



NOTICIAS *del Foro*

Foro Internacional para el Transporte Rural y el Desarrollo

Volumen 15, Número 4, Julio 2011

Transporte en las Montañas

Manteniendo viva la discusión

Debemos mirar los problemas de caminos rurales como un punto de entrada para mejorar el diálogo y la democratización. La movilidad y el acceso son cruciales para la gente pobre en áreas remotas para salir de su aislamiento y pobreza. Por consiguiente, la tecnología debería ser usada como palanca para el empoderamiento. Esto, de hecho, fue el consenso entre los participantes del taller internacional sobre Transporte en las Montañas del IFRTD, realizado en el Godavari Village Resort en Kathmandu, Nepal, en noviembre 2010. Fue también una reunión que reiteró la necesidad de mantener las discusiones y debates sobre el transporte rural vivo, abierto y legitimado.

El tema de cómo llevar soluciones de acceso y transporte a regiones aisladas ha sido siempre contencioso, y especialmente el transporte en la montaña. En terreno montañoso, mantener el equilibrio entre el desarrollo humano y la preservación del ambiente es crítico y los planificadores no pueden darse el lujo de ignorar esto.

El taller reunió a más de 50 profesionales de diez países, desde ingenieros hasta trabajadores de desarrollo. Exploraron las controversias que es probable que surjan cuando se planifica e implementa infraestructura de transporte en las montañas. Y lo que es más significativo es que estos temas fueron examinados desde una perspectiva de mitigar la injusticia social y la pobreza –un claro reconocimiento a la importancia de la equidad en la provisión de transporte rural.

Los participantes también identificaron brechas en el conocimiento y en la política en el área y recomendaron buenas prácticas tanto para los profesionales como para los hacedores de políticas. El taller determinó que las políticas deberían apuntar a dar respuestas a cuestiones pertinentes como: ¿Cuáles son los métodos usados para medir los costos y beneficios del desarrollo de caminos? ¿Quiénes son dueños de los caminos? ¿Quiénes se benefician?

Hay diferencias entre la teoría y la práctica. El compartir la experiencia práctica es importante. Nos gustaría ver en la práctica las recomendaciones que hacemos. Estamos haciendo recomendaciones prácticas que pueden ser hechas realidad a través del gobierno, las agencias multilaterales, la sociedad civil y el sector privado.

*María Arce Moreira
(antigua) Directora Ejecutiva, IFRTD*

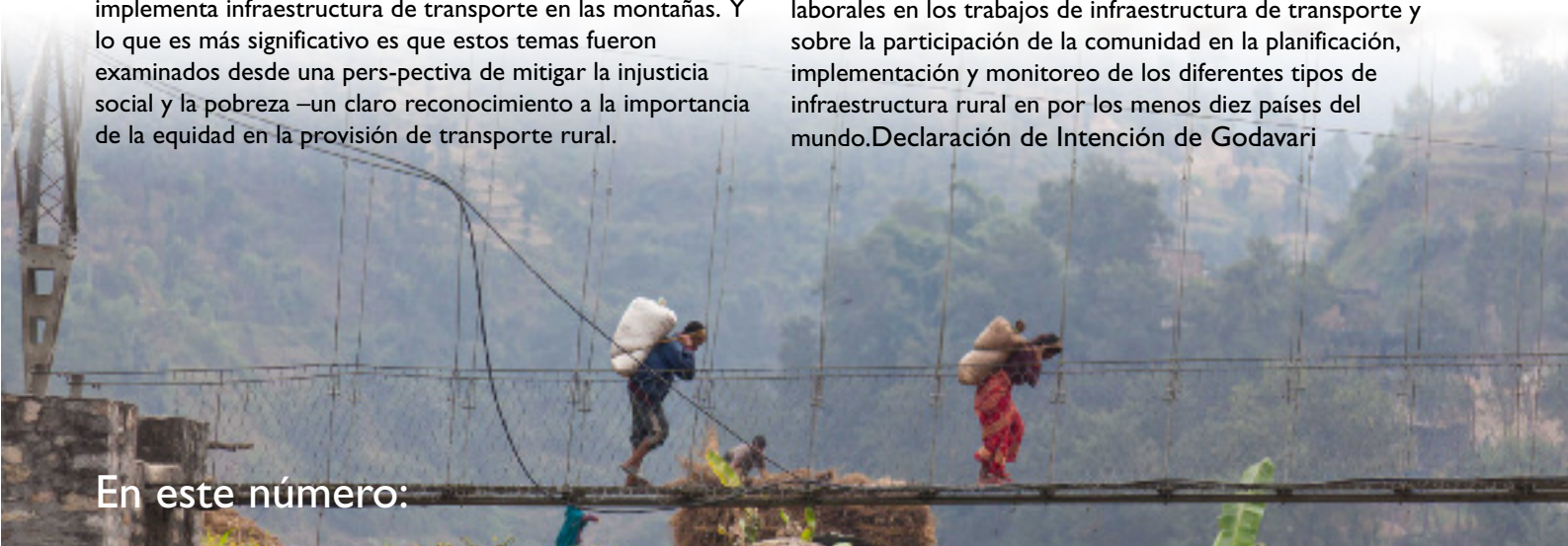
La Declaración de Intención de Godavari fue uno de los resultados claves del taller. El taller también se comprometió a implementar dos estudios comparativos sobre condiciones laborales en los trabajos de infraestructura de transporte y sobre la participación de la comunidad en la planificación, implementación y monitoreo de los diferentes tipos de infraestructura rural en por los menos diez países del mundo. Declaración de Intención de Godavari

