



SOLUCIONES PRÁCTICAS

ITDG



**Taller Internacional sobre
LA PARTICIPACIÓN DE LA COMUNIDAD EN LA GESTIÓN
DEL TRANSPORTE:**

Lograr la sostenibilidad rural

Cajamarca, Perú, Abril 4-7, 2005

INFORME DEL TALLER

CONTENIDO

Antecedentes	2
Temas	2
Metodología	3
Idioma	3
La relación entre IFRTD y Soluciones Prácticas	3
PRIMER DIA:	
Introducción	4
Presentación del Tema – Upali Pannilage, Soluciones Prácticas	4
Trabajo en grupo	5
SEGUNDO DIA:	
Mejorando el Transporte Acuático en las zonas de las islas fluviales de Faridpur, Bangladesh	6
- Shamim Hasan, ITDG Bangladesh	
Planificando el Acceso y la Movilidad con la Comunidad	7
- Ashoke Sarkar, BITS Pilani, India	
Comunidad, Género y Acceso a los Servicios	8
- Neeta Patel, SEWA India	
Involucramiento de la Comunidad en la Planificación del Transporte Nacional	9
- Raúl Torres Trujillo, Provías Rural, Perú	
Gestión Empresarial de los Caminos Rurales, Huanico, Perú	10
- Castinaldo Núñez, Saúl Ramírez, Rafael Escobar, Perú	
TERCER DIA:	
Visita de Campo	13
CUARTO DIA:	
Revisión de la Visita de Campo	14
Reduciendo el Aislamiento en Magadi, Kenya	16
- Isaac Oenga, Soluciones Prácticas, Kenya	
Participación de la Comunidad en la Gestión del Transporte, Cablevías en Nepal	17
- Mahendra Bijukuchhay, Soluciones Prácticas Nepal	
Participación de la Comunidad en la Gestión del Transporte – El Modelo Orissa	19
- Prabir Pattanaik, India	
Los Parlamentos de la Comunidad en los Servicios de Transporte Rural	21
- Eston Murithi, KENDAT, Kenya	
Recomendaciones	21
Compromisos	23
ANEXO i: Siglas	24
ANEXO ii: Evaluación del Taller	24

ANTECEDENTES

La participación de la comunidad en la gestión del transporte es un tema clave en todos los proyectos de ITDG. Con la co-financiación de la Comisión Europea (CE) las oficinas de Soluciones Prácticas¹ en Kenya, Sri Lanka, India, Bangladesh, Nepal y Perú llevaron a cabo un programa de actividades en transporte. Los proyectos trabajaron con las mujeres Massai en Kenya, comunidades tribales en la India, hombres y mujeres de las zonas de las islas fluviales de Faridpur en Bangladesh, comunidades rurales aisladas y comunidades montañosas en Sri Lanka y Nepal, y organizaciones comunales en Huanico, Perú. Los programas tuvieron diversos objetivos: mejorar las condiciones de vida a través de un mejor acceso a los recursos, mercados, servicios e información (Kenya, Bangladesh, India); fortalecer las comunidades y sus organizaciones para la gestión del mantenimiento de la infraestructura rural en función de satisfacer las necesidades de acceso y movilidad (Perú, Sri Lanka); aumentar los ingresos agrícolas (Nepal); e integrar el transporte fluvial dentro de los sistemas de transporte (Bangladesh).

Este taller brindó a los participantes de estos proyectos, y a las personas de otras organizaciones que trabajan en iniciativas similares, la oportunidad de compartir sus experiencias, retos y lecciones aprendidas y a buscar cómo se pueden desarrollar y llevar adelante propuestas exitosas.

El objetivo del taller fue promover sistemas sostenibles de transporte rural a través de la participación de la comunidad en la planificación, implementación y gestión.

TEMAS

Los temas clave del taller incluyeron:

- La participación de la comunidad para influir en la política
- Gestión de la infraestructura de transporte e involucramiento de la comunidad en la gestión de la infraestructura de transporte sostenible: niveles de involucramiento efectivo de la comunidad en la planificación, toma de decisiones, construcción o rehabilitación de infraestructura, y mantenimiento.
- Sociedades efectivas para una infraestructura de transporte sostenible, e.g. una micro empresa para el mantenimiento del camino.
- Indicadores de transporte rural.
- Dominando el género en la formulación y planificación de la política de transporte.
- Planificación Integral del Acceso Rural (PIAR).

PARTICIPANTES

Hubo 29 participantes provenientes de 14 países:

Africa:	Benin, Kenya, Nigeria, Zimbabwe
Asia:	Bangladesh, Nepal, India, Sri Lanka
América Latina:	Bolivia, Brasil, Nicaragua, Paraguay, Perú
Europa:	Gran Bretaña

Estos incluyeron a profesionales de organizaciones de desarrollo rural, instituciones de gobierno y organizaciones de transporte. Todos los participantes tenían alguna experiencia en la gestión del transporte y/o participación de la comunidad, habían trabajado o representaban a gente pobre con limitaciones de transporte, o estaban en posición de influir en la política y la práctica en relación al transporte y la pobreza.

¹ Soluciones Prácticas es el nuevo nombre de Intermediate Technology Development Group (ITDG).

METODOLOGIA

La mayor parte del minucioso trabajo se realizó en pequeños grupos de trabajo, que se introducían en las sesiones plenarias. En el primer día se escogió a un participante del programa de Soluciones Prácticas ITDG financiado por la CE, (véase la pág. 3), y se le pidió que estimulara la discusión destacando la experiencia/información relevante referente a la participación de la comunidad.

En el segundo y tercer día los participantes trabajaron en grupos para hacer un análisis más profundo de los grupos de interés, los indicadores y las estrategias para una efectiva participación de la comunidad. Se hicieron presentaciones adicionales para destacar los diferentes estudios de caso en estos temas. La visita de campo en el tercer día fue una oportunidad para hablar con los grupos de interés sobre cómo las acciones específicas (como fue priorizado por los participantes del taller en el segundo día) deben ser implementadas y cómo éstas podrían impactar en las comunidades locales. En el cuarto día se hicieron más presentaciones en el plenario seguido de una sesión en la cual los participantes se concentraron en recomendaciones y compromisos más *realistas* para una acción individual y conjunta acerca de los temas surgidos en el taller.

Primer Día	Temas claves destacados sobre la participación de la comunidad en la gestión del transporte
Segundo Día	Temas transversales examinados
Tercer Día	Trabajo de campo y verificación de la realidad
Cuarto Día	El camino por delante

IDIOMA

Los idiomas utilizados en el taller para comunicarse fueron el inglés y el español, las traducciones fueron simultáneas e ininterrumpidas en todas las presentaciones y trabajos en grupo.

LA RELACIÓN ENTRE IFRTD Y SOLUCIONES PRÁCTICAS

El Foro Internacional para el Transporte Rural y el Desarrollo (IFRTD en inglés) está apoyando a Soluciones Prácticas para difundir los resultados de su programa de dos años. Una reciente evaluación externa al IFRTD lo describió como *“una de las más efectivas y eficientes redes que han surgido del campo de desarrollo”* esto es *“en una posición excepcional para ayudar a forjar alianzas y promover políticas de transporte a favor del pobre”*.² Soluciones Prácticas está utilizando la red de IFRTD para llevar los resultados de su programa a una amplia y estratégica audiencia, alentando a las nuevas audiencias a pensar más allá de los marcos convencionales, a buscar maneras prácticas y creativas de construir sobre la experiencia existente y a adaptar soluciones comprobadas a las necesidades de la gente pobre, privada de adecuados servicios de transporte.

² Evaluación externa realizada por el IISD en el 2004. Para mayor información sírvase consultar www.ifrtd.org

PRIMER DIA: LUNES, 4 DE ABRIL DEL 2005

SESION INTRODUCTORIA

El Sr. Rafael Escobar, representante regional de Soluciones Prácticas Cajamarca, dio la bienvenida a los participantes provenientes de diversos lugares alrededor del mundo y los invitó a sentirse como en casa y a compartir entre sí y la gente del lugar sus experiencias.

La autoridad invitada, el Honorable Alcalde de Namora, Sr. Leandro Pérez Ocas, inauguró el taller. Invitó a los participantes a visitar Huanico, una comunidad remota que forma parte de la municipalidad de Namora y que recibe apoyo del programa de Soluciones Prácticas ITDG financiado por la Comunidad Europea (CE).

Tema: Evaluación de la situación y análisis del problema. Identificando el papel de la comunidad en la gestión del transporte y conociendo los factores limitantes que pueden ser atendidos.



PLENARIO

Upali Pannilage, Líder del Programa de Soluciones Prácticas ITDG financiado por la Comunidad Europea (CE), hizo una presentación sobre la participación de la comunidad en la gestión del transporte. Esta presentación está resumida a continuación:

Upali comenzó presentando los aspectos de la "Participación de la Comunidad"; su naturaleza multidimensional, el cambio de las comunidades de receptores pasivos a participantes activos, y la percepción moderna de la participación de la comunidad como un aspecto importante de buen gobierno. La participación de la comunidad es importante porque ésta introduce el conocimiento local y las necesidades locales, permite generar soluciones que se pueden aplicar a los recursos locales, mejora la transparencia y aceptación de las inversiones en transporte, contribuye a la construcción de la capacidad, reduce la dependencia, y permite transmitir las habilidades para desarrollar formas de vida sostenibles. Destacó la importancia de tomar en cuenta las necesidades de transporte de la población, por ejemplo las actividades relacionadas a su subsistencia, social, económica y de servicio. Una parte de estas necesidades de transporte se satisfacen con pistas y senderos peatonales, medios intermedios de transporte (MIT) y transporte público convencional.

A menudo las necesidades de transporte de la gente pobre y marginada no son tomadas en cuenta por las políticas nacionales de transporte. Las opciones de conectividad y transporte en favor del pobre para las comunidades rurales necesitan ser tomadas en cuenta, así como involucrar a las comunidades en los procesos de desarrollo y toma de decisiones. El programa de Soluciones Prácticas ITDG financiado por la Comunidad Europea (CE) abarcó diversos proyectos en movilidad en países de tres regiones:

- cablevías por gravedad para comunidades montañosas (Nepal)
- mejorar la capacidad de las comunidades rurales para gerenciar caminos de herradura (Perú)
- mejorar el transporte por río en las zonas de islas flotantes (Bangladesh)
- mejorar el acceso y la movilidad para las comunidades tribales (India)
- aumentar la capacidad de las comunidades aisladas para satisfacer las necesidades de acceso y movilidad (Sri Lanka)
- y mejorar el acceso a los mercados y servicios para las comunidades aisladas de los Massai (Kenya)

La participación, un factor clave en la sostenibilidad, implica el involucramiento de la gente en la toma de decisiones, implementación, evaluación del programa y compartir los beneficios. Todos los proyectos bajo el programa de Soluciones Prácticas han apuntado a lograr este nivel de participación. En la toma de decisiones la comunidad puede escoger intervenciones de transporte

que satisfagan sus necesidades (Sri Lanka), puede decidir sobre los planes operacionales en consulta con otros grupos de interés (India), decidir los aspectos operacionales de estas intervenciones (Sri Lanka) y el marco de tiempo, y el mantenimiento de las intervenciones (Nepal y Perú). En la implementación de las intervenciones de transporte las comunidades pueden participar en el financiamiento (Sri Lanka), con mano de obra (voluntaria o pagada) (India y Sri Lanka), recoger y contribuir con material (India y Sri Lanka), con ideas y/o consejos (Bangladesh). Las comunidades deben tener discusiones y reuniones en la localidad para establecer sistemas de monitoreo y evaluación. Los VDC, CDC y ADC deberían ser involucrados en el proyecto de monitoreo y también deberían hacer un análisis y evaluación del impacto participativo.

