

Estudio de Amplio Impacto del Programa de Transporte DANIDA¹ en las Comunidades de Tasba Raya, Unión Labú, Marshall Point - Tasba Pauni, y San Agustín - El Pavón.

UNIVERSIDAD DE LAS REGIONES AUTÓNOMAS DE LA COSTA CARIBE NICARAGÜENSE - URACCAN.

BLUEFIELDS INDIAN & CARIBEAN UNIVERSITY - BICU.

Introducción

En el mes de mayo del año 2001, el Programa de Transporte DANIDA, RAAN-RAAS, solicitó una consultor/a para realizar el estudio de amplio Impacto a la Universidad de las Regiones Autónomas de la Costa Caribe Nicaragüense (URACCAN) y a la Bluefields Indian & Caribbean University (BICU).

El estudio comprendió el análisis de casos de proyectos ejecutados y en ejecución por parte del Programa de Transporte DANIDA en la Región Autónoma Atlántico Norte (RAAN) y en la Región Autónoma Atlántico Sur (RAAS). El objetivo general del estudio fue medir por métodos cuantitativos y cualitativos el Impacto de los proyectos de transporte ejecutados por el Programa de Transporte DANIDA en las comunidades casos.

Para efectos de este estudio se conformaron equipos de tra-bajo interdisciplinarios e interinstitucionales.

La investigación de los aspectos de producción y economía, así como el de la tenencia de la tierra, estuvo a cargo de la Bluefields Indian & Caribbean University (BICU).

Los aspectos sociopolíticos y los de sostenibilidad y medio ambiente los trabajó la Universidad de las Regiones Autónomas de la Costa Caribe Nicaragüense (URACCAN).

¹ Los estudios de caso se realizaron dentro del marco del estudio de impacto ambiental del programa de transporte DANIDA RAAN- RAAS. Participaron en los mismos un equipo interdisciplinario de 78 estudiantes y 18 docentes de URACCAN y BICU. La coordinación general estuvo a cargo del Lic. Víctor Manuel del Cid, docente – investigador de URACCAN y del Lic. Thomas, decano de la Facultad de Economía de la BICU

Este estudio se realizó entre los meses de mayo a agosto del año 2000.

Metodología del estudio

El estudio se definió como un proceso de recuento confiable a través de los resultados para establecer si los logros que se observan responden a la intervención del proyecto. Básicamente con el estudio se buscaba responder a las preguntas: ¿Qué cambios se observan? y ¿Qué significado tienen los cambios observados para la vida de la comunidad?

El estudio de amplio impacto del Programa de Transporte DANIDA se llevó a cabo en cuatro zonas de las regiones autónomas. En la RAAN, el sector de Tasba Raya en el municipio de Waspmam y el área de Unión Labu, en el municipio de Siuna. En la RAAS: San Agustín - El Pavón, en el municipio de El Rama y las comunidades de Marshall Point y Tasba Pauni, en el municipio de Laguna de Perlas.

Las universidades URACCAN y BICU, diseñaron una propuesta metodológica a partir de los términos de referencia planteados por el Programa de Transporte DANIDA y consistió en: Grupos focales, talleres participativos, encuestas, entrevistas a profundidad y digitalización de mapas.

Una vez aprobada la propuesta metodológica se procedió a organizar equipos de trabajo en las universidades, distribuyendo el trabajo de acuerdo a los términos de referencia del estudio. El siguiente paso consistió en la planificación del trabajo de campo y la capacitación de los/as estudiantes que participaron en la fase de la recolección de información. Al mismo tiempo se prepararon los instrumentos tales como: guías de entrevistas semi-estructuradas, guías para grupos focales, diseño de talleres participativos, encuestas. En total participaron 78 estudiantes y 18 docentes.

Participaron en este estudio las autoridades comunales y otros informantes claves. Entre ellos: Jueces, miembros de Consejos de Ancianos, pastores de distintas denominaciones religiosas, maestr@s, parteras, líderes de salud, síndicos, miembros de comités territoriales comunales, pequeños y medianos productores, miembros de cooperativas agrícolas. Una condición fue que las personas que participaron en el estudio tuvieran representatividad y que hubiera participación equitativa entre géneros y generaciones.

los datos recolectados fueron procesados utilizando el programa Access, creando una base de datos.

