

LOS BENEFICIOS SOCIALES DEL TRANSPORTE RURAL: UNA RESPUESTA COMBINADA DE UN PROYECTO DE MEJORAS A UN CAMINO EN EL AREA THUCHI-NKUBU DE KENIA

A. Airey y M. A. Cundill (1998)

Objetivos del estudio de caso

El estudio de los viajes desde los hogares en el distrito Meru de Kenia (Airey y Cundill, 1998), presenta no sólo una imagen de cómo se usa el transporte en una comunidad rural, sino también de cómo la naturaleza del viaje ha sido afectada por el desarrollo de un nuevo camino en la localidad. En la práctica, los impactos han estado relacionados. Por ejemplo, la importancia tanto relativa como absoluta de los ingresos agrícolas estuvo influenciada por experiencias de producción de bienes y de ventas sumamente diversas y muy independientes del efecto del nuevo camino. Por otra parte, las ganancias de las actividades no agrícolas han estado influenciadas tanto por la sequía de 1986 como por la mejoría en la accesibilidad a los caminos

1. INTRODUCCION

En mayo de 1985, un nuevo camino asfaltado fue abierto al tráfico entre la población de Thuchi y la ciudad de Nkubu en el distrito Meru de Kenia. Construido con apoyo británico, el camino recorre 54 Km. sobre las pendientes orientales del Monte Kenia. Esta vía sustituyó a 84 kilómetros sinuosos sin pavimentar y completó una vía de enlace apta para todo clima (la B6) entre las capitales distritales de Embu y Meru. Además de proporcionar una ruta importante para el tráfico de paso, el nuevo camino ha facilitado un acceso mejorado a una fértil área de cultivo de café y de té.

El objetivo del estudio fue examinar el comportamiento del transporte rural y determinar cómo había sido afectado por el nuevo camino. La principal fuente de datos usada en este reporte proviene de una serie de encuestas a los hogares. La primera encuesta de trescientos hogares fue realizada en 1983, dos años antes de que el camino fuera abierto. Esta encuesta fue repetida posteriormente en 1986 y en 1989 después de que el camino fuera puesto en servicio. Además de las encuestas en los hogares otros datos fueron recolectados de estudios de tráfico y de servicios de transporte.

2. RESULTADOS DE LAS ENCUESTAS EN LOS HOGARES

A partir de la encuesta base de 1983, la tasa de viajes desde los hogares creció de un promedio de 5.0 hasta un promedio de 11.2 viajes por hogar por mes en 1986, un aumento del 125% . Entre 1986 y 1989 se ha reportado una disminución en la tasa de viajes a un valor promedio de 8.4 viajes por hogar por mes, una reducción del 25% desde 1986, pero representando todavía un aumento del 68% respecto de la base comparativa de 1983 previa a la mejoría del camino. Esta reducción en los viajes puede ser explicada por el aumento en las tarifas de transporte entre 1986 y 1989 a

consecuencia de la reñida competencia entre varios servicios subsidiados, que resultó en una política de precios más realista, así como por la presencia de lluvias tardías fuera de estación que impactaron fuertemente sobre los costos de los viajes y las tarifas de transporte.

2.1 Modos de Transporte

La mayor parte de los viajes comenzaban y terminaban en el lugar de residencia de las familias y estaban compuestos de un cierto número de recorridos, cada uno cubriendo un “tramo” del viaje. La Tabla 1 identifica los cambios de modo que ocurrieron desde 1983. Aún cuando se puede ver que el matatu¹ es el modo dominante para los viajes emprendidos por la población estudiada en los seis años, los datos sugieren que ha perdido algo de terreno y que la selección modal resultó más variada en 1986 y en 1989 de lo que era en 1983