Entre los principales impactos de participación de la comunidad están: aumento de la responsabilidad social, aumento de las oportunidades de empleo y generación de ingresos, mejor acceso a los servicios públicos y a los proveedores de servicio, ahorro de tiempo y gastos de viaje, aumento de los precios de los productos, cohesión de grupo, adquisición de conocimientos y habilidades. Los desafíos de establecer una participación de la comunidad incluyen cómo desarrollar sociedades sostenibles, integrar la participación de la comunidad dentro de la corriente principal de los sistemas de transporte, convertir la visión de la comunidad en políticas y relaciones, y ampliar la participación de la comunidad.

Preguntas y respuestas:

¿Existe un método para monitorear la reducción del tiempo de viaje? Si, ellos utilizan el PRA, las discusiones de grupos focales, la movilización social.

¿Se han desarrollado los indicadores para el proceso de monitoreo? Estos aún no han sido desarrollados. Actualmente las comunidades en estos proyectos solamente están utilizando sus propios sistemas de monitoreo a través de reuniones.



TRABAJO EN GRUPO

Después de la presentación los participantes trabajaron en grupos para identificar a los grupos de interés de la comunidad y su papel en función de satisfacer sus necesidades de transporte (acceso y movilidad). También para discutir el efecto y la relevancia de su papel, sus aptitudes, quién escucha a quién y posibles conflictos de interés.

También trabajaron en grupos para identificar los temas prioritarios cuando se apuntaba a la gestión del transporte con participación comunitaria.

Diversos grupos desarrollaron estrategias específicas para aumentar la participación de la comunidad en la gestión del transporte e identificar los canales y medios para influenciar a los grupos claves de interés.

Conforme a las prioridades acordadas por los participantes los grupos plantearon la discusión de algunas de las siguientes preguntas

- ¿Qué estrategias se pueden utilizar para ampliar el involucramiento de la comunidad?
- ¿Qué enfoques se pueden utilizar?
- ¿Cómo se pueden vincular o ser parte del proceso de descentralización?
- ¿Qué acciones se deben tomar para permitir a la comunidad administrar su transporte?
- ¿Qué indicadores se pueden utilizar?
- ¿Qué cambios son necesarios en la política? ¿Cómo se pueden fomentar éstos?
- ¿Qué sistemas existen para intercambiar información y aumentar la capacidad? ¿Cómo se pueden apoyar y desarrollar éstos?

SEGUNDO DIA: MARTES, 5 DE ABRIL DEL 2005

Tema: Cómo atender mejor los problemas de participación de la comunidad en la gestión del transporte

En el segundo día los participantes escucharon experiencias exitosas de diversos programas de transporte que habían tratado temas claves de participación de la comunidad. Las cinco presentaciones invitadas, ITDG Bangladesh, BITS India, SEWA India, SSATP Camerún, y Provias Rural Perú, destacaron el papel de las comunidades en la gestión del transporte, los desafíos que sus programas han enfrentado y las lecciones aprendidas. El participante de Camerún no pudo asistir así que su presentación se compartió en forma escrita junto con las otras presentaciones. Para desarrollar aún más esta sesión se dio a otros participantes del taller la oportunidad de compartir sus experiencias en el cuarto día. A continuación los resúmenes de las presentaciones del segundo día:



Compartiendo la experiencia del proyecto titulado “Mejorando el transporte acuático en las zonas de las islas fluviales de Faridpur, Bangladesh” *por Shamim Hasan, ITDG Bangladesh*

El principal objetivo del proyecto es desarrollar y promover el transporte fluvial como una parte integral para lograr la autosuficiencia y el desarrollo de las comunidades de las zonas de las islas fluviales (bancos de arena) de Faridpur. Los objetivos específicos son: identificar las intervenciones apropiadas de transporte, construir la capacidad entre las comunidades de las islas fluviales, e influir en las autoridades locales y otros grupos de interés. El proyecto apunta a una población de alrededor de 50,000 personas que vive sobre 48 km² de tierras de islas fluviales en Faridpur. Bangladesh es un país de tierras inundadas. El 40% de su área está cubierta de agua (llegando hasta 60% durante la estación de lluvias), la tierra es escasa y a menudo la gente más pobre no tiene otra opción que establecerse en las tierras transitorias de las islas fluviales. Las islas fluviales son áreas apartadas y vulnerables sin conexión por carretera o tren entre ellas o a tierra firme, el transporte acuático permanece como el único medio de movilidad y el limitado transporte dificulta las formas de vida de los moradores de las islas fluviales.

Utilizando la EPR (evaluación de la participación rural) el proyecto identificó, evaluó y priorizó las necesidades de la comunidad. Los temas de movilidad y acceso fueron evaluados y se hicieron sugerencias para mejorarlos. El liderazgo potencial dentro de la comunidad también fue evaluado, se formó un grupo en la comunidad para manejar sus propios asuntos en transporte y constituir el vínculo entre la comunidad y los proveedores de servicio de transporte. Los temas de acceso y movilidad fueron evaluados y se hicieron sugerencias para mejorarlos.

La tradición y la cultura afectan la naturaleza y alcance de la participación de la comunidad en la gestión del transporte. La cooperación y la acción social, el capital social, la aguda necesidad de transporte, el predominio de las organizaciones de la comunidad, son todos factores que afectan el nivel de participación. Las actividades del proyecto, llevadas a cabo desde el 2003, demuestran que mejorar la gestión del transporte acuático y mejorar las formas de vida de la gente pobre y marginada de las tierras de las islas fluviales son interdependientes. Los mayores problemas resaltados por la gente fueron el inadecuado e infrecuente número de botes, las tarifas altas, la falta de organización, la ausencia de crédito, la falta de capacidad para reparar y mantener los motores, y el control de los embarcaderos (ghats) por quienes tienen el poder.

La gente respondió formando Comités de Transporte (CT) construidos con la participación de la comunidad involucrando a todos los grupos de interés relevantes. Los comités de transporte han logrado motivar a la gente a actuar en los temas relacionados al transporte. Una serie de actividades para la construcción de la capacidad de la comunidad han sido emprendidas para permitir a la gente comprender y tener la habilidad de solucionar por ellos mismos asuntos relacionados al transporte.

Entre las lecciones clave aprendidas están:

- El desarrollo y éxito de los CT descansa sobre la amplia representación de los diferentes estratos de la comunidad.
- Un sentido de propiedad en los CT es esencial para motivar el tratar de resolver las limitaciones de transporte de la comunidad.
- La combinación de una mejor información, comunicación, toma de conciencia e ímpetu pueden contribuir a una acción sostenible de la comunidad.
- Desarrollar proyectos en sociedad con las ONG existentes que conocen el contexto local, contribuirá a la sostenibilidad de iniciativas del transporte acuático rural.
- Una política crediticia a favor de las comunidades pobres es necesaria para alentar los servicios e infraestructura del transporte acuático.

Como estas organizaciones de la comunidad están en el proceso de construir su capacidad pasará algún tiempo antes de que ellas produzcan resultados tangibles. La participación sostenida de la comunidad dependerá del fuerte interés y el deseo de comprometerse y colaborar con todos los grupos de interés primarios y secundarios relevantes, incluso los departamentos de línea del gobierno. Las implicancias tempranas del proyecto son los fabricantes locales de barco, quienes han sido comprometidos para mejorar sus habilidades, y los empresarios locales, quienes han expresado entusiasmo e interés en la producción y mantenimiento de los barcos rurales a motor. A través de la construcción de barcos rurales el proyecto ha podido hacer mejoras en la calidad, seguridad y comodidad. Ha habido también mejoras en el sistema de transporte para la época de lluvias, particularmente durante las inundaciones, y el proyecto ha establecido exitosamente vínculos efectivos para influir en la política y la legislación.

Las recomendaciones del proyecto incluyen la priorización de los temas sobre transporte acuático con toma de medidas para reactivar el papel del sector en los marcos nacional, legal y regulador. También una provisión de crédito para los propietarios de los botes rurales, instalaciones para infraestructura, un mayor enfoque en la seguridad y un mayor involucramiento de la amplia gama de grupos de interés en temas de transporte, incluyendo iniciativas basadas en la comunidad y del sector privado.



Planificando el Acceso y la Movilidad con la Comunidad – La aplicación de la Planificación Integral del Acceso Rural (PIAR) en Rajasthan, India. *por Ashoke Sarkar, BITS Pilani*

El acceso depende de las necesidades de movilidad de la comunidad y la ubicación y calidad de las instalaciones. En respuesta a esto se ha desarrollado una nueva herramienta de análisis para el transporte rural llamada Planificación Integral del Acceso Rural (PIAR). PIAR se centra en las necesidades de transporte de la comunidad pero no en base a la demanda. Se basa en un enfoque participativo, con la gente local involucrada en todas las etapas posibles y proporcionando capacitación en diversas fases. Recoge información como el contexto general socioeconómico, la ubicación o calidad de los servicios, la naturaleza de la infraestructura y los servicios de transporte existentes, y los patrones de viaje de la comunidad y sus prioridades.

Esta herramienta de planificación se ha aplicado en tres comunidades (panchayats) de la cuadra de Surajgarh, en el distrito de Jhunjhunu, Rajasthan, India. Los sectores tomados en cuenta fueron: agua, educación (escuelas primarias) y salud (instalaciones de salud). Los resultados de la información recogida mostraron la participación de los pueblos, desde pequeños con 60 familias hasta grandes con 700 familias. Seis de los siete pueblos en el estudio tenían escuela primaria pero ninguno tenía escuela secundaria o un centro de salud elemental. Las distancias para los servicios seleccionados variaba desde 7 km. hasta 12 km. Se dibujó un mapa identificando las ubicaciones de la infraestructura y los servicios. El recojo de agua se realiza a pie con un tiempo de viaje que varía de 5 a 30 minutos. Algunas escuelas primarias tienen un profesor por cada 30 alumnos mientras que otras sólo tienen un profesor por cada 112 alumnos. En las emergencias las alternativas de

transporte motorizado son en jeep u ómnibus con un tiempo de viaje mínimo de 25 minutos, algunas veces más de 90 minutos, para llegar a un centro de salud.

