



IFRTD

El Foro Internacional para el Transporte Rural y el Desarrollo

INFORME DE LA RED 2005



Queridos Amigos y Amigas,

¿Qué hacen cuando han entrado en trabajo de parto pero la clínica más cercana está a 30 kilómetros y los medios de transporte son escasos o no existen? ¿Cómo pueden acabar la escuela primaria cuando se duermen durante las clases después de caminar 15 kilómetros para llegar al colegio diariamente?

En el caso de la educación de las niñas, ¿qué hacen si sus padres las mantienen en casa por temor a su seguridad cuando van a pie? ¿Cómo pueden las mujeres proveer a sus dependientes cuando la carga del transporte de las tareas domésticas les demanda un tiempo que podrían emplear en actividades que generen ingresos? ¿Y qué hace usted como agricultor rural pobre cuando no tiene acceso a un mercado físico a lo largo de todo el año debido a la falta de adecuados servicios o infraestructura de transporte?

Reducir la mortalidad materna, lograr la educación primaria universal, el empoderamiento de las mujeres y reducir la extrema pobreza y el hambre a la mitad son sólo cuatro de los ocho Objetivos de Desarrollo del Milenio (ODM) que tienen grandes implicaciones en el acceso y el transporte. Las preguntas de arriba -de ninguna manera exhaustivas- se hacen para suscitar el debate y para demostrar cuán críticos son los temas de acceso y movilidad si estamos comprometidos a lograr los ODM antes del 2015.

Es notable que el transporte no esté mencionado explícitamente en los ODM ya sea como causa o potencial solución de la pobreza. La falta de movilidad no solo dificulta el logro de los ODM, también restringe el logro de los derechos humanos básicos. El Foro sostiene que la movilidad es esencial si las mujeres, hombres y niños deben tener el poder de ser autónomos y tomar el control sobre sus vidas. En este

amplio sentido, mejorar la movilidad no incluye solamente desarrollar la infraestructura y servicios de transporte, sino también reducir las restricciones sociales, económicas, políticas y físicas a la movilidad que enfrentan las mujeres y hombres. Al describir las actividades y logros del Foro en este informe vamos a demostrar que el transporte es un tema transversal y un medio esencial para lograr los ODM.

En una pequeña pero significativa escala el Foro ha contribuido para lograr el octavo ODM: Desarrollar una sociedad global para el desarrollo. A través del intercambio de información, proyectos, talleres y trabajo en red en tres idiomas el Foro derriba las barreras. Alienta a los ministros de transporte a conversar con los agricultores rurales, a los ingenieros a colaborar con los especialistas en género, a los donantes bilaterales y multilaterales a hablar con los grupos de interés local. En el IFRTD los grupos de interés del mundo globalizado del sur tienen oportunidades de conectar islas de excelencia y de contribuir al fondo del conocimiento internacional. Al hacer esto el Foro ha logrado grandes cosas, y la evaluación externa (véase la página 6) describió al IFRTD como "entre las más efectivas y eficientes redes que han emergido del campo de desarrollo".

Nada de esto habría sido posible sin el compromiso de los 3500 miembros y los 30 Foros Nacionales del IFRTD, y la confianza depositada en el Foro por sus principales donantes -la Agencia Suiza para el Desarrollo y la Cooperación (COSUDE), la Agencia Sueca para el Desarrollo Internacional (ASDI), y el Departamento para el Desarrollo Internacional (DFID) del Reino Unido. A través de los años también hemos recibido el apoyo de muchas otras instituciones para actividades internacionales, regionales y locales. El apoyo continuo de nuestros socios es primordial para el éxito y la longevidad del Foro y esperamos seguir trabajando con todos ustedes para hallar las soluciones apropiadas que no sólo logren la visión del Foro de mejorar el acceso para las mujeres, hombres y niños pobres, ¡sino también el total de los ODM!



Marinke van Riet **Directora Ejecutiva**

- **Fotografía de la portada:**
- *Ciclistas Masaai en la Región de Magadi en Kenya*
- | ANNIE BUNGEROTH 2005
- Reproducida con la gentil autorización de Soluciones Prácticas
- *Comunidad Acuática en el Perú* | IFRTD
- *Motocicleta en Camboya*
- PAUL STARKEY 2005

Una red global

do como el **IFRTD** (sus siglas en inglés) o **'El Foro'** es una red global de individuos y organizaciones que trabajan juntas para mejorar el acceso y la movilidad del pobre rural en los países en desarrollo. Este alcanza su objetivo identificando las brechas en el conocimiento y capacidad y los temas prioritarios para el cambio, apoyando el trabajo en red y nueva investigación, y siguiendo un programa de trabajo de defensa que influirá en los donantes, hacedores de política y profesionales.

¿Quién es miembro?

Ser miembro del IFRTD es voluntario, flexible y libre. Los miembros están en una o más de las siguientes categorías:

- Los **miembros** van desde suscriptores pasivos del boletín del IFRTD hasta participantes más activos en los proyectos y actividades regionales, nacionales o internacionales del IFRTD.
- Los **Foros Nacionales (FN)** son redes nacionales autónomas que se suscriben a la visión y misión del IFRTD. Actualmente ellos son los pilares del autogobierno del IFRTD.
- Las **Comunidades de Práctica (CDP)** son redes autónomas de profesionales con un mutuo interés en un asunto temático. El IFRTD apoya las CDP que se enfocan en temas particulares dentro de la agenda del transporte rural.
- Los **miembros Institucionales** abarcan a las organizaciones que contribuyen financieramente a la sostenibilidad del IFRTD y también a aquellas que forjan alianzas estratégicas con la red al nivel institucional.

¿Quién toma las decisiones?

El IFRTD es una red dirigida por el sur y su mandato proviene de un Comité Ejecutivo compuesto por representantes de sus miembros. El gobierno de la red se explora más a fondo en la página 15.

La red cuenta con una pequeña secretaría descentralizada, con sede en el Reino Unido y en las cuatro regiones enfocadas en la red - América Latina, Asia, África Francohablante y África del Este y del Sur.

¿Cómo trabajamos?

El IFRTD alienta a sus integrantes en el sur a utilizar la red como un medio para reunir una masa crítica de grupos de interés alrededor de temas particulares para la defensa de mejores política y práctica.

El Foro Internacional para el Transporte Rural y el Desarrollo, conocido

Las actividades de trabajo en red, compartir información, investigación y defensa del IFRTD van desde la organización de talleres que facilitarán el debate y la colaboración, pasando por programas de investigación que unen estas brechas de conocimiento y construyen la capacidad hacia el sur, hasta la publicación y divulgación de nuevos recursos que alentarán un nuevo enfoque a los problemas de movilidad y acceso.

Un enfoque de investigación de trabajo en red

Un gran desafío para los investigadores y aquellos que apoyan las actividades de investigación relacionadas al desarrollo y reducción de la pobreza es asegurar que los hallazgos sean relevantes y asumidos por la gente pobre y por aquellos que trabajan con ellos. En respuesta a este desafío el Foro ha desarrollado una metodología de investigación en red que reúne gente de diferentes países y contextos, y construye el sentido de propiedad y comunicación dentro del diseño del programa de investigación mismo. Esto ha demostrado varios impactos significativos:

- Alienta el aprender y compartir a través de las fronteras geográficas y jerárquicas.
- Utiliza el conocimiento, experiencia y habilidades latentes de investigación locales.
- Establece un sentido de propiedad nacional de los hallazgos de investigación.
- Estimula el debate a nivel local y nacional.
- Crea oportunidades para tomar conciencia de los temas y comprometer a una amplia variedad de grupos de interés para su resolución.

"El IFRTD hizo consciente lo que yo he tenido como intuición por años. El transporte rural es vital para la forma de vida rural. El IFRTD apoya mis acciones. Me motiva a sentir, pensar, decir y sobre todo, a hacer."