En este número:

1. Transporte en las Montañas:
Manteniendo viva la discusión;
2-4. Declaración de Intención de
Godavari

5. Los grupos comunitarios toman
los caminos
6. Un medio intermedio de
transporte hace las paces con
las montañas para los pobres

7. Los Himalayas y los Andes:
compartiendo más que montañas
8. Noticias: Cambios en el IFRTD,
Sobre Nosotros





DECLARACION DE INTENCION DE GODAVARI

Nosotros, más de 50 representantes de universidades, ONGs, redes de transporte rural nacionales e internacionales, especialistas de transporte de Nepal, Bhutan, Bolivia, Indonesia, Etiopia, Sri Lanka, Suiza, Inglaterra, Estados Unidos y Holanda, nos hemos reunido en Godavari para compartir, reflexionar y debatir temas controversiales que afectan el transporte en medios montañosos. Estamos profundamente comprometidos con el rol que el sector juega en la lucha contra la pobreza.

Reconocemos que los sistemas de transporte, infraestructura, servicios y medios requeridos y disponibles para la gente pobre en ecosistemas montañosos pueden desafiar nuestra percepción tradicional de lo que son soluciones adecuadas y apropiadas. Hemos sido testigos y elogiamos el nivel de pericia que Nepal tiene en soluciones tecnológicamente complementarias como puentes colgantes, cablevías –incluyendo aquellos por gravedad- y caminos peatonales que son esenciales en áreas donde el acceso por caminos no es viable económica o ambientalmente. Así como la salud materna, la educación básica, el desarrollo de las mujeres, el desarrollo de la infraestructura y el desarrollo del sistema de salud con atención obstétrica de calidad son requisitos importantes. Por lo tanto, el sector transporte debe poner una mayor prioridad en el desarrollo de redes integrales de transporte rural en el cual el transporte

(caminos, puentes de sendero, MIT) y el sector salud deben trabajar de forma coordinada. Para ser capaces de interpretar las necesidades del transporte con mayor claridad debemos considerar estos conceptos interconectados: Movilidad, acceso y salud.

Dado el impacto que tales opciones pueden tener en las vidas y formas de vida de la gente pobre, alentamos al Gobierno de Nepal a apoyarlos con base en su propio mérito. Cualquiera de las opciones tecnológicas promovidas debe considerar los salvaguardas de seguridad y mantenimiento necesarios y requeridos.

