

## **EL ACCESO DE LAS COMUNIDADES A LAS OPORTUNIDADES DEL MERCADEO: ESTUDIO DE CASO DE MALAWI**

**U. Kleih, Natural Resources Institute (1999)**

### **Objetivos del estudio de caso**

La necesidad de viajar y de transportar bienes desde y hacia el campo es una tarea esencial asociada con las actividades agrícolas de las comunidades rurales. El papel de la red de caminos en la producción y el mercadeo agrícolas refleja la fortaleza de los vínculos agrícolas de las comunidades con el resto de la economía. Los sistemas agrícolas dependen de la calidad de los caminos de acceso para la distribución de los insumos del campo a las comunidades locales, y de la extracción de productos de las localidades a los centros de mercadeo. Este estudio de caso examina las experiencias del mercadeo y el transporte agrícolas en Malawi.

### **1. INTRODUCCION**

El programa de investigación sobre el acceso de las comunidades a las oportunidades del mercadeo fue establecido por el Programa de Investigación de Cultivos y Post-Cosecha del Departamento Para el Desarrollo Internacional (DPDI)<sup>1</sup> del Reino Unido, y manejado por el Instituto de Recursos Naturales. El proyecto se llevó a cabo de abril de 1998 a marzo de 1999, teniendo los siguientes objetivos de investigación:

- Recomendar políticas para mejorar el acceso de las comunidades a las oportunidades de mercadeo en áreas remotas
- Identificar soluciones institucionales sustentables
- Contribuir a la reducción de la pobreza en áreas rurales

Luego de la liberación de los mercados agrícolas en Malawi, se observó que en las áreas rurales donde la ADMARC (Corporación para el Desarrollo y Mercadeo Agrícolas) retiró sus servicios, los agricultores enfrentaron dificultades en la compra de insumos y de alimentos, así como en la venta de sus productos (Marsland y Golob, 1996). Malí ha logrado incrementar su producción agrícola durante los años 90 pero en áreas remotas, las comunidades rurales han sido marginadas debido a la falta de acceso a las oportunidades de mercadeo.

### **2. RESULTADOS DEL ESTUDIO**

#### **2.1 La infraestructura del Transporte y el Mercadeo Agrícolas**

Los estudios en cuatro distritos (Chitipa, Nsanje, Mangochi y Rumphí) revelaron que los caminos de pobre calidad, la escasez de medios de transporte, la falta de

<sup>1</sup> "Department for International Development (DFID)" por sus siglas en inglés (Nota del Traductor)

información del mercado, y los mercados inadecuados (por ejemplo la distancia y la falta de infraestructura) son las principales restricciones para el acceso al mercado en las áreas remotas.

La red de caminos en Malawi se ha clasificado en principales, secundarios, terciarios, distritales y sin catalogar. Más del 90% de la red total de caminos consta de caminos estacionales (sin pavimentar) que se vuelven intransitables en la época lluviosa. La mayoría de los caminos que conectan las áreas urbanas con las rurales son estacionales, es decir que durante la estación de lluvias el acceso a estas áreas rurales se ve afectado drásticamente.

Los principales factores que contribuyen al deterioro de la red de caminos incluyen la escasez de fondos para el mantenimiento como resultado del cambio en la política gubernamental de conservación de caminos, un pobre diseño tanto de caminos como de puentes aunado a un excesivo número de camiones con sobrepeso y que rebasan sus límites de diseño; y la caída en el ánimo de autoayuda de las comunidades, el cual solía ser importante para la rehabilitación y el mantenimiento de los caminos de acceso a los poblados.