De cada comunidad estudiada se elaboró un mapa digitalizado, utilizando para esto el Sistema de Información Geográfica (SIG) y el programa ArcView 3.2

Contexto y antecedentes

Tasba Raya

La zona de Tasba Raya (Tierra Nueva en Idioma Miskitu) está ubicada en el municipio de Waspam y comprende seis comunidades: Miguel Bikan, Tasba Pain, Francia Sirpi, Santa Clara, La Esperanza y Wisconsin. Son comunidades de data reciente ya que fueron fundadas en el año de 1967, cuando el gobierno nacional por la Iniciativa de varios dirigentes comunitarios trasladó un grupo de familias que vivían en comunidades Indígenas miskitas en la ribera del Río Coco al lugar conocido como Kalila Kamban. La principal motivación era la búsqueda de tierra apta para la agricultura.

En años posteriores se dan otros traslados y se fundan las seis comunidades mencionadas. A inicios de la década de 1980 todos los pobladores fueron obligados a abandonar sus comunidades y es hasta los años 90 que logran regresar de manera paulatina.

El proyecto de rehabilitación del camino que une a las seis comunidades del territorio de Tasba Raya, tiene previsto rehabilitar 56 kilómetros. Al momento de realizar este estudio se habían construido 31 kilómetros, 38 alcantarillas, 5 puentes vado y 2 puentes corrientes.

Antes de que se Iniciara la rehabilitación del camino, hubo una emigración hacia las cabeceras municipales de Waspam y Puerto Cabezas y en algunos casos hacia los municipios de Rosita, Bonanza y Siuna. Por el mal estado del camino, los productores tenían dificultades para sacar sus productos al mercado, sobre todo los que viven en La Esperanza y Wisconsin. Con el Inicio de la rehabilitación del camino, la situación cambió. Algunas familias que habían abandonado la comunidad decidieron volver y han reanudado sus actividades productivas.

En esta zona el 75 % de las tierras se ocupan para la agricultura a pesar de que son de vocación forestal.

Unión Labú

Las cooperativas Unión Labú llevan los nombres de Evaristo Vázquez, Estanislao Lira, Rogelio Pérez y Tomás Hurtado.

Su fundación fue a principios de la década de lo 80, como una estrategia de la Reforma Agraria realizada por el gobierno Sandinista que se caracterizó por la creación de cooperativas agrícolas de auto-defensa. En el área de frontera agrícola del municipio de Siuna se crearon más de 14 cooperativas agrícolas. En 1990

se creó la Unión de Cooperativas Héroes y Mártires de Siuna como un esfuerzo por mantener la cohesión del movimiento cooperativo.

Los fundadores de estas cooperativas fueron campesinos provenientes de los Departamentos de Matagalpa y Jinotega. Posteriormente llegaron campesinos de otros lugares del país.

En esta misma zona hay unos cien productores individuales que se dedican a la ganadería extensiva. En su mayoría son originarios de Matagalpa, Jinotega y Chontales y han llegado a Siuna en busca de tierras baratas para fundar hatos ganaderos.

En la zona de Unión Labú la actividad de los productores, cooperados e Individuales, estaba en una situación de recesión debido a lo intransitable del camino. El Programa de Transporte DANIDA rehabilitó 14.7 kilómetros de caminos lo que contribuyó a incrementar la producción y comercialización de productos agrícolas y ganaderos.

Con un incipiente hato ganadero, les era difícil trasladar los productos lácteos y los granos básicos. Incluso la producción era baja debido a que las condiciones del camino no favorecían la actividad económica productiva.

Como consecuencia muchos jóvenes estaban emigrando en busca de otras alternativas debido a las dificultades para producir y comercializar y a las dificultades para legalizar las propiedades en la ciudad de Bluefields, lo que implica altos costos de transporte.

Con la apertura de la carretera ha aumentado el valor de las tierras y los ingresos familiares, lo que son determinados por los niveles productivos y de comercialización de granos básicos, productos lácteos y ganado vacuno en pie.