Los ministerios de gobierno, departamentos y agencias que velan por la infraestructura, en general y los caminos (rurales) en particular deben sincronizar sus esfuerzos. Cualquier Enfoque Sectorial de un ministerio debe claramente definir cómo interactuará con otras entidades gubernamentales que también velan por la infraestructura. El actual 'enfoque isla' donde cada institución opera como si la otra no existiese afecta negativamente el uso efectivo de los limitados recursos públicos y deben ser evitados. Sobre la base de las experiencias de nuestros países creemos que los siguientes principios de Buen Gobierno deberían ser introducidos:

Viene de la pág. 2

- a) Con respecto a la construcción sostenible de caminos:
 1. Asegurar el control de calidad de los caminos de montaña a través del definir y hacer cumplir las normas, estándares y tecnologías.
 2. Las comunidades locales deben ser informadas, consultadas y si es posible, involucradas en la planificación, construcción y mantenimiento de la infraestructura que pasa por su localidad o vecindad.
 3. Realzar la transparencia y rendición de cuentas marcadamente a través de la introducción de un sistema de contabilidad ('cost accounting') y facilitando el acceso a las cuentas por parte del público a través de la web y otros medios de información accesibles.
 4. Mantener a los gobiernos centrales y locales de manera eficiente a través de la delegación de responsabilidades al sector privado, ONGs y comunidades de manera obligatoria.
 5. Aplicar el Enfoque de Estudios de Factibilidad para incluir procedimientos sobre cómo computar el costo per cápita y los requerimientos para hacer ajustes con respecto a Geología, Hidrología, Drenaje, necesidades de Reasentamiento, y reemplazando los caminos (patrimoniales). Los ministerios respectivos deberían aceptar límites más altos sobre el costo per cápita y límites tolerables sobre los ajustes.
- b) Con respecto a la labor en la infraestructura de transporte:
 1. Revisar la legislación laboral existente considerando especialmente las condiciones de los trabajadores en los sitios de construcción.
 2. Asegurar la 'no tolerancia' a la discriminación ya sea por razones de género, casta, status social, edad, discapacidad, religión o por ingreso económico.



3. Promover el cumplimiento de la Legislación Laboral incluyendo la promoción de las Oficinas de Trabajo de acuerdo con la división administrativa del país.
- c) Con respecto a la formación de capacidades para gente que trabaja y/o participa en la infraestructura de transporte:
 1. Proveer estipendios a las mujeres y grupos en desventaja que buscan ingresar en Instituciones Educativas –especialmente aquellas técnicas- para capacitarse en puentes peatonales, cablevías por gravedad y otras tecnologías relevantes de transporte.
 2. Apoyar el intercambio de experiencias de varios países sobre acción efectiva en el cambio e implementación de políticas a favor de los pobres e intervenciones de transporte apropiadas.
 3. Apoyar la promoción de Nepal como el centro de excelencia sobre tecnología de transporte de montañas a través de las Instituciones Educativas existentes, apuntando a profesionales extranjeros.
 4. Asegurar la capacitación sobre liderazgo para garantizar el logro de las metas de inclusión social y la efectividad de los Comités de Usuarios (de Caminos) especialmente para las mujeres.
- d) Con respecto a la gerencia de los bienes de transporte:
 1. Además de las fuentes tradicionales de financiamiento, hay una necesidad de explorar el potencial de fuentes alternativas e innovadoras de financiamiento para asegurar el desarrollo sostenible de transporte de montaña.
 2. Promover que cualquier infraestructura de transporte actual o futura cumpla su propósito a través de operaciones apropiadas y mantenimiento apropiado.

Continúa en la pág. 3

Continúa en la pág. 4



Viene de la pág. 3

Reconocemos las tensiones entre los trabajos de infraestructura de transporte y protección ambiental. Así, es muy importante asegurar que las Evaluaciones de Impacto Ambiental y planes de mitigación para el daño ambiental y la pérdida de biodiversidad sean completas, bien concebidas y debidamente implementadas. En vista de la creciente importación de vehículos y de la consecuente contaminación ambiental, un sistema de impuesto favorable para vehículos libres de emisiones debe ser considerado.

La diversidad ambiental de Nepal es igualada por un rico patrimonio cultural impresionante. Alentamos la creación de una Agencia –debidamente provista de recursos y mandato– para monitorear la proliferación de caminos y prevenir la intromisión en caminos patrimoniales, construcciones históricas y áreas protegidas, especialmente considerando que el 2011 es el Año para Visitar Nepal. En lo posible, la construcción de caminos a través de áreas protegidas ambientalmente o históricas debería evitarse.