A través de talleres al nivel de pueblos y distritos y mediante consultas realizadas durante los estudios de campo, se sugirieron diversas soluciones para las deficientes condiciones de los caminos en Malawi. Estas incluyeron:

- La necesidad de mantener regularmente los caminos alimentadores y los de acceso a los poblados por medio de iniciativas de auto asistencia de las comunidades.
- La toma de responsabilidades por parte de las asambleas distritales para la obtención de fondos empleados en el mantenimiento y rehabilitación de los caminos distritales. También deberían ponerse conjuntamente en el fondo de desarrollo del distrito los compromisos de patrocinio de las asociaciones, los impuestos a los usuarios de los caminos, las rentas de inmuebles, los impuestos sobre productos del trabajo, y otros para ser usados en actividades de desarrollo dentro del propio distrito.
- El apoyo del gobierno y de las agencias internacionales de financiamiento para asegurar la nivelación de los caminos de tierra y grava por lo menos una vez antes y después de la época de lluvias, incluyendo la construcción de puentes. Esto es importante ya que el esfuerzo de las comunidades es limitado en estos casos.

## **2.2 Medios de Transporte y Mercadeo Agrícolas**

Durante el curso del estudio, la carencia de medios de transporte también fue identificada como una limitación clave para el mercadeo agrícola en todos los distritos. La disponibilidad de transporte proporciona a los habitantes pobres un mejor acceso físico a los mercados y a otros beneficios sociales como la educación o los servicios de salud. Existe bastante evidencia de que la disponibilidad de transporte acrecienta la productividad agrícola al resolver la desarticulación espacial y otras consecuencias adversas sobre la distribución de ingresos asociadas con la carencia de medios adecuados de transporte, especialmente en el caso de los campesinos pobres (World Bank, 1999).

En la mayor parte de las áreas rurales de Malawi, la forma más común de transporte es a pie o a través del acarreo individual. Mucha gente (en su mayoría mujeres, en virtud de su doble responsabilidad en la reproducción social y en la producción económica), puede llevar en promedio hasta 30 kg que equivale alrededor del 50 y 60% del peso promedio de una mujer.

Para mejorar la situación del transporte en las áreas rurales varias recomendaciones fueron sugeridas en el transcurso de los talleres y consultas a nivel distrital y rural. Estas incluyen la necesidad de que el Gobierno establezca una política de transporte rural de pasajeros y de carga así como un marco institucional claro y bien coordinado. Se han dado varios pasos en esta dirección a través del Programa de Transporte y Viajeros Rurales de Malawi en el Ministerio del Gobierno Local. Hay necesidad de un mayor compromiso del gobierno y de agencias internacionales en términos del apoyo financiero y logístico para el mejoramiento del transporte rural. El desarrollo de Medios Intermedios de Transporte (MIT) sería la solución más efectiva y sostenible especialmente en las áreas rurales donde los problemas de accesibilidad y solvencia impedirían el uso de medios motorizados de transporte. Sin embargo, a fin de asegurar la viabilidad hay necesidad de entrenar a un número adecuado de artesanos locales para fabricar y reparar los MIT.

Una activa responsabilidad sobre los caminos rurales de acceso debe ser tomada no sólo por las comunidades sino también a través de un apoyo significativo del gobierno, el sector privado y las ONG.

### **2.2.1 Transporte motorizado y no motorizado**

#### **El transporte motorizado:**

Se da por sentado que el transporte motorizado requiere de un mínimo de infraestructura vial rural, aún cuando el estándar de los caminos en las áreas rurales remotas sea frecuentemente insatisfactorio. Está ampliamente reconocido que los caminos troncales tienen un importante papel que jugar en la promoción de una región agrícola. Sin embargo, los requerimientos precisos para que los caminos alimentadores y los de acceso a las comunidades permitan el tráfico motorizado son mucho menos conocidos.

A pesar del rápido crecimiento de algunas flotas vehiculares recientemente, el número de vehículos de carga es insuficiente para satisfacer las demandas de transporte de los productores agrícolas, particularmente en un país donde una gran proporción de la población vive en las áreas rurales. Muchos factores que contribuyen a esto fueron citados incluyendo la escasez de camiones originada por la falta de facilidades de crédito para la compra de estos vehículos. Además, la importación de camiones resulta desalentada por los altos aranceles (en promedio del 20 al 30%). Aparte de las pobres condiciones de los caminos, que incrementan considerablemente los costos de operación a los propietarios de los camiones, hay otros problemas como la ausencia de una política clara y de atención del gobierno a los problemas de transporte rural, el insuficiente desarrollo de tecnologías apropiadas y el desorganizado marco institucional con respecto al transporte rural en Malawi.

