

nos pavimentados en la provincia ha aumentado del 20 % en los años 80 al 75 % en la actualidad, dice Ben Alla. Todos los principales centros administrativos y comerciales están conectados a la red vial nacional.

## La planificación local se aboca a las necesidades locales

Cuando el programa vial empezó en 1995, el proceso de planificación era bastante centralizado: el gobierno determinaba dónde construir los caminos y luego informaba a las comunidades locales, solicitándoles contribuir con parte del costo. Esto condujo a resultados variados, dice Feghouel, el gerente del proyecto del Banco Mundial. Las comunidades bien organizadas podían lograrlo, pero otras no. El proceso actual de planificación involucra más directamente a los habitantes locales.



**Mohamed Ben Alla, ingeniero jefe del departamento de obras públicas de Azilal, habla sobre el mejoramiento vial.**

“Nuestro sistema de planificación funciona, en primer lugar, mediante la identificación de las necesidades de conexión” de una comunidad, explica Ben Alla. “Esto se hace reuniendo a las organizaciones y a las autoridades locales con el ministerio de obras públicas para escuchar los problemas de la población. Luego realizamos nuestros estudios, visitamos las comunidades e identificamos las prioridades”.

“Consideramos varios criterios: la proximidad de un mercado, la población y la distancia hasta los centros administrativos. Utilizamos modelos matemáticos para

establecer prioridades y luego consideramos el financiamiento: una parte del dinero proviene del presupuesto general del gobierno y buscamos donantes para financiar la otra parte.”

## Los caminos traen esperanza

Más allá de Tiloghuite, un camino destruido de tierra conduce a aldeas aún más remotas siguiendo el helado río verde El-Abid a través de un escenario montañoso que sería ideal para atraer turistas. El mejoramiento de este camino ya está programado y cuando esté listo, conectará a aquellas poblaciones aisladas con importantes rutas provinciales ubicadas hacia el Sur.

Es viernes por la noche y la gente de zonas periféricas llega poco a poco a Tiloghuite en lomo de mula o a pie para pasar la noche allí, a la espera del mercado que se instala a la mañana siguiente. Ben Alla recorre el lugar como un político, bromeando con los viajeros, conversando sobre trivialidades en berebere y tomando a las cabras por los cuernos para calcular su potencial de venta.

Cada una de las personas interrogadas enumera una lista de cosas que podrían mejorar en su vida con un nuevo camino: desde un chofer de camión que podría transportar más rápidamente el zinc desde una mina local, hasta un maestro de escuela que podría mantener llena su sala de clase. Nadie tendría que llegar a Tiloghuite un día antes del mercado, pues tardarían solo una o dos horas del mismo día sábado en minibús de pasajeros.

Sin embargo, algunos de los presentes expresan su escepticismo ante la posibilidad de que se construya un nuevo camino, pues han pasado décadas sin él. Ben Alla comprende las dudas, ya que los recursos para el desarrollo nunca son suficientes para cubrir todas las necesidades, pero mantiene su optimismo. “Sin problemas ni desafíos nosotros no tendríamos ninguna razón para estar aquí,” dice con una sonrisa.

*Artículo escrito por Craig Mauro. Fotos de Scott Wallace.*

## Un vistazo a los resultados del proyecto

**Título:** Proyecto de caminos secundarios, terciarios y rurales

**Duración:** 1995–2002

**Asistencia del Banco Mundial:** US\$57,6 millones

**Costo total del proyecto:** \$194,1 millones

**Objetivo:** Pavimentación y rehabilitación de 25.000 kilómetros de caminos antes de 2015

**Personas beneficiadas:** 1 millón (estimado)

**Disminución del cierre de caminos:** 47.000 kilómetros/día

# Marruecos: más que un simple camino

Es sábado en Ait Igda, lo que significa que el camión del gas de cocina realiza su recorrido. Los vecinos han apilado envases vacíos de propano afuera de sus hogares para cambiarlos por otros llenos y éstos –de color azul metálico– bordean el camino que serpentea a través del caserío de campesinos y arrieros.

Se trata de una rutina simple y normal, pero que es parte de la vida de Ait Igda desde hace tan solo un año. Antes existía un camino de tierra lleno de baches que desaparecía con la lluvia, por lo que no valía la pena para los camiones de reparto realizar el viaje desde Demnate, una ciudad ubicada en el otro extremo de este verde valle en las montañas Atlas de Marruecos.

En 2003, se construyó un nuevo camino, que trajo cambios que han repercutido en la vida cotidiana de Ait Igda. “Ahora que nos traen el gas a domicilio las mujeres no tienen que pasar el tiempo recogiendo leña para cocinar,” dice Ben L’Habib L’Houssain, un campesino de 46 años.

L’Habib L’Houssain es dueño de varias vacas y vende la leche a una cooperativa de granjeros en Demnate. Según el ahora es mucho más fácil llevar su leche fresca, pues demora media hora en un minibús de pasajeros, en comparación con las dos horas que tardaba anteriormente usando una mula. “Antes, si querías hacer compras en Demnate, tenías que levantarte temprano y partir, mientras que ahora puedes hacerlo con calma, incluso puedes desayunar,” afirma.