Notamos que hay usos multifuncionales de equipos agrícolas incluyendo para propósitos de transporte en la mecanización rural. Esto resalta la necesidad de que la política de transporte rural sea vista en un marco integral y no separada de las políticas de energía, caminos, mecanización y otras políticas nacionales claves.

Somos conscientes de que el aislamiento de la población que vive en las montañas exagera su pobreza y la condiciones de

inequidad que enfrentan en nuestras sociedades. Ergo, nos empeñamos en continuar intercambiando ideas, identificando áreas de potencial colaboración y promover este importante debate en los niveles nacional e internacional.

Por lo tanto, nos comprometemos a asegurar la implementación de dos estudios comparativos sobre las condiciones laborales en los trabajos de infraestructura de transporte y sobre el compromiso de la comunidad en la planificación, implementación y monitoreo de diferentes tipos de infraestructura de transporte rural en por lo menos diez países alrededor del mundo. Buscaremos activamente la colaboración de la OIT para este propósito. También nos comprometemos a promover a Nepal como el centro de excelencia sobre el 'know-how' del transporte de montaña.

Finalmente, queremos expresar nuestro sincero reconocimiento por la cálida bienvenida y gran interés que el Honorable Primer Ministro de Nepal, Madhav Kumar, mostró en este taller. También apreciamos el interés especial que el Ministerio de Planificación Física y Construcción ha mostrado y la presencia del Ministro para el Desarrollo Local al inicio de este taller. Esperamos que las recomendaciones que hemos hecho sean útiles y tomadas en cuenta para asegurar que las intervenciones de transporte en áreas de montaña tengan el máximo beneficio para las comunidades pobres y aisladas.

Godavari, 27 de noviembre de 2010



Grupos Comunitarios van hacia el camino

Los caminos en áreas de montaña están expuestos a un deterioro acelerado debido a escurrimientos de agua y deslizamientos de tierra, con frecuencia exacerbados por una falta de medidas de protección adecuadas al camino. Como resultado, las comunidades con frecuencia quedan aisladas durante parte si es que no durante todo el año. En Nepal, por ejemplo, sólo menos de la mitad de los caminos rurales en áreas montañosas son considerados usables, y muchos más son impasables durante la época de lluvia. El acceso continuo sólo puede ocurrir si hay un mantenimiento regular de la red de caminos rurales.

En Nepal y China (provincia de Yunnan), proyectos piloto fueron llevados a cabo en el 2009 y 2010 para introducir el mantenimiento rutinario de caminos con base en la comunidad, con fondos de la OIT y el Banco Asiático de Desarrollo, respectivamente. Se formaron y contrataron grupos de mantenimiento para llevar a cabo actividades de mantenimiento de manera continua. Mientras que en Nepal grupos mixtos (35% mujeres) fueron formados y empleados a tiempo completo, en China los grupos de mujeres fueron formados pero empleados a tiempo parcial, permitiendo que las mujeres combinen el trabajo de mantenimiento con otras responsabilidades.

Los grupos de mantenimiento son responsables de despejar y limpiar los diferentes elementos del camino, asegurando el funcionamiento apropiado del sistema de drenaje y la remoción de deslizamientos. Pequeñas reparaciones a la superficie y hombros del camino también son incluidas para evitar el daño continuo y mejorar las condiciones del camino.



Más aun, en ambos países se decidió introducir medidas adicionales de protección, especialmente drenajes laterales y paredes de sostén de piedra seca, ya que la falta de tales medidas estaba resultando en un daño acelerado del camino. Estas actividades han resultado en un mejoramiento significativo de las condiciones del camino, en algunos casos inclusive conduciendo a la introducción de servicios de transporte público. También han resultado en un mayor acceso continuo, con los caminos cerrados por menos días al año (generalmente 1 a 5 días comparados con más de 30 días antes de los proyectos).

Las pobres condiciones de la mayoría de montañas de Nepal y China significó que planes de trabajo mensuales deban ser preparados para definir el alcance del trabajo a realizarse por los grupos de mantenimiento. Esto incrementó los costos de supervisión, que es una preocupación mayor a la luz de las capacidades limitadas de las autoridades locales. Una vez que las condiciones del camino hayan mejorado y se hayan puesto medidas de protección adicionales al camino en donde haga falta, se podrá introducir la contratación sobre la base del desempeño, que tiene el beneficio de reducir las necesidades de supervisión, ya que el trabajo es planificado por los grupos mismos. Esto viene actualmente haciéndose de manera piloto en China.