Dado su papel en la economía, parece importante que los gobiernos locales y el gobierno central tomen medidas para estimular el desarrollo de un competitivo sector del transporte. Esto incluye por ejemplo:

- El rechazo a los carteles en la forma de sindicatos de transporte o de otras maneras,
- La oposición a los niveles de impuestos muy altos a los combustibles y a la tenencia e importación de vehículos;

### **Los Medios Intermedios de Transporte (MIT):**

Dadas las limitadas cantidades que pueden ser transportadas, la velocidad implicada y las máximas distancias a cubrir, el acarreo individual con peones es uno de los más costosos medios de transporte. En el extremo opuesto, el transporte motorizado (por ejemplo, camiones, tractores con tráiler) con frecuencia no resulta rentable en poblados aislados. En consecuencia, se ha argumentado que los Medios Intermedios de Transporte (MIT) tienen un importante papel que jugar en este contexto. Por ejemplo, Sieber (1997) explica que el cambio del acarreo con peones por un carro de tracción animal puede reducir los costos de transporte en un 60%, mientras que el cambio por una carreta de bueyes lo reduce en cerca del 90%.

La máxima eficiencia en cuanto a los costos del transporte de los productos agrícolas se logra cuando se utiliza una combinación de la tracción animal con transporte en camiones (Sieber, 1997). Las carretas de bueyes pueden mover cargas sobre caminos de pobre calidad hacia los puntos de acopio, donde los camiones mueven cargas mayores ya consolidadas hacia los centros de mercado.

En Malí, la mayoría de las carretas son jaladas por burros. De hecho, por razones de costo, aún los propietarios de bueyes prefieren utilizar los burros solos o impulsando carretas para el transporte. Al respecto, el país se beneficia de su gran población de burros, que era de 574,000 en 1991 (Gordon, 1997)

La principal limitación para tener acceso a los MIT por parte de las comunidades pobres es el gasto inicial de capital. Se necesitan esquemas apropiados de crédito para que las comunidades sean capaces de pagar por los burros, las carretas, y otros medios de movilización. La evidencia encontrada en Kenia demostró que los granjeros eran capaces de pagar sus préstamos para la compra de carretas de bueyes solamente después de un ciclo de cosecha (IT Transport, 1996). Los fabricantes potenciales de MIT requieren de entrenamiento y crédito para el inicio de un negocio (como pueden ser concesionarios de distribución, talleres de mantenimiento y tiendas de refacciones, etc.).

A continuación se encuentran varias recomendaciones para la mejoría del transporte de productos agrícolas, beneficiando al proceso de mercadeo en el campo en Malawi:

- El gobierno debe establecer una política de transporte rural de pasajeros y de carga así como un marco institucional claros y bien coordinados. Por ejemplo, el gobierno debería evitar las barreras regulatorias (esto es, los impuestos elevados) que bloquean el amplio uso de medios de transporte motorizados y no motorizados. Los impuestos de los gobiernos locales a los movimientos de productos deberían ser evitados ya que esto lleva a importantes costos adicionales en el mercadeo.
- Una adecuada disponibilidad de crédito para los granjeros y los propietarios de talleres es importante para tener acceso a los medios de transporte.

- Los funcionarios del gobierno tienen que tomar conciencia de los beneficios de los Medios Intermedios de Transporte. En el contexto de la agricultura a pequeña escala, la tracción animal y otras formas de MIT no representan una tecnología obsoleta. Se debería dar más consideración a los MIT en los planes de estudio de entrenamiento y extensión universitaria.
- Debido a las limitaciones socioculturales, es necesario promover el proceso de toma de conciencia entre la población rural. Esto permitiría que ciertos medios de transporte fueran más aceptados por las mujeres (como por ejemplo, las bicicletas, los burros, etc.).
- Un programa para fomentar la introducción de medios intermedios de transporte debería contar con un adecuado componente sobre tracción animal (esto es: manejo, nutrición y salud de animales de tiro, tales como los bueyes, asnos, etc.).