Marshall Point -Tasba Pauni

Estas comunidades están ubicadas en la Cuenca de la Laguna de Perlas, donde además están las comunidades de Halover, Kakablla, Laguna de Perlas, Orfnoco, La Fe, Raití Pura, Brown Bank, Setnet, Pueblo Nuevo, Wawashang, San Vicente y Paton Rivers. La población de esta área se estima en unos 6, 817 personas.

El nombre de Marshall Point se deriva del apellido de un agricultor norteamericano que tenía una finca allí. La comunidad fue fundada por los hermanos David y Jonh Bennet y sus esposas. Años después llegaron otras familias provenientes de Bluefields y otros lugares.

Tasba Pauni (Tierra Roja en idioma Miskitu) fue fundada en el año de 1820 con el asentamiento de George Hauyman, consejero del rey miskito George Fredrick. Posteriormente la población creció con la llegada de habitantes de zonas aledañas.

Localizada al norte de la cuenca de Laguna de Perlas, esta comunidad se extiende sobre una superficie de 1.5 kilómetros de largo y tres cuartos de kilómetro de ancho, aproximadamente. La mayoría de las familias que habitan Tasba Pauni se concentran en un solo sector donde hay unas 198 viviendas. Estas tierras son consideradas Indígenas.

Marshall Point y Tasba Pauni son comunidades multilingües, donde se habla el inglés criollo o creole, español y Miskitu.

Para Marshall Point el contar con un muelle para el embarque y desembarque de carga y pasajeros significa un paso fundamental para la vida comunitaria. No obstante, la cantidad de carga y pasajeros que se movilizan a través del muelle aún no genera Ingresos suficientes para cubrir sus costos de operación y mantenimiento. El problema está en que la mayor parte de la producción pesquera, por falta de

disponibilidad de hielo en la comunidad, tiene que ser entregado directamente a las lanchas de acopio de una empresa que opera en Laguna de Perlas. Otro factor que limita el potencial utilitario del muelle es la falta de mercado para la comercialización de piña, la que se produce en abundancia en la comunidad.

La situación del muelle en Tasba Pauni es similar ya que la mayor parte de la producción se acopia en los Cayos Perla. En esa comunidad existe una mayor actividad de cabotaje pero igual no alcanzan a cubrir sus costos de operación.

San Agustín - El Pavón

En la década de los años 80 fueron abandonadas grandes extensiones de terreno debido al temor de los propietarios ante los acontecimientos bélicos de entonces. Muchas familias del municipio de El Rama y otros lugares cercanos, fueron desplazadas y el gobierno Sandinista decidió asentarlas en las fincas abandonadas.

Se crearon, en aquellos años, varias cooperativas agrícolas de autodefensa, las que se mantuvieron hasta 1990, cuando con el cambio de gobierno se desarticulan y se dividen entre los socios, pasando a ser propiedad individual.

Los dueños originales de las propiedades las reclamaron después de 1990 y en su mayoría fueron indemnizados por el estado de Nicaragua. Una excepción es el caso de San Agustín el que aún se encuentra en negociación. En el periodo de 1999 • 2000 se da un incremento en las actividades de desmembración de terrenos y legalización de propiedades Individuales en el registro público de la ciudad de Bluefields.

El Programa de Transporte DANIDA se propuso rehabilitar 21 kilómetros de camino de todo tiempo entre San Agustín y El Pavón. Este camino es cruzado por varios caños o quebradas, por lo que su diseño incluyó la construcción de 22 alcantarillas para permitir el flujo de agua.

El camino rehabilitado ha contribuido a generar nuevas alternativas económicas, como es el incremento del hato ganadero y de la comercialización de productos agrícolas y lácteos. otro impacto es el incremento del valor de los terrenos.

Resumen Ejecutivo

La Agencia Danesa para el Desarrollo Internacional, a través del Programa de Transporte DANIDA (PTD), realizó 24 proyectos comunitarios entre los años 1993 y 2000. Para este estudio se seleccionaron cuatro casos, uno de ellos ya concluido y otros tres en proceso de ejecución.

