

TECNICAS DE ENCUESTA: ESTUDIO DE CASO. UNA INVESTIGACION SOBRE LAS RESTRICCIONES A LA DISPONIBILIDAD DE SERVICIOS DE TRANSPORTE RURAL MOTORIZADO EN GHANA

S. D. Ellis y J. C. Rutter, TRL Limited

Objetivos del estudio de caso

El siguiente estudio de caso ha sido seleccionado porque presenta un rango de diferentes encuestas que se han utilizado para identificar cómo se desempeña el transporte en áreas rurales de Ghana. Cierta trabajo participativo fue realizado, aunque esto no fue el rasgo dominante en este estudio particular. El estudio aquí descrito se llevó a cabo por el TRL¹, y se encuentra documentado en un reporte no publicado.

1. RESUMEN DEL PROYECTO

La pobreza rural en el mundo en desarrollo, especialmente en el Africa Subsahariana, está estrechamente ligada a las reducidas comunicaciones y al pobre acceso a los servicios básicos. El acceso comprende cuatro componentes centrales:

- La extensión y la calidad de la infraestructura
- La ubicación de instalaciones relacionadas con las áreas residenciales
- La disponibilidad de servicios de transporte
- La posibilidad de viajar a las instalaciones de servicio en términos de tiempo y/o dinero

Durante los bimestres de octubre / noviembre de 1997 y marzo / abril de 1998 el TRL llevó a cabo en Ghana dos ejercicios de encuestas con financiamiento del DFID², cada uno de cinco a seis semanas de duración para abordar los últimos dos problemas. Este trabajo fue realizado en colaboración con el Instituto de Investigación en Construcción y Caminos de Ghana y el Departamento de Planeación de la Universidad de Ciencia y Tecnología en Kumasi. Los instrumentos para la recolección de datos fueron:

- Una lista de control para obtener información sobre parámetros tales como población, instalaciones de servicios básicos dentro de la localidad y disponibilidad y acceso a los servicios de transporte. Esta información fue recogida durante las discusiones participativas de grupo en las localidades visitadas.
- Un cuestionario dirigido a los individuos representantes de los hogares para determinar el tamaño de la familia, sus medios de vida, sus ingresos y otros indicadores de prosperidad, sus requerimientos de transporte y las frecuencias de viajes con respecto al propósito del mismo, el modo de transporte y su costo.

¹ “Transport Research Laboratory (TRL)”, por sus siglas en inglés (Nota del Traductor).

² “Department for International Development (DFID)”, por sus siglas en inglés (Nota del Traductor).

- Un cuestionario dirigido a los operadores vehiculares para obtener información sobre el nivel de viajes efectuados, los fletes para los productos y las tarifas para pasajeros, y los factores que afectaban sus negocios tales como el deterioro estacional de los caminos, la competencia, la regulación, el acceso a instalaciones de reparación y mantenimiento y a facilidades de crédito para la compra de vehículos.

Para el estudio se eligieron siete distritos de un extremo a otro de Ghana y adicionalmente fueron investigadas dos localidades en un distrito suburbano en las cercanías de Kumasi, la segunda ciudad más grande de Ghana. Las localidades fueron seleccionadas dentro de un amplio rango de grados de accesibilidad desde aquellas localizadas sobre caminos principales hasta las que eran accesibles sólo por caminos para transporte no motorizado. En total, 57 localidades fueron visitadas y 412 hogares fueron entrevistados. Un total de 197 operadores vehiculares se entrevistaron en los mercados de los poblados y en las localidades. Los principales hallazgos fueron los siguientes:

