



# INDICADORES DE DESEMPEÑO DEL SECTOR TRANSPORTE

Tarapoto, Perú, del 12 al 16 de marzo del 2007

## INFORME SÍNTESIS DEL TALLER DE CONSULTA EN AMÉRICA LATINA

29 de marzo del 2007



BANCO MUNDIAL



## CONTENIDO

1. INTRODUCCIÓN .....	3
1.1. Iniciativa del Banco Mundial sobre Indicadores de Resultados del Transporte.....	3
1.2. Introducción a la Serie de Talleres de Indicadores del Transporte .....	3
2. DEL TALLER .....	4
2.1. Objetivos del Taller .....	4
2.2. Participantes .....	4
2.3. Estructura del Taller .....	4
3. RESULTADOS DEL TALLER .....	5
3.1. Resultados Esperados .....	5
3.2. Prioridades Sectoriales Claves y Temáticas .....	6
3.3. Indicadores Claves y Medidas Vigentes.....	6
3.5. Los Vacíos en los Indicadores Empleados .....	7
3.6. Manejo de Datos y su Accesibilidad para la Planificación Sectorial Transversal .....	8
4. ALGUNAS CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES .....	8
5. PASOS A SEGUIR.....	9
A N E X O S .....	10
ANEXO 1: Apoyo de Pares.....	10
Diseño Participativo de un Plan de Movilidad Urbana Sostenible para los tres distritos urbanos de la provincia de Tarapoto.....	10
Estrategias efectivas sugeridas para institucionalizar políticas de transporte con perspectiva de género .....	10
Cómo se relaciona el Transporte con la Seguridad Nacional desde quienes trabajan en transporte y sus Indicadores.....	11
Indicadores Sociales y Ambientales en un Programa de Infraestructura de Transporte con Objetivos de Reducción de la Pobreza .....	11
ANEXO 2: Visitas de Campo.....	12
Juan Guerra - Puerto López – El Sauce.....	13
San Antonio de Cumbaza .....	15
Cuñumbuque - Zapatero.....	17
Municipalidad Provincial de Tarapoto .....	18
ANEXO 3: Lista de Presentaciones y autores .....	21
ANEXO 4: Programa del Taller .....	22
ANEXO 5: Participantes del Taller .....	28

## **1. INTRODUCCIÓN**

El Taller Indicadores de Desempeño del Sector Transporte, organizado por la secretaría del Foro Internacional para el Transporte Rural y el Desarrollo (IFRTD) y el Foro Nacional de Transporte Rural Perú con el apoyo de Provías Descentralizado, por cuenta del Banco Mundial, es el cuarto de una serie de talleres regionales anuales. Después de los talleres en Kenya (2004), Sri Lanka (2005) y Sudáfrica (2006), Perú fue anfitrión del correspondiente a América Latina.

### **1.1. Iniciativa del Banco Mundial sobre Indicadores de Resultados del Transporte**

La Iniciativa de los Resultados de Transporte es una de las diversas actividades del Banco Mundial, incluyendo el Plan de Acción para la Infraestructura, que busca fortalecer el compromiso de recolectar y mantener datos precisos del sector transporte a nivel nacional y regional, a fin de apoyar el análisis basado en la evidencia y la toma de decisiones. Los indicadores de desempeño cubren todos los aspectos sustentados por las definiciones de las medidas centrales para cada uno de los principales sub-sectores de transporte, llámense carreteras, ferrocarriles, transporte aéreo, vías acuáticas, puertos así como transporte y comercio. Los indicadores ayudan a los hacedores de política con los diagnósticos de problemas, cuantificación de las soluciones, pronosis y proporcionan una base para evaluar los avances.

### **1.2. Introducción a la Serie de Talleres de Indicadores del Transporte**

El coordinador para África Suroriental de la secretaría del IFRTD presentó un balance del trabajo desarrollado en la serie de talleres de indicadores de transporte por el Foro Internacional de Transporte Rural y Desarrollo. Señaló que a la fecha, se han desarrollado tres talleres internacionales en: Kenya (2004), Sri Lanka (2005) y Sudáfrica (2006).

El objetivo común de los talleres ha sido proveer una plataforma para la consulta y aprendizaje entre pares (personas interesadas en el tema), en relación a las actuales tendencias y desafíos para monitorear el desempeño del sector transporte. La serie de talleres ha puesto énfasis en el intercambio, interacción y aprendizaje.