Los beneficios del nuevo camino van más allá del reparto de gas y leche e involucran a servicios como salud y educación. “Antes, era realmente terrible; quienes viajaban a Demnate en busca de tratamiento médico morían en el camino,” dice L’Habib L’Houssain. “A veces, cuando había mal tiempo el camino se cortaba y los maestros que venían de Demnate quedaban aislados. Los niños no podían asistir a la escuela.”

Este poblador piensa un momento en los efectos del camino y concluye: “Es mejor ahora, la gente se siente más feliz.”

## Impulso inicial al desarrollo rural

El tramo del camino que pasa a través de Ait Igda es sólo una pequeña parte de los esfuerzos mucho más amplios que está haciendo el gobierno marroquí para conectar las zonas rurales con el resto del país mediante la ampliación de su red vial. Las autoridades marroquíes utilizan una palabra francesa para describir su objetivo final: desenclaver las comunidades rurales, lo que se podría traducir como “conectarlas o sacarlas del aislamiento.”

Un estudio realizado en 1992 por el Departamento Vial y de Tráfico del país, estableció que más del 80 % de los caminos en las zonas rurales se encontraban en malas condiciones; casi un tercio de ellos era intransitable durante más de 30 días al año. El



**El trabajo continúa en el camino a Ait Igda.**

**“No se puede dar el puntapié inicial al desarrollo en las zonas rurales si no existe infraestructura.”**

estudio también determinó que el acceso vehicular era difícil o imposible en casi el 60% de las comunidades rurales, las que quedaban aisladas durante las estaciones de lluvia o nieve.

Es decir, la mayoría de las aldeas enfrentaban los mismos problemas que Ait Igda: demasiada distancia a los servicios de salud, fácil interrupción de los estudios y demora excesiva (hasta un día completo) en actividades tan simples como la compra

de productos o la presentación ante oficinas gubernamentales. La falta de un camino adecuado incluso determina los cultivos que cosecharán los campesinos, ya que no es posible cultivar frutas rápidamente perecibles si el tiempo necesario para llevarlas al mercado es demasiado largo.

“No se puede dar el impulso inicial al desarrollo en las áreas rurales si no se cuenta con infraestructura, si las poblaciones aisladas no tienen acceso a servicios administrativos y de otro tipo y si no pueden llevar sus productos al mercado,” dice Ahmed Imzel, el jefe de planificación del ministerio del ramo de Marruecos. “Para superar esos desafíos, en 1995 se inició un programa vial nacional, que coincidió con el lanzamiento de otro programa para la instalación de redes de agua potable y electricidad en zonas rurales”.

## Superación y definición de los objetivos y aspiraciones

El gobierno estableció un objetivo ambicioso para el programa vial: la pavimentación o la rehabilitación de 10.000 kilómetros de caminos de tierra o grava entre 1995 y el 2005. Aproximadamente la mitad del costo del programa fue financiado con un préstamo otorgado por el Banco Mundial de \$57,6 millones y las autoridades ya se encuentran planificando un segundo programa con el objetivo de completar otros 15.000 kilómetros antes de 2015.



**“El objetivo para el 2015 es lograr un índice de accesibilidad del 80%,” dice Ahmed Imzel, jefe de planificación del ministerio de obras públicas de Marruecos.**

“El desafío es conectar la mayor cantidad de habitantes en el período más corto posible,” explica Imzel. Durante el primer programa se completó un promedio de 1.000 kilómetros al año. A partir de 2003, el gobierno se ha comprometido a superar ese promedio y llegar a los 1.500 kilómetros.

Pero el gobierno también está cambiando la forma en que evaluará su desempeño en la conexión de los dispares rincones del Marruecos rural. “Hemos aprendido mucho con el primer programa vial,” dice Mohammed Feghoul, el jefe del equipo del Banco Mundial destinado al proyecto. “Lo importante es el cambio que se ha producido; antes el acceso rural se medía en términos de los kilómetros de camino construidos y ahora medimos cuántas personas tienen acceso a un camino, que es la manera en que se evaluará el siguiente programa. Se trata de desplazarse desde

un objetivo físico a la cantidad de personas que se verán beneficiadas”.

Una vez más el gobierno ha establecido un parámetro concreto. “El objetivo es contar con una tasa de accesibilidad del 80% en 2015,” dice Imzel. “Lo que significa que el 80% de la población rural vivirá cerca de un camino.” Actualmente, la tasa de acceso es de 55%. “Cerca de un camino” significa que cualquier poblado de 50 o más familias esté ubicado al menos a 1 kilómetro de un camino transitado todo el tiempo.

## Un camino, muchos cambios

En 1998 el gobierno analizó el impacto de dos nuevos caminos que se construyeron en Tiznit y Beni Mellal, provincias rurales en la llanura costera sur y en las montañas centrales, respectivamente.

