

EL TRANSPORTE Y EL SUSTENTO RURAL SOSTENIBLE EN ZAMBIA: EL ESTUDIO DE UN CASO

Por A. S. C. Davis, TRL Limited (2000)

Objetivos del estudio de caso

En un estudio reciente de una sección cruzada con la participación de las comunidades rurales en las provincias de Northern y Copperbelt en Zambia, se encontró que las restricciones en el transporte, y su impacto en los sustentos rurales son una de las mayores prioridades para los grupos rurales de bajos recursos. De hecho, se reconoce al transporte como una preocupación fundamental en todos los seis distritos estudiados, en particular su efecto en el acceso y movilidad de los grupos de bajos recursos para conseguir alimentos, sacar al mercado los productos agrícolas, y mejorar la capacidad de pago para así poder acceder a servicios de salud y educación. El estudio de un caso analiza la interacción entre el transporte y los recursos para el sustento en el contexto de Zambia, y la forma en la cual las estrategias basadas en el sustento pueden reducir la vulnerabilidad de estas comunidades y mejorar su calidad de vida.

1. INTRODUCCION

Actualmente se considera que la provisión de vías por sí sola no soluciona las restricciones en el transporte. Estas no son solamente el resultado de malas carreteras, sino también de un transporte público deficiente, y unos elevados fletes impuestos por los transportadores privados, quienes impiden un sustento sostenible para los estratos de bajos recursos rurales por medio de una baja frecuencia en sus servicios.

Además, el mal estado vial y los deficientes servicios de transporte tienen un impacto negativo en la provisión de los servicios de salud y educación primaria rurales, ya de por sí costosos. Una red de transporte en malas condiciones hace más difíciles los esfuerzos de subsistencia en el África del Sub-Sahara. Los agricultores no pueden movilizar sus mercancías a menos que gasten cantidades considerables de dinero en la adquisición de algún medio de transporte, como pueden ser las bicicletas o los carros tirados por caballos. Por consiguiente los agricultores se ven forzados a vender o permutar sus productos a precios desfavorables, a menos que paguen elevados fletes para así conservar el dinero necesario para pagar por los servicios de salud y educación.

El estudio de este caso se basa en la investigación titulada “Herramientas Políticas para Mejorar la Movilidad Rural”¹ financiada por el *DFID*², un proyecto continuado basado en los estudios de unos casos tomados del África del Sub-Sahara. En esta región, las restricciones del transporte tienen un profundo impacto en los ingresos de

¹En inglés “Policy Toolkit for Increased Rural Mobility” (Nota del traductor)

²Departamento para el Desarrollo Internacional, por sus siglas en inglés (Nota del traductor)

las comunidades rurales, y los factores externos, en especial la intervención de las instituciones, entorpecen la obtención del sustento de las comunidades rurales de escasos recursos. Este proyecto pretende producir un manual con las herramientas institucionales que identifiquen las restricciones del transporte afectando a las comunidades rurales. El manual tendrá además una evaluación de las requerimientos básicos para mejorar la infraestructura, los servicios de transporte, la ubicación de algunos servicios extendidos de pequeñas comunidades. Adicionalmente tratará las políticas para mejorar el transporte y movilidad rurales, lo cual resultará en mejores recursos y estrategias para el sustento de estas comunidades.

2. ANTECEDENTES

El sustento de los grupos rurales de bajos ingresos en Zambia ha sido afectado negativamente por varias externalidades en años recientes. En su intento por convertir al sector agrícola en el “principal motor de crecimiento económico”, el programa gubernamental de ajuste comenzado en 1991 sólo ha logrado marginar a los productores agrícolas no comerciales (World Bank, 1994). Las nuevas estructuras descentralizadas del mercado han llevado a la eliminación de subsidios para insumos agrícolas, incrementando así la vulnerabilidad de los pequeños agricultores quienes ya no tienen acceso a los fertilizantes, semillas, y pesticidas fundamentales para la producción del maíz. Por consiguiente, los grupos pobres del sector rural han tenido que regresar a la producción de cultivos tradicionales, incluyendo el sorgo y el millo, a pesar de que obtienen un bajo precio en el mercado, puesto que no requieren de ninguno de estos insumos.

La liberalización ha afectado a la subsistencia y a todos los agricultores incipientes en todas las nueve provincias, pero ha sido particularmente dañina en aquellas áreas extremadamente remotas y en las cuales no existen estrategias de sustento sostenibles para reducir su vulnerabilidad en caso de emergencia.