Mauricio J. Gnecco,
APROTEC/FTFDO, Colombia

"He sido enormemente influida por el IFRTD, debido a la forma en que escoge trabajar como una red que es genuinamente conducida de manera colectiva y, por ende, siguiendo una 'agenda sureña'. No he hallado muchas redes que actualmente pongan en operación esta retórica en la forma en que lo hace el IFRTD. Las técnicas no vienen de la ciencia dura o de alguna creencia evangélica piadosa, sino de alguna aplicación bastante determinada de principios guías básicos, que son la piedra angular del desarrollo participativo."

Megan Lloyd Laney,
Consultora de
Comunicaciones

Transporte y los ODM

En la Cumbre del Milenio en setiembre del 2000 los Estados miembros de las Naciones Unidas establecieron los **Objetivos de Desarrollo del Milenio (ODM)** como un marco internacional para medir el progreso del desarrollo.

A pesar de la influencia dominante del transporte en la eficiencia y efectividad de otros sectores, su contribución al crecimiento económico, y su importancia en términos de gastos de los gobiernos y los donantes (el transporte es el sector más grande en operaciones de la UE y el Banco Mundial), los ODM hacen poca o ninguna referencia a su importancia en el proceso de desarrollo.

El IFRTD promueve el reconocimiento del transporte como el catalizador escondido para la realización de los Objetivos de Desarrollo del Milenio, y en todo el informe nosotros resaltaremos el papel crítico que el transporte juega en crear un mayor acceso a las oportunidades de empleo, a los servicios de educación y salud, al desarrollo de la agricultura, la inclusión social y el trabajo en red.



*Pescadores comerciando su
pesca en el mercado*
CAMBOYA

FOTOGRAFIA DE PAUL STARKEY

OBJETIVO DE
DESARROLLO DEL
MILENIO

1

Erradicar la extrema pobreza y el hambre

Tres cuartas partes del mundo crónicamente hambrienta vive en áreas rurales. Entonces hacer posible que los agricultores pobres produzcan más alimento es un medio efectivo para reducir el hambre y la pobreza. Las inversiones para mejorar la infraestructura y los servicios de transporte pueden ser efectivas para bajar los precios de los insumos, aumentar la producción agrícola, y reducir el poder monopolístico de los comerciantes agrícolas al facilitar un mejor acceso a los mercados.

La seguridad alimentaria está determinada también por el poder de compra y, por lo tanto, por el nivel y ubicación de las oportunidades de empleo. Las inversiones en transporte no sólo facilitan el acceso al empleo sino también crean empleo.

Los miembros del IFRTD promueven activamente tecnologías de transporte con mano de obra y micro empresas comunitarias para el mantenimiento del camino rural o el manejo del servicio de transporte. En África del Este y del Sur los miembros del Foro están participando en un proyecto de investigación-acción para facilitar la entrega de los servicios de transporte para mejorar la forma de vida rural. Un enfoque específico del proyecto es el desarrollo de uso post cosechas para la seguridad alimentaria.

OBJETIVO DE
DESARROLLO DEL
MILENIO

2

Lograr la educación primaria universal

Ir al colegio en las áreas rurales es costoso en tiempo, energía y dinero. Los índices de deserción son altos y atraer y conservar personal docente de calidad en los colegios rurales es difícil.

La distancia entre el hogar y el colegio, la falta de una infraestructura apropiada, y servicios de transporte asequibles para realizar el viaje y el tiempo que se necesita para hacerlo, son todas restricciones para este objetivo. Mejorar la movilidad también puede aliviar la carga doméstica que es un obstáculo para la asistencia, especialmente en las niñas.

Una iniciativa de colaboración entre los miembros de la red en Ghana, India, África del Sur e Inglaterra ha desarrollado una metodología centrada en el niño para el uso de los profesionales del transporte, los hacedores de política y los mismos niños para identificar el transporte de niños y las necesidades de acceso y restricciones en diversos entornos.



Transbordador local para escolares

MADAGASCAR

Una evaluación externa del IFRTD

En el 2005 el IFRTD publicó los resultados de un año de evaluación externa. El equipo de evaluación describió al IFRTD como una red madura que ellos creen está entre las redes más efectivas y eficientes que han emergido del campo de desarrollo durante los noventa.

Con un presupuesto limitado el Foro ha funcionado efectivamente desarrollando sus propias metodologías y estructura. También ha nutrido un fuerte espíritu de voluntarismo entre sus miembros quienes comprometen tiempo y recursos para lograr el Foro y su misión.

Proactivo no reactivo

En lugar de seguir el dictamen de las tendencias financieras del donante o los intereses tradicionales de ingeniería del sector transporte, la evaluación ha demostrado el claro liderazgo del IFRTD en establecer una agenda de desarrollo para el transporte rural. Habiendo liderado el impulso para el reconocimiento internacional que "los caminos no son suficientes", el IFRTD ha continuado haciendo olas desde 1996 hasta el 2004, introduciendo temas como género y transporte acuático rural en el debate internacional de transporte. Aunque algunos pueden interpretar equivocadamente que la oficina de Londres es una oficina central del norte, la red permanece como una red del sur siguiendo una agenda del sur dirigida colectivamente.

¿Haciendo impacto?

El IFRTD y sus miembros trabajan individual y colectivamente buscando una variedad de cambios en sus socios directos. Los cambios que ellos buscan están en:

- **Actitudes y conciencia** – introduciendo nuevas ideas y formas de pensar dentro del debate.
- **Conocimiento** – mejorando la comprensión de propuestas específicas.
- **Relaciones y comunidades** – fomentando nuevas relaciones de confianza y espíritu de compartir.
- **Capacidad** – abarcando desde la investigación al manejo de un proyecto hasta destrezas para defensa.
- **Formulación de políticas y práctica** – frecuentemente la evolución de otros tipos de cambio.

Para lograr estos cambios el IFRTD entrelaza conjuntamente una estrategia de defensa, investigación, compartir información, construcción de la capacidad y actividades de trabajo en red. El equipo de evaluación esperó ver una mayor evidencia de la contribución del IFRTD a una conciencia mejorada en lugar de los cambios actuales en política y práctica. Sin embargo, la evaluación reveló las contribuciones del IFRTD a los cambios en todos los niveles.

Sostenibilidad

La sostenibilidad de la red del IFRTD depende de su habilidad para permanecer relevante, así como de recursos humanos, organizativos y financieros. El IFRTD ha tenido éxito movilizándolo recursos humanos, estableciendo buenas relaciones que han permanecido al paso del tiempo. Los miembros también creen que el IFRTD obtiene un gran valor con fondos limitados y tienen confianza en la Secretaría del IFRTD como árbitro de calidad. Los evaluadores advirtieron sobre la tensión entre lo establecido en la agenda del IFRTD y su necesidad de ser receptivo a los ciclos temáticos internacionales.

Metodología de Evaluación

La metodología utilizada para la evaluación fue una fusión de planteamientos pilotados por el Instituto Internacional para el Desarrollo Sostenible (IISD) y Madeleine Church con una Metodología de Mapeo de Alcances desarrollada por el Centro de Investigación de Desarrollo Internacional.

Mirando al futuro:

6 recomendaciones claves para el IFRTD surgieron de la evaluación

- Consolidación y expansión.
- Compartir experiencias organizativas.
- Mejorar el monitoreo y la evaluación.
- Tener cuidado con la inercia en la red.
- Fortalecer y avanzar las relaciones con los donantes.
- Continuar atendiendo asuntos de hospedaje.

“Siento que la presencia del IFRTD ha contribuido de manera importante a la comunidad profesional en la cual trabajo. Ha traído una gama de actores dentro del debate sobre transporte y desarrollo social y pobreza que de otro modo no habrían sido involucrados.”

