluvias]”.

El problema de coleccionar agua y leña también afectaba de modo desproporcionado a las niñas, ya que las mujeres tienen la responsabilidad de estas actividades en muchas de las sociedades estudiadas. La recolección para satisfacer las necesidades básicas puede requerir hasta del 25% de cada día, y con frecuencia esto tiene prioridad sobre la educación de las niñas.

3.2 La Salud

Un estudio realizado en Kenia (Airey y Cundill, 1998) demostró que el suministro de servicios de salud era una preocupación primordial para los grupos en todos los niveles de ingreso. El área de estudio estaba conectada por un camino de 50 Km a dos centros regionales, uno de los cuales tenía un buen hospital. El análisis de los propósitos de la gente para usar el camino mostró una fuerte correlación entre el ingreso y la frecuencia de los viajes, excepto en el caso del motivo de salud. El patrón parecía ser que una vez que los grupos de menores ingresos comenzaban a utilizar el hospital, ya no dejaban de usarlo (durante la depresión económica que se presentó mientras se hacía la segunda parte del estudio). Más bien, estos grupos dedicaban mayores proporciones de su ingreso a este fin.

Los caminos mejorados también aumentan la facilidad del uso de centros de salud móviles. Muchas poblaciones rurales están extremadamente dispersas, y si un centro de salud se pusiera a disposición de un distrito todavía estaría a muchas millas de muchos de los poblados. Los centros de salud móviles pueden resolver este problema.

3.3 El Acceso

El acceso a los bienes y servicios básicos puede hacerse más fácil mejorando las veredas o los cruces sobre corrientes de agua que ya existen, cuando éstos están cercanos a la población rural. Los medios intermedios de transporte (MIT) tales como las bicicletas y los carros, que pueden usarse sobre senderos rurales, frecuentemente son un medio útil para eliminar los dilatados tiempos de viaje para cubrir todas las necesidades básicas. Sin embargo, Dawson y Barwell (1993) han destacado *‘la limitada disponibilidad de los MITs (en especial para las mujeres) y su inadaptación técnica para la colecta de agua de muchas fuentes naturales. El uso de los MITs puede reducir la carga de la recolección de leña, pero se tiene el riesgo de que esto fomente la deforestación al promover un consumo aumentado’*.

La planeación del transporte en esta área debería tomar en cuenta los beneficios posibles de ubicar las fuentes de las necesidades básicas más cerca de la gente que se beneficia de ellas. Los esquemas comunitarios de áreas de reserva de leña han resultado exitosos en este aspecto, y también han incrementado la sostenibilidad al prevenir un abuso de los recursos. El suministro de agua corriente y de molinos son otros ejemplos de esto. Para la necesidad de un enfoque integral del desarrollo nunca habrá un énfasis suficiente.

3.4 La Delegación de la Autoridad

La mayor parte de la investigación apoya la descentralización del desarrollo, incluyendo tanto las responsabilidades de planeación como las de ejecución. Como un ejemplo de este último contexto, el uso de métodos de construcción basados en el uso intensivo de la mano de obra para el desarrollo de caminos tiene muchas ventajas. *‘Los métodos basados en el uso intensivo de la mano de obra ya han demostrado ampliamente que son técnicamente efectivos para la construcción de caminos rurales y de pequeñas estructuras, así como en las rutinas de mantenimiento’* (Dawson y Barwell, 1993). Esto puede aportar un útil complemento en efectivo al ingreso de los empleados locales (que pudieran tener muchas de sus actividades fuera de la economía monetaria). Sin embargo, esto implica la capacitación (en las habilidades y conocimientos técnicos necesarios para arreglos tan sencillos como construir escaleras y pasamanos en senderos empinados) de las poblaciones locales durante largos periodos de tiempo (típicamente de varios años) para permitirles tener una participación completa.

‘Un enfoque orientado a la comunidad tiene diversas fortalezas. Proporciona a las comunidades la oportunidad de ejercer control sobre la oferta de aquellos recursos a los que necesitan acceso, así como el desarrollo de un sentido de propiedad acerca de dichos recursos. Al adquirir las habilidades necesarias para establecer y administrar sus propias instalaciones, las comunidades locales pueden reducir significativamente su nivel de dependencia de los gobiernos cuyos recursos son, en muchos casos, cada vez más limitados. Una investigación reciente en Zambia encontró una fuerte correlación positiva entre los altos niveles de participación de la comunidad en los programas rurales de abasto de agua y el mantenimiento a largo plazo del equipamiento para los pozos.’ (Dawson y Barwell, 1993)

El estudio de Nâhem en Laos mostró que la gente en varios poblados estaba dispuesta a pagar montos en relación con su bienestar global para financiar un camino de construcción comunitaria. Esta investigadora utilizó un método conocido como Evaluación Contingente para estimar la evaluación financiera que los propios pobladores hacían del beneficio resultante de un camino de acceso. Un proyecto que tome en cuenta esta “fijación de precios” tendrá más oportunidad de ser sostenido eficazmente por medio del trabajo local.