El 86% de la población de la provincia Northern de Zambia (la más grande con 147,826 Km²) se encuentra en zonas rurales (Oficina Estadística Central, 1998). La condición de las vías principales e interregionales es inadecuada, y las rutas alimentadores están extremadamente deterioradas, por lo que el paso es imposible durante la estación de lluvias. La principal actividad económica de la Provincia Northern es el cultivo de maíz, frijoles, casaba, y papa, además de la pesca en los distritos aledaños a los lagos de Bangweulu, Mweru-Wantipa, y Tanganyika.

En comparación, la provincia Copperbelt (31,328 Km²), cuyo nombre proviene de las minas de cobre en esa región, es la principal fuente de riqueza de la economía en Zambia, al mismo tiempo que recibe los mayores volúmenes de divisas extranjeras. A pesar de tener el doble de población que la provincia Northern (en la cual solo el 17% vive en zonas rurales), y estar localizada sólo a 321 Km. de Lusaka en la proximidad de importantes vías arterias y líneas férreas, todavía hay una gran proporción de habitantes en las zonas rurales en la pobreza absoluta, debido a las restricciones en su movilidad causadas por una infraestructura deficiente y la ausencia de transporte público.

3. RECURSOS PARA EL SUSTENTO EN LAS AREAS DE ESTUDIO

3.1 El Capital de los Recursos Naturales

La Provincia Northern se divide en cinco regiones naturales, donde predominan los pastos (50%), la sabana (33%), y los bosques (12%), con sólo el 0.36% siendo utilizado para la agricultura. La precipitación es alta, entre 1.100 y 1.400 mm en la época de lluvias entre Octubre y Marzo. La densidad de la población rural es de sólo 5.8 habitantes por kilómetro cuadrado. El método de corte y quema es ampliamente utilizado en el área de estudio, mejorando la fertilidad del suelo y evitando la necesidad de fertilizantes químicos.

La provincia de Copperbelt se caracteriza por sus amplias reservas de cobre, cobalto, y sus bosques comerciales. Los cultivadores a pequeña escala producen una combinación de cultivos tradicionales tales como la casaba, el millo, y los frijoles, aunque el sistema de corte y quema no se acostumbra en esta zona. La fertilidad del suelo varía, aunque los distritos de Mpongwe y Masaiti muestran una mayor productividad, lo cual ha estimulado a varios grupos de ex-mineros a asentarse en este “cinturón agropecuario” bajo los auspicios del Programa de Promoción de la Empresa Rural y los Servicios Agrarios (REAP por sus siglas en inglés). La horticultura está ahora ampliamente extendida en la provincia del Copperbelt, donde existe una buena demanda por sus productos. Sin embargo, la ganadería está desapareciendo en las dos provincias estudiadas, debido a las epidemias bovinas que han acabado con el ganado.

3.2 El Capital Físico

Una importante preocupación de los pobladores encuestados en las Provincias Northern y Copperbelt es la infraestructura de transporte. Se ha demostrado que las dificultades en el acceso a servicios sociales, mercados e insumos agrícolas afectan la los métodos de sustento sostenibles y reduce las opciones de supervivencia de la población rural de bajos recursos. Los bloqueos viales durante las épocas de lluvias reducen los ingresos, al mismo tiempo que los comerciantes, afectados por la falta de acceso, dejan de comprar productos agrícolas. La mayoría de los viajes se hacen a pie, aunque las bicicletas son ampliamente utilizadas y se alquilan a los vecinos a un bajo costo. Se vieron pocos coches de tiro u otros medios intermedios de transporte, especialmente en la Provincia Northern, donde enfermedades bovinas han acabado con grandes volúmenes de ganado, aparte del hecho de que los miembros de la tribu Bemba y otros grupos étnicos no han manejado ganado tradicionalmente.

La rehabilitación de las rutas alimentadoras podría llevar a un incremento en la frecuencia de vehículos, viajes más cortos, y un mejor acceso a los mercados y servicios sociales, especialmente en la muy productiva región de Copperbelt, aunque el uso de vías alimentadoras es todavía muy bajo. Es muy difícil determinar el impacto de rutas alimentadoras en áreas remotas como éstas, dado el reducido dinamismo de la economía, las grandes distancias, y la baja densidad poblacional. De hecho, la simple provisión de vías alimentadoras no necesariamente atrae a nuevos comerciantes a las áreas remotas, o aumenta la actividad económica.