El nuevo camino Thuchi-Nkubu parece haber ampliado la selección modal, particularmente para las familias ubicadas cerca del nuevo alineamiento. Este es particularmente el caso para el autobús, la bicicleta y la caminata, que dieron la impresión de ser los modos más sensibles a la ubicación del derecho de vía. Hay una fuerte evidencia que sugiere que estas familias al lado del camino tienen una preferencia por los servicios de autobús debido a sus tarifas más económicas. Del mismo modo, estas familias están más preparadas para caminar hacia el nuevo camino para tener acceso a los servicios de autobús más baratos. Los usuarios del matatu señalan que la rapidez del servicio es su principal atractivo, mientras que los usuarios de autobuses escogen dicho servicio debido a su mayor confort y bajo costo

A pesar de que la posesión de bicicletas está ampliamente extendida, su utilización fue muy reducida en 1983. En 1986 y en 1989, los viajes en bicicleta se habían incrementado hasta convertirse en un modo de transporte significativo. La mayoría de estos viajes en bicicleta iniciaban y terminaban en los poblados cercanos al nuevo camino. Es muy probable que el nuevo camino haya estimulado a las familias en estas comunidades a incrementar el uso y la apropiación de bicicletas para viajes a distancias mayores.

Tabla 1. Número de Viajes por Modo de Transporte

Modo de Transporte	Número de Viajes (y %)					
	1983		1986		1989	
Matatu	3175	(85%)	6126	(74%)	4192	(76%)
Autobús	111	(3%)	582	(7%)	216	(4%)
Auto Privado	162	(4%)	556	(7%)	306	(6%)
Bicicleta	23	(<1%)	159	(2%)	158	(3%)
Motocicleta	0		56	(<1%)	108	(2%)
Otros Vehículos	36	(1%)	156	(2%)	21	(<1%)

¹ El matatu es un minibus autóctono de propiedad privada y con capacidad para llevar de 8 a 25 pasajeros.

Caminata	243 (6%)	638 (8%)	531 (10%)
TOTAL	3750	8273	5532

2.2 Propósito del Viaje

Se han registrado diferencias mucho mayores en la distribución de los propósitos de viaje entre 1983 y 1986 que entre 1986 y 1989. Las categorías más inestables en este patrón cambiante son para ir al trabajo, a la escuela y para asuntos personales. Durante este periodo de encuesta, los viajes para ir al trabajo, en particular, han mostrado un crecimiento sostenido del 20% al 33% de todos los viajes. Los viajes para ir a la escuela han mostrado fluctuaciones sin ninguna tendencia consistente, mientras que los viajes para asuntos personales han mostrado un descenso continuo. En contraste, el resto de propósitos de viaje mantienen una participación más o menos estable en el patrón global.

Tabla 2: Clasificación de Viajes por Propósito y por Género

Propósito del Viaje	Número de viajes (Porcentaje del total)			Porcentaje de viajes en cada categoría correspondiente a las mujeres		
	1983	1986	1989	1983	1986	1989
Trabajo	304 (20%)	964 (30%)	787 (33%)	23	30	23
Compras	272 (18%)	543 (17%)	401 (17%)	43	33	39
Social	326 (21%)	560 (17%)	419 (18%)	48	35	34
Salud	192 (13%)	450 (14%)	314 (13%)	64	63	60
Escuela	27 (2%)	183 (6%)	67 (3%)	48	58	27
Comercio	112 (8%)	176 (5%)	114 (5%)	80	51	77
Asuntos Personales	191 (13%)	260 (8%)	138 (6%)	16	13	21
Asuntos Bancarios	70 (5%)	124 (4%)	132 (6%)	14	21	23
Total	1494	3260	2372	41	37	35

2.2.1 Viajes para ir al trabajo

Los viajes para ir al trabajo incluyen los movimientos tanto para ir a un empleo remunerado como para el autoempleo y para las labores en la granja familiar. Los viajes por razones de trabajo han seguido creciendo en términos relativos y abarcaron cerca de una tercera parte de todos los viajes en 1989. Sin embargo ha habido un descenso absoluto del valor pico de 964 viajes en 1986 a 787 en 1989. A pesar de esto ha habido un aumento general en el número de personas que registran viajes por razones de trabajo. En 1983, 47 personas registraron viajes por motivo de trabajo (el 2.5% de la población muestreada). Para 1986 este número había aumentado a 78 (el 3.9%), y luego a 137 (el 6.5%) en 1989. Este aumento en el patrón de los viajes de

trabajo refleja, en parte, el continuo incremento del número de miembros de las familias que están en trabajos no agrícolas.