Entrevistado durante la Evaluación

“La red obtiene un éxito formidable para sí misma. Veo otras agencias trabajando con 5 a 10 veces su presupuesto y hacen menos ondas en el agua”

Entrevistado durante la Evaluación

EL EQUIPO DE EVALUACION EXTERNA:

Terri Willard, Heather Creech y Kelly Moore de IISD, Rob Vincent y Andrew Cheetley de Exchange, Madeline Church, Consultora Independiente.

RECURSOS:

IFRTD Actualidad 5, Enero 2005, Evaluando el IFRTD. www.ifrtd.org/new/about/IFRTD_Eval_Synth.htm

OBJETIVO DE
DESARROLLO DEL
MILENIO

3

Promover la igualdad de género y el empoderamiento de la mujer

A menudo las mujeres llevan una carga pesada en términos de gasto de tiempo y esfuerzo en transporte. Tienen menor acceso y control sobre los recursos y menos oportunidades que los hombres de utilizar tecnologías de transporte.

Al centrar una mayor inversión en la infraestructura y servicios utilizados y apropiados para las mujeres, su pobreza de tiempo puede reducirse dramáticamente. Mejorar la movilidad empodera a las mujeres a tomar un mayor control sobre sus vidas incrementando su acceso a los mercados, su contacto con la educación y la información, sus oportunidades de participar en la generación de ingresos, actividades de la comunidad y políticas, y nivelar el equilibrio de la igualdad en las relaciones de género.

El IFRTD abrió el camino a una investigación internacional sobre género y transporte a través de su programa Equilibrando la Carga (1998-1999) y más recientemente en colaboración con el Banco Mundial el investigar la inclusión en todos los niveles y actividades del género dentro de su agenda de transporte. La red en género y transporte Gatnet nació de este proyecto.

Fátima Adam Abakar posee un burro que utiliza para la agricultura y recoger agua NORTE DE DARFUR, SUDAN.

Vigilar la Agenda de Pobreza: Hacer que el transporte sea considerado en la reducción de la pobreza

El 2005 fue la culminación de la primera fase del Programa Vigilar la Agenda de Pobreza del IFRTD. Este programa fue puesto en marcha por el IFRTD para destacar la relación entre el transporte y la reducción de la pobreza. Sus objetivos se dividen en dos aspectos:

- Identificar, hacer un perfil, y promover las dimensiones del transporte que son importantes para la reducción de la pobreza.
- Nutrir el papel de la sociedad civil para monitorear e influir en el diseño de las políticas del sector transporte, programas de inversión en transporte, e inclusión de temas de movilidad y acceso dentro de las políticas nacionales de desarrollo claves.

Durante la primera fase de Vigilar la Agenda de Pobreza, puesta en marcha en 14 países de África, América Latina y Asia, los participantes llevaron a

cabo estudios para examinar cómo y si las políticas y estrategias nacionales de transporte existentes se interrelacionan con los esfuerzos nacionales de reducción de la pobreza.

En diciembre se realizó un taller en Nairobi, Kenya para presentar cuatro documentos síntesis destacando temas regionales claves, y para desarrollar un borrador del Marco para el Monitoreo del Transporte y la Pobreza. Este marco está diseñado para proporcionar una referencia común para la formulación e implementación de políticas y estrategias más efectivas en favor del pobre. Alienta al sector transporte a explorar los vínculos intersectoriales que pueden llevar a un mejor logro de los resultados para la reducción de la pobreza, y exige una mayor responsabilidad de la participación del gobierno y los actores independientes de la sociedad civil.



- **Vigilar la Agenda de Pobreza** fue financiada por el DFID Civil Society Challenge Fund
- **PAÍSES DEL PROGRAMA VIGILAR LA AGENDA DE POBREZA:**
- Nicaragua; Perú; Bolivia;
- Indonesia; Camboya; Sri Lanka; Nepal; Kenya; Tanzania; Uganda; Zimbabwe;
- Burkina Faso; República Democrática del Congo y Senegal.
- **RECURSOS:**
- Los resultados del programa Vigilar la Agenda de Pobreza están disponibles en: www.ifrtd.org/new/proj/pov_watch.php

Indicadores de Transporte

"La medida importa pero ¿medimos lo que realmente importa?"

Paul Barter, Sustran Asia y Pacifico

- La División Urbana y de Transporte del Banco Mundial (TUDTR) está trabajando con varios socios y grupos de interés para examinar las medidas e indicadores que son utilizados en el sector transporte. Su propósito es desarrollar un exhaustivo grupo preliminar de Indicadores del Impacto y Desempeño del Transporte que:
 - Facilitarán el manejo de diferentes subsectores para permitirles llevar servicios de transporte apropiados y con costo-efectividad.
 - Ayudar a monitorear el desempeño del sector con respecto a su contribución a la implementación de políticas nacionales acordadas.
 - Proporcionar mejores ideas a las perspectivas regional y global de las actividades y tendencias del transporte.
- Como parte de las consultas en curso para esta iniciativa el IFRTD está colaborando con

RECURSOS:

Los Informes del Taller están disponibles en: www.ifrtd.org/new/proj/transp_ind.php

el TUDTR para organizar una serie de talleres regionales. Los talleres apuntan a la toma de conciencia de la iniciativa entre los grupos de interés clave e invitan a hacer contribuciones al proceso para asegurar que da cuenta de las prioridades nacionales y la sostenibilidad a largo plazo.

Siguiendo al primer taller en Nairobi en junio del 2004, un segundo taller se realizó en Sri Lanka en abril del 2005. El taller fue organizado por el Foro Nacional de Sri Lanka, y le brindó oportunidad al Banco para comprometerse con un número de profesionales en transporte de Asia, quienes han estado trabajando en desarrollar indicadores de transporte en sus países.

El encuentro regional del IFRTD en Burkina Faso incluyó un taller de un día sobre Indicadores de Transporte donde los representantes de África Central y Occidental presentaron un análisis de la capacidad y restricciones que sus países afrontan para recoger, analizar, almacenar y utilizar información de buena calidad.

El facilitar este diálogo le permite al IFRTD traer las perspectivas de los profesionales del sector transporte de países en desarrollo a la mesa de trabajo y proporcionar al TUDTR una 'confrontación con la realidad'.

Temas prioritarios

Los programas de investigación en red del IFRTD, **Equilibrando la Carga y Vías Acuáticas y Formas de Vida**, han llevado a compromisos en curso para promover y divulgar información sobre temas prioritarios como género y transporte y transporte acuático rural. Igualmente el desarrollo del **Juego de**

Herramientas para Promover la Sostenibilidad de la Infraestructura del Transporte Rural en CD-Rom ha llevado a un compromiso en curso para divulgar temas relacionados con el mantenimiento de la infraestructura rural y la participación de la comunidad.

1. Gatnet

En el 2005 el IFRTD enfocó su apoyo en el género en la lista de discusión por correo electrónico de Gatnet Género y Transporte. Durante mayo y junio el IFRTD y Gatnet organizaron un "Foro Virtual" sobre género y transporte. Este Foro proporcionó resultados sureños a una mesa redonda realizada en julio por la United States Transportation Research Board's Women's Committee.

El Foro Virtual estuvo moderado por voluntarios de la comunidad de Gatnet quienes señalaron las discusiones para después colocar los resúmenes de los temas principales:

- El papel del transporte para lograr los ODM
- El papel de las Tecnologías de Comunicación e Información (TIC) y la tecnología para apoyar la integración del género en los programas de transporte.
- Brechas políticas
- La pobreza del tiempo diferenciando por género

En el 2005 los miembros del IFRTD identificaron la necesidad de volver a colocar el género en la agenda del sector transporte y generar un mayor debate e investigación en género y transporte tanto en América Latina como en África francohablante.