La falta de redes de comunicación ha sido mencionada frecuentemente como una barrera para el desarrollo de las fuentes de sustento rurales, en particular para la

expansión de la agricultura, la transmisión de información sobre los precios del mercado, el acceso a crédito, insumos, tecnología, y capacitación. En todos los seis distritos encuestados, los empleos relacionados con la ampliación de la agricultura permanecían vacantes permanentemente. Adicionalmente, en aquellos puestos en donde las visitas de campo eran necesarias, pocos tenían acceso a un medio de transporte superior a una bicicleta, teniendo en cuenta que los empleados oficiales deben de diseminar información del Ministerio de Agricultura, Alimentos y Pesca a un mínimo de 100 hogares. La mala calidad de las vías y la falta de ingresos del gobierno han reducido así la capacidad de los oficiales de campo de Zambia en los últimos años.

3.3 El Capital Humano

Las encuestas revelaron una provisión insuficiente de servicios de salud y educación en las provincias de Copperbelt y Northern. El Director de Salud del distrito Masaiti en Copperbelt mencionó específicamente la falta de fondos, escasez de drogas y personal, además de una baja proporción de personal relativo a la población, y la existencia de barreras físicas. Estas mismas preocupaciones fueron mencionadas por el personal de los Centros de Salud Rurales (CSR) visitados, tales como las dificultades de obtener botiquines y vacunas para los centros, y la imposibilidad de visitar a los pacientes en sus pueblos.

El acceso a los servicios de atención de emergencias fue también mencionado como una de las principales prioridades por los grupos de discusión y los pobladores rurales. En emergencias, los vecinos transportan a los heridos a los CSR en camillas improvisadas montadas sobre bicicletas. Sin duda alguna, las dificultades de transporte de medicamentos y personal de salud conllevan a una alta tasa de mortalidad en las zonas rurales.

La educación es además una preocupación importante, sobre todo para las familias jóvenes. La lejanía de las escuelas primarias y la inasistencia en los colegios secundarios son más acentuadas en las comunidades rurales. Los profesores mencionaron la inasistencia con inquietud alarmante, tanto por niños que no pueden llegar al colegio debido a las largas distancias a pié, como por los profesores quienes no desean reubicarse en sitios donde las vías de comunicación son prácticamente inexistentes.

3.4 El Capital Financiero

El acceso al crédito agrícola es muy limitado ahora que el gobierno ha retirado su apoyo. La entrega tardía de fertilizantes, y eso en el caso de que estén disponibles, hace que los agricultores no cumplan con el pago de los préstamos, debido al bajo rendimiento causado por un uso ineficiente de insumos. En el caso de que existan cooperativas de agricultores, éstas necesitan poseer sus propios medios de transporte para recoger los insumos de la Agencia de la Reserva Alimenticia. Estos altos costos de transporte consumen gran parte del superávit generado por los agricultores.

En este momento Zambia recibe créditos para varios proyectos. Entre estos están el proyecto de recuperación social, respaldando mejoras en infraestructura a nivel comunitario; y el proyecto Medios Intermedios de Transporte (MIT), manejado por la

Unidad de Asesoría Técnica para el Desarrollo de la Universidad de Zambia, cuyo objetivo es la provisión de crédito a agricultores que se encuentran comenzando para la compra de MITs, con énfasis en vehículos de tracción animal. En Zambia los sistemas de crédito se han caracterizado por problemas en el pago de los préstamos, aunque se espera solucionarlos con evaluaciones más rigurosas y respaldos colaterales. Estos programas, desafortunadamente, marginan a los grupos en la pobreza absoluta, incluyendo a los campesinos en áreas de baja productividad, quienes son incapaces de conseguir garantías para sus préstamos.

3.5 El Capital Social

Los contactos sociales, los grupos comunitarios, y las relaciones basadas en la confianza mutua fueron identificados en todas las áreas de estudio. Los grupos vecinales de salud, las asambleas y grupos comunitarios eran bastante dinámicos. Aquellas regiones cuyos grupos se distinguieron por su madurez fueron la aldea de Mapanda en el Distrito Luwingu, la provincia Northern, y Chalabesa en el distrito Mpika (provincia Northern). Estos grupos discutieron el desarrollo de temas comunitarios, promoviendo los programas de salud, y las visitas de extensión. También se vio como las ceremonias religiosas reforzaban los lazos comunitarios, preparándolos para temporadas de crisis.