En Nepal, los costos ascienden aproximadamente a US \$500/km/año y se espera que pueda ser reducido aún más una vez que las condiciones del camino sean mejoradas y medidas adicionales de protección se hayan puesto, haciéndolo compatible con la norma oficial para el mantenimiento rutinario de US \$430/km/año. En China, el primer proyecto piloto resultó en un costo promedio de US \$800/km/año. Un segundo proyecto piloto está viendo de limitar los costos a través del excluir el mantenimiento de emergencia y la reparación de superficies extensas, para determinar si el nivel actual de fondos disponibles de US \$400/km/año es suficiente para asegurar su réplica.

Aproximadamente el 80% de los costos de mantenimiento cubre salarios, y el resto se gasta en herramientas, equipo de seguridad, seguro contra accidentes y materiales. En el contexto rural donde existen pocas oportunidades de generar ingresos, especialmente para las mujeres, estos salarios fueron muy importantes para los trabajadores de mantenimiento y sus hogares, sacándolos efectivamente de la línea de pobreza. A pesar de que la mayoría del ingreso fue gastado en comida, los trabajadores también hicieron inversiones en mejor educación para sus niños, la compra de animales y la construcción de casas. También se está piloteando actualmente la capacitación adicional en actividades productivas en China como un medio para incrementar el impacto de tales investigaciones.

Serge Cartier van Dissel
Cartier Consult
CE: serge.cartier@cartierconsult.com

Un medio intermedio de transporte haciendo las paces con las montañas y trabajando para la gente pobre

El Transporte Rural en Nepal siempre ha sido una batalla larga y ardua entre la gente y la montaña y las cuevas que constituyen la mayoría de su terreno. Durante la última década, el uso de innovaciones tecnológicas ha permitido un progreso impresionante en el desarrollo de caminos rurales en Nepal.

Inconscientes de la degradación del ambiente de la montaña que el desarrollo del transporte rural implica, la gente considera esto con frecuencia como una victoria sobre las montañas. Sin embargo, los beneficios acumulados del desarrollo de una red de caminos rurales no justifican el daño que se ha hecho sobre el ambiente montañoso. Más aun, la mayoría de los habitantes pobres de la montaña permanecen inafectados por los beneficios del camino.

El gobierno enfocó su atención exclusivamente en la expansión de la infraestructura de transporte asumiendo que el sector privado intervendría para proveer servicios de transporte. Pero tuvo poco sentido económico para los transportistas privados el ofrecer servicios de transporte regulares a los poblados, ya que la mayoría de estos son áreas de baja densidad. Ergo, unos pocos vehículos ocasionalmente ocupan las vías. Encima, los caminos devienen impasables durante la época de lluvia.

Asimismo, los lugareños no poseen vehículos y las tarifas poco competitivas dictadas por el sistema de cártel está más allá de sus posibilidades financieras. Por ende, los caminos rurales en el mejor de los casos han facilitado el transporte de bienes de consumo a los pueblos y servido a los comerciantes. Las vistas obvias de vehículos sobrecargados yendo hacia y los vehículos vacíos retornando de los pueblos testifican este hecho.

Con el fin de incrementar la habilidad de las comunidades montañosas pobres para tomar control sobre el transporte de los bienes, Soluciones Prácticas Nepal ofreció una alternativa amigable con la montaña –los Cablevías por Gravedad para Carga.

Los cablevías pueden desarrollarse en perfecta armonía con la montaña. No requiere alterar el perfil del suelo. Trabajar enteramente con la gravedad no tiene emisiones y es silencioso. La carga más pesada enviada por el pueblo impulsa la carga más liviana del mercado. Ergo, sus costos de operación son mínimos. Les ha dado a los lugareños el liderar en la competencia con vegetales y frutas que vienen de la India, el



cual es afectado con frecuencia por la persistente crisis de combustible y frecuentes subidas de precio del combustible.

Más aun, los cablevías por gravedad son propiedad y operados por las comunidades objetivo. Opera cuando la comunidad lo llama, con las tarifas que ellos han decidido. Lo recaudado va de regreso a la comunidad a manera de crédito y otros desarrollos socioeconómicos.