- La densidad de población tenía un gran impacto en el costo y en la provisión de servicios de transporte rural, esto es, mejores servicios están asociados con mayores densidades de población tal como lo evidencian las tarifas, los fletes de los productos, los tiempos de espera para los vehículos y la frecuencia de servicio de los vehículos que atienden a las localidades.
- Hay amplias variaciones entre los distritos encuestados con respecto a la prosperidad de los hogares como lo sugieren los datos de ingresos y de gastos totales per cápita que se conocieron. El sector al norte de Ghana es más pobre que el del sur y en el norte se utilizan mucho menos los servicios de transporte motorizado. Allí, se utilizan mucho más las bicicletas que este tipo de servicios y la apropiación de bicicletas es mayor que al sur.
- Existen grandes diferencias en tarifas entre los distritos lo cual podría sugerir que los operadores y las uniones tienen menos influencia en donde la competencia es mayor, por ejemplo, en el distrito suburbano de Kwabre.
- Los fletes para productos movidos a cortas distancias son elevados. Esto sugiere que podría haber presión para mantener bajas las tarifas de pasajeros aunque el ingreso de los operadores de vehículos está basado en las cargas.
- En el sector al sur de Ghana, donde el uso de servicios de transporte motorizado es algo común, los gastos de transporte aumentan drásticamente a medida que el ingreso se eleva. Esto se refleja en el número de recorridos hacia el mercado motorizados por hogar que aumenta a la par que el ingreso de las familias.
- Los viajes relacionados con el mercado son el principal motivo de viaje fuera de las localidades y representan la mayor parte del uso del transporte motorizado.
- Las elasticidades de demanda de los servicios de transporte motorizado indican que la realización de viajes por las familias es sensible al ingreso y al nivel de las tarifas; un incremento de 5.7% en el ingreso anual promedio de

las familias tiende a producir un incremento de 1.3 en el número de viajes motorizados al año por hogar mientras que una reducción del 8.6% en la tarifa promedio induce un aumento de 2.5 en el número anual de viajes motorizados por hogar.

2. LOS INSTRUMENTOS DE LA ENCUESTA: EL DISEÑO DEL CUESTIONARIO

2.1 El Cuestionario Para los Hogares

El cuestionario de los hogares se integró con siete secciones principales:

Composición demográfica y familiar en busca de información general de cada hogar, incluyendo la edad, el sexo y el estado civil del jefe de la familia (que no necesariamente coincide con el entrevistado), el número de hombres y mujeres (de 18 años o mayores) y el número de niños menores de 18 años.

Ingreso familiar y medios de sustento. Esta sección pretende captar información de la cual se pueda estimar un indicador del nivel de prosperidad de la familia. Al entrevistado se le pregunta por el ingreso bruto anual o mensual de la familia. En esta sección se incluyen preguntas sobre la principal fuente de ingresos familiar y para indagar si el ingreso del hogar recibe o no contribuciones de miembros de la familia dedicados a ocupaciones no agrícolas.

Gastos. Es de esperarse que la mayoría de los hogares no puedan determinar una cantidad para su ingreso bruto, o, al menos no puedan dar una estimación precisa para esto. Por lo tanto se han recolectado datos sobre cierto número de artículos que comprenden alimentos (incluyendo el valor de subsistencia de los alimentos cuando son cultivados en vez de comprados), otros artículos de consumo, ropa y cuotas de educación y salud.

Características de las posesiones y las propiedades. Esta sección trata de obtener información adicional para deducir la categoría de ingreso de los hogares. La propiedad de bicicletas y otros vehículos, particularmente los motorizados, de receptores de radio, de aparatos de televisión, etc. muestran un mayor nivel de prosperidad que en los hogares donde se poseen muy pocos o ninguno de estos artículos. En esta sección también se incluyen preguntas sobre el tipo de construcción de la casa y del tipo de combustible usado para cocinar y para el alumbrado. Un hogar instalado con un techo metálico, que usa queroseno para cocinar y para la iluminación probablemente estará en una categoría superior de ingreso que un hogar con un techo rústico de vara, que usa leña para cocinar y se ilumina con velas.

Patrones de viaje. Al entrevistado se le hacen preguntas sobre el número de viajes, los tiempos de recorrido, las distancias cubiertas en estos viajes, el modo de transporte y la tarifa, si es que hay, en relación con 11 actividades diferentes; los viajes cortos dentro del poblado no se incluyeron. El aspecto del género en Ghana, como en muchos otros países del Africa Subsahariana es importante y por tanto la realización de viajes está clasificada según el género.

Fletes del transporte de carga. Se busca la relación entre los fletes por kilómetro por unidad de producto y la distancia para el transporte motorizado. También se registra información adicional que incluye el tipo de producto, las unidades llevadas (esto es, bolsa grande, bolsa chica, canasta, etc.), el número de unidades y el propósito del viaje (de lo cual puede obtenerse la distancia cubierta por el viaje, refiriéndose a la sección previa sobre patrones de viaje).