### **2.3 El acceso a la Información y al Mercadeo Agrícolas**

La falta de información es otra característica de las áreas remotas. Esto es con frecuencia una consecuencia de caminos en malas condiciones y con bajos volúmenes de tráfico, en particular en áreas donde no se tiene teléfono u otra infraestructura de comunicaciones. Dado el impacto limitado del Servicio de Información de Mercado central, los sistemas descentralizados deberían de desarrollarse, con la participación de inversionistas locales importantes. Se requiere de un proyecto piloto que identifique cómo deberían organizarse sistemas de distribución de información eficientes a nivel distrital.

Los agricultores y los comerciantes al por mayor requieren de otra información además de aquella sobre precios. Por ejemplo, la información sobre la oferta y la demanda, los contactos comerciales, las cuestiones técnicas y los nuevos acuerdos institucionales relacionados con la descentralización. Se debe dar mayor importancia a los medios de comunicación masiva barata (por ejemplo, la estaciones locales de FM), en la difusión de información dentro de las áreas rurales.

Los agricultores deberían ser animados a organizarse por sí mismos en grupos o cooperativas a fin de reducir las limitaciones que tienen para el acceso al mercado, cuidando de no cometer los errores del pasado en la constitución de cooperativas. Los proyectos importantes deberían prestar mayor atención a las necesidades y capacidades de los agricultores. La integración del mercado y la formación de vínculos son relevantes, pero en este proyecto sólo se tocaron indirectamente ya que el Departamento Para el Desarrollo Internacional (DPDI)<sup>2</sup> había iniciado recientemente otra investigación en este campo. Los esquemas de contratos para siembras y redimensionamiento de cultivos pueden vencer las limitaciones relacionadas con la provisión de servicios agrícolas. Estos tienden a trabajar mejor cuando hay unos pocos jugadores, relativamente grandes, en algún punto de la cadena de mercadeo, y existe margen para entrelazar las transacciones implicadas en el abasto de insumos y en el mercadeo de producto. Mientras que las cadenas de exportación de productos de cultivos comerciales con frecuencia cubren este requerimiento, resulta difícil efectuar esquemas similares con los cultivos de alimentos. Las organizaciones no gubernamentales podrían tener un papel que jugar para conseguir

---

<sup>2</sup> “Department for International Development (DFID)” por sus siglas en ingles (Nota del Traductor).

que los agricultores tomaran la iniciativa en mejorar las cadenas de productos para tales cultivos.

#### **REFERENCIAS PRINCIPALES**

Airey, T. (1993). Local Level Rural Transport in Sub-Saharan Africa. IT Transport Ltd

Gordon, A. (1997). Strengthening Research Linkages with Agricultural Markets in Sub-Saharan Africa, Mali Case Study; Discussion paper No. 97-3, ISNAR, The Hague.

IT Transport (1996). Promoting Intermediate Means of Transport. SSATP Working Paper. Washington D.C: World Bank

Kleih, U. et. al. (1999). Community Access to Marketing Opportunities: Malawi Case Study. Natural Resources Institute

Marsland, N. and Golob, P. (1996) Rapid Rural Appraisal of Post-Maturity Issues in the Central Region of Malawi. Unpublished Research Project Report, Natural Resources Institute

Sieber, N. (1997). Economics of Appropriate Agricultural Transport – A broader approach towards on-farm and market transport. Paper presented at an East Africa Regional Project Planning Workshop (2 – 8 November, 1997) in Thika/Kenya, as part of Agricultural Rural Transport Research Project, sponsored by DFID.

World Bank (1999). Rural Travel and Transport Project. Washington D.C: World Bank