De manera similar, los cablevías tocan al suelo sólo en dos puntos, en las estaciones que unen a los productores locales a entrar en el mercado a través de un punto. Esto ha conducido a un mercadeo colectivo y dado más poder de negociar a los granjeros.

La limitación intrínseca del cablevía ha servido también a la gente rural. Su capacidad de jalar hacia arriba es aproximadamente tres veces menor que su capacidad de bajada lo que ha alentado que más productos vayan al mercado y menos bienes de consumo lleguen al pueblo. Esto ha generado un impacto positivo en el crecimiento agrícola y reducido la dependencia de la gente en bienes manufacturados.

Rabindra Bahadur Singh
Practical Action, Oficina de Nepal
CE: rabindra.singh@practicalaction.org.np

Los Himalayas y los Andes: compartiendo más que montañas



Las regiones montañosas tienen seres humanos fascinantes desde tiempos remotos, debido a una serie de características: dinámicas geomorfológicas particulares, una estructura geológica compleja, ecosistemas especiales, vistas únicas en un espacio reducido debido a las enormes gradientes altitudinales que tienen, y las variadas formas en que los seres humanos son capaces de transformar y utilizar el panorama montañoso. Una gran parte de la población que vive en las montañas es gente aislada y pobre. Necesita mejor movilidad para llevar su producción agrícola y para otras actividades. Así, hay una creciente demanda por mejorar las condiciones de transporte de estas comunidades. Dentro de este marco, el IFRTD, junto con otros socios, organizó en noviembre 2010 un taller internacional para analizar los temas de transporte en las montañas. Un número de profesionales y no profesionales de varios países fueron invitados a compartir y discutir sus experiencias, sobre la base del conocimiento teórico y el trabajo de campo, para hallar soluciones a problemas específicos que la gente técnica enfrenta en su trabajo diario para mejorar las condiciones de transporte en áreas montañosas. Durante el taller, que duró una semana, participamos en sesiones técnicas donde los investigadores presentaron experiencias valiosas de varios aspectos del transporte en las montañas. Algunas de las discusiones incluyeron:

- Las políticas, el trabajo y diseño constructivo vial en montañas;
- Sus impactos y las medidas de mitigación socio-ambiental sobre los ecosistemas, la biodiversidad, áreas protegidas, patrimonio arqueológico e histórico, las poblaciones y grupos étnicos que habitan en áreas rurales;
- Consultas públicas sobre el proceso constructivo de carreteras;
- Novedosas soluciones tecnológicas como el transporte en montaña de productos por medio de cables y puentes peatonales;
- Incorporación de mano de obra local en el trabajo constructivo vial;
- Financiamiento alternativo del financiamiento de carreteras en montaña.

g) Perspectivas de colaboración futura e intercambio de información entre técnicos y proyectos que trabajan en carreteras de montaña.

En el transcurso del evento, se realizaron dos salidas al campo en zonas de montaña próximas a la capital, Kathmandú para visitar y conocer interesantes experiencias sostenibles sobre el proceso y formas de construcción vial en las montañas. También aprendimos cómo la gente local está obteniendo beneficios económicos con estas técnicas innovadoras. Fue una experiencia inolvidable visitar el área rural y compartir con campesinos de diferentes grupos étnicos que viven en las montañas de Nepal. Se identificó y verificó que en las áreas rurales se tienen similares problemas ambientales constructivos y de transporte en las cadenas montañosas de los Andes y del Himalaya. En muchos casos se presentan convergencias en el tipo de soluciones que se dieron para el control de la erosión de los taludes y encauce de las aguas, rescate de sitios arqueológicos, etc. En otros hay que destacar novedosas formas de organización para la construcción de carreteras, puentes, sistemas de transporte de productos agrícolas todos ellos generados con mano de obra local. Estas metodologías merecen ser difundidas como ejemplos exitosos de la gestión sostenible del transporte en montañas.