Entre los aspectos que se han ido relevando están:

- El sector transporte se ha ido rezagando en comparación a otros sectores en relacionar su desempeño al logro de objetivos de desarrollo más amplios (los resultados de transporte están escondidos en otros sectores).
- En algunos países, el monitoreo del desempeño del transporte solo se hace en pequeños espacios de proyectos financiados por la cooperación internacional. No se basa en la necesidad de rendir cuentas de manera pública.
- Hay necesidad de ir más del desempeño financiero-contable (costos de operación) del sub-sector, a nociones de monitoreo del impacto (pobreza, inclusión, seguridad, gobernabilidad, etc.)

- Hay necesidad de mecanismos nacionales de coordinación para recoger y manejar los datos del sector transporte. Esto podría revertir la actual fragmentación institucional, establecida a través de una serie de agencias y departamentos incorporadas en temas del sector transporte.
- Hay necesidad de información para definir una línea de base sobre patrones nacionales de viaje. Esto podría hacerse a través de una Encuesta Nacional de Viaje de las Familias o incluyendo preguntas sobre viajes en Encuestas regulares a familias (demográficas, encuestas sobre ingreso/consumo).

La solución entonces es crear una instancia de registro y manejo de información al interior del sector o crear un sistema de información.

## **2. DEL TALLER**

### **2.1. Objetivos del Taller**

1. Crear conciencia sobre las nuevas tendencias en el manejo de datos del sector transporte y los procesos de monitoreo del desempeño del sector en relación con los objetivos de desarrollo nacionales e internacionales;
2. Identificar los aspectos críticos de la necesidad de datos confiables en el sector transporte;
3. Analizar los datos del sector transporte, actualmente disponibles, respecto a las prioridades locales y regionales, e identificar las deficiencias;
4. Identificar los requerimientos futuros de información estadística y las brechas clave.

### **2.2. Participantes**

Este taller reunió a 29 participantes (seleccionados de 62 solicitudes de participación) de diferentes instituciones gubernamentales, de la academia y de la sociedad civil de nueve países latinoamericanos (Argentina, Brasil, Bolivia, Colombia, Chile, Nicaragua, Paraguay, México y Perú), a colegas de la secretaría del IFRTD (Coordinaciones de América Latina, Africa Suroriental y Londres) y de la División Urbana y de Transporte del Banco Mundial en Washington. Contamos además durante las visitas de campo con la participación de los autoridades de las Municipalidades de Tarapoto, El Sauce y San Antonio Cumbaza, del Instituto Vial Provincial San Martín, de asociaciones civil, microempresas de mantenimiento, ONGs y población en general. La lista de participantes con sus coordenadas está en los anexos al final de este informe.

Las principales expectativas expresadas por los y las participantes fueron intercambiar experiencias y conocimientos y aprender. Los títulos de sus presentaciones también han sido incluidos en los anexos y sus contenidos publicados en la web del ifrtd: [www.ifrtd.org](http://www.ifrtd.org) bajo Actividades y Proyectos / Indicadores de Transporte / Taller Perú. También pueden ser solicitados en un CD y enviados por correo de forma gratuita.

### **2.3. Estructura del Taller**

El taller estuvo organizado alrededor de **presentaciones** de 20 minutos seguidas de 15 minutos de discusión. También **trabajos de grupo** para discutir más a fondo temas

relevantes, tomando en cuenta el bagaje profesional en experiencia y conocimiento de los participantes. Además se utilizó el apoyo de pares (tipo café mundo) y una **visita de campo**. Se contó con interpretación simultánea del español al inglés y viceversa para mantener una conversación fluida entre los participantes.

Las presentaciones buscaron motivar la discusión. Se abrió el tema con una conferencia magistral por parte de los anfitriones en Tarapoto, el Instituto Vial Provincial y la Municipalidad Provincial de Tarapoto. En el segundo día se buscó conocer qué había pasado en los talleres regionales anteriores, también de qué trataba la Iniciativa de los Resultados de Transporte del Banco Mundial y tener un primer brochazo de qué se monitorea dentro de los programas del sector transporte y qué le interesa monitorear a la sociedad civil. Los trabajos en grupo buscaron hallar respuesta a ciertas interrogantes. El tercer día tuvo un sesgo más bien temático de ejes transversales en lo socio ambiental, género, siniestros viales y seguridad nacional. El tiempo nos quedó corto y el apoyo de pares para resolver consultas más reales que imaginarias nos llevó a cancelar un trabajo de grupo.