Los pueblos fueron priorizados de acuerdo a su población, tiempo de viaje y factores de calidad, con puntajes dados para cada factor. Se aplicaron fórmulas a los puntajes para calcular los índices de acceso al agua, la educación y la salud. Un pueblo en particular tuvo los más altos puntajes en el acceso al agua, educación y salud. Se discutió con los lugareños las soluciones para esto. Utilizando una tabla comparativa de soluciones alternativas para mejorar el acceso al agua, los lugareños llegaron a un acuerdo.

Lección Clave Aprendida: PIAR es una herramienta de planificación que se puede aplicar a nivel de la comunidad. Sin embargo, para ser más efectiva es importante que ésta sea integrada en los planes del distrito y otros.



Comunidad, Género y Acceso a los Servicios **Mapa de Interacción entre las Mujeres, el Agua y el Transporte en las Zonas Áridas** **por Neeta Patel, SEWA India**

El objetivo de este proyecto fue evaluar la relación que existe entre las mujeres, el agua y el transporte en el distrito rural de Banaskantha. Banaskantha es un distrito propenso a las sequías en el que las mujeres cargan con la responsabilidad primordial de proveer el agua para el uso doméstico, y a veces para la agricultura y la industria. SEWA buscó descubrir cómo la disponibilidad y utilidad de los servicios de transporte afectan estas responsabilidades, con el objetivo fundamental de mejorar el potencial para el desarrollo económico y social de las mujeres en Banaskantha. El estudio utilizó cuatro métodos principales para obtener información: lectura de antecedentes, discusiones y entrevistas de grupo informales, un taller de Escritos de Evaluación Participativa (EEP) y discusiones con los representantes de la Comisión de Abastecimiento de Agua y Saneamiento de Gujarat y la Corporación de Transporte de Caminos del Estado de Gujarat.

Banaskantha es una región árida mediterránea al norte de Gujarat, India, que sufre de inundaciones alternas cada año. Con 1375 pueblos y 5 ciudades, el 92% de su población es rural. La agricultura es la principal actividad y la migración puede llegar a cifras muy altas. Aproximadamente la mitad de su población es femenina, la mayoría trabaja por cuenta propia y sobrevive con el dinero que gana de cualquier trabajo que encuentra. Solo el 11% son consideradas alfabetas. La economía rural está entrelazada e interrelacionada, el contacto de pueblo a pueblo juega un papel crucial en el fortalecimiento de las comunidades y el desarrollo socioeconómico de la región.

Con cada monzón, aproximadamente el 40% de las rutas de transporte por ómnibus operadas por el Estado son cesadas temporalmente, debido a que los caminos son intransitables. Aún los medios de transporte privados como los jeeps reducen sus viajes. Viajar a los lugares donde hay empleo se vuelve difícil y las mujeres tienen que caminar a la cercana ciudad de Taluka para procurarse sus víveres diarios y cargarlos sobre la cabeza de vuelta. A menudo las mujeres no tienen otra alternativa más que comprarles a los comerciantes privados locales a precios exorbitantes. La no disponibilidad de un servicio de transporte formal tiene efectos negativos en las pequeñas empresas dirigidas por mujeres ya que lo que producen y sus productos no pueden llegar al mercado.

Aún cuando las mujeres cargan con responsabilidades como ir por agua, cuidar a los niños, alimentar y preocuparse por los animales, ocuparse de los campos, traer lo indispensable de afuera del pueblo y generar un ingreso para la familia, su acceso a la planificación del transporte es muy limitado. Los principales costos de transporte son medidos en términos de tiempo, dinero y algunas veces la alimentación y nutrición de la familia. Entre los efectos de la falta de transporte están la transferencia de tiempo y energía de la familia y actividades para generar ingresos.

Las mujeres de Banaskantha no tienen otra opción que cargar sobre la cabeza el agua para sus familias, realizar varios viajes diariamente a la fuente de agua, a expensas de no dedicarle tiempo a los niños o a otras tareas del hogar. Ellas sufren de dolores de espalda crónicos, dolor de pies y fatiga, enfermedades de la piel y otros tipos causadas por la falta de higiene. El crecimiento y

desarrollo de las adolescentes es raquítrico. Como una solución a este problema local las fuentes de agua fueron restablecidas por un comité de agua del pueblo compuesto por 80% de mujeres y 20% de hombres. Los métodos tradicionales de recolección de agua fueron restablecidos y se introdujeron nuevos métodos.

Otras intervenciones implicaron la organización de una cooperativa de transporte administrada por la comunidad para asegurar el transporte de lo que producen y los productos al mercado. Un fondo de transporte para salud le proporciona al pobre disponer de transporte para la salud, y asegurarle acceso oportuno a los servicios de salud. El fondo para transporte entiende que una pobre salud limita la capacidad de las personas para generar ingresos.

Entre las recomendaciones del proyecto están el que las mujeres deberían ser consideradas como actores económicos, y que sus necesidades deben ser tomadas en cuenta durante las actividades de planificación del transporte. Además, el transporte necesita ser reconocido en términos de su contribución a la seguridad alimentaria, y al empoderamiento de las mujeres a través del empleo y acceso a tiempo al cuidado médico. Los MIT son útiles para recoger el agua pero los caminos rurales necesitan estar en buen estado.



Involucramiento de la Comunidad en la Planificación Nacional de Transporte PROVIAS RURAL y las Comunidades: Administración de los caminos no motorizados *por Raúl Torres Trujillo*

El objetivo de este programa nacional es contribuir a la reducción de la pobreza y fomentar el desarrollo rural, suministrando una mejor infraestructura y mantenimiento de los caminos rurales, asegurando el mantenimiento de un sistema de caminos económicamente sostenibles y descentralizando la gestión de los caminos rurales a nivel local. El programa también busca promover la participación del sector privado en el desarrollo de actividades complementarias productivas para proveer la infraestructura de camino rural. El programa empezó en 1995, la segunda fase estará finalizando en el 2006.

En el pasado, en el Perú los caminos o senderos no motorizados han sido construidos y mantenidos por las comunidades rurales a través del trabajo colectivo. El mantenimiento de los caminos era realizado, en la mayoría de los casos, una vez al año cerca de la estación de cosecha. En 1995, cuando empezó el Programa de Caminos Rurales, pensó reconstruir no sólo los caminos o senderos motorizados sino también los no motorizados. La intervención tiene las siguientes características:

- Está planificada a nivel provincial (la provincia está por encima de los niveles de distrito y comunidad).
- Es participativa. Las prioridades de inversión se acuerdan entre los alcaldes y los representantes de la comunidad en “talleres de priorización provincial”.
- Es por contrato. La ejecución de los componentes se realiza por empresas y consultores como tercer socio.
- Todos los estudios para los caminos rurales y los senderos peatonales y la rehabilitación y supervisión de los caminos rurales son financiados de la siguiente manera: mejoramiento de los senderos peatonales 70%, y el 30% financiado por las comunidades beneficiadas; mantenimiento de rutina de los caminos rurales 55%, el 45% del costo es pagado por los gobiernos locales.
- Es sostenible. La inversión y mantenimiento de los caminos rurales serán incluidos en los presupuestos del gobierno local como parte del proceso de descentralización.
- Tiene una tecnología combinada eficiente para la rehabilitación de caminos.
- Se integra y se complementa con otros tipos de inversiones pública y privada.
- Es descentralizada y tiene una estrategia clara.
- Genera empleo al utilizar mano de obra para las tecnologías y la construcción.

La intervención en los senderos peatonales tiene algunas características particulares. Los estudios sobre cómo mejorar los senderos peatonales fueron realizados por ONGs. Estas incluyeron estudios de ingeniería técnica y socioeconómicos, la organización de la comunidad beneficiaria en equipos de

trabajo, y la organización de la comunidad en Comités de Camino Rural (CCR) que asumirán la ejecución de los trabajos. Se ha establecido que el 20% de los CCR deben ser mujeres. Los CCR están registrados como empresas y tienen una cuenta en el banco donde depositan el dinero destinado para la rehabilitación de los senderos. La contribución de la comunidad con la mano de obra está valorizada como el 30% del costo total. Al acabar la rehabilitación, la comunidad se hace responsable del mantenimiento. La participación de la comunidad es exigida por el programa para validar las decisiones tomadas a nivel provincial.

El mejoramiento de los caminos rurales y senderos peatonales tuvo diferentes impactos en el transporte, acceso a los servicios públicos, actividades productivas, empleo, migración, pobreza y medio ambiente. Se utilizaron diferentes indicadores para cada una de las áreas de impacto esperadas, tipo, duración e hipótesis del impacto así como un puntaje total del impacto al final de la fase uno. La mayoría de ellos fueron positivos. Se esperaba algunos impactos negativos en transporte y el medio ambiente, pero estos no resultaron como tales.



Gestión Empresarial de los Caminos Rurales, Huanico, Perú **por Castinaldo Núñez, Saúl Ramírez, Rafael Escobar, Soluciones Prácticas Perú**

Castinaldo Núñez, de Soluciones Prácticas América Latina, hizo una presentación como introducción al viaje de campo, su ubicación, objetivos y programa.

Introducción

Huanico es un asentamiento rural, pobre y aislado, en las tierras altas del norte del Perú, entre los 3,400 y 4,000 metros sobre el nivel del mar. Es parte del distrito de Namora, el cual se encuentra dentro de la provincia de Cajamarca. A pesar del programa de Caminos Rurales implementado por el gobierno peruano desde 1995, ellos no se han beneficiado para nada con él. Todos sus caminos y senderos están en un pobre estado y el “mantenimiento” se realiza durante la estación de lluvias, cuando transitar por ellas se vuelve imposible. ITDG ENISER ha ayudado a implementar un Proyecto Modelo de Gestión de Caminos Rurales en Huanico, con vista a encontrar soluciones sostenibles para sus problemas de transporte, incluyendo el mantenimiento regular de los caminos rurales. Este ha involucrado mejorar la capacidad de organización de la comunidad y la búsqueda de mecanismos para desarrollar la motivación y las capacidades de gestión de los beneficiarios, junto con el público local y las instituciones privadas. Esto con el objetivo de reducir los costos de transporte, y obtener un mejor acceso al mercado y los servicios y, consecuentemente, mejorar las condiciones socioeconómicas y la producción. La esfera de influencia del proyecto comprendió seis asentamientos con un total de 500 familias como beneficiarias del proyecto. Las familias en Huanico tienen un ingreso anual promedio de US \$180, el cultivo es la actividad principal y la venta de leche la mayor fuente de ingreso. La estructura financiera está también vinculada a las actividades de comercio. Debido a su ubicación, Huanico es una ciudad muy importante en la región, ya que es un mercado estratégico para comerciar productos agrícolas en la feria que se realiza cada viernes.