3.5 El acceso mejorado a los mercados y a las ciudades

En una época los planes de desarrollo supusieron que la única actividad de los pobres del campo era la agricultura, y por tanto el desarrollo consistía solamente de un intento para mejorar el rendimiento agrícola, incluyendo el acceso a los mercados locales por medio del transporte motorizado. Estos planes fueron incapaces de captar la diversidad de las actividades económicas de la gente pobre del campo. La mayoría de ellos complementan su ingreso agrícola con actividades tales como la elaboración de canastos, los cultivos comerciales, el trabajo a destajo, la comercialización de pescado y otras actividades. Todas estas ocupaciones se benefician de un acceso más fácil a los pueblos y ciudades locales. El estudio de Ellis (1997) en Kenia mostró que las familias que vivían próximas al camino principal hacían un mayor uso de la vía y que en promedio estaban en mejores condiciones que aquellas que no vivían cerca del camino.

El acceso a las áreas urbanas también tiende a llevar hacia más oportunidades de trabajo remunerado, a una mayor diversidad en la compra de artículos de consumo (tanto de primera necesidad como de lujo) y por lo tanto a una mayor participación en la economía monetaria. Esto inevitablemente tendrá un efecto tanto cultural como económico en las localidades rurales, quizá elevando las expectativas económicas. La mayor participación en la economía monetaria también podría mejorar el acceso al crédito, el cual es un instrumento útil para estimular a la pequeña empresa.

El suministro de transporte motorizado regular permite un transporte más rápido de más productos hacia los mercados urbanos, con ahorros marginales en los costos de transporte. El estudio de Kenia (Airey y Cundill, 1998) mostró que las mejoras al camino llevaron a una mayor competencia y a la reducción de las tarifas en los servicios de autobuses y de transporte de carga de los operadores privados. En el estudio de Zambia (Hine et al, 1998), el movimiento de pasajeros era insignificante debido a los extremos grados de lejanía en la región y al raquítico sistema de vías. Una preocupación mayor era la aptitud de un servicio regular de transporte de carga para mover grandes cantidades de productos para venderse en las ciudades.

3.6 La producción aumentada

Al tener un mejor acceso a los mercados, se tiene la oportunidad de incrementar la producción agrícola. Muchos habitantes de localidades en el área cubierta por el estudio de Zambia (Hine et al, 1998) cultivaban algodón en pequeña escala para la compañía Lonrho. Lonrho opera el transporte para docenas de pequeños productores que cosechan el algodón y lo llevan a los depósitos centrales para su procesamiento. Este transporte también era la ruta principal usada por los agricultores para obtener insumos tales como semillas y fertilizantes. Lonrho estimaba que la producción de algodón en la provincia al sur de Zambia podía incrementarse hasta el triple si los caminos alimentadores fueran mejorados, para permitir un mayor transporte de algodón, de semillas y de fertilizantes usando vehículos más grandes.

El análisis de Nâhem señalaba que se daría un aumento en los cultivos comerciales y una mayor confianza en el comercio externo luego de que fuera construido un camino hacia los poblados laosianos. Un transporte ineficiente sobre caminos pobres con frecuencia lleva a que los productos sufran merma en su camino hacia los mercados. Sin embargo, otros factores tales como la falta de tierras de cultivo, o la carencia de facilidades de almacenamiento, también son importantes para el incremento de la producción. En Laos, noventa por ciento de la gente consideraba la posibilidad de incrementar el ingreso familiar como la razón más importante para desear un mejor camino. Otras razones importantes mencionadas fueron una mejor accesibilidad a las escuelas y a los servicios de salud.

4 LA DISTRIBUCION DE LOS BENEFICIOS SOCIALES

Muchos estudios han indicado que mientras los progresos en el transporte mejoraron la condición de los pobres, era improbable que los muy pobres hubieran recibido influencia alguna. Los muy pobres son grupos que, esencialmente, con frecuencia carecen de un estándar de vida suficiente como para aprovechar las ventajas de las mejoras al transporte. En Zambia éstos eran las familias que poseían poco ganado y

poca tierra, que no podían cultivar más algodón, y por tanto que no podían aprovechar las reducciones en los costos marginales del transporte (Hine et al, 1998). En Kenia, los grupos similares con frecuencia no podían pagar las tarifas del autobús y tampoco poseían bicicletas (Airey y Cundill, 1998). Las mejoras al transporte no tenían un efecto equitativo. Una excepción a la regla, en relación a los servicios de salud, ya ha sido comentada. Un problema con los métodos econométricos es que fácilmente podrían perder esta clase de variaciones dentro de las poblaciones.