4. LAS RESTRICCIONES DEL SUSTENTO

Las técnicas para la Evaluación Rural Participativa (ERP)³ utilizadas en los tres distritos encuestados en la provincia Northern (Mpika, Mungwi, y Luwingu) mostraron que una de las principales restricciones del sustento de las comunidades rurales es la falta de garantías en la obtención de alimentos. A esto se añaden varios factores, tales como la falta de ayudas físicas y financieras para acceder a los fertilizantes (con la consiguiente proliferación de la tala y quema de cultivos), y la ausencia de mecanismos adecuados de mercadeo, afectados por el mal estado de las vías. Durante una ERP se encontró que los habitantes de la aldea de Chalabesa (ubicada a 103 Kilómetros de la capital Mpika) eran especialmente vulnerables, ya que los representantes de las empresas de fertilizantes no operaban en esta región. Esto se debía a los elevados tiempos de viaje (2 horas) necesarios para recorrer los 32 Km. de la vía de acceso en mal estado. De la misma forma, la baja frecuencia de las empresas de transporte impide el mercadeo de productos, impidiendo a los agricultores el transporte de sus productos a la capital Mpika. Debido a esto, los comerciantes que viajan a Chalabesa imponen condiciones desfavorables en el intercambio de productos agrícolas, lo cual promueve la permuta, e inhibe la generación de un capital sobrante necesario para el pago de bienes de consumo, pensiones escolares, y costos de acceso a los centros de salud.

El acceso básico a los mercados fue mencionado como la principal restricción al sustento de las comunidades rurales de Copperbelt. Las encuestas mostraron que los distritos de Mpongwe y Masaiti podrían obtener insumos agrícolas para la producción de maíz con mayor facilidad a través de la conformación de cooperativas, para así conseguir la garantía colateral exigida para la obtención de fertilizantes. Estos distritos además se han beneficiado de los programas de desarrollo rural, los cuales

³ “Participatory Rural Appraisal” (PRA) por sus siglas en inglés.

han fortalecido la capacidad de los gobiernos distritales. Esto ha permitido comenzar mejoras en las vías alimentadoras, utilizando niveladoras prestadas por los ingenieros de los distritos regionales. Un ejemplo de este tipo es el Programa del Pequeño Arrendatario (PPA⁴) patrocinado por la Unión Europea (UE), el cual ha suministrado los recursos para la rehabilitación de seis vías en el Distrito Mpongwe, y dos en el distrito Masaiti.

El distrito de Lufwanyama, en contraste, no ha recibido fondos del PPA. Esta zona ha permanecido desde entonces como la más pobre e inaccesible de toda la provincia. El distrito de Kitwe-Kasempa, considerado políticamente insignificante e improductivo, no puede emprender ni siquiera el mantenimiento esencial de la vía principal Kitwe-Kasempa. Los únicos mercados urbanos con alguna importancia son Kalilushi y Kitwe, estando Kitwe a 60 Km. del área de estudio Mukutuma. Este viaje, hecho con frecuencia por profesores de colegio y agricultores, toma tres horas a pie hasta la intersección más cercana, seguido por un viaje sencillo hasta Kitwe el cual cuesta K4,000⁵.

Los problemas de transporte en el distrito de Lufwanyama se parecen a los de la provincia Northern, en particular la falta de garantías para la adquisición de alimentos. Esto sucede sobretodo en temporadas de crisis, como en 1999 cuando los elevados niveles de precipitación redujeron el rendimiento de las cosechas, forzando a las comunidades a retirar a los niños de las escuelas para ponerlos a trabajar a cambio de una comida básica. Además, los suelos de Lufwanyama son muy pobres, y no existen cooperativas que faciliten la compra de fertilizantes. Por estas razones los pobladores rurales tienden a adentrarse en la selva, acabando con los recursos naturales, y dificultando la educación de sus hijos debido a lejanía de las escuelas.

5. LAS ESTRATEGIAS PARA EL SUSTENTO

El estudio de campo mostró que las comunidades rurales pobres de las provincias de Northern y Copperbelt tienen pocas posibilidades de emplear las estrategias de transporte requeridas para mejorar sus métodos de sustento. Claramente para mercadear productos y acceder a los servicios básicos se necesitan cambios en el transporte. Estos pueden ser tanto mejoras en su eficiencia, servicios asequibles, o medios intermedios de transporte no mecanizados.

En este momento los únicos proveedores de servicios de transporte con algún impacto sobre las comunidades rurales son los transportadores informales, los hogares con coches de tiro, o incluso con mayor frecuencia, bicicletas. Se observaron mejores posibilidades para movilizarse en Ibenga, en la Provincia de Copperbelt, debido a la gran frecuencia de servicios obtenida gracias a una combinación de camionetas, trailers, y carros de tiro. Un agricultor típico poseía un carro y siete animales de tiro, los cuales se alquilaban a un precio de K500 por kilómetro, o K500 por cada caja de vegetales de 50 Kg. Además, estos agricultores conseguían ingresos adicionales al alquilar los animales en el arado de tierras, a un precio de K100.000 por hectárea.