Contexto Institucional

La Municipalidad Delegada de Huanico es la institución más importante y el Comité de Proveedores de Leche es la organización local de más influencia. Aunque hay otras organizaciones e instituciones, como el Juzgado de Paz, la Oficina de Alderman, la iglesia, PRONAMACHCS, la Asociación de Padres de Familia, el Club de Madres, las Rondas Campesinas, entre otras, ellos no tienen el poder para la toma de decisiones en cuanto a decisiones políticas les concierne. La Municipalidad Delegada es la institución más poderosa, ella es responsable de los agentes municipales de cada asentamiento, quienes se han dedicado a dirigir la comunidad en el trabajo de mantenimiento de los caminos de herradura. Este Comité de Proveedores de Leche, está compuesto por un gran porcentaje de la población, es la organización de mayor arraigo. Sus miembros son los proveedores de leche de la Ruta 22, y los 22 km. de camino para carretas Huanico-Cruce Cumulca el principal acceso. El Comité Central de Gestión de Huanico recién se ha formado, realiza el trabajo de administración y apoya y coordina las actividades del proyecto. Este comité incluye a destacados

miembros de los asentamientos pertenecientes a los distritos de La Encañada y Gregorio Pita, con quienes se está teniendo un trabajo coordinado.

Problemas

Hay dos grupos bien definidos con poder político en Huanico, lo cual crea división entre la población. El proyecto ha dado prioridad para resolver los conflictos entre los dos grupos. Los principales obstáculos que han restringido su desarrollo son: el bajo nivel de organización de la población y sus organizaciones de base, la falta de coordinación con las autoridades del gobierno local (municipalidad), el pobre estado de los senderos y los caminos de herradura, un mercado poco desarrollado y el acceso limitado a la infraestructura y los servicios. Excepto por los días de la feria semanal, el transporte público es escaso, con dos vehículos al día por promedio, para carga y pasajeros. En lo que a la comercialización se refiere, los canales tradicionales de mercadeo prevalecen, por los cuales las grandes compañías lecheras, intermediarios y, finalmente, los consumidores se benefician de los valores creados por los campesinos agricultores. El principal camino de acceso a Huanico y a los principales mercados en la provincia y el departamento son 22 km., en tan pobre estado que toma no menos de tres horas para el camión de leche habitual llegar a Huanico. Los caminos de herradura no han tenido mantenimiento por lo menos tres años.

Con el propósito de implementar el proyecto se propusieron las siguientes estrategias i) desarrollar un proceso de participación para alentar a la comunidad a involucrarse en las diferentes actividades a ser implementadas, ii) crear apoyo institucional para un eficaz trabajo dentro de un marco de coordinación y acción concertada entre todos los agentes sociales envueltos en la implementación del modelo; y iii) mejorar el acceso y las formas de vida de la gente pobre en Huanico, a través del diseño, aprobación y difusión de un modelo de gestión de camino rural basado en gobiernos locales y organizaciones de comunidad fuertes y más involucradas, y la utilización de material y recursos locales.

En el modelo de gestión propuesto se ha considerado la incorporación de una compañía local, de modo que Huanico pueda comenzar a generar su propio desarrollo, basado en la participación directa de los usuarios locales quienes estarán haciendo una inversión, pero también ellos recibirán compensación financiera por los servicios prestados.

El Modelo de Gestión de los Caminos Rurales propuesto

Dentro del proceso de descentralización y en conformidad con el Acta de la Municipalidad, los gobiernos locales deberán cumplir con señalar los deberes y responsabilidades de la planificación, construcción y mantenimiento del camino rural, dependiendo del presupuesto disponible, el cual usualmente es limitado y depende de la transferencia de fondos por el gobierno central. En vista de las circunstancias, es esencial la participación activa de la población, es más, los gobiernos locales y otros agentes deben mejorar su capacidad de negociación con diversas instituciones públicas y privadas y organizaciones financieras, en función de recaudar los fondos necesarios para el trabajo general, el gasto eficiente y la inversión social.

El "Modelo de Gestión de los Caminos Rurales" propuesto también considera la participación de una micro empresa local, la cual deberá ser incorporada y debidamente capacitada para realizar un trabajo y servicio efectivos de mantenimiento del camino rural rutinario, proporcionando la oportunidad de crear empleos en la comunidad y la seguridad de que el trabajo será eficaz. Aprovechando el trabajo y las experiencias de PROVIAS Rural para transferir proyectos de caminos a los gobiernos locales, se deben desarrollar habilidades para la planificación y gestión del camino para que Huanico pueda ser considerada en el Plan de Caminos Provincial del Instituto de Camino Provincial Municipal.

La implementación y funcionamiento de este modelo de gestión deberá involucrar principalmente al Distrito Municipalidad de Namora, la Municipalidad Delegada de Huanico, al Comité Central de Gestión de Huanico, a Nestlé Perú S.A, al Comité de Proveedores de Leche de la Ruta 22, las Rondas Campesinas, la micro compañía responsable de la gestión y los usuarios.

La estructura del Modelo de Gestión de los Caminos Rurales incluye:

- una unidad de recaudación de fondos y control, conformada por la Municipalidad de Namora, la Municipalidad Delegada de Huanico, el gobierno local de Huanico, Nestlé, el Comité de

Proveedores de Leche y las Rondas Campesinas, a cargo de la administración y control de fondos, y de proporcionar asistencia en la negociación de fondos para el mantenimiento de los caminos rurales;

- una unidad de administración, dirigida por el Comité Central de Gestión de Huanico, a cargo de asegurar el mantenimiento del camino principal, asegurar la organización de los usuarios y la capacidad de construcción del mantenimiento, supervisión y control del camino, firmar acuerdos y coordinar con la unidad de recaudación de fondos;
- una compañía de servicio de mantenimiento, dirigida por una micro empresa privada, sujeta a la supervisión y control por la unidad de administración; y,
- usuarios, población en general, productores, proveedores de leche, comerciantes y proveedores de servicio de transporte, todos los cuales pueden proporcionar apoyo con dinero o en especie para el mantenimiento de los caminos rurales.

En los diferentes niveles del **proceso de promoción y capacitación**, la aceptación del modelo de gestión propuesto es de importancia primordial para la sostenibilidad del proyecto. Consideramos que las contribuciones financieras son uno de los componentes fundamentales para asegurar la sostenibilidad del modelo. Aunque es un gran desafío, dado la falta de fondos, el limitado flujo de tránsito, el apoyo insignificante de los gobiernos local y regional, etcétera, los fondos pueden obtenerse de diversas fuentes como la contribución de las familias, los proveedores, un porcentaje del precio de la leche, de Nestlé, peaje e impuesto municipal. Con una estimación de un ingreso potencial de US\$360 mensuales y considerando el servicio de mantenimiento con mano de obra intensiva es posible que el modelo tenga éxito.

Conclusiones

Aunque el transporte rural es de importancia fundamental para el desarrollo económico y social de una región, usualmente se da prioridad a la infraestructura antes que a la gestión y mantenimiento de los caminos. Los gobiernos locales, público e instituciones privadas y organizaciones de base deben no sólo participar en la construcción del camino, sino principalmente en el trabajo de mantenimiento y la organización de la comunidad, en función de asegurar que los trabajos proporcionen a la población con más oportunidades para acceder a los mercados y otros servicios básicos.

Los principales obstáculos que han restringido el desarrollo de Huanico son los bajos niveles de organización tanto de la población como de las organizaciones, la falta de coordinación con las autoridades y el pobre estado de las rutas y caminos de herradura. En consecuencia, el proyecto busca mejorar y fortalecer las capacidades de organización de la población, basados en las experiencias y organizaciones existentes involucradas en el trabajo de mantenimiento del camino parcialmente logrado.

De todas las organizaciones existentes en la región, la más representativa es el Comité de Proveedores de Leche Fresca, mientras que la institución más representativa es la Municipalidad Delegada. Se está teniendo un trabajo coordinado con ambas entidades.

El pobre estado de la principal ruta de transporte siempre ha causado problemas para el proceso de comercialización local, y el acceso de la población a la infraestructura y servicios. El mantenimiento puede hacer la diferencia pero necesita ser realizado sobre bases regulares, especialmente durante la estación de lluvias.

Las diversas experiencias de las instituciones públicas y privadas (i.e. PROVIAS y CEDEPAS) son importantes en el sentido que ellas proporcionan pautas para promover los proyectos basados en relaciones interinstitucionales y organizaciones locales fuertes. Se necesitan sociedades estratégicas con entidades públicas y privadas comprometidas a mejorar el potencial de las redes de camino, corredores económicos y, por consiguiente, al desarrollo de ciudades poco favorecidas.

Aunque la introducción de una compañía privada en el modelo de gestión del mantenimiento del camino rural ha sido aplicada en el Perú y otros países de América Latina, las condiciones específicas de Huanico (bajo ingreso, un limitado flujo de tránsito, insignificantes contribuciones de los gobiernos local y regional) representan un desafío hasta donde su aplicación y sostenibilidad se refieren.

TERCER DIA: MIERCOLES, 6 DE ABRIL DEL 2005

Tema: Aprendiendo de una comunidad local – Visita de campo

En el tercer día se puso la retórica del taller en contexto con un viaje de campo para identificar cuál de los temas clave para involucrar la comunidad en la gestión del transporte tenía el mayor potencial. La mayoría de los participantes visitaron la comunidad de Huanico, una zona donde Soluciones Prácticas América Latina ha estado trabajando durante los dos años pasados. Los participantes se reunieron con una diversidad de grupos de interés de la comunidad (hombres, mujeres, niños, campesinos, operadores, usuarios, gobierno, etc.) y discutieron con ellos el uso del camino que une Huanico con los centros de mercado local, su papel en la gestión de ese camino, sus limitaciones de transporte y que soluciones han pensado.

Un grupo pequeño de participantes visitó Cumbe Mayo, un pueblo tranquilo cerca de la ciudad de Cajamarca donde el programa nacional de caminos rurales ProVías Rural recientemente ha rehabilitado el camino de acceso.

Las preguntas que se les dieron a los participantes del taller como apuntes para su interacción en Huanico y Cumbe Mayo incluyeron:

- ¿Cuáles son las necesidades de movilidad de la población? (Tenga presente a los grupos de interés que pueden no estar presentes –mujeres, niños, ancianos y discapacitados).
- ¿Cuáles son las limitaciones de movilidad?
- ¿El camino cumple con todas las necesidades de transporte?
- ¿Cómo utiliza la comunidad el camino?
- ¿Qué problemas y conflictos están relacionados con el uso del camino?
- ¿Qué soluciones propone la comunidad?
- ¿Cuáles son los beneficios de su involucramiento en la gestión del camino?
- ¿Se realiza el mantenimiento? ¿Por quién? ¿Quién lo financia?
- ¿Han sido utilizados/considerados los servicios de transporte o los MIT?