2. Vías Acuáticas y Formas de Vida

En el 2005 el Foro completó las brechas restantes del programa de investigación internacional de trabajo en red Vías Acuáticas y Formas de Vida 2001-2003 compartiendo los resultados con la red del IFRTD en América Latina (AL).

El sitio web de www.ruralwaterways.org y su contenido fueron traducidos al español y en octubre un taller regional del IFRTD sobre Vías Acuáticas y Formas de Vida fue organizado por DANIDA en Bluefields, Nicaragua. El taller atrajo a participantes de organizaciones del nivel comunitario hasta los gobiernos locales de la región. Participantes internacionales del programa de investigación original también asistieron para compartir sus

resultados, asegurando que la comunidad de AL pueda construir sobre el conocimiento y experiencia internacional existente.

Durante cuatro días los participantes del taller examinaron el estado del transporte acuático rural en AL resaltando los temas claves y el potencial para el cambio. Los puntos de interés del debate abarcaron:

- Los impactos positivos y negativos de las regulaciones en los usuarios de embarcaciones pequeñas.
- Cómo influir a los hacedores de política.
- El contexto de la descentralización.
- Tecnologías para embarcaciones ambiental y económicamente viables.

miento de la interdependencia de la rehabilitación y el mantenimiento como una condición para la sostenibilidad.

El IFRTD ha reimpresso el CD-ROM una vez y continúa difundiendo gratis en los eventos o a solicitud de los miembros. En el 2005 la Secretaría lo presentó a la Sociedad de Mujeres Ingenieros del Reino Unido y a la Asociación Mundial de Caminos (PIARC) en estos temas.

"El IFRTD proporciona una oportunidad importante para compartir experiencias, conocimientos y tecnología en transporte acuático rural, especialmente la información de los boletines y discusiones por correo electrónico (IFRTDAL). Está ayudando a buscar soluciones a los problemas que enfrenta la población rural en la selva baja peruana donde el transporte acuático es el único medio de acceso a los servicios de salud, educación y asistencia técnica agrícola."

Edinson Cárdenas Mendoza,
Gobierno Regional de Loreto,
Perú

RECURSOS:
Sírvese ver los Resúmenes de Gatnet Virtual en:
www.ifrtd.org/new/gender_gat/index2.htm

Informe del Taller de Nicaragua
www.ruralwaterways.org

Para solicitar su copia del Juego de Herramientas sin cargo envíe un correo electrónico a:
Toolkit@ifrtd.org

O escriba a la Secretaría
(véase la contratapa)

3. El Juego de Herramientas para Promover la Sostenibilidad de la Infraestructura del Transporte Rural

Este fue publicado por el IFRTD en el 2003 en colaboración con COSUDE. Presentado en un CD-Rom con su contenido en tres idiomas (inglés, español y francés), el juego de herramientas demanda un gran conocimiento de las relaciones políticas y sociales entre los grupos de interés y promueve el reconoci-

Enfoque en Asia

Progreso en Asia – Cómo ha influido el Foro Nacional de Rajasthan de la India en el Programa de Caminos Rurales del Primer Ministro (PMGSY)

En Asia hay siete Foros Nacionales activos afiliados: Pakistán, India (Rajasthan), Sri Lanka, Nepal, Bangladesh, Camboya e Indonesia. La mayoría de estos Foros Nacionales abogan por mejores políticas de transporte rural a nivel nacional y algunos actúan como consejeros en los programas nacionales. Aquí destacamos el papel del Foro de Rajasthan para influir en el Programa de Caminos Rurales del Primer Ministro (PMGSY) en la India.

El PMGSY es un programa de desarrollo de caminos rurales de la India. Busca proveer un camino de acceso para todos los climas a los

pueblos con una población de más de 1000 personas para el 2003 y a pueblos con más de 500 personas para el 2007.

El Foro Nacional de Rajasthan en la India ha estado involucrado en este programa a través de su institución anfitriona el Instituto de Tecnología y Ciencia de Birla, la Agencia Técnica Principal para la Agencia Nacional de Desarrollo de Caminos Rurales (ANDCR) responsable de la puesta en práctica del PMGSY. Aunque involucrados principalmente en la capacitación y la investigación, ellos también han visto más allá de la tecnología para resaltar la falta de participación de la comunidad en todas las fases del PMGSY incluso en el mantenimiento. Para este logro el Foro de Rajasthan realizó un taller sobre proyectos de transporte gestionados por la comunidad e invitó a los altos funcionarios del ANDCR y a grupos de interés del PMGSY. Todos los participantes del taller estuvieron de acuerdo que la participación eficaz de la comunidad es un factor clave en la sostenibilidad de los caminos del PMGSY y el proceso se debe, por lo tanto, fortalecer para asegurar la longevidad del programa.

"Un resultado importante de las interacciones con el IFRTD es que la participación de la comunidad en la planificación y selección del camino es alta en la agenda del PMGSY. También estamos explorando el desarrollar modelos para la participación de la comunidad en el mantenimiento del camino rural así como en auditorías. La continua interacción entre el IFRTD y la ANDCR será de mutuo beneficio para lograr estos objetivos."

Dr. B. P. Chandrasekhar, Director (Técnico), Agencia Nacional de Desarrollo de Caminos Rurales (ANDCR) – Coordinador del PMGSY para el Gobierno de la India.

RECURSOS:

FN de Asia páginas web:
www.ifrtd.org/new/reg_wrk/asia.php

CONTACTO:

Ranjith De Silva,
Coordinador Regional de Asia, CE: ranjith@ifrtd.org

Enfoque en América Latina

La comunicación en línea ha fortalecido la red del IFRTD en América Latina.

La red es dirigida por un Comité Ejecutivo (CE), un grupo de miembros activos y organizaciones que se reúnen una vez al año para discutir temas regionales, actividades en progreso y futuras. Este CE está formado por representantes de los Foros Nacionales afiliados en Cuba, Colombia, Uruguay, Nicaragua, Brasil y Argentina y algunos miembros activos.

El grupo de discusión del IFRTDAL es el medio de comunicación principal de la región. Los intereses se centran todavía en gran parte en la infraestructura del camino, aunque un grupo de estos miembros ya están examinando

otros temas. Las vías acuáticas rurales tuvieron un perfil alto en el 2005 (véase la página 9), se preparó una propuesta regional sobre seguridad en el transporte, y ha habido un interés creciente en temas de transporte ambientalmente sostenibles.

En abril del 2005 el IFRTD América Latina colaboró con Soluciones Prácticas ITDG para organizar un Taller Internacional sobre la Participación de la Comunidad en la Gestión del Transporte. El taller realizado en Cajamarca, Perú, buscó destacar los beneficios potenciales y los desafíos inherentes de asegurar la participación de la comunidad en las intervenciones del transporte rural.

Los desafíos claves identificados incluyen entender cómo las comunidades pueden influir en forma eficaz en los hacedores de política, y como a nivel de la comunidad se puede tomar conciencia de la importancia de planificar para el mantenimiento. Se resaltó la falta de estudios de caso de buenas prácticas disponibles para alentar la réplica y el aprendizaje y los participantes confirmaron que hace falta compartir las experiencias útiles dentro del sector transporte. Se hicieron compromisos para llevar adelante los temas.

RECURSOS:

IFRTD Noticias del Foro, Número 12.2 – Transporte y Participación de la Comunidad:
www.ifrtd.org/new/res/f_news/f_news_12_2.pdf
Informe del Taller de Cajamarca (inglés y español):
www.ifrtd.org/new/reg_wrk/lat_am.htm

CONTACTO:

Ana Bravo, Coordinadora Regional de América Latina, CE: ana.bravo@ifrtd.org



Visita de campo del taller: Discutiendo las necesidades de transporte con la comunidad serrana de Huanico, Perú.

Enfoque en África

La red del IFRTD en África está activa en las subregiones francohablante y anglohablante.