Razones de insatisfacción con los servicios de transporte motorizado. Esta sección pretende ordenar por importancia un cierto número de distintas razones por las cuales las familias ya no utilizan el transporte o el viaje motorizado.

2.2 La Lista de Control Para la Acción Participativa

Es necesario procesar la información sobre los patrones de viaje de los cuestionarios en los hogares de un poblado particular en el contexto de las facilidades disponibles en este poblado y la accesibilidad de facilidades externas al mismo. Los encuestadores primero solicitaron permiso para efectuar las entrevistas y recolectar información general a su llegada a cada poblado. Para esto se convocó a una reunión con el cacique del poblado, el integrante de la asamblea, el maestro de la escuela y/o algún otro miembro importante del poblado. Con ellos se obtuvo información sobre:

- El tamaño del poblado
- La ubicación de manantiales, mercados, escuelas, centros religiosos, etc. más próximos al poblado
- El tipo de agricultura (de subsistencia y/o comercial) y su grado de desarrollo, los cultivos principales, el número y duración de las cosechas y las facilidades para el almacenaje de granos
- El tipo y calidad de las vías que conectan al poblado con el mundo exterior y
- El tipo y la frecuencia de los servicios de transporte motorizado en el poblado

En una típica entrevista a un hogar el entrevistado podría indicar que él o ella viajan, por ejemplo 20 Km en autobús hasta el mercado más próximo. Si el poblado se conecta a la vía principal por 5 Km de un camino alimentador no apto para transporte motorizado y el punto más cercano al que llegan los vehículos motorizados es la conexión de este camino con la vía principal, entonces es pertinente tomar esto en cuenta y corregir la respuesta del entrevistado a 15 Km

2.3 El Cuestionario del Operador Vehicular

El cuestionario del operador vehicular se divide en nueve secciones:

- **Información general** relacionada con el tipo de vehículo, la propiedad, la capacidad de carga (número de pasajeros y/o peso de las cargas), composición de la tripulación, uso dado (para transporte de pasajeros o de carga) y tipo de servicio (si es “servicio público de alquiler” o es ruta regular). Esta sección contiene, además, preguntas bastante detalladas sobre las rutas en las cuales el vehículo es conducido con relación a la calidad del camino, la distancia, el tiempo, la frecuencia de los viajes, los precios para pasajeros y carga y las variaciones de estos precios entre la estación de lluvias y la época de sequías.

- Las secciones 2 y 3 están dirigidas a una diversidad de vehículos de pasajeros y de carga para captar información sobre la demanda por sus servicios y sobre cómo y dónde los conductores de los vehículos de carga encuentran sus embarques.
- Una sección (la 4) se incluye para obtener información más detallada sobre restricciones estacionales que afectan a los operadores vehiculares.
- **Costos de operación vehicular y de mantenimiento.** Preguntas en relación con la edad del vehículo, los impuestos, el seguro, el tipo y costos del combustible, la responsabilidad por el mantenimiento y los servicios, la utilización del vehículo y la disponibilidad de refacciones.
- **El empleo de los servicios de pequeñas empresas en el mantenimiento vehicular.** La ciudad de Kumasi, capital de la región de Ashanti, es bien conocida en Ghana por el *Magazine Kumasi*, un gran conglomerado de pequeños talleres especializados en varias formas de manufactura y servicio de reparación. Esta sección pretende determinar la importancia del Magazine Kumasi para los operadores vehiculares con relación al mantenimiento, el servicio a los vehículos y el abastecimiento de refacciones en las diversas regiones de Ghana visitadas en este estudio
- **El pago del vehículo.** Esta sección intenta establecer la manera en la que el vehículo ha sido o está siendo pagado, la facilidad de acceso al crédito y las razones para adquirir cualquier tipo particular o marca de vehículo.
- Finalmente, al entrevistado se le pregunta qué cambios cree que serían los más apropiados para mejorar su negocio.

Antes del inicio de las entrevistas, las cuales fueron llevadas a cabo en poblados o localidades con un mercado en días en que éste se encontraba abierto, la rama local de la GPRTU (Unión de Transporte Vial de Ghana)³ fue notificada de las actividades del equipo de encuestadores el cual recibió una amplia cooperación de los oficiales de la GPRTU para localizar a los conductores para las entrevistas.

³ Ghana Private Roads Transport Union, (GPRTU), , por sus siglas en inglés. (Nota del Traductor).