Cabe aclarar que las presentaciones de los participantes y los trabajos de grupo no representan necesariamente a cabalidad la situación de un país sino son más bien indicativos de lo que ocurre en ellos en términos de políticas desde su agendación pasando por su implementación, monitoreo y evaluación.

La visita de campo buscó contrastar lo discutido durante los tres primeros días con la práctica del día a día de los gobiernos locales a nivel distrital y provincial. Cómo es que recogen los datos, cuáles son sus fuentes, cómo utilizan esos datos (planificación, monitoreo), los desafíos que enfrentan. Se visitaron cuatro zonas con características particulares de transporte urbano, transporte rural, logística comercial y transporte intermodal.

El último día se presentaron y discutieron los resultados de las visitas de campo y se contó con dos presentaciones más, de parte de una de las instituciones que apoyó el taller. También se indicó el camino a seguir desde el Foro Perú, el Foro Internacional y el Banco Mundial. Un retraso de dos horas del avión y el entusiasmo de los participantes los llevó a reunirse informalmente y sacar unas conclusiones y recomendaciones del taller que luego comunicaron a la coordinación regional del Ifrttdla.

El programa tal cual se llevó a cabo está en la sección de anexos, al final de este informe.

## **3. RESULTADOS DEL TALLER**

### **3.1. Resultados Esperados**

1. Captar las prioridades sectoriales clave en diversos países;
2. Captar las prioridades temáticas (por ejemplo, medioambiente, pobreza, crecimiento, seguridad, género, etc.);
3. Cotejar/listar los indicadores claves y medidas vigentes;
4. Indicar las brechas en los indicadores empleados;
5. Los aspectos organizacionales incluyen el manejo de datos y su accesibilidad para la planificación sectorial-transversal.

### **3.2. Prioridades Sectoriales Claves y Temáticas**

#### **PRIORIDADES CLAVES ACTUALES EN LA PLANIFICACIÓN Y POLÍTICA DEL SECTOR TRANSPORTE DE CADA PAÍS.**

El contexto general de varios países de la región es de descentralización, salvo Paraguay, Brasil y Argentina, los dos últimos gobiernos federales. Las prioridades claves en la política y planificación del sector transporte varían en cada país pero hay algunos comunes denominadores. La más saltante es la del fomento de infraestructura vial terrestre (con crédito de los bancos), la conectividad para el desarrollo económico, por ejemplo, los corredores interoceánicos. Le sigue el sistema de servicios de transporte público masivo para zonas urbanas de capitales de país. Las políticas de cambio energético son casi inexistentes de no ser por Brasil y Colombia. En un par de países se viene haciendo la planificación integral y la intermodal. Algunos mencionan vínculos a los programas de reducción de la pobreza. Nicaragua aparece como el único país con un programa de inversión en transporte acuático rural. Perú y Nicaragua son los únicos países que han incluido un componente de género en sus programas de transporte rural.

### **3.3. Indicadores Claves y Medidas Vigentes**

#### **MONITOREO EN PROGRAMAS DE GOBIERNO**

En esta sesión las presentaciones muestran los indicadores que los programas de gobierno han introducido para monitorear sus propias inversiones. Hay un interés en conocer la opinión del usuario de esas inversiones, de saber si realmente se está llegando a la persona. Los indicadores, más que técnicos, económicos o financieros, son también sociales y ambientales. Para el caso de Nicaragua, los indicadores no sólo miran la movilidad sino el acceso a otros servicios para los cuales sirven las inversiones de transporte por agua. El trabajo de grupo y las visitas de campo mostraron que la aplicación de indicadores no es vista como una práctica útil sino como un mero requisito de recolección de información. También, hay una falta de comunicación entre los gobiernos locales, nacionales y agencias multilaterales acerca de la utilidad de los indicadores.

#### **QUÉ Y CÓMO SE MONITOREA EL DESEMPEÑO DEL SECTOR TRANSPORTE EN LOS PAÍSES**

Se asume que el crecimiento económico es el modelo de desarrollo a seguir por los países. Bajo esta premisa, el monitoreo es tanto de desempeño como de impacto del sector transporte. La mirada es generalmente desde la oferta y no tanto de la demanda de transporte. Los proyectos de infraestructura son monitoreados técnicamente principalmente. Normalmente son los gobiernos locales los encargados de proveer información y los ministerios la centralizan, consolidan y procesan.