Un centro para transporte y comercio en Kindia, Guinea Conakry



La subregión francohablante incluye a miembros activos del IFRTD en la RD del Congo, Senegal, Togo, Burkina Faso, Costa de Marfil, Camerún, Mali, Guinea y Madagascar. La subregión anglohablante abarca la parte oriental y meridional de África. Las redes activas afiliadas al IFRTD se encuentran actualmente en siete países: Uganda, Ruanda, Kenya, Etiopía, Tanzania, Zimbabwe y África del Sur.

El trabajo del IFRTD en África se maneja por las prioridades de sus miembros. En África francohablante el trabajo ha girado en torno a los siguientes temas:

- **Transporte y comercio en la frontera.** Los territorios comerciales tradicionales no coinciden a menudo con los límites nacionales formales. El comercio informal en la frontera es una tradición bien establecida entre muchas comunidades en África Occidental. Sin embargo, la respuesta del transporte fronterizo se restringe a menudo al desarrollo de los corredores de tránsito entre países para facilitar el comercio internacional formal. Los miembros de la red en la región se inclinan a asegurar que el sector transporte juega un papel para apoyar el comercio informal a campo traviesa que es la forma de vida de muchas comunidades que interactúan en las fronteras nacionales y a lo largo de las rutas tradicionales de comercio a campo traviesa en la región.
- Apoyo a los gobiernos y al sector privado para desarrollar las condiciones de mercado para permitir el **acceso a bicicletas**

económicas. Los miembros de la red han tenido un interés de muchos años en identificar las políticas fiscales y las estructuras del mercado que pueden ayudar a hacer las bicicletas más asequibles a los usuarios en los países respectivos. Hay un diálogo en curso sobre una propuesta para llevar a cabo un estudio que examine las estructuras internacionales y locales del comercio de bicicletas.

En África anglohablante las áreas claves de interés han sido:

- Examinando los impactos de los **corredores de transporte de larga distancia** en la prevención y seguridad de las comunidades locales y de sus formas de vida. Las principales áreas de preocupación incluyen la propagación del VIH/SIDA, accidentes de tránsito, crimen y la superfluidez de instituciones sociales en los centros de transporte y nodos a lo largo de los corredores.
- **Centros de transporte rurales.** La región está trabajando en desarrollar el concepto de centros de transporte locales como herramienta para coordinar las mejoras del acceso dentro del marco de entrega local de la planificación y del servicio. En el 2005, se llevaron a cabo cuatro estudios a pequeña escala para examinar el funcionamiento de los centros de transporte rurales seleccionados en Etiopía, Ruanda, Zimbabwe y Sudáfrica. Los estudios examinaron la estructura y los vínculos entre los servicios de transporte y otros servicios clave en un centro de transporte rural y la complementación entre los medios de transporte local y los servicios de transporte de mediana escala. La siguiente etapa de la iniciativa será construir la capacidad de los planificadores de nivel local en los pueblos de tamaño mediano seleccionadas para planear y pilotar una serie de intervenciones, desarrollando una red local de movilidad – irradiando de los centros apoyados por la infraestructura apropiada de los medios del transporte – para vincular regiones rurales interiores a los centros de servicio locales.

"La sociedad entre KENDAT y el IFRTD se ha desarrollado desde la infancia pasando por la adolescencia hasta la maternidad. El primogénito de esta sociedad se llama Parla Comunitarios. Optimistamente esto permitirá a las comunidades con las que trabajamos transportar sus productos agrícolas a través de buenos senderos, buenos caminos y a través de buenos puentes peatonales."

Eston Mureithi, KENDAT, 2006

RECURSOS:

El concepto de los centros:
www.ifrtd.org/new/issues/t_hubs.php

IFRTD Africa Oriental y Meridional:

www.ifrtd.org/new/reg_wrk/es_af.htm

IFRTD Africa Occidental y Central: www.ifrtd.org/new/reg_wrk/wc_af.htm

CONTACTO:

Inglés: Peter Njenga, Coordinador Regional de Africa Oriental y Meridional, CE: Peter.njenga@ifrtd.org
Francés: Marinke van Riet, Directora Ejecutiva, CE: Marinke.vanriet@ifrtd.org

Comunicaciones: El foro virtual

Los sitios web del IFRTD proporcionan una abundancia de recursos para el visitante en línea - y el número de personas que se unen a las **discusiones en línea por correo electrónico** continúa aumentando.

El IFRTD en línea

El sitio web ha sido rediseñado y ahora ha sido incluida una sección de Noticias y herramienta de búsqueda. Un nuevo sistema de manejo del contenido le permite a todos los miembros de la Secretaría agregar noticias. En el 2006 esto se ampliará a las páginas de los FN permitiendo a las redes nacionales actualizar sus propias noticias, actividades y publicaciones. El sitio en español está ahora en funcionamiento y el sitio en francés estará completamente operativo en el 2006.

El sitio web principal del IFRTD ha crecido en términos del contenido y del número de visitantes que recibe. El gráfico de abajo muestra el número de visitantes en el 2005 y destaca un firme aumento desde el 2003. Un análisis de los usuarios de la web revela que las páginas más populares para descargar son Noticias del Foro, los resúmenes de la Discusión Virtual sobre Género y Transporte y el sitio en español en general.

El IFRTD administra otros dos sitios web dedicados a programas particulares, ambos buscan ser el centro para el conocimiento y experiencia y un portal a través del cual acceder a la gente, organizaciones y recursos de información relevantes:

- **www.ruralwaterways.org** Este sitio busca promover una mayor visibilidad de los temas de transporte acuático rural. En el 2005 fue traducido del inglés al español y se conserva ahora en ambos idiomas.
- **www.mobilityandhealth.org** Este sitio estará operativo en el 2006 en tanto el programa toma forma. Es un sitio en tres

idiomas con un sistema interactivo de manejo del contenido que le permite cargar documentos, fotos y vínculos a la comunidad de investigadores involucrados en este proyecto.

Foros de Discusión

Los miembros del IFRTD han establecido varios foros animados de discusión por correo electrónico que se enfocan en diversos aspectos del acceso y movilidad rural. Estas listas proporcionan plataformas a través de las cuales los participantes pueden entablar un debate en temas relevantes, buscar respuestas a preguntas específicas, compartir hallazgos de investigaciones y resultados de proyectos y hacer nuevos contactos. Estos foros, que conectan personas a través de jerarquías geográficas e institucionales, pueden ser cruciales para levantar el perfil de los temas marginales.

El IFRTDAL es el centro de comunicaciones entre los miembros de la red del IFRTD en América Latina. La lista es moderada por la Coordinadora Regional del IFRTD para América Latina y las discusiones en el 2005 fueron desde temas de género en las intervenciones de transporte rural, pasando por aspectos ambientales en la construcción de caminos rurales, hasta la priorización de metodologías para caminos rurales.

Otras listas apoyadas por el IFRTD incluyen: la lista por correo electrónico de Desarrollo del Transporte Rural, desarrollada por el Foro en 1998 y moderada ahora por IT Transporte; la lista de Vías Acuáticas y Formas de Vida en transporte acuático rural, y la lista por correo electrónico de Gatnet Género y Transporte.

"Gracias a las discusiones a través del IFRTDAL como profesor universitario he podido transmitir a mis estudiantes una visión realista de las condiciones de movilidad de nuestra población rural. Esto no se ha evaluado previamente o se ha comparado con otros países dentro de América Latina u otros continentes. Espero que cuando los estudiantes sean profesionales, tengan un mejor conocimiento de estos temas y puedan planear adecuadamente."

Néstor Sáenz Saavedra,
Colombia

RECURSOS:

Únase a las listas de discusión por correo electrónico

IFRTDAL: www.dgroups.org/groups/ifrtdal

Desarrollo del Transporte Rural:
www.jiscmail.ac.uk/lists/rural-transport-development.html

Gatnet: www.dgroups.org/groups/worldbank/gatnet

Vías Acuáticas y Formas de Vida:

<http://finance.groups.yahoo.com/group/ruralwaterways>

O bien envíe un correo electrónico a la Secretaría del IFRTD para suscribirse a cualquier de esas listas.