4.1 Las mujeres y el transporte

Los estudios de desarrollo muestran que las familias cuya cabeza es una mujer en vez de un hombre tienden a ser más pobres. En muchas de estas culturas las mujeres tienen la responsabilidad no solamente del cuidado familiar, lo que las lleva a viajar más a fin de atender la salud de sus niños, sino también la carga de coleccionar agua y leña. Los hombres salen a trabajar o se ocupan de la agricultura. Un estudio de Tanzania (Dawson y Barwell, 1993) mostró que las mujeres en la sociedad rural se encargaban del 75% de todas las tareas de transporte.

Airey y Cundill (1998) encontraron en Kenia que el transporte motorizado en el nuevo camino principal entre Thuchi y Nkubu parecía provocar una aguda alza en el número de viajes emprendidos por hombres. En particular, los hombres tenían más posibilidades de hacer viajes personales o de negocios a los poblados cercanos como consecuencia de la disponibilidad de buenas vías.

Las mujeres probablemente también tendrán menos posibilidades de aprovechar las ventajas de las mejoras al transporte rural (tales como mejores servicios de transporte público) ya que ellas tienen menos oportunidad de poseer su propia fuente de ingresos independiente. La supeditación de las mujeres es un rasgo común de las sociedades rurales en el mundo en desarrollo. Es importante para los planificadores el cerciorarse de que las mejoras al transporte tomen en cuenta las necesidades de las mujeres y sus responsabilidades sociales, para evitar que los beneficios de cualquier programa sean disfrutados solamente por los varones, aún en donde los hombres jefes de familia pudieran tratar de asegurarse de que esto ocurra.

4.2 Otros grupos

Las consecuencias en los jóvenes están en buena medida asociadas a un acceso mejorado a las oportunidades de educación y a una mayor disponibilidad de los servicios de salud. Las repercusiones en la gente de edad a menudo son más marcadas ya que los viejos cuentan con un respeto considerable y con poder económico dentro de las sociedades rurales tradicionales. En consecuencia es probable que ellos se beneficien de los avances sociales tanto como aquellos que están en edad de trabajar, con mucha frecuencia debido al control y a los derechos que tienen sobre el ganado.

5 LA EVALUACION DE LOS BENEFICIOS SOCIALES

Los beneficios sociales generalmente son difíciles de evaluar en términos monetarios, y por tanto resulta difícil incluirlos en un análisis de costo-beneficio tradicional. Se

ha determinado que, en sitios donde la gente vive en un nivel de subsistencia con pocas tecnologías modernas, los programas de desarrollo a gran escala o fallan en su intento de alcanzar a los grupos objetivo originales, o provocan una gran perturbación a las comunidades a las que se pretendía servir. El desarrollo del área de selva tropical en el Amazonas es tal vez el mejor ejemplo de esta clase de trastorno.

Este tipo de impactos de bajo nivel podrían no aparecer en una hoja estándar de balance económico. En efecto, la inversión en estos beneficios no podría recuperarse en el corto plazo. Por otra parte, la exigencia humana de reducir la pobreza, y mejorar los beneficios sociales a la gente, es muy probable que tenga el efecto a largo plazo de incrementar los niveles de productividad de la población rural. La inversión social estaría justificada aún cuando la gente favorecida nunca contribuyera a la economía monetaria.

De modo alternativo, se pueden medir los beneficios sociales por medio de encuestas de indicadores sociales. Tales encuestas puede que no produzcan cifras exactas como en una hoja de balance, pero de cualquier modo son útiles para la evaluación. Los indicadores que pueden ser medidos incluyen: el número de familias en extrema pobreza (definida como la incapacidad de cubrir incluso las necesidades básicas); el número de horas empleadas en transportar agua y leña desde los puntos de abasto hasta el hogar; la cantidad de ganado poseída; el número de niños que van a la escuela regularmente; la mortalidad infantil y las tasas de enfermedades.

Nâhem utiliza cálculos econométricos para indicar un nivel financiero de beneficio social (es decir, a nivel de la comunidad) en su estudio de Laos. Esta investigadora agrupa lo que aquí ha sido llamado beneficios sociales bajo la denominación de “capital humano” y ha encontrado que, aunque el nivel educativo se ha incrementado como consecuencia de la construcción de caminos, esto no condujo a una mayor riqueza o una mayor productividad.