#### **INSTITUCIONES VIGENTES EN LOS PAÍSES PARTICIPANTES PARA LA RECOLECCIÓN DE DATOS DE TRANSPORTE**

Son varias las instituciones vigentes en cada país para la recolección de datos de transporte. Para mucho es la Secretaría, Dirección o Ministerio de transportes, Infraestructura o de Obras Públicas una de las principales. Están también las Municipalidades, la Oficina Nacional de Estadísticas, la Policía. Los ministerios de otros sectores es probable que también recojan indirectamente información de transporte. Y en escasos casos, organizaciones de la sociedad civil.

## DESAFÍOS CLAVES QUE ENFRENTAN

La capacidad institucional es limitada y los recursos para el monitoreo son escasos. Los indicadores, en caso existieran y fueran utilizados, son mayoritariamente técnicos, y difícilmente incluyen aspectos sociales o ambientales. Falta coordinación interinstitucional y con la sociedad civil. Pueden existir inclusive grandes brechas en el interior de un programa de infraestructura económica del transporte que tiene entre sus objetivos el contribuir a la reducción de la pobreza y a minimizar impactos ambientales pero no cuenta con indicadores que permitan medir tal contribución.

### **3.5. Los Vacíos en los Indicadores Empleados**

#### MONITOREO DE PROGRAMAS ESTATALES DESDE LA SOCIEDAD CIVIL

Lo más saltante de las dos presentaciones bajo esta sección es que la sociedad civil no es ajena a las grandes inversiones de transporte que se hacen, tanto dentro de sus espacios más inmediatos en las zonas urbanas como en las zonas rurales. Ellos hacen frente a los impactos de estas inversiones de transporte utilizando indicadores de monitoreo del transporte. Sin embargo, ¿es el rol de la sociedad civil el reaccionar frente a lo hecho, el esperar a que se empiecen a ver los primeros resultados de las inversiones para recién opinar? No sería mejor su rol si buscara anticiparse y participar desde un principio, buscando indicadores que le permitan contar con mejor información para saber si las inversiones de transporte propuestas desde el Estado son lo que realmente necesitan?

#### PRIORIDADES CLAVES DE MONITOREO DESDE LA SOCIEDAD CIVIL

El primer trabajo de grupo buscó identificar las prioridades claves de monitoreo desde la sociedad civil y sus desafíos principales. Las presentaciones de cada grupo aparecen en los anexos. Cada grupo hizo una mirada diferente a este punto. Sin embargo, es posible reunir algunos puntos de coincidencia.

La primera cuestión fue si el impacto del transporte en la calidad de vida de las personas era una prioridad para la sociedad civil. Asumiendo una respuesta positiva, se empezaría por una concienciación, apropiación y empoderamiento de la población en los temas que debería monitorear, los unos promovidos por el mismo Estado y los otros desde la opinión de la sociedad civil. Entre los aspectos a considerar para el monitoreo estarían los recursos, quiénes, cuándo, dónde y cómo. Financiamiento para la organización civil para el monitoreo, procesos formales e informales de acceso a la información, canales efectivos de participación ciudadana que incluyan mecanismos legales y tecnológicos combinados con un factor de tiempo y de oportunidad, lenguaje e idioma. Es importante que la información sea confiable desde su fuente, sea diferenciado por sexo y edad, entendiendo la información estadística como dinámica y asimétrica. El transporte debería incluirse, por ejemplo, en los censos nacionales, y hacer una recolección complementaria más específica.

Para los tres grupos, estas prioridades constituían también los desafíos claves. Ello porque la sociedad civil apenas si empieza a entender que debe tener un rol en el monitoreo de las políticas de gobierno o políticas públicas del transporte a lo largo de todo su proceso, incluyendo lo más obvio, su implementación en las vías y servicios de transporte público masivo así como su relación con otros sectores como salud, educación, agua, mercados, etc.

Los aspectos de género son muy poco visibles y escasamente utilizados.

### **3.6. Manejo de Datos y su Accesibilidad para la Planificación Sectorial Transversal.**

Si bien las presentaciones y los trabajos de grupo permitieron ver que hay experiencias positivas en algunos programas de transporte de ciertos gobiernos, el apoyo de pares y las visitas de campo también dejaron ver que la planificación sectorial transversal constituye aún un gran desafío. Para el caso particular del Perú y su provincia Tarapoto, fue todavía más palpable en la visita de campo cuán lejos se puede estar del manejo de datos para una planificación y monitoreo efectivos.