Para la construcción de estas obras el PTD contrató a hombres y mujeres de las comunidades beneficiarias directas, facilitando además las herramientas y el equipo necesario.

El PTD está orientado hacia la rehabilitación o la construcción de obras de infraestructura de transporte terrestre y acuático. Esto incluye caminos, muelles y canales que facilitan el acceso a y desde las comunidades. De esta manera se dinamiza el comercio y las relaciones sociales entre comunidades, sobre todo en aquellas que están alejadas de los centros urbanos.

Dentro de las acciones que buscan crear condiciones de sostenibilidad destaca la capacitación de dirigentes comunitarios y la promoción de la organización y el liderazgo local.

Se han establecido algunos parámetros para la realización de obras de infraestructura vial, tales como la voluntad de la comunidad de trabajar en las obras que amerite el proyecto y mantener la armonía con el medio ambiente. El PTD no establece obras de infraestructura que propicie la explotación indiscriminada de los recursos naturales con que cuentan las comunidades. Otro parámetro es trabajar en coordinación con las Comisiones Regionales de Transporte en regulaciones, controles de rutas y tarifas a los usuarios.

El enfoque de género está incluido en la Visión y Misión del PTD. Indicadores de esto es la participación de las mujeres en las labores de ingeniería, llegando a ser un 50 % del total de mano de obra, y el incremento de la participación femenina en los Comités Territoriales Comunales.

Los estudios de caso tuvieron su motivación principal en el interés de conocer los puntos de vista, valoraciones y opiniones de las y los pobladores de las comunidades involucradas de forma directa e indirecta por la intervención del PTD. La necesidad de encontrar el mecanismo más idóneo para transferir los proyectos ya finalizados a las comunidades.

Otra razón de la realización de este estudio fue establecer, a partir de las conclusiones y recomendaciones, una metodología que permitiera el monitoreo continuo y replicable.

Para valorar el impacto del PTD se definieron Indicadores de cuatro aspectos macros: a) Economía y Producción; b) Aspectos sociopolíticos; c) Tenencia de la Tierra; d) Sostenibilidad y Medio Ambiente.

De esta manera el estudio contribuyó a conocer el Impacto del programa en las distintas esferas de la vida comunitaria.

Las cuatro zonas de estudio presentan un clima tropical húmedo con dos tipos de estaciones basados en las precipitaciones pluviales. La estación seca, que se presenta normalmente entre los meses de febrero a abril; y la estación lluviosa.

En cuanto a la hidrografía varios ríos de las áreas comprendidas en el estudio, entre ellos El Escondido y El Rama, constituyen vías de comunicación entre las comunidades. La vegetación es de bosque tropical secundario.

La Población, igual que en toda la Costa Caribe de Nicaragua, presenta una densidad baja.

Los proyectos del PTD se ubican en pequeños poblados Indígenas y mestizos. Todos los poblados se caracterizaban por el mal estado de sus vías de comunicación, lo que repercutía negativamente en la producción y el acceso a los servicios de salud y educación.

Tres de las cuatro áreas estudiadas, (Tasba Raya, San Agustín-El Pavón, Unión Labú), se dedican a la agricultura como principal actividad económica productiva, aún cuando las tierras son de vocación forestal. Marshall Point y Tasba Pauni, se dedican a la pesca artesanal.

Sin embargo, hay que mencionar que en Unión Labú hay una tendencia hacia el Incremento de la ganadería, la que en el corto plazo será el principal rubro de producción, de igual manera estos terrenos no son aptos para la ganadería.

La tenencia de la tierra constituye un factor de suma importancia, identificándose tres tipos de propiedad: a) Propiedad comunal en los territorios indígenas, en este caso, Tasba Raya, Marshall Point y Tasba Pauni; b) Propiedad colectiva, en las cooperativas de Unión Labú y e) Propiedad individual en Unión Labú, San Agustín y El Pavón.

En cuanto a la organización social, las comunidades indígenas y las mestizas, tienen formas distintas.

En las primeras la organización es de carácter tradicional y se define por el derecho consuetudinario teniendo como sus principales autoridades a jueces, síndicos, ancianos, entre otros. En las comunidades mestizas el liderazgo se ejerce a través de comités, juntas directivas y hay más influencia de las alcaldías municipales.