CUARTO DIA: JUEVES, 7 DE ABRIL DEL 2005

Tema: Aprendiendo de la experiencia y definiendo maneras realistas y prácticas en las cuales los participantes y sus colegas pueden influir en la situación.

Revisión del Viaje de Campo

El último día del taller comenzó con una revisión de los dos viajes de campo. Las presentaciones y las discusiones están resumidas a continuación:

Huanico

Los grupos de interés entrevistados en Huanico incluyeron a maestros y estudiantes de las escuelas de primaria y secundaria, la enfermera local, el comité de vaso de leche, y la comunidad misma. Los estudiantes y la comunidad en general declararon necesidades de movilidad dentro del pueblo y sus alrededores. Algunos estudiantes de la escuela secundaria viven a una distancia de dos horas y media caminando desde la escuela. Tienen necesidades de movilidad fuera de la comunidad, los maestros y la enfermera que son originarios de Cajamarca (la ciudad principal más cercana) y que necesitan regresar para visitar a sus familias, y los productores de leche que desean ir a la ciudad. Los principales medios de transporte dentro de la comunidad son trasladarse a pie y el uso de burros para cargar la leche. Para salir fuera de la comunidad, el camión de la leche es usado tanto para transportar la leche como para llevar pasajeros.

Los maestros declararon problemas de espalda debido al viaje en el camión de la leche (encima de los contenedores de leche) pero no existe otro medio de transporte. El viaje desde Cajamarca a Huanico (un solo trayecto) cuesta diez nuevos soles por persona y dura 14 horas sentado encima de los "porongos".

Las principales actividades económicas de la comunidad de Huanico son la cría de animales (leche) y la agricultura (papas). El pueblo realiza una feria (mercado) importante una vez por semana. Las principales limitaciones para el desarrollo identificadas por la comunidad incluyeron:

- la falta de atención del gobierno
- su falta de "conocimiento" de información
- la escasez de agua (sequía en verano)
- el mal estado del camino y la falta de cómodos servicios de transporte.

El camino fue construido hace 40 años y es administrado por Nestlé y la comunidad con el apoyo externo de Soluciones Prácticas Cajamarca. La comunidad recibe pequeñas contribuciones financieras y apoyo en especie de las "rondas campesinas". Entre las soluciones que ellos proponen están un programa de recolección de agua y la rehabilitación del camino para alentar el mejoramiento de los servicios de transporte. De la observación, los participantes del taller notaron el potencial de las mujeres locales para desarrollar su producción de artículos de lana para la venta.

Una pregunta surgió en base a la información financiera proporcionada por Provías en una presentación temprana realizada al taller. Para rehabilitar el camino de Huanico se requiere una inversión de US\$ 350,000 pero esto beneficiaría sólo a una población limitada. Entonces ¿es una buena inversión para los financiadores?

Los participantes al taller recomendaron a Provías Rural que el camino de Huanico sea incluido en su inventario. Provías respondió diciendo que sus intervenciones se basaban en una planificación y no en demandas. Hay una escasez de recursos, insuficiente para cubrir todas las necesidades de rehabilitación de caminos del Perú. Provías tiene talleres de priorización con los Alcaldes de provincias y distritos quienes son los responsables de la priorización, no Provías. Provías entonces ejecuta sus planes basado en las recomendaciones de los alcaldes. Por lo por tanto, es necesario que la gente de Huanico cabildee al gobierno provincial para priorizar el camino.

Lección Clave: Es importante entender el proceso subyacente de la toma de decisiones antes de cabildear para cambios en la política.

Cumbe Mayo

Como en Huanico, la principal actividad es la agricultura pero sólo para uso doméstico, los niveles de empleo son muy bajos. Los hombres son contratados a menudo para servicios de construcción en la ciudad de Cajamarca, las mujeres se hacen cargo de las actividades agrícolas y de la casa y los niños ofrecen ayuda a los turistas. Los servicios básicos como la electricidad y el agua son escasos, el acceso a la salud y a la educación es limitado. No hay organizaciones basadas en la comunidad y no hay programas gubernamentales u ONGs funcionando en el área. En general la comunidad no era muy positiva.

El camino de 19 km. rehabilitado por Provías Rural entre Cajamarca y Cumbe Mayo beneficia a tres comunidades: San Vicente, Cumbe y Urubamba. Entre 20 y 25 vehículos motorizados utilizan diariamente el camino que es mantenido por una micro empresa. También se mejoró un sendero, el cual ha sido utilizado mucho por peatones y burros. Algunos vecinos señalaron que la priorización de las mejoras al camino fue hecha sin su consentimiento.

Los participantes del taller identificaron cuatro grupos de interés claves:

- la micro empresa para el mantenimiento del camino,
- los usuarios locales,
- los usuarios externos,
- y Provías Rural (programa de gobierno).

Del análisis de los grupos de interés que se realizó para el camino rehabilitado, se puede decir que la micro empresa y el programa de gobierno fueron los más involucrados en la gestión del camino. Entre las limitaciones señaladas por la gente entrevistada están que la micro empresa necesita vehículos para cargar material, las tarifas de transporte público son muy altas y que no existe relación entre los servicios de transporte y los usuarios.

Las propuestas de solución incluyen que el gobierno local proporcione los vehículos necesarios, delegar la responsabilidad de mejorar las formas de vida a un representante de la comunidad, y fortalecer la capacidad local de organización. Aunque la pequeña empresa y el programa de gobierno consideraron que tener un tránsito ligero sobre el camino era positivo, los usuarios locales se sintieron indiferentes a ello.

Un análisis similar se hizo para el sendero. En lugar de una micro empresa para el mantenimiento del camino había un comité de camino rural junto con otros grupos de interés, incluyendo a usuarios locales y externos del camino, Provías Rural y los gobiernos local y de la comunidad. El comité de camino rural en torno al sendero parece más activo, pero está limitado ya que no realiza un trabajo rutinario de mantenimiento. La organización a nivel de gobierno y de la comunidad es muy débil y por tanto la comunidad misma no participa en el mantenimiento del camino. Las soluciones propuestas incluyen el fortalecimiento de la capacidad institucional, el involucramiento de los usuarios externos en la gestión del mantenimiento, y delegar al gobierno local la responsabilidad para la gestión del sendero.

El grupo consideró el potencial de involucramiento de la comunidad de Cumbe Mayo en la gestión de sus caminos rurales y senderos. Ellos consideraron la sostenibilidad (inversión y mantenimiento), propiedad, transparencia, desarrollo de redes sociales, generación de recursos (mano de obra, materiales, financiamiento) y administración de fondos. De este ejercicio ellos concluyeron que los caminos rurales tienen un mayor potencial que los senderos para una gestión sostenible por la comunidad en este contexto.



PRESENTACIONES DE LOS PAÍSES

Las presentaciones fueron hechas por los participantes de Kenya, Nepal e India:

Reduciendo el Aislamiento en Magadi, Kenya **por Isaac Oenga, Soluciones Prácticas Kenya**

El transporte ocupa una posición central en el desarrollo socioeconómico y político de cualquier nación. En las áreas rurales es el denominador común de todas las actividades, constituyendo un punto de entrada para el desarrollo económico rural. A pesar del importante papel que juega el transporte en el desarrollo, se le ha dado muy poca atención a la promoción de medios apropiados que satisfagan las necesidades de la gente rural. En Kenya, como en otros países en desarrollo del Sub-Sahara de Africa, se ha hecho muy poco para apoyar medios de transporte apropiados y accesibles. Los planificadores de transporte han fracasado en tener suficiente cuenta de las necesidades de movilidad de los pobres rurales en sus procesos. Por ejemplo, los hitos en la evolución de la política de caminos incluyen la introducción de un fondo de exacción para el mantenimiento del camino y un límite de carga por eje, con muy poco énfasis en la infraestructura no motorizada. La inclusión de la participación de la comunidad en el mantenimiento de los caminos también está pobremente articulada y no va seguida de acciones significativas. Existe una fragmentación en el marco institucional dentro del cual este trabajo de mantenimiento es programado.

A causa de los inadecuados e inapropiados sistemas de transporte en las áreas rurales su potencial ha permanecido abierto, ya que los limitados recursos disponibles están subutilizados debido a la falta de acceso y vinculación a los mercados y servicios. Una interacción con las comunidades aisladas de Magadi donde trabaja "Soluciones Prácticas" – Africa del Este muestra que: i) el desarrollo de enormes vías rápidas y programas de caminos menores han caracterizado la política de caminos de Kenya, pero esto no se ha dejado sentir en el interior, ii) las diversas reformas en la política de transporte y caminos que han caracterizado las dos últimas décadas tienen una mención simbólica de participación y compromiso de la comunidad. Gran parte del desarrollo ha permanecido vertical y fragmentado, iii) las comunidades tienen un redespertar a la participación y están deseosas de contribuir en términos de tiempo y trabajo.

Magadi se caracteriza por una pobre red de caminos y falta de servicios de mantenimiento y transporte, lo cual dificulta severamente la movilidad. Las comunidades locales son predominantemente pastoriles que caminan hasta 15 kilómetros para acceder a servicios básicos como salud, educación y agua. El impacto de introducir tecnologías y sistemas de transporte apropiados se ha dejado sentir en los dos años del proyecto. A través del uso de medios intermedios de transporte (MIT) como las carretas de burro y las bicicletas, el panorama económico y cultural de los Massai, que se han adaptado gradualmente a las nuevas tecnologías, ha cambiado. El marco general dentro del cual este proceso ha operado es el de vincular a las instituciones de gobierno con socios del sector privado, y desarrollar la capacidad de las comunidades locales para utilizar las nuevas tecnologías. El avance en el acceso a los servicios básicos ha mejorado; las comunidades han adquirido confianza en el uso de las tecnologías; han habido fuertes lazos institucionales en el micro nivel y, más que todo, una clara valoración de lo que pueden hacer los MIT para cambiar una comunidad local.

Lecciones aprendidas

Cualquier sistema de transporte que no tome en cuenta la diversidad e individualidad de las demandas de movilidad de las comunidades rurales no podrá tener mucho éxito en mejorar sus condiciones de vida. Las comunidades locales están deseosas de participar en actividades de desarrollo orientadas a mejorar sus condiciones de vida, y cualquier intento para introducir tales iniciativas debe comenzar por construir la capacidad para ponerlos a un mejor nivel para tomar parte en el proceso de implementación.