La visita de campo buscó contrastar lo discutido durante los tres primeros días con la práctica del día a día de los gobiernos locales a nivel distrital y provincial. Se tuvo un diálogo con las autoridades respectivas, proveedores de servicios, ONGs y población en general para conocer cómo es que recogen los datos, cuáles son sus fuentes, cómo utilizan esos datos (planificación, monitoreo) y los desafíos que enfrentan. También hubo espacio para recibir preguntas de los anfitriones y aprovechar al máximo el conocimiento de quienes visitaban. Se visitaron cuatro zonas con características particulares de transporte urbano, transporte rural, logística comercial y transporte intermodal.

La conclusión más saltante de las visitas de campo es que se recogen datos relacionados con el transporte desde los diversos sectores como educación, salud, la misma municipalidad pero no son utilizados por los gobiernos locales para elaborar indicadores que luego les permitan una mejor planificación y monitoreo de sus intervenciones ya sea en zonas urbanas o rurales. La población local es sujeto de datos, las instituciones locales las recogen y tal cuales las pasan a autoridades superiores hasta donde son centralizadas, procesadas y devueltas a los gobiernos locales para su mayor o menor utilidad y uso.

## **4. ALGUNAS CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES**

Terminado el taller y en espera del avión que venía retrasado, los participantes todavía entusiasmados con el tema, decidieron elaborar algunas conclusiones y recomendaciones. Las compartimos a continuación:

- Es muy importante que se estandarice el lenguaje en términos de la definición de qué es un indicador, cómo se construye, para qué sirve y diferenciar cuándo un dato se convierte en un indicador y cuando sólo sigue siendo un dato.
- Reconociendo las dinámicas de diferentes grupos sociales, es importante recolectar datos estadísticos pero también cualitativos, en ambos casos desagregados por género y edad, dentro del sector transporte y los otros sectores.
- Los indicadores que se diseñen debe ser relevantes al sector y su interacción con otros para medir la realidad en materia de transporte sostenible y cuáles son los umbrales o valores de referencia de acuerdo a la situación y contexto. Los indicadores son herramientas que apoyan los procesos de gestión y la toma de decisiones.
- Los indicadores deben ayudar a encontrar soluciones prácticas. El fin primordial es mejorar las condiciones de vida a través del acceso no sólo el desarrollo económico.

- Debería ser una práctica de los programas de transporte financiados por los bancos el asegurar la participación comunitaria desde sus etapas iniciales. Esto ayudará a identificar desde muy temprano cuáles son las capacidades locales y dónde los vacíos para asegurar que todos los involucrados estén más tarde en posición de participar en el proceso de monitoreo en condiciones óptimas.
- Dentro del presupuesto del programa debe incluirse un componente especial para el monitoreo desde dentro del programa y por fuera por la sociedad civil.
- Podría llevarse a cabo un programa piloto con estudios de casos que permitan combinar tanto información estadística como cualitativa. Esto en el entendimiento de que los datos estadísticos son estáticos en un momento dado y el desafío es hacer de este recojo de información un proceso más dinámico y continuo.
- Trabajar en red nos ha dado un gran potencial y es necesario posicionar más aun el foro latinoamericano. Trabajar este tema a través de una discusión virtual moderada a través del IFRTDAL, por ejemplo, nos permitiría continuar fortaleciendo habilidades e incrementando el potencial de las capacidades de los miembros. También ayudaría a articular proyectos conjuntos y continuar el apoyo de pares.

## **5. PASOS A SEGUIR**

- a) De la secretaría del IFRTD
  - Continuar apoyando la Iniciativa del banco
  - Facilitar las iniciativas regionales que hayan surgido y surjan en la región para continuar trabajando este tema
  - Incorporar nuevos miembros al IFRTD y sus actividades
- b) Del Banco Mundial
  - Continuar con la Iniciativa
  - Propiciar que el diálogo alrededor de este tema sea directo con los responsables de la región del banco
- c) Del Foro de Transporte Perú
  - Dar seguimiento, dentro de sus posibilidades, a las conversaciones iniciadas con los diferentes grupos locales que participaron de la visita de campo

## **A N E X O S**

### **ANEXO 1: Apoyo de Pares**

Este trabajo colectivo buscó presentar cuatro situaciones más reales que imaginarias en donde los indicadores del transporte podrían jugar un rol. Contamos con dos voluntarias y dos voluntarios. Una situación intentó armar la movilidad urbana sostenible para Tarapoto, dos miraron desafíos particulares dentro de programas de infraestructura económica de transporte y la cuarta buscó sondear cómo el transporte se relacionaba con la seguridad nacional desde diferentes ópticas.