Considerando que la construcción de carreteras en montañas produce una generalizada transformación de los ecosistemas, generando una serie de impactos socio-ambientales a los ecosistemas por las transferencias de sedimentos en sentido horizontal y especialmente en sentido vertical; se hicieron las siguientes recomendaciones y conclusiones del taller:

- La necesidad de evitar la construcción de carreteras que pasen por áreas protegidas, sitios y edificios históricos y zonas de alto valor para la biodiversidad;
- Asegurar que se incorpore en todos los estudios de carreteras los correspondientes estudios de evaluación del impacto ambiental y se elaboren e implementen los planes de mitigación socio-ambiental de los proyectos.

El construir caminos en las montañas implica intervenciones en ecosistemas extremadamente frágiles. Por ello es tan importante que equipos multidisciplinarios diseñen y construyan caminos, de tal modo de minimizar los impactos físicos y ambientales. En las áreas montañosas, con sus variaciones altitudinales debido a los procesos geomorfológicos que toman lugar, hay una gran variedad de formas de vida adaptadas a cada uno de los diferentes hábitats. Somos conscientes que el trabajo y gestión del transporte en las montañas no es una tarea fácil. Es un tema complejo que necesita ser abordado por equipos multidisciplinarios. Hay necesidad de generar procesos geomorfológicos basados en la gradiente altitudinal y de facilitar la organización de espacios altamente sensibles en las montañas para asentamientos humanos. Todos los que participamos aprendimos de la experiencia acumulada de los presentadores con sus diferentes bagajes, sobre gestión ambiental y social, técnicas de construcción de caminos y temas de transporte. Estoy seguro que las diferentes perspectivas y especializaciones relacionadas con el transporte en la montaña verán incrementar una discusión más integral tanto teórica como práctica.

El intercambio de puntos de vista e información técnica, la identificación de posibles avenidas de colaboración y la capacitación futura de técnicos en diferentes países y regiones son desafíos del corto y mediano plazo.

Para mayor información contactar:
Máximo Liberman, IFRTDAL
CE: sajamaes@yahoo.es



NOTICIAS

CAMBIOS EN EL IFRTD

El Consejo Directivo del IFRTD eligió a Peter Njenga como el director ejecutivo interino a partir del 1 de abril de 2011. Peter remplace a María Arce, quien dejó su cargo para continuar con intereses profesionales personales. El IFRTD le desea a María Arce lo mejor en sus propósitos. Peter Njenga trabajará desde Nairobi, Kenya, colaborando de cerca con la Oficina de Londres, el Consejo Directivo, los Coordinadores Regionales y los demás miembros y organizaciones del IFRTD.

IFRTD Africa Oriental y Meridional

Como parte del fortalecimiento de la presencia institucional del IFRTD en las regiones, las regiones han venido poniendo esfuerzos en desarrollar Planes Estratégicos Regionales. La región de Africa Oriental y del Sur culminó este proceso en febrero 2011. El tema estratégico, "Del Desarrollo de Transporte al Transporte y el Desarrollo" apunta a subrayar el potencial que el transporte tiene –trabajando de la mano con otros sectores– para tratar algunos de los pilares sistémicos de la pobreza como inequidad social, desequilibrio en la carga por género, vulnerabilidad, inseguridad y desconexión de los procesos sociales, económicos y políticos más amplios.

Sobre Nosotros

El IFRTD es una red global de individuos y organizaciones trabajando juntos por un mejor acceso y movilidad para la gente pobre rural. Ofrece un marco de colaboración, compartir información, debate y abogacía que tiende puentes entre fronteras institucionales y geográficas tradicionales.

Ana Bravo (América Latina)
Tel/fax: 51 222 6863
CE: ana.bravo@ifrtd.org

International Programmes and Communications, Can Mezzanine,
49–51 East Road, Old Street, Londres,
N1 6AH, Inglaterra
Tel: 44 20 7250 8323
Fax: 44 20 7250 8322
CE: info@ifrtd.org

Guy Augustin Kemtsop
(Africa Occidental y Central),
Tel: 237 994 48 30 o
237 994 78 30
CE: guy.kemtsop@ifrtd.org

Peter Njenga
(Africa Oriental y del Sur)
Box Number 314 00502
Karen, Nairobi, Kenya
Tel/fax: 254 883323
CE: peter.njenga@ifrtd.org

Ranjith de Silva (Asia)
Tel: 94 11 284 2972
Fax: 94 11 285 6188
CE: ranjith@ifrtd.org

www.ifrtd.org