⁴ “Small-holder Development Program” (SDP), por sus siglas en inglés.

⁵ La tasa de cambio es aproximadamente 1 US dólar = 3550 kwacha.

En las aldeas ubicadas en zonas remotas, no es raro encontrar individuos alquilando sus bicicletas a un precio módico, lo que ahorra mucho tiempo a los vecinos cuando transportan sus productos, ya que en ocasiones tienen que esperar hasta dos días para que alguien los lleve. Esto también ocurre en el caso de los profesores rurales, quienes tienen que viajar frecuentemente tanto para reclamar sus salarios como para la venta de los productos que reciben como pago de las pensiones escolares.

Otra de las estrategias empleadas para hacer frente a la falta de medios de transporte es la creación de cooperativas agrícolas, las cuales tienen tres ventajas para sus miembros. Primero que todo, proveen garantías colaterales para los préstamos. La Agencia de Reservas Alimenticias (ARA) solo suministra insumos a las cooperativas, ya que éstas tienen todas las garantías necesarias. Segundo, también proporcionan la cuota inicial para la compra de fertilizantes, aumentando la productividad de los agricultores y por lo tanto sus ingresos. Finalmente, el arriendo comunal de vehículos reduce los costos de transporte de fertilizantes. Sin este medio de transporte sería imposible obtener cantidades suficientes de estos insumos, ya que la ARA no los lleva hasta las cultivos.

Las estrategias de sustento analizadas en las aldeas se concentraban principalmente en el mercadeo de productos y la generación de ingresos. La permuta observada en Copperbelt, por ejemplo, se notó como una forma de comercio importante, y aunque en algunas ocasiones algunos aldeanos se quejan de tener que vender a un mal precio, casi siempre los intercambios son equitativos. Otras estrategias son la producción de carbón de leña, vendido en los mercados y a lo largo de las carreteras, y la elaboración de cerveza por las mujeres para consumo local. Los pocos hogares con mayor poder adquisitivo dotados de un molino de martillo, lo alquilaban para la producción de harina de maíz, reduciendo así la carga ocupacional de las mujeres.

6. CONCLUSION

Se ha demostrado que las restricciones en el sustento de los grupos rurales de bajos recursos en las provincias de Copperbelt y Northern tienen un profundo impacto. Aunque la gravedad de este problema, el aislamiento, y la reducción en los niveles de supervivencia varían ampliamente en los diferentes distritos analizados en este estudio de un caso, se ha identificado como la restricción principal a la inadecuada provisión de infraestructura y servicios de transporte.

Entre las políticas recomendadas para mejorar el sustento rural sostenible en Zambia están la mayor provisión de MITs, los cuales tienen una gran demanda. Una vez formada, esta “masa crítica” podría reducir los costos del transporte y alquiler, y así estimular la producción de repuestos y la provisión de servicios de mantenimiento para su uso continuado. Los MITs son especialmente útiles para mejorar la movilidad de los trabajadores encargados de la generación del capital humano entre las comunidades rurales. La dotación de sistemas efectivos de crédito para los campesinos incipientes, y la legislación de los medios informales de transporte han demostrado ser efectivos para mantener el sustento de las comunidades rurales pobres de Zambia.

Está claro que se necesita comunicar las necesidades prioritarias de las comunidades rurales a aquellas personas encargadas de las políticas de transporte. Esto evita el desperdicio de los recursos donados por las agencias internacionales, además que asegura que las decisiones tomadas solucionan los problemas de las comunidades rurales pobres, en vez de empeorar su aislamiento.

REFERENCIAS PRINCIPALES

Central Statistical Office (1998). Zambia in Figures. Republic of Zambia

Davis, A. (2000). Transport and Sustainable Rural Livelihoods in Zambia: a Case Study. Proceedings of the Eighth Regional Seminar for Labour Based Practitioners, Cairo, Egypt, 15 - 19 October 2000.

Nelson, V (2000). Zambia Feeder Roads Research Project: Livelihoods Profile for Northern and Luapula Provinces. Natural Resources Institute

World Bank (1994). Zambia Poverty Assessment: Main Report. Vol. 1, November 1994. Washington D.C: World Bank