### **Diseño Participativo de un Plan de Movilidad Urbana Sostenible para los tres distritos urbanos de la provincia de Tarapoto**

Para este caso, el colega buscó ayuda de dos grupos para identificar la información relevante para un diagnóstico de la movilidad urbana, los actores relevantes que deben participar en el proceso, cuáles son los instrumentos de movilidad urbana sostenible (MUS) que deberían usarse en Tarapoto y cuáles serían los principales criterios, componentes y etapas para la implementación de estos proyectos MUS. Lo más saltante de las respuestas para cada uno de estos acápite es que ponían a la persona al centro, identificándola por género, sexo y edad. Las opciones de movilidad contemplaban el moverse a pie, en bicicletas, vehículos privados y en vehículos de transporte público de mayor capacidad además de identificar las rutas de mayor preferencia. Hubo preocupación por que se recogieran y tomaran en cuenta datos de seguridad ciudadana y seguridad del transporte en su amplio sentido (no sólo la señalización), en la oferta laboral relacionada con los servicios de transporte. También interés en medición de las emisiones y del ruido dado las características particulares de las zonas urbanas de Tarapoto. Una línea de base de donde partir marcaría el inicio del proceso.

### **Estrategias efectivas sugeridas para institucionalizar políticas de transporte con perspectiva de género**

El problema de fondo que enfrenta esta colega es cómo hacerle para que el programa de transporte, que en sus objetivos incluye aspectos sociales, efectivamente en su práctica incluya indicadores de género y de inclusión. Las recomendaciones de dos grupos apuntaron a diferentes entradas como el diseño, formulación e implementación del proyecto, así como a la actitud, sensibilización y aspectos generales. Nuevamente, las discusiones giraron en torno a las personas como el fin al cual sirve el programa y cuán visible debe ser esto. De allí el trabajo de sensibilización y de monitoreo de cambios de actitud. La sensibilización pasaba por el uso de algunos términos menos trillados o con menor estigma, apuntar a los políticos, socializar experiencias positivas, desarrollar indicadores de proceso y de resultados que permitan mostrar logros. Entre las recomendaciones específicas a género estaba el crear una normativa sensible al género, usar la Agenda 21, desarrollar el concepto de oferta y demanda y equidad, e introducir incentivos especiales para la inclusión de género en las prácticas del programa, por ejemplo, en las bases de la licitación poner puntaje adicional si hay mujeres en el equipo.

## **Cómo se relaciona el Transporte con la Seguridad Nacional desde quienes trabajan en transporte y sus Indicadores**

El mayor desafío que tiene este colega es que salvo quienes hayan sido parte de historias nacionales particulares con guerrilla y narcotráfico y aun en esos contextos son pocos los involucrados en transporte que se preocupan o conocen la relación entre transporte y seguridad nacional. Solicita entonces a dos grupos que le ayuden a identificar amenazas percibidas a la seguridad nacional en sus países, si son tomadas en cuenta en la planificación del transporte y qué indicadores utilizarían.

La conversación giró en torno a conceptos, actores y variables. En cuanto a conceptos, se habló de soberanía nacional, seguridad externa y seguridad interna. Dentro de la seguridad interna aparecían como factores negativos el crimen organizado, las guerrillas y el terrorismo y los fenómenos naturales conducentes a desastres, frente a los cuales parecía haber más bien una acción reactiva que preventiva de los mismos. Como factor de vulnerabilidad estaban los pobres que podían ser manipulados a su favor por las guerrillas y narcotraficantes. La percepción general era que en la planificación del transporte no era directo o explícito el tema de la seguridad nacional en su mirada interna. Existe experiencia y pericia en las fuerzas armadas que puede compartirse con la comunidad del transporte y la población en general para asegurar la seguridad nacional, por ejemplo, ayudando en la identificación de zonas potenciales vulnerables para una intervención diferenciada de los programas de transporte. Los indicadores se trabajarían luego.