Cualquier iniciativa de desarrollo también debe tomar en cuenta los aspectos culturales de las comunidades rurales si se quieren conseguir el muy necesario apoyo y buena voluntad de los lugareños. Las iniciativas que no se acoplan bien con las tradiciones culturales de las comunidades a

menudo son recibidas con resistencia y rechazo abierto, se necesita trabajar mucho en la mentalidad de los lugareños para que aprecien el valor de tales iniciativas para el desarrollo.

La economía local es uno de los impedimentos para la adquisición de nuevas tecnologías, tal como lo descubrió la buena voluntad de los lugareños para invertir en diversos MIT sólo para ser abatidos por su situación de pobreza. Hay más que sólo promover la tecnología apropiada para lograr el desarrollo sostenible –aprovechar los beneficios de la tecnología es parte de un amplio proceso social, económico y político que requiere vínculos institucionales con otros socios de desarrollo.

Sugerencias – Implicancias políticas y prácticas

Las futuras iniciativas de política nacional deben centrarse en la efectividad de los enfoques participativos de iniciativas de transporte gestionados por la comunidad. El proyecto fue un modesto intento de completar el vínculo omitido entre el transporte motorizado, que ha probado ser incapaz de atender las necesidades de movilidad de la comunidad, y el transporte no motorizado. Al planificar el desarrollo del transporte rural se sugiere que se tome en cuenta medidas para la formulación de políticas que combinen los requerimientos de arriba hacia abajo provenientes del gobierno, y los de abajo hacia arriba provenientes de los grupos de interés, incluyendo las mujeres y hombres pobres en las áreas rurales. La provisión de infraestructura para el transporte rural y los procesos de planificación deben ser vistos dentro de un contexto más amplio de desarrollo rural, con énfasis en una infraestructura a nivel de la comunidad en relación a senderos y puentes peatonales utilizando recursos locales. También deberá haber una visión de un sistema de transporte balanceado e integrado de largo plazo que pueda cubrir las deficiencias actuales y al mismo tiempo satisfacer las necesidades futuras de movilidad de la población rural. Las iniciativas políticas deben responder a asuntos de transporte integrado, descentralización fiscal y gestión de la propiedad del camino, así como la participación del sector privado.



Participación de la Comunidad en la Gestión del Transporte, Cablevías en Nepal por Mahendra Bijukuchhay, Soluciones Prácticas Nepal

Geológicamente Nepal es un país conformado en su mayor parte por pequeñas colinas y montañas, lo que demanda necesariamente una gran inversión e implica algunos riesgos para desarrollar una red de caminos para proporcionar servicios a las pocas poblaciones localizadas. En la mayor parte de las zonas de colinas y montañas la comunicación y el transporte de mercaderías son realizados por cargadores humanos o animales (mulas o cabras) a través de senderos peatonales. Mejorar el acceso en las colinas y montañas de Nepal ha sido uno de los principales retos para el desarrollo del país. En las colinas rurales de Nepal ha sido realmente necesario desarrollar, adoptar o reproducir medios de transporte asequibles, alcanzables y apropiados para contribuir al mejoramiento de las formas de vida de la gente pobre rural.

Para el transporte de mercaderías, Cablevías por Gravedad para el Transporte de Carga ha sido presentado por Soluciones Prácticas Nepal en el distrito de Mustang. Este es uno de los sistemas de transporte más apropiados, asequibles, eficientes, simples y que son gestionados localmente por las comunidades pobres que viven en las zonas aisladas de las tierras altas de Nepal porque:

- funcionan con la fuerza gravitacional sin utilizar fuerza o energía externa;
- beneficia a pequeños agricultores, peones, cargadores, comerciantes menores y pequeños productores locales al incrementar los vínculos del mercado para los productos rurales, y también aumenta las oportunidades de ingreso (incrementa más las actividades de la agricultura y de comercio);
- incrementa el ingreso, ahorra el tiempo de transporte y reduce la carga;
- incrementa las oportunidades de las formas de vida de las comunidades rurales pobres y reduce sus cargas de transporte;
- puede ser gestionado localmente con cortos procesos de construcción de la capacidad y
- puede ser mantenido con pequeños cobros cargados a los usuarios.

El objetivo global de esta operación es aumentar el ingreso agrícola de las comunidades rurales aisladas en las colinas y montañas de Nepal a través de mejores opciones de transporte. Esto se logra a través de una amplia variedad de actividades:

- Estableciendo un desarrollo tecnológico participativo para mejorar y adaptar localmente el sistema de cablevías por gravedad para transporte de mercaderías mediante la capacitación para la construcción y funcionamiento del sistema.
- Construyendo la capacidad local/comunitaria para la gestión local del transporte y comercio de mercaderías.
- Facilitando la asociación entre grupos de agricultores locales y la administración local.
- Influyendo en las políticas locales y nacionales para tecnologías alternativas de transporte no motorizado en favor de los pobres.

El proyecto, que es por un período de tres años, demostrará tres sistemas de cablevías gestionados por los grupos de usuarios de la comunidad local en los distritos montañosos al centro y occidente de Nepal, concretamente Mustang y Dhading.

Los distritos de Mustang³ y Dhading⁴ se ubican respectivamente al oeste y centro de las regiones de desarrollo⁵ de Nepal. En el 2001 la población en estos distritos era de 15,000 y 320,000 personas respectivamente. La forma de vida del 43% de las comunidades pobres que viven en estas colinas depende de las formas tradicionales de la agricultura de subsistencia. Como señalamos anteriormente, la inaccesibilidad es uno de los principales factores que contribuyen a la pobreza y aislamiento permanente en estas áreas. La movilidad de la gente que vive en Mustang depende principalmente de los senderos peatonales de la montaña a través de los cuales caminan de dos a tres días para llegar al mercado más cercano y cabeceras de camino, y el principal medio de transporte en esta área aislada es por mula de carga o por cargadores. En Dhading también las comunidades dependen de los cargadores manuales y senderos en las colinas para transportar sus productos agrícolas a los mercados.

Grupos de Interés Clave

El proyecto involucra a varios grupos de interés – gobiernos locales (Comité de Desarrollo Distrital – CDD), líderes locales y comunidades beneficiarias. El involucramiento del CDD es necesario para la alineación del cablevía ya que éste pasa a través de tierras públicas, y también para apalancar recursos. Las comunidades objetivo son los grupos de interés clave y están involucrados activamente desde el proceso de planificación del cablevía hasta su administración sostenible. La participación de la comunidad es asegurada a través de la movilización de la comunidad, la construcción de la organización (formación del comité de gestión del cablevía) y el mejoramiento de las capacidades del comité de gestión del cablevía para construirlo, operarlo y mantenerlo. Las capacidades de las comunidades también son desarrolladas para vincularse con las ONG locales y Comités de Desarrollo Distrital.

Logros

Hasta ahora el proyecto del ECBG ha instalado un cablevía en el pueblo de Kunjo en el Distrito de Mustang. La gente del pueblo de Kunjo a través del comité de gestión del cablevía demostró que era operable a través de las contribuciones en mano de obra y materiales locales. El comité de gestión del cablevía ha creado un fondo de operación/mantenimiento a través de un pago del usuario, con un operador local capacitado durante la instalación del cablevía. El cablevía ha beneficiado directamente a 600 personas e indirectamente a 400 personas de las comunidades vecinas. Los ingresos por agricultura se han incrementado ya que ellos pueden usar los cablevías durante toda la época del año para transportar los bienes producidos así como los servicios (fertilizantes para agricultores).

Limitaciones

³ Distrito de montaña en la Región de Desarrollo Occidental

⁴ Distrito ubicado a mitad de colina en la Región de Desarrollo Central.

⁵ Existen cinco regiones de desarrollo en el país (Este, Central, Medio-Oeste, Oeste y Lejano Oeste)

Limitaciones físicas – se necesita la viabilidad técnica para tramos simples, porque éste funciona en tramo simple, la gradiente (inclinación) y la distancia vertical deben ser mantenidas para evitar el aflojamiento de los cables y un funcionamiento suave.

Limitaciones institucionales – Los recursos del gobierno local requieren ser apalancados. Sin embargo, debe probarse que la tecnología es viable con muchos ejemplos.

Lecciones Aprendidas

- La participación activa de la comunidad y la aceptación local de la tecnología es imperativa para una implementación sin problemas, lo cual además genera un sentido de propiedad por su valor entre las comunidades.
- Por el uso de los cablevías las comunidades en Kunjo han ahorrado cerca de 40,000 rupias nepalesas por semana, que por otra parte se gasta en los cargadores para transportar sus mercancías.
- Los pobladores han ahorrado horas de su tiempo que ahora pueden ser empleadas en más actividades agrícolas y de valor agregado.

Impactos

- Utilización de tierras baldías para el cultivo de productos agrícolas debido al mejor acceso de los productos al mercado.
- Aumentó la cohesión de la comunidad debido al desarrollo del trabajo social y comunitario.
- Se desarrolló un centro de mercado local (centro de acopio de los productos) para la venta de sus productos agrícolas, lo cual, a nivel local, le ha dado a la gente pobre un conocimiento sobre mercadeo.

Recomendación

La participación de la comunidad es crucial para la gestión descentralizada de los sistemas de transporte rural. La construcción de la capacidad de la comunidad es importante para que ellos puedan aceptar y adaptar tecnologías para construirlas, hacerlas suyas y mantenerlas prolongadamente. Las necesidades de construcción de la capacidad pueden ir desde orientación acerca de las tecnologías, desarrollo organizacional incluyendo gestión de grupo, gestión financiera, mantenimiento y funcionamiento, hasta el cabildeo para cambios en la política y las regulaciones. También se piensa que la tecnología necesita investigarse para mejoras en el futuro tales como: estudios técnicos para tramos más largos con postes intermedios, uso de postes de acero para una mayor duración en su funcionamiento en las estaciones de desembarque y embarque en la cima.



Participación de la Comunidad en la Gestión del Transporte – El Modelo Orissa **por Prabir Pattanaik**

Introducción

Orissa está situada en la costa este de la India. Cerca de la mitad de la población total de la gente indígena del mundo vive en la India y Orissa ocupa un lugar único en el país por tener el mayor número de comunidades tribales. Las comunidades tribales están confinadas a las áreas accidentadas y lejanas. Ellas son las más vulnerables y casi todas viven por debajo de la línea de pobreza. Las poblaciones tribales no muy grandes, particularmente aquellas que viven en terrenos accidentados, están físicamente excluidas debido a la falta de conectividad. Para tratar el problema, Soluciones Prácticas estableció formalmente sus actividades en Orissa en el 2000 con un estudio sobre el acceso en las comunidades tribales.