2.2.2 Viajes para ir de compras

La clasificación de 1983 distinguía los viajes de compras como recorridos para adquirir artículos de consumo. La mayoría de estos viajes de compras se hacían a Meru, y en menor grado a Nkubu, para comprar productos mucho más elaborados que los requeridos en las necesidades cotidianas. Este nivel de demanda parece ser relativamente estable puesto que genera una proporción semejante en el número total de viajes para los tres años

2.2.3 Viajes por motivos sociales

Los viajes por motivos sociales han disminuido marginalmente en importancia desde 1983 cuando representaban el 21% del total de viajes. Esta disminución relativa tuvo su valor más marcado en 1986 cuando la proporción de los viajes por motivo social cayó hasta el 17%, aunque se recuperó hasta un 18% de todos los viajes en 1989. Las visitas a los parientes y amigos siguen siendo el componente más importante de los viajes por motivo social.

2.2.4 Viajes por motivos de salud

Las visitas a los hospitales y a los dispensarios probablemente han mantenido su importancia relativa, logrando contabilizar una proporción más o menos consistente en los tres años de encuestas. La creciente relevancia del hospital en Chogoria como un destino para tratamientos de la población muestreada es evidente, subrayando la importancia del camino Thuchi-Nkubu para este hospital religioso. En 1989, el hospital atrajo 63 viajes (el 20% de todos los viajes por motivo de salud). Esto contrasta con 78 viajes correspondientes a 1986 y tan sólo cuatro viajes en 1983, el 17% y el 2% respectivamente, de los viajes por motivos de salud. Estos viajes fueron emprendidos por familias en las comunidades al lado del camino en Kanyakine, Igoji y Kathigu quienes resultaron beneficiadas por una reducción en el costo del viaje a Chogoria.

2.2.5 Viajes a las escuelas

Los viajes para ir a la escuela no mostraron una tendencia consistente en el periodo de estudio. Los viajes vehiculares a las escuelas primarias en 1989 resultaron ser solamente 10 (el 15%) de estos recorridos a las escuelas, comparados con 50 (el 28%) en 1986.

La mayoría de los viajes escolares tuvieron que ver con la educación secundaria, que usualmente implica el tener alojamiento en la escuela y por tanto vivir lejos del hogar. La mayoría de los padres inscribían a sus hijos en las escuelas locales distritales. Puesto que las fechas de las encuestas de viaje coincidieron con la publicación de los resultados de los exámenes de admisión a las escuelas secundarias, los padres en las tres encuestas, frecuentemente junto con sus niños, estuvieron viajando durante varios días a alguna escuela secundaria en el distrito de Meru para tramitar la inscripción de sus chicos.

2.2.6 Viajes por motivos comerciales

La definición para los viajes con motivos comerciales usada en 1983 se centraba en los viajes para vender y comprar productos agrícolas y comestibles. La mayoría de

estos viajes son emprendidos por mujeres hacia mercados formales cercanos para vender los excedentes de productos de maíz de sus shambas² o de sus jardines de vegetales. El análisis sugiere que el número absoluto de tales viajes se ha mantenido estable y como resultado su importancia relativa se ha reducido.

2.2.7 Viajes para asuntos personales

Los viajes por motivos agrícolas y administrativos, han reducido su importancia consistentemente desde 1983. Esto probablemente represente un descenso en, por ejemplo, el requerimiento burocrático de registrar la identificación personal. También parece que la muestra de la población se involucra menos con las administraciones provinciales y distritales.

De manera semejante, los recorridos por motivos agrícolas representan una razón menor para viajar y han disminuido ligeramente desde 1983 y 1986. En 1989, los lemas con el catastro de la tierra y los pagos del té parecen haber generado el mayor número de viajes en esta categoría.