Un enfoque común para cuantificar los beneficios sociales (particularmente aquellos derivados del acceso mejorado a la educación y a los servicios de salud) es usar un caso muestra como guía para la evaluación de beneficios similares derivados de otras mejoras al camino en áreas o regiones similares en el mismo país. Tales estimaciones pueden ser consideradas junto con los ahorros habituales en los costos del transporte que se valoran separadamente. Sin embargo, se debe tener cuidado para asegurarse de que no hay una doble contabilidad de los beneficios en el proceso. En un estudio comparativo de poblados en Bután (Banco Mundial, 1999), los beneficios de la educación se evaluaron a partir de los aumentos en los niveles de inscripción a las escuelas (consecuencia del acceso mejorado), usando estimaciones del incremento en los medios de sustento de los niños que de otra manera se hubieran quedado sin educación. Los beneficios de los servicios de salud se evaluaron basándose en la reducción de los días de incapacidad para el trabajo, en la pérdida de ingreso neto, y en otros ahorros relacionados con la salud a consecuencia de un mejor acceso a los centros que dan este servicio. Un enfoque como este podría significar tanto la recolección de datos en campo como el análisis en magnitudes considerables (Lebo y Schelling, 2000).

6 CONCLUSION

El análisis social es un componente importante de todos los programas de desarrollo rural. *‘Una comprensión de la sociedad es esencial para ayudar a la gente a llenar sus necesidades sociales – alimentación, agua, vivienda, salud, conocimiento y habilidades – así como su seguridad física y emocional. La manera en que la gente define tales necesidades así como la prioridad y el valor que les conceden varían enormemente, no sólo de un país a otro, sino entre los distintos grupos de gente. Un punto de partida para establecer servicios sociales apropiados y sostenibles debería ser un análisis de cómo es que los individuos, las familias y las comunidades se organizan por sí mismas en sociedad para colmar sus necesidades tal como ellos las definen.’* (ODA, 1993).

Las necesidades del transporte rural son parte integral de este proceso. Debido a que por naturaleza proporciona acceso al mundo externo, el desarrollo del transporte tiene un impacto sustancial sobre los medios de vida de la comunidad. Su desarrollo por tanto debe ser guiado por las necesidades sociales de las comunidades a las que sirve.

REFERENCIAS PRINCIPALES

Airey, A & Cundill, M. A. (1998). A study of household travel in the Meru District of Kenya. TRL Report 353. Crowthorne: Transport Research Laboratory

Asian Development Bank (1993). Guidelines for Incorporation of Social Dimensions in Bank operations. Asian Development Bank, Manila.

Barwell, I. (1996). Transport and the village: Findings from African village-level travel and transport surveys and related studies. World Bank Discussion Paper no. 344. Washington D. C: World Bank.

Dawson, J. & Barwell, I. (1993). Roads are not Enough. IT Publications, London

DFID (1998). The Social Appraisal Annex for a Project Submission. Social Development Division, Department for International Development. London: DFID.

Ellis, S. D. (1997). Key issues in rural transport in developing countries. TRL Report 260. Crowthorne: Transport Research Laboratory.

Eyben, R. (1998). The role of social assessments in effective development planning. Social Development Division, Department for International Development. London: DFID

Eyben, R. (1998). Poverty and Social Exclusion: North-South Links. Social Development Division, Department for International Development. London: DFID.

Hine, J. Nelson, V. Greening P. A. K. (1998). A project to improve feeder and community access roads in Southern Province: An initial assessment. TRL draft

Howe, J. (1981). Income Distribution and Employment Programme: Criteria for Rural Road planning. Geneva: ILO

Lebo, J. and Schelling, D. (2000). Design and Appraisal of Rural Transport Infrastructure: Ensuring Basic Access for Rural Communities. World Bank Technical Paper No. Washington, DC: World Bank

Nahem, U. (1996). The social benefit of rural access roads in villages in Lao PDR. Master Thesis, Master of Economics, Unit for Environmental Economics, University of Gothenburg.

ODA Social Development Department (1993). Social Development Handbook: guide to social issues in ODA Projects and Programmes. Overseas Development Administration, London.

Rew, A. & Barney, I. (eds.) (1999). Social Development Topic Sheets. Social Development Division, Department for International Development. London: DFID

Robinson, R. (1999). A new approach to quantifying economic and social benefits for low-volume roads in developing countries. In: Impact Assessment and Project Appraisal, June 1999, pp 147-155.

World Bank (1999). Project Appraisal Document - Kingdom of Bhutan, Rural Access Project. South Asia Regional Office. Washington, DC: World Bank