Las condiciones para la comercialización mejoraron notablemente en las comunidades con la realización de las obras de Infraestructura. Se redujo el tiempo y los costos de transporte. Sin embargo, el Intercambio comercial no es equitativo.

Los productores locales venden los granos básicos (arroz y frijoles) a precios bajos que en la mayoría de las veces son impuestos por los compradores.

Por otro lado estos mismos compradores, venden a los comunitarios, productos de la ciudad a precios altos, sobrevalorados. Un Impacto positivo es que los caminos han permitido mejorar el abastecimiento local por medio de pequeñas tiendas o pulperías.

Las facilidades de acceso a las plazas de mercado han motivado a los productores a Incrementar sus áreas de siembra. Esto conlleva un aumento en las áreas destinadas a la producción agrícola en detrimento del bosque lo que tiene como consecuencia un cambio en el uso de los recursos naturales.

En todas las comunidades se mencionó la necesidad de contar con asistencia técnica para poder diseñar un sistema productivo acorde a la vocación de sus tierras.

Un efecto de la rehabilitación de los caminos en Unión Labú y en San Agustín - El Pavón es el Incremento del precio de compra -venta de la tierra. Esto contribuyó a la disminución del movimiento migratorio hacia afuera de las comunidades. Un factor crítico para la sostenibilidad ambiental de las obras es el crecimiento de la tasa de deforestación para fines agropecuarios, siendo esta situación más obvia en Unión Labú, con prácticas no sostenibles.

En las comunidades San Agustín - El Pavón el uso actual del suelo no coincide con el uso potencial. La vocación de los suelos es para la agricultura sostenible y la forestaría comunitaria, siendo, insostenible la ganadería.

En cuanto a las Alcaldías Municipales, su rol no ha sido protagónico ni el esperado.

Según la Ley de Municipios es a las alcaldías a las que corresponde dar servicio a las carreteras secundarias, lo cual no han podido cumplir por incapacidad financiera y técnica. La rehabilitación y el mantenimiento de las obras están bajo la responsabilidad de las comunidades.

Las alcaldías como entes reguladores deben avalar y certificar los planes comunitarios, sobre todo en lo referente a los impuestos por uso de las obras de infraestructura vial.

Por otra parte, los Organismos No Gubernamentales (ONG), consideran que los caminos y muelles en buen estado, les son útiles para la movilización de personal y carga, ahorrando en gastos y tiempo, lo que repercute positivamente en el cumplimiento de sus planes de trabajo.

Finalmente, el informe técnico de los estudios de caso, hace las siguientes recomendaciones para lograr la sostenibilidad de las obras de infraestructura vial y el mejoramiento de la calidad de vida de las comunidades:

- Que se cree un programa multisectorial para el mantenimiento de la red vial, apoyado con capacitaciones sobre el uso adecuado del suelo y el mantenimiento.
- En el caso de los sistemas de producción que están camino a la sostenibilidad o no son sostenibles se recomienda la realización de un estudio para detectar otras variables en esos sistemas.
- Que las Instituciones gubernamentales y no gubernamentales que trabajan en las áreas de estudio, Implementen actividades de reforestación con la participación activa de la población.
- Se debe reducir al mínimo la explotación forestal, mediante la planificación del uso del recurso bosque; desarrollar programas de reforestación y restauración de cobertura vegetal en las áreas de cultivos que han sido abandonadas, sembrando especies frutales y árboles perennes autóctonos.
- Establecer medidas mínimas y normas de control y uso de las especies de fauna silvestre más vulnerables. Esto referido al tráfico de especies.

- Promover la legalización, titulación y registro de la propiedad, de manera que se logre un mayor ordenamiento no sólo de la propiedad sino también agro-ecológico.
- Que se cree una zona de amortiguamiento en las cercanías de la reserva natural del Cerro Silva en la RAAS.
- Se debe promover la participación activa de las organizaciones tradicionales de las comunidades indígenas, de las juntas directivas de las cooperativas y de los productores individuales.
- Promover e incentivar la participación equitativa de la mujer en las estructuras organizativas comunitarias.