Comunicaciones: Recursos impresos

La red tiene actualmente dos publicaciones impresas importantes : **Noticias del Foro** y la **Serie Actualidad del IFRTD**. En el 2005 el IFRTD también completó la publicación de las actas de la Serie de Talleres Mejorando la Movilidad.

Noticias del Foro

Noticias del Foro es un boletín temático regular del IFRTD que presenta las noticias sobre las últimas tendencias, investigación e iniciativas en un formato atractivo y fácil de asimilar. Cada número explora un tema priorizado por los miembros del IFRTD y es distribuido en línea e impreso en tres idiomas: español, francés e inglés. La distribución gratuita de la edición impresa le permite al Foro llegar a los miembros que no tienen acceso a internet. Actualmente alrededor de 3300 miembros reciben Noticias del Foro pero su alcance es aún mayor. La evaluación del 2004 indicó que la mayoría de lectores comparten su copia con cinco o más lectores.

Noticias del Foro es una herramienta de trabajo en red, dándole a sus miembros la oportunidad de divulgar sus propias investigaciones y actividades. Se estimulan activamente las contribuciones y cada artículo contiene información de contacto de los autores para alentar a los lectores dar seguimiento a los temas que les interesa. La mayoría de los encuestados indicaron que ellos habían utilizado Noticias del Foro alguna vez para este propósito.

Durante el 2005 los temas clave examinados fueron:

- Transporte y Desastres - En respuesta al Tsunami en Asia.
- Participación de la Comunidad en la Gestión del Transporte - Recopilación de las experiencias compartidas en el taller internacional organizado por el IFRTD América Latina.
- Transporte Rural y Medio Ambiente - Un interés que emerge entre los miembros del IFRTD particularmente en Asia y América Latina.



A través de la construcción de la capacidad con los FN, por ejemplo, el Foro para el Transporte Rural y el Desarrollo de Lanka (FTRDL), los boletines de la red también están publicándose y distribuyéndose a nivel nacional.

Actualidad del IFRTD

Actualidad del IFRTD es una serie ocasional que perfila actividades específicas e iniciativas llevadas a cabo por los miembros de la red del IFRTD. Actualidad le da oportunidad al IFRTD de enfocarse en el aprendizaje clave generado por proyectos específicos, y de

compartir estos resultados con nuestros extensos miembros.

Ellos permiten a los profesionales extraer y construir sobre la buena práctica de otros, y facilitar el intercambio sur-sur.

En el 2005 el Foro publicó el número 5 de Actualidad del IFRTD titulado "Evaluando el IFRTD" el cual destacó los temas claves surgidos de la evaluación externa al IFRTD. Como la evaluación determinó tanto los impactos del Foro como dónde podría ser más eficaz en el

futuro, era esencial que estos resultados fueran comunicados ampliamente. Actualidad se publicó como un informe de cuatro páginas y se repartió a todos los miembros del IFRTD.

Para el 2006 se prevé que Actualidad del IFRTD se vuelva una plataforma regular donde exhibir el aprendizaje de los proyectos que dan forma al sector transporte. Los próximos temas de Actualidad incluyen:

- Una revisión del Juego de Herramientas para Promover la Sostenibilidad de la Infraestructura del Transporte Rural desde su publicación en el 2003.
- Una evaluación del proyecto piloto de innovación en Makete, Tanzania.
- Una evaluación el programa de cablevías por gravedad en Nepal.

"Lo que más aprecio sobre este (Noticias del Foro) es el contenido de sus artículos - son lo suficientemente largos para darte la información requerida sin entrar en detalles innecesarios. He utilizado la información para preparar estudios de casos para enseñar dos cursos de maestría: Economía en Países en Vías de Desarrollo y Gerencia de Desarrollo".

Nite Tanzarn, Makerere University, Uganda

RECURSOS:

Noticias del Foro en línea:
www.ifrtd.org/new/res/i_fnews.htm

Actualidad del IFRTD en línea:
www.ifrtd.org/new/updates/list.htm

Para suscribirse o contribuir con las publicaciones del IFRTD sírvase contactar a:
Kate Czuczman, Editora y Coordinadora de Comunicaciones, CE:
kate.czuczman@ifrtd.org

● OBJETIVO DE
DESARROLLO DEL
MILENIO

4 & 5

*Madre e hijo tomando
una bicitaxi al centro de
salud*

SAN BENITO, NICARAGUA

Reducir la mortalidad infantil y mejorar la salud materna

Más del 60% de las personas en los países pobres viven a más de ocho kilómetros de un centro de salud y hay una clara relación entre las tasas de mortalidad infantil y materno-infantil, y las distancias a los servicios de salud. Las mejoras en la movilidad han mostrado impactos medibles como un aumento en la inmunización de los niños.

Los factores que llevan a una buena salud materna e infantil como el cuidado prenatal y post parto, dar a luz con la presencia de un asistente especializado, y la disponibilidad de servicios obstétricos de emergencia son menoscabados por las distancias para llegar a los servicios de salud referidos, y a servicios de transporte limitados, inapropiados y costosos. Los viajes largos y lentos actúan como un elemento disuasivo en la búsqueda de asistencia médica al forzar la interrupción en las actividades de subsistencia y la pérdida de salarios. Mientras tanto el pobre manejo y la acomodación de los pacientes, particularmente las mujeres embarazadas, durante el transporte puede conducir a lesiones secundarias críticas.

Movilidad y Salud, el nuevo programa internacional de investigación en red de dos años, tratará las brechas de conocimiento tanto en el sector de transporte como de salud, con un enfoque particular de los vínculos entre la salud materna y la movilidad.

Responsabilidad de la Red

La responsabilidad dentro de la red y entre la red y los que la apoyan y los colaboradores es uno de los valores fundamentales del IFRTD. Como tal la estructura de gobernanza del IFRTD es de 'abajo hacia arriba' y vertical, adhiriéndose a un proceso participativo, consultivo.

Toma de Decisiones

El cuerpo directivo que define el mandato de la Secretaría y que representa el escalón más alto en la escala de responsabilidad del IFRTD, es su Comité Ejecutivo (CE). El CE se compone de representantes de los Foros Nacionales (FN) afiliados al IFRTD, donantes, ONG internacional anfitriona, e individuos cooptados de la extensa red. El CE se reúne anualmente y tiene la responsabilidad de proveer la dirección para las actividades internacionales de la red, en base a planes y consejos regionales e internacionales que son presentados en la reunión.

Más específicamente el CE es responsable de:

- Aprobar y adoptar la estrategia.
- Revisar cuán apropiado es su nivel institucional y estructura de toma de decisiones de la red.
- Identificar áreas prioritarias para defensa, producción de información e investigación.
- Proporcionar orientación en el desarrollo de mecanismos internos para el monitoreo y evaluación.
- Asegurar que el financiamiento para el Foro sea el apropiado para sus necesidades estratégicas y operacionales.

En el 2005 la reunión del CE se realizó en Estocolmo y fue albergada por la Agencia Sueca de Cooperación al Desarrollo Internacional (ASDI), uno de nuestros donantes principales. Esta atrajo a una amplia variedad de representantes tanto del sur como del norte y demostró una vez más ser una gran oportunidad para un diálogo cara a cara entre

los grupos de interés del sur del IFRTD y los donantes.

Los representantes regionales para el CE son elegidos a través de Reuniones Regionales de Gobernanza realizadas en cada región con los FN afiliados y miembros institucionales. Estas reuniones anuales establecen las prioridades para la región, sugieren prioridades internacionales para investigación, defensa y producción de información, y eligen por lo menos a dos representantes para el CE.