El Proyecto (Mejorando el Acceso y Movilidad de las Comunidades Tribales)

El objetivo general de este trabajo es mejorar las condiciones de las comunidades tribales aisladas en la zona rural de Orissa mediante el mejoramiento del acceso. Actividades como la construcción y mantenimiento de los caminos pueblerinos utilizando tecnología con mano de obra de la comunidad, el desarrollo y divulgación de MIT, y la construcción de la capacidad de la comunidad, son la base de la participación de la comunidad en la gestión del transporte. El desarrollo del proyecto es por tres años empezando en el 2003.

Grupos de Interés Clave

El proyecto involucra a múltiples grupos de interés, concretamente al gobierno, las instituciones Panchayati Raj (gobierno local), a ONGs y la comunidad. Las comunidades objetivo son los grupos de interés clave y son involucrados activamente en el proceso de planificación para la sostenibilidad. La participación de la comunidad incluye la movilización social, la construcción de la organización y aumentar la capacidad, propiedad y mantenimiento de los recursos de la comunidad.

Las organizaciones comunitarias son promovidas del área pueblerina a la del proyecto con representación de jóvenes, mujeres, representantes del gobierno local y líderes de la comunidad. Los voluntarios potenciales de la comunidad han sido capacitados en técnicas de construcción y mantenimiento de caminos con mano de obra, dinámicas de grupo, desarrollo de liderazgo y una contabilidad simple. La comunidad tuvo la tarea principal y la responsabilidad en cada fase del proyecto. El proyecto está siendo implementado a través de organizaciones basadas en la comunidad quienes se hacen cargo de todos los aspectos: toma de decisiones, planificación, monitoreo, evaluación, propiedad y mantenimiento.

Logros

La gente de los pueblos del proyecto construyó sus caminos aplicando tecnologías con mano de obra y utilizando materiales de construcción locales. Se ha generado un fondo para mantenimiento en cada pueblo. El gobierno local y la comunidad en forma conjunta se han hecho cargo del trabajo de mantenimiento del camino. Los artesanos locales han sido capacitados para fabricar y mantener los MIT. El inicio de un servicio de ómnibus para la comunidad será administrado por la organización de la comunidad.

Limitaciones

El apoyo gubernamental necesario no ha sido movilizad aún.

Lecciones Aprendidas

La participación activa de la comunidad facilita un proceso parejo de implementación y genera un sentido de propiedad.

Impacto

El impacto inmediato que se advierte es el incremento de la capacidad de la comunidad, lo que facilita el proceso de dominio y sostenibilidad.

Recomendación

Los proyectos de desarrollo comunitarios necesitan ser orientados al proceso en vez de orientados al objetivo, y la construcción de la capacidad de la comunidad es decisiva para la participación de la comunidad, sostenibilidad y dominio de las actividades de desarrollo.



Los Parlamentos de la Comunidad en los Servicios de Transporte Rural (STR) y el Programa Vigilar la Agenda de Pobreza, un caso para Kenya.
por Eston Murithi y Pascal Kaumbutho, KENDAT (Kenya Network for Draught Animal Technology) Kenya

Los Parlamentos de la Comunidad son un modelo innovador de sociedad (MIS) para el proyecto de STR en Kenya. Los miembros de los Parlamentos son: grupos religiosos, clubes de propietarios de burros, personas discapacitadas, grupos de agricultores, mujeres de negocios, escuelas agrícolas de campo, operadores de las bicitaxis (boda-boda), madres solteras y otros grupos de interés de las localidades de Busia, Lari y Mwea. Cada localidad tiene un gabinete con ministerios definidos por la comunidad. Ellos reciben apoyo del Consorcio KENDAT (KENDAT, Soluciones Prácticas, IFRTD, HDC, EAGA e ILO-ASIST), del sector industrial y privado, así como también del Comité Distrital de Desarrollo y de colaboradores políticos.

¿Cómo funcionan los Parlamentos de la Comunidad? Entre otras actividades los Parlamentos desarrollan vínculos con los mercados, comparten y divulgan información, crean sociedades, asignan un alto valor a la cosecha, introducen MIT para estimular su uso, y alientan el mantenimiento del camino rural por la comunidad. Los Parlamentos proveen micro financiación, transferencia de tecnología (a través de Soluciones Prácticas) con visitas de los agricultores a exposiciones, y supervisan la recolección y almacenamiento de agua.

Los Parlamentos de la Comunidad toman decisiones y acciones colectivas. Mediante un proceso interrelacionado ellos identifican las necesidades y requerimientos de transporte de la comunidad, priorizando, eligiendo y clasificando las preferencias. Los Parlamentos identifican las intervenciones, asignan recursos; implementan proyectos, monitorean y evalúan para aprender la lección y ven qué puede mejorarse. Entre los beneficios están que los Parlamentos de la Comunidad proporcionan puntos de entrada para la información, el conocimiento y la tecnología; y también para las agencias de desarrollo (socios) que buscan aumentar la capacidad de la comunidad de diversas maneras. Además ellos alientan el apoyo de otros socios de desarrollo, del sector privado, ONG, y facilitan las actividades para influenciar en la política y, por tanto, en la emancipación de la comunidad.

Los Parlamentos de la Comunidad reciben financiamiento del Programa Vigilar la Agenda de Pobreza del IFRTD para crear un foro de grupos de interés. Al facilitar estas reuniones de la comunidad para aumentar la participación desarrolla el conocimiento de la comunidad en temas críticos sobre el transporte rural, que a su vez lleva a la adopción de intervenciones apropiadas. Las propuestas críticas pueden lograrse, por ejemplo, la bicitaxi como un medio de forma de vida, transporte más rápido para los agricultores, mayor ingreso para las familias. El aprendizaje crítico de la agricultura es posible mediante la divulgación de información sobre producción agrícola a los agricultores. Además, se organizan visitas a exposiciones para mejorar la comercialización de los productos.

Lección Clave Aprendida

Estas sociedades, colaboraciones, y la participación de los grupos de interés son enfoques importantes si los proyectos de transporte rural deben alcanzar una participación significativa de la comunidad y los resultados e impactos previstos del proyecto.



SESIÓN DE RECOMENDACIONES

Luego de la discusión de las presentaciones se invitó a los participantes a hacer recomendaciones sobre cómo mejorar o asegurar que las comunidades sean parte de los procesos o actividades que los afectan.

Generación de Ingresos, Formas de Vida y Sostenibilidad

- Formar grupos de mujeres para actividades económicas (como la producción de prendas de lana). Si ellas tienen algún ingreso pueden contribuir en efectivo para el mantenimiento del camino.

- Incentivos para la creación de micro empresas de mantenimiento y rehabilitación de caminos
- Generar evidencias del impacto de las intervenciones de transporte en la forma de vida.
- Generación de recursos para que el sistema sea sostenible
- Se debe analizar más profundamente la sostenibilidad de las microempresas y de este evento que salga propuestas y recomendaciones

Política

- Fortalecer los vínculos entre comunidades y gobierno local de manera democrática
- Incorporar la participación de la comunidad como una política en los proyectos dirigidos a reducir la pobreza y el empoderamiento de la gente.
- La gestión del transporte rural no puede postergarse en ningún país
- Un marco regulador para el transporte acuático rural.
- Definir y trabajar estrategias que permitan institucionalizar políticas públicas de las experiencias exitosas de gestión comunitaria.

Investigación

- Para estudiar por qué los 'prototipos' no están siendo reproducidos en las comunidades vecinas.
- Definir la participación de la comunidad para hablar así desde la misma perspectiva: examinar las definiciones de otros sectores.
- Se debe recolectar información social y técnica para cualquier tipo de trabajo comunal.
- Estudiar otros sectores.

Propiedad

- La toma de decisiones para la conformación de las organizaciones debe ser propia de la comunidad
- Para informar a la comunidad los costos de los trabajos de mantenimiento: propiedad
- Proponer a una o más municipalidades la implementación de proyecto piloto de mantenimiento y rehabilitación con participación comunitaria.
- La propiedad respecto al trabajo en transporte.
- Fortalecer en forma continua el proceso de apropiación de la comunidad
- Crear y promover procesos de planificación participativa
- Fortalecer en forma conjunta con gobierno/ONG/donantes 'métodos o sistemas 'de 'apropiación comunitaria de la vía'
- Sentido de pertenencia

Proceso de Construcción de la Capacidad

- Fortalecimiento de la organización local.
- Incluir personas de la comunidad en los foros.
- Formación de grupos de interés común.

Construcción de la Capacidad

- Técnicos responsables de las decisiones.
- Fortalecimiento a la gestión comunitaria.
- Fortalecer la organización mediante procesos de capacitación continua (permanente).
- Capacitación a los actores de la gestión vial (autoridades municipales, transportistas y beneficiarios).
- Provisión de ... costos.
- Capacitación al comité local en la asignación de fondos: comunidad, gobierno local y central.
- Supervisión a la comunidad por agencias especializadas.
- Preguntar entre la propia comunidad cómo les gustaría participar. ¡No imponga!
- Construcción de la capacidad para los grupos.
- Implementación de eventos de capacitación.
- La comunidad debe ser capacitada antes de implementar cualquier nueva tecnología.

- Invertir y promover el desarrollo de organizaciones comunitarias porque en muchos lugares están poco desarrolladas o son inexistentes.
- Capacitación intensiva.
- Implementar redes sociales comunitarias para apoyar a la organización en formación y capacitación.
- Promover de manera permanente vínculos entre la comunidad y gobierno local.
- Promover el intercambio de experiencias y capacitación por igual entre las comunidades.
- Visitas del grupo de la comunidad a exposiciones de otros proyectos exitosos para incrementar la participación de la comunidad en la rehabilitación.
- Trabajo en red.

Información y Divulgación

- Documentación y amplia divulgación de las mejores experiencias.
- Organizar talleres regionales de intercambio de experiencias.
- Una edición de *Noticias del Foro* para destacar los temas claves y lecciones aprendidas (en inglés, francés y español).
- Defensa y publicidad de las lecciones aprendidas sobre el enfoque de participación.
- Reunir los estudios de caso en el sitio web: www.ifrtd.org, quizás publicarlos en dos o tres idiomas.
- Intercambiar información con otros funcionarios claves del gobierno sobre las experiencias de participación de la comunidad en la gestión de proyectos de otros países.
- No crear. Maximizar el uso de los medios existentes: *Noticias del Foro*, *Actualidad IFRTD*, sitios web, discos compactos, etc.
- Que se realice la sistematización de todas las presentaciones y trabajos grupales y sean entregados a los participantes.



SESIÓN DE COMPROMISOS

Las recomendaciones fueron ideas generales de cómo mejorar las actividades relacionadas a la participación efectiva de la comunidad desde la discusión hasta el nivel de toma de decisiones. Luego de esto los participantes fueron invitados a decir en voz alta cualquier idea, actividad o acción que estuviera a su alcance hacer o lograr.