El análisis proporciona una visión instantánea de la expansión de los efectos de un camino nuevo a través de la sociedad y de la economía de una zona. Por ejemplo, la matrícula escolar de las niñas aumentó en un quinto, la circulación de minibuses de pasajeros en las rutas se duplicó, el tiempo necesario para llegar a los servicios de salud disminuyó en tres cuartos y el costo en un tercio, el número de visitantes a los souks, o mercados locales se duplicó y el número de tractores se quintuplicó en Beni Mellal y se duplicó en Tiznit.

Tiloghuite, una comunidad berebere de siglos de antigüedad ubicada en la provincia de Azilal, ha experimen-

tado algunos de estos efectos. La aldea se encuentra enclavada en un valle de árboles perennes y eucaliptos rodeada por las cadenas nevadas de las montañas Atlas. Los vehículos particulares todavía son escasos y los niños se detienen y agitan sus manos en señal de saludo cuando uno pasa.

Hasta 2003, los vehículos pequeños no podían llegar a Tiloghuite. La mayoría de las personas viajaba en mula al centro administrativo de Ouaouizert, una ciudad al norte, más allá de un helado paso montañoso donde incluso podía nevar. Un camión de reparto llegaba a Tiloghuite aproximadamente una vez al mes.

El año pasado el gobierno comenzó a despejar un camino hacia la ciudad y las autoridades esperan pavimentar la ruta para fines del 2004. Este camino básico de tierra ya ha suscitado actividad, ahora varios taxis Land Rover modelo Santana recorren la ruta diariamente. Los chóferes esperan pasajeros en la plaza central de Tiloghuite mientras trabajan en los motores de sus vehículos y otros beben té de menta en el café.

“Antes era muy difícil llegar al otro lado para adquirir bienes muy esenciales y básicos,” dice R’Kia Khanafour, el alcalde adjunto de 34 años de Tiloghuite. “Para obtener un documento oficial o certificado, por ejemplo, era necesario viajar hasta el otro lado. En el caso de algo que cuesta 3 dirhams [alrededor de 30 centavos], se terminaba pagando 50 o 100 dirhams adicionales en transporte, y solo para obtener algo que no vale prácticamente nada.”

Brahim Bahraoui, también de 34 años, es uno de los principales comerciantes de Tiloghuite. Es propietario de un camión y abastece al pueblo de productos básicos: gas, aceite para cocinar, arroz y harina. Sentado en un cajón en la plaza, donde ordena los productos para el mercado del sábado, Bahraoui afirma que el nuevo camino ha significado un gran impulso para su negocio y para Tiloghuite.

“Ahora podemos obtener productos una o dos veces a la semana, lo que significa mejores víveres y más frescos para los habitantes locales. Antes esto sucedía más o menos una vez al mes”. Bahraoui lleva su contabilidad en un trozo de cartón. Los envases azules de gas se encuentran amontonados ordenadamente en una pirámide a su lado. Bahraoui los vendía a 80 dirhams, pero con el nuevo camino el precio bajó a 50 dirhams; más barato, pero ahora vende más.

“Antes, la única manera de llegar aquí era a lomo de mula y una mula solo puede cargar tres o cuatro envases. Un camión carga docenas,” afirma. “A veces la gente se quedaba sin gas y tenía que ir a las montañas a cortar árboles para hacer leña, destruyendo los bosques”.

## Un paisaje escarpado

El terreno marroquí hace difícil la tarea de construir y mantener caminos. Las montañas Rif y Atlas forman la espina dorsal del país, con las onduladas dunas del desierto de Sahara a un lado y la llanura costera al otro, frente al Océano Atlántico y el Mar Mediterráneo. Las montañas Atlas cuentan con algunas de las cumbres más altas de África y muchos de sus pasos se llenan de nieve, aislando a las comunidades de los valles más bajos. Las inundaciones también pueden destruir los caminos.

Mohamed Ben Alla es el director provincial de obras públicas de Azilal, lugar donde se encuentran algunas de las cumbres más altas de las montañas Atlas y alberga comunidades remotas de bereberes, como Tiloghuite.

“La construcción de un kilómetro de camino en una zona montañosa cuesta como mínimo 1 millón de dirhams [US\$ 115.000],” explica, pero “los caminos son muy importantes en estas zonas porque la población se encuentra dispersa. No existen muchos recursos agrícolas porque no hay áreas planas para el cultivo. La gente vive principalmente de la cría de ganado y de algo de silvicultura. En mi opinión, el único potencial de desarrollo se encuentra en el turismo, pero el turismo no puede existir sin una red vial bien mantenida”.

A pesar de los desafíos, la red vial de Azilal está creciendo. La proporción de cami-



**Brahim Bahraoui, uno de los principales comerciantes de Tiloghuite, dice que el nuevo camino ha sido un impulso para su negocio y para Tiloghuite.**

**“El único potencial de desarrollo se encuentra en el turismo, pero el turismo no se produce sin una red vial bien mantenida”.**