Responsabilidad en acción

La Secretaría facilita la red internacional, proporcionando apoyo a los FN y sus miembros, coordinando y llevando a cabo las actividades internacionales del Foro y recaudando y administrando los fondos para los programas internacionales y regionales. El Foro lleva un enfoque de participación a todo lo que hace, desde la formulación y gestión del proyecto, pasando por involucrar a sus miembros en su planificación y funcionamiento, hasta comprometer a donantes y ONG anfitriona en su pensamiento estratégico y planificación anual. Esto asegura que lo que sea que el Foro se proponga hacer sea apropiado, factible y responsable de abajo hacia arriba.

El Anfitrión de la Red

El Foro es una asociación corporativa sin representación legal. La Secretaría descentralizada es entonces albergada por Intermediate Technology Development Group (ITDG), llamada ahora Soluciones Prácticas, para permitir los contratos entre la red y los donantes.

"Ellos [el IFRTD] son más que una sociedad y hacer cosas juntas. Son muy 'asequibles', se siente como si ellos escucharan e hicieran suyos los temas. Sentimos que podemos influir en su agenda."

Angela Kabiru-Kang'ethe,
ILO ASIST Africa

"COSUDE está orgullosa de ser uno de los principales financiadores del IFRTD. El IFRTD proporciona una plataforma única para compartir información y buenas prácticas, para la defensa de más políticas de transporte centrada en la gente pobre y dar forma, enriquecer e influir estas políticas. La responsabilidad es el valor más importante de la gestión del IFRTD y sus miembros, y por ende una buena pre condición para cabildear por más políticas en favor del pobre y el transporte responsable." Thomas Zeller, Co-Responsable División de Desarrollo Social, Agencia Suiza para el Desarrollo y la Cooperación (COSUDE)

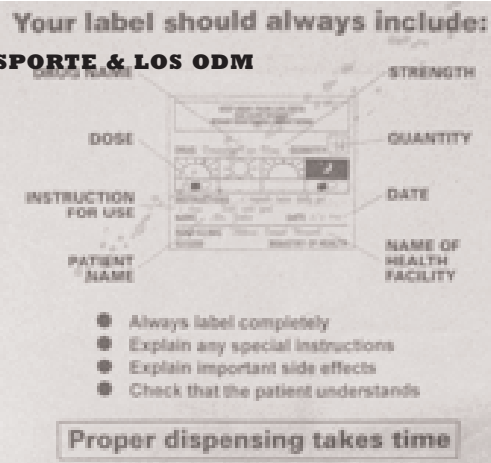
REOURCES:

La Minuta de la Reunión del Comité Ejecutivo del 2005 está disponible en:
www.ifrtd.org/new/about/gov.php

Sitio web de la ONG anfitriona:
www.practicalaction.org

CONTACTO:

Marinke van Riet,
Directora Ejecutiva, CE:
marinke.vanriet@ifrtd.org



Botiquín en un consultorio de salud
NYAFARU, NYANGA, ZIMBABWE

OBJETIVO DE
DESARROLLO DEL
MILENIO

6

FOTOGRAFIA DE CRISPIN HUGHES 2005 | Reproducida con la gentil autorización de Soluciones Prácticas

Combatir el VIH/SIDA, la malaria y otras enfermedades

Los costos de transporte son el impedimento más grande para cualquiera buscando o apoyando un tratamiento sostenido de salud en una posta médica. Los programas de inmunización y control de enfermedades están menoscabados por la interrupción de la entrega segura y a tiempo de las vacunas, y un acceso pobre prohíbe la atención repetida de los pacientes.

La propagación del VIH/SIDA ha sido exacerbada por el aumento de la movilidad de los individuos y los empleados de transporte. Los centros de transporte, los corredores de caminos y los lugares de construcción de infraestructura y mantenimiento representan lugares de alto riesgo de VIH/SIDA.

La información existente muestra muy poca integración de los temas en VIH/SIDA dentro de los programas nacionales de transporte y ningún conocimiento explícito dentro de las políticas de transporte sobre la necesidad de proteger a la gente que vive alrededor de las áreas de actividades en transporte. Las redes del IFRTD en África están evaluando el papel crucial que el sector transporte puede jugar para educar y orientar al personal de transporte y las comunidades afectadas.

Información financiera

Estado de Ingresos y Gastos del IFRTD correspondiente al Año Fiscal del 1 de Abril 2004 al 31 de Marzo 2005.

Las cifras han sido tomadas del Informe de Auditoría Certificada. Si desea mayor información sírvase solicitarla.

Ingresos

	£
Donantes Principales (DFID, COSUDE, ASDI)	391,986.14
Otros Ingresos Principales e Interés Ganado	3,313.31
Subsidio No Central de ASDI	38,376.46
Ingreso Proyecto	93,035.68
Consultorías (Banco Mundial, DFID)	33,278.13
Total ingresos	559,989.72

Gastos

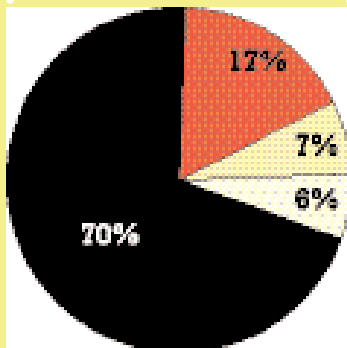
	£
IFRTD Personal/Consultores/Costos Subcontratistas	311,357.47
Reunión del Comité Ejecutivo del IFRTD	19,908.79
Actividades de los FN / Talleres/Seminarios	61,568.77
Información, Divulgación (Noticias del Foro etc.)	21,189.17
Juego de Herramientas COSUDE	25,608.92
Evaluación del IFRTD - Contribución del Principal	9,048.75
Instalaciones de Oficina y Apoyo	50,229.64
Administración de Alberges y otros servicios	28,917.29
Honorarios legales/ gastos bancarios	2,458.63
Total Gastos	530,287.43
Excedente de Ingresos sobre gastos	29,702.29

Fuentes de ingreso

TOTAL INGRESO:

£559,989.72

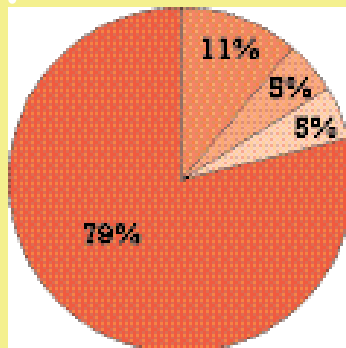
- Principal
- Proyecto
- Consultorías
- No-central (ASDI)



INGRESOS DEL PROYECTO:

£93,035.68

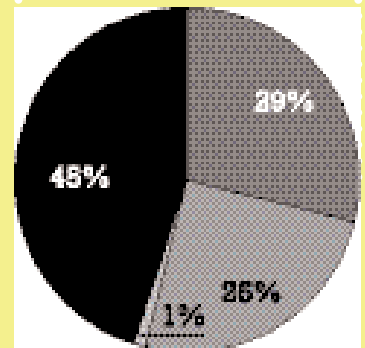
- CSCF (DFID)
- Evaluación - COSUDE
- Evaluación - otro
- KAR (DFID)



INGRESO CENTRAL:

£395,299.45

- COSUDE
- ASDI
- DFID
- Otro ingreso principal e interés



Avanzando en el 2006

El 2005 fue un año de transición para el IFRTD con cambios en el personal de la Secretaría, el inicio del proceso de desarrollo para su nueva estrategia de cinco años, la culminación de la primera fase del programa Vigilar la Agenda de Pobreza, y el inicio de un nuevo gran proyecto de investigación en red. Aquí les presentamos una instantánea de cómo el Foro avanzará en el 2006.