Actividades de Información y Divulgación

- IFRTD: *Noticias del Foro*, página web
- ITDG UK: Compartirá la base de datos de las mejores experiencias de *UN HABITAT* con los participantes.
- ProVías Rural: Incluirá a las comunidades en sus programas de construcción de la capacidad
- IADB Paraguay: Compartirá los resultados del taller y tratará de influir en programas de desarrollo de manera adaptada.
- Zimbabwe: Pondrá a los donantes en contacto con las comunidades.
- Kenya: Comprometerá directamente a la gente de la comunidad en las actividades de capacitación y construcción de la capacidad
- OVSWA India: El IFRTD debe vincularse al PIARC.
- SEWA India: Organizará un taller a nivel de cuadras.
- Nigeria: El programa se está beneficiando de este taller e influenciará a nuevos proyectos.
- KENDAT: El FN debe permanecer activo en los temas sobre el transporte rural. Reta a los miembros del FN (ITDG) a conducir un enfoque de participación de la comunidad.
- BITS India: Compartirá la mejor experiencia de la implementación del PMGSY.
- Bangladesh: Defensa del transporte acuático rural, influenciando en la política y el transporte intermodal.

- Helvetas Nepal: Compartirá las recomendaciones con otras organizaciones que también están trabajando en estos temas.
- OIT Bolivia: Compromiso con la gente.
- DANIDA Nicaragua: Apuntará hacia políticas y estrategias de largo plazo (mayor calidad técnica); y compartirá información (un artículo para *Noticias del Foro*) en la siguiente etapa del proyecto a través de IFRTD.
- Perú: La comunidad tiene su propio modo de ser, los proyectos orientados al mercado tienen un impacto negativo en las comunidades.
- ITDG Nepal: Promoverá la opción de cablevías a la política de gobierno.
- ITDG Contribuirá con ejemplos de las mejores experiencias sobre cómo influir en la política.

ANEXO i

SIGLAS

SEWA	Asociación de Mujeres Auto-empleadas (Self-Employed Women Association, SEWA)
EPR	Evaluación de la Participación Rural (Participatory Rural Appraisal)
EEP	Escritos de Evaluación Participativa (Participatory Evaluation Writings)
CCR	Comité del Camino Rural (Rural Road Committee)
BID	Banco Interamericano de Desarrollo (Inter American Development Bank)
BIRD	Banco Mundial, Banco Internacional para la Reconstrucción y el Desarrollo (World Bank, International Bank for Reconstruction and Development)
BITS	Instituto de Tecnología y Ciencia de Birla (Birla Institute of Technology and Science)
PIAR	Planificación Integral de Acceso Rural (Integrated Rural Accessibility Planning)
STR	Servicios de Transporte Rural (Rural Transport Services)
MIT	Medios Intermedios de Transporte (Intermediate Means of Transport)
ENISER	Programa de Energía, Infraestructura y Servicios Básicos (Energy, Infrastructure and Basic Services Programme)

ANEXO ii

EVALUACION DEL TALLER

Antes del cierre del taller se distribuyeron entre todos los participantes formularios de evaluación en inglés y en español. Se recibieron 25 formatos llenados anónimamente –13 en inglés y 12 en español.

A los participantes se les solicitó evaluar 27 diferentes aspectos del taller en una escala de A (muy útil, muy bueno) a C (OK) hasta E (muy pobre). La información de los diferentes formularios fue consolidada y las respuestas promedio fueron clasificadas utilizando un sistema de puntuación. Las respuestas fueron en general muy positivas, más positiva en el grupo de habla inglesa que en el grupo de habla hispana. De 650 evaluaciones realizadas, 66% fueron muy buenas o buenas y sólo 7% fueron un poco débiles o muy pobres. Los elementos con la mejor puntuación fueron la impresión general del taller, la visita de campo, la discusión en grupo sobre temas prioritarios y la información

previa al taller. Al final de la escala estuvieron el alojamiento y alimentación tanto en Lima como en Cajamarca.

Debajo hay una lista de cosas que los participantes aprendieron durante el taller. La lista no está editada aunque sí todas las afirmaciones que estaban en inglés han sido traducidas al español:

- Aumentar la participación de la comunidad.
- Un amplio contexto en el involucramiento de la comunidad en la gestión de transporte.
- Gestión de transporte, gestión comunitaria.
- Enfoques de “participación comunitaria” y temas claves para insertarlos en proyectos.
- Que los aspectos teóricos son muy diferentes a la realidad, a la práctica y que hay que tomar en cuenta primero a la población objetivo.
- La tensión entre el reclamo populista/retórica de la participación de la comunidad y la realidad.
- Que la participación de las comunidades en la gestión del transporte es importante.
- Que hay que invertir en la organización de la comunidad.
- La participación comunitaria sigue siendo manipulada y un mito.
- Diferentes enfoques de sistemas de transporte y demandas.
- El involucramiento de la comunidad en la planificación, implementación y M&E es imperativo.
- La participación de la comunidad en el transporte rural antes y después de los proyectos financiados por los donantes es muy bajo.
- Para un programa exitoso, están involucrados tantos grupos de interés y tienen sus papeles específicos, que el de la comunidad no debe ser descuidado, y la planificación, diseño, implementación, evaluación tiene que involucrar a todos los grupos de interés.
- A dar mayor enfoque cuando se planifica un proyecto para tomar beneficiarios con capacidades diferentes.
- La comunidad debe recibir capacitación.
- Diferentes proyectos, propósitos, objetivos, logros.
- Cómo enfocar acciones en función de ayudar a la comunidad a elevar su voz.
- Que sin organización comunal no es posible vivir armónicamente.
- Hay aún mucho trabajo para lograr una política de transporte rural (y urbana) en favor del pobre.
- Influir al gobierno para la defensa de la política.
- El sector transporte tal vez está yendo a la zaga de la participación de la comunidad con respecto a otros. Debería observar y aprender de, por ejemplo, los sectores de agua y energía.
- La complementariedad de acciones es fundamental para el desarrollo rural
- Enfoque social para soluciones de ingeniería
- Muchos de los programas que se ejecutan en la mayoría de los países adolecen del aspecto de sostenibilidad.
- La implementación en varios proyectos de mecanismos que podrán garantizar adecuados niveles de sostenibilidad de las acciones.
- Sostenibilidad, ¡la gran incógnita!
- Sostenibilidad de la gestión de transporte a través de la participación comunitaria
- Los caminos rurales pueden ser costosos: Yo tengo algunas alternativas, como cablevías o senderos para bicicletas que pueden ser más asequibles.
- La misma problemática en el asunto de los caminos rurales.
- El funcionamiento y mantenimiento del componente transporte se deben ver desde el inicio del programa.
- Sentido de propiedad del camino por parte de la comunidad
- Micro empresas para mantenimiento (formación, operación)
- El estudio de caso de Huanico y los retos que afrontaron, muy interesante.
- Más sobre la situación del transporte en el Perú.
- Diversas realidades de los países.
- Que existen problemas comunes en contextos diferentes
- Riqueza cultural de los y las participantes, presencia de machismo es transcultural
- Compromiso de los participantes.
- Trabajo en red.
- Proximidad con otros participantes.
- Que es posible abrir espacios de comunicación futuros.

- Es posible para la gente con diferentes experiencias y profesiones trabajar hacia el mismo objetivo y puede aprender del conocimiento e información útil.
- Compartir experiencias
- Que si ponemos voluntad y esfuerzos, podríamos mejorar la calidad de vida con la participación efectiva de la comunidad en el tema de transporte.
- Qué tan importante es compartir las experiencias vividas.
- Se han probado en diversos países proyectos de transporte para la comunidad.
- Existe un gran número de organizaciones y personas con ideas y buenas prácticas en el trabajo con comunidades rurales y que se enmarcan en apoyar a las comunidades rurales más pobres.
- Hay algunas historias de éxito, aunque a una escala limitada.
- Hay experiencias 'exitosas' pero hay mucha competencia por querer mostrar que lo mío es lo mejor y no se articulan esfuerzos.
- Que es una preocupación de muchos países la participación ciudadana
- Algunos países africanos han realizado un excelente trabajo en la participación de la comunidad.
- Enfoques comunes en los continentes.
- Trabajos y concepciones muy diversas, por ser trabajos desarrollados en diferentes ámbitos
- Las limitaciones reales de la gente han superado los prejuicios profesionales e individuales / miopía.
- Que la mayoría de estas organizaciones y personas están altamente interesadas en mejorar la calidad de vida de las personas más pobres.
- Que todos los trabajadores de desarrollo, especialmente aquellos trabajando con la comunidad, han comprendido la importancia de la participación de la comunidad en los ciclos del proyecto.
- Existe mucha experiencia en cuanto al trabajo en el sector transporte y que me han ayudado a mejorar en el trabajo con comunidades rurales.
- El proceso participativo seguido en todas partes.
- El trabajo en grupo demostró / produjo muchas experiencias / resultados. Son un componente importante en cualquier taller.
- La interacción entre los grupos de trabajo proporcionó la oportunidad de intercambiar opiniones e ideas.
- La manera como se organizó el taller, un buen aprendizaje para hacer un taller similar en el futuro.
- Trabajo en grupo.
- Cómo estructurar una discusión de un tema de interés para obtener un producto deseado.
- Traducir y oír un nuevo idioma es muy interesante.
- Cómo participar en un taller bilingüe.
- Compartir experiencias sin importar la posible barrera del idioma.
- Los viajes de campo muy largos disminuyen la eficacia del trabajo en grupo.
- Las presentaciones y las discusiones en grupo demasiado extensas hacen ineficaz al taller.
- El tiempo es el factor más importante y deben ceñirse a él.

Sobre la pregunta abierta relacionada a los aspectos más útiles del taller casi todos valoraron el trabajo en grupo, que permitió discusiones en profundidad, y el intercambio de una abundante diversidad de experiencias gracias a los participantes provenientes de tres continentes. También fueron muy apreciados los viajes de campo a Huanico y Cumbe Mayo. Algunos mencionaron los temas discutidos y haber logrado superar la barrera del lenguaje.

Una limitación importante para el grupo hispano-hablante fue la falta de un equipo de audio para la traducción simultánea. Algunos participantes tanto de habla inglesa como de español encontraron que la cantidad y duración de las presentaciones fueron demasiadas. Fuera de estos asuntos, las ideas para mejorar el taller variaron. Entre las sugerencias estaban: instrucciones más claras para el trabajo en grupo, un programa diferente, más experiencias en programas públicos macro, evitar en lo posible el uso de power point, buscar un moderador externo a fin de que la persona interna pueda participar, rotar a los moderadores, tener las presentaciones de país al comienzo. También dar más tiempo al viaje de campo, ceñirse al tiempo programado, evitar situaciones teóricas y enfocarse más en el análisis de experiencias reales.