2.2.8 Viajes para asuntos bancarios

Los viajes a los bancos se explican por sí mismos e incluyen a trabajadores asalariados y a jefes de familia haciendo depósitos o cobros en las sociedades cooperativas o estatales compradoras de cosechas. Estos viajes se han incrementado consistentemente durante el periodo de estudio, indicando una mayor participación de la población bajo estudio en la economía formal.

2.3 Las Diferencias de Género en los Motivos de Viaje

La Tabla 2 indica que los varones predominan en cinco de las ocho categorías de propósito del viaje, esto es por trabajo, para ir de compras, por motivos sociales, por asuntos personales y para asuntos bancarios. Este patrón refleja el dominio social y económico subyacente de los hombres en la sociedad de Menu. Las mujeres predominan consistentemente en los viajes por motivo de salud. Esto nuevamente refleja las normas de esta sociedad, en la cual las mujeres son las encargadas de preparar los alimentos y atender a los cuidados de la familia. El cuidado de la salud de los niños es por tanto una responsabilidad femenina. Al mismo tiempo, la alta tasa de nacimientos significa que las mujeres necesitan frecuentemente hacer visitas a las unidades de maternidad en los hospitales locales o en los centros de salud.

Los viajes por motivos comerciales que habían perdido el predominio femenino en 1986, surgieron nuevamente en 1989 como una categoría dominada por mujeres. Las mujeres son compradoras y vendedoras de productos alimenticios, usualmente en los mercados locales, mientras que los hombres están más involucrados en la compra y venta de productos no alimenticios y de consumibles en general, usualmente en los puestos y tiendas que se encuentran en toda el área. Podría parecer que este último tipo de comercio ha disminuido su importancia desde 1986, permitiendo al comercio organizado por mujeres predominar nuevamente.

2.4 Los Principales Orígenes y Destinos

² En Africa oriental, shamba es una pequeña parcela de terreno para cultivo. (Nota del Traductor)

En la mayoría de los propósitos de viaje se encontró un fuerte sesgo urbano, con la excepción del motivo de trabajo y el de los viajes escolares. Este sesgo resultó particularmente notable en los viajes por motivos de salud, para ir de compras, por motivo de comercio, por motivo de negocios y para asuntos bancarios. Debido a su posición clave dentro del distrito, Meru fue el centro natural para muchos de estos viajes: el 48% de todos los recorridos fueron hacia Meru. La ciudad de Nkubu, con el 41% de todos los viajes es también un centro importante debido a su cercanía geográfica con las poblaciones del estudio.

En 1983, el 64% de los viajes por motivos de trabajo y el 65% de los viajes escolares eran a destinos rurales. Una alta densidad de población en el campo y una dinámica economía rural explican parcialmente la fuerte dirección rural de los viajes de trabajo, mientras que la localización en el campo de varias escuelas primarias y secundarias ayuda a explicar la importancia de los viajes escolares en el ambiente rural.

2.5 El Ingreso Familiar y la Frecuencia de los Viajes

Tal como se esperaba, el promedio mensual de viajes tiende a aumentar con el incremento en el ingreso en cada encuesta. Dado este patrón, resulta evidente que en 1986 hubo un marcado aumento (+125%) en el número de viajes hechos por individuos en todos los niveles de ingresos. En general este incremento fue mínimo en los grupos de bajos ingresos y máximo en las clases de mayores ingresos. Esta mayor propensión a viajar puede ser vista en gran medida como un resultado del efecto que la nueva vía ha tenido en la reducción del costo de viajar. Para 1989, este efecto ya no se podía autosostener, particularmente para los grupos de bajos ingresos. Los viajes realizados por estos grupos regresaron a niveles parecidos a los de 1983 antes de que el camino fuera mejorado. Solamente los grupos de ingresos elevados se las han podido arreglar para mantener altos niveles de viajes realizándolos de manera semejante a como se hacían en 1986.

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