Al tiempo que este Informe Anual esté siendo impreso el Foro habrá iniciado un nuevo programa de investigación en red llamado Movilidad y Salud. Un programa internacional de dos años a realizarse en sociedad con la Agencia Suiza para el Desarrollo y la Cooperación (COSUDE), el Instituto Tropical Suizo, e instituciones de salud del sur.



El programa de Movilidad y Salud apunta a realizar entre 20 y 30 estudios de caso en América Latina, África y Asia, demostrando los vínculos existentes y potenciales entre movilidad y salud, particularmente en las áreas rurales. Se desarrollarán herramientas para permitir a los profesionales en transporte incluir valoraciones holísticas de impacto en la salud y medidas de mitigación en la planificación, diseño e implementación de las intervenciones de transporte. El programa también incluirá una estrategia de defensa para sensibilizar al sector salud en temas de movilidad y salud.

Entre las actividades planificadas para el 2006, el IFRTD busca asumir una evaluación posterior del Proyecto Integrado de Transporte Rural de Makete que se convirtió en una influencia importante en la política y práctica de transporte en Tanzania y más allá. Volviendo a visitar el propio Distrito de Makete el proyecto podrá examinar 20 años después los impactos residuales del proyecto en la reducción de la pobreza, incluyendo el impacto en mujeres y niñas, y el marco institucional para la planificación del acceso rural en el distrito.

Una Estrategia para el 2006-2011
Durante la Reunión del Comité Ejecutivo del IFRTD en noviembre el proceso para desarro-

llar la estrategia de los próximos cinco años comenzó en serio. El Proceso de elaboración de la Estrategia tomará un año en completarse, culminando en la presentación de un documento que informará y dará forma a las actividades del Foro durante su próximo ciclo estratégico.

Un desafío clave para el proceso es ser lo más participativo posible y alentar a todos los miembros del IFRTD a contribuir al proceso de toma de decisión y de este modo informar la futura estrategia del Foro. Para este fin el proceso construirá sobre la exitosa metodología utilizada durante el último ciclo estratégico, con un asesor independiente facilitando el proceso en colaboración con la Secretaría del IFRTD.

El taller inicial de estrategia reveló algunas de las preguntas claves que la Secretaría llevará para una consulta más amplia:

- ¿Qué equilibrio debe guardar el IFRTD entre el enfoque del transporte rural o un enfoque más amplio del transporte?
- ¿Cómo puede incluirse el tema de género en el IFRTD y sus actividades?
- ¿Cómo el IFRTD se hace financieramente sostenible?
- ¿Cuál es el impacto del IFRTD y cómo lo medimos?

El proceso de desarrollo de la estrategia también es una oportunidad para el Foro de evaluar las formas en que los sectores de transporte y desarrollo es probable que evolucionen en los próximos años, y cómo los gobiernos y otras organizaciones podrían responder a estos cambios. Al estimar tanto el ambiente interno como externo, el proceso de desarrollo de la estrategia ayudará a consolidar y aclarar la estructura del Foro y su papel en la agenda del transporte y el desarrollo global.

En marzo del 2005 el Foro dijo adiós a su Directora Ejecutiva fundadora, Priyanthi Fernando. El legado de Priyanthi es la red fuerte, madura que se presenta en este informe y la red le desea lo mejor en su nuevo cargo como Directora Ejecutiva del Centro para el Análisis de la Pobreza (CEAP) en Sri Lanka. El IFRTD espera la continua contribución de Priyanthi como miembro activo del Foro y titular del Foro de Lanka para el Transporte Rural y el Desarrollo.



RECURSOS:

Sitio web de Movilidad y Salud:
www.mobilityandhealth.org

CONTACTO PARA EL PROCESO DE ESTRATEGIA:

Simon Chouffot, Coordinador de Proyectos y Oficina, CE:
simon.chouffot@ifrtd.org

**OBJETIVO DE
DESARROLLO DEL
MILENIO**

7

Asegurar la sostenibilidad medioambiental

La degradación ambiental tiene un mayor impacto en la forma de vida de la gente pobre, aumentando su vulnerabilidad a los desastres naturales y los provocados por el hombre. El transporte tiene un pobre historial en el medio ambiente: emisiones de gas invernadero, contaminación acústica; deforestación; y contribución a la expansión urbana descontrolada. Sin embargo, el transporte también proporciona un enorme potencial para minimizar sus externalidades y desarrollar tecnologías ambientalmente sostenibles. Promover un transporte público más sostenible y vehículos no motorizados, y el desarrollo de las tradicionales vías acuáticas pueden contribuir a un mañana más verde.

La Comunidad de Vías Acuáticas y Formas de Vida del IFRTD promueve el desarrollo y la utilización de tecnologías ambientalmente inocuas para las vías acuáticas.



Desarrollar una sociedad global para el desarrollo

**OBJETIVO DE
DESARROLLO DEL
MILENIO**

8

El transporte proporciona los vínculos entre las áreas rurales y el mundo exterior. Este forja un vínculo de por vida entre las comunidades rurales y sus mercados, pone a la gente aislada en contacto con sus representantes, sostiene redes sociales importantes, y en general ayuda a empoderar a las comunidades e individuos al darles libertad de movimiento. Al proporcionar y sostener oportunidades para el acceso rural, el transporte es un catalizador clave para el desarrollo de una sociedad global.

El programa internacional Vigilar la Agenda de Pobreza del IFRTD nutre el papel de la sociedad civil para monitorear e influir en el diseño de sus políticas de transporte nacional y estrategias de desarrollo. Esto ha llevado en Kenya al establecimiento de los parlamentos comunitarios que se reúnen regularmente para planear, organizar, implementar y evaluar las intervenciones de desarrollo.

*Un rickshaw utilizado para campaña política | FARIDPUR, BANGLADESH.
FOTOGRAFIA DE ZUL 2004 | Reproducida con la gentil autorización de Soluciones Prácticas*

La Visión del IFRTD:

Mejorar la accesibilidad y la movilidad para las comunidades rurales en Asia, África y América Latina, particularmente aquellas que son pobres.

La Misión del IFRTD:

Facilitar y promover la aplicación exitosa de mejores i) políticas, ii) marcos de planificación, iii) mecanismos de financiamiento y iv) tecnologías que satisfagan las necesidades de accesibilidad y movilidad de las mujeres, hombres y niños en áreas rurales.

Haga su donación al IFRTD:

Hacer cheque a nombre de "Practical Action", nuestro anfitrión, y enviarlo al IFRTD a la dirección indicada. Para donaciones a través de tarjetas de crédito o transferencias electrónicas sírvase contactar directamente a la Secretaría por teléfono o correo electrónico.



El IFRTD es una red global de individuos y organizaciones que trabajan para lograr mejorar el acceso y la movilidad de la gente pobre rural en países en desarrollo.



La Secretaría del IFRTD:

Directora Ejecutiva

Marinke van Riet
CE: marinke.vanriet@ifrtd.org

Coordinadora Regional de América Latina

Ana Bravo
CE: ana.bravo@ifrtd.org

Coordinador Regional de África del Este y del Sur

Peter Njenga
CE: peter.njenga@ifrtd.org

Coordinador Regional de Asia

Ranjith De Silva
CE: ranjith@ifrtd.org

Editora y Coordinadora de Comunicaciones

Kate Czuczman
CE: kate.czuczman@ifrtd.org

Coordinador de Proyectos y Oficina

Simon Chouffot
CE: simon.chouffot@ifrtd.org

Para información por correo, teléfono y fax a:

La Secretaría del IFRTD

113 Spitfire Studios
63-71 Collier Street
Londres N1 9BE
Inglaterra

Tel: 44 20 7713 6699

Fax: 44 20 7713 8290

CE: ifrtd@ifrtd.org

Sitios web: www.ifrtd.org
www.ruralwaterways.org
www.mobilityandhealth.org

Traducción: Alicia Bravo

Impreso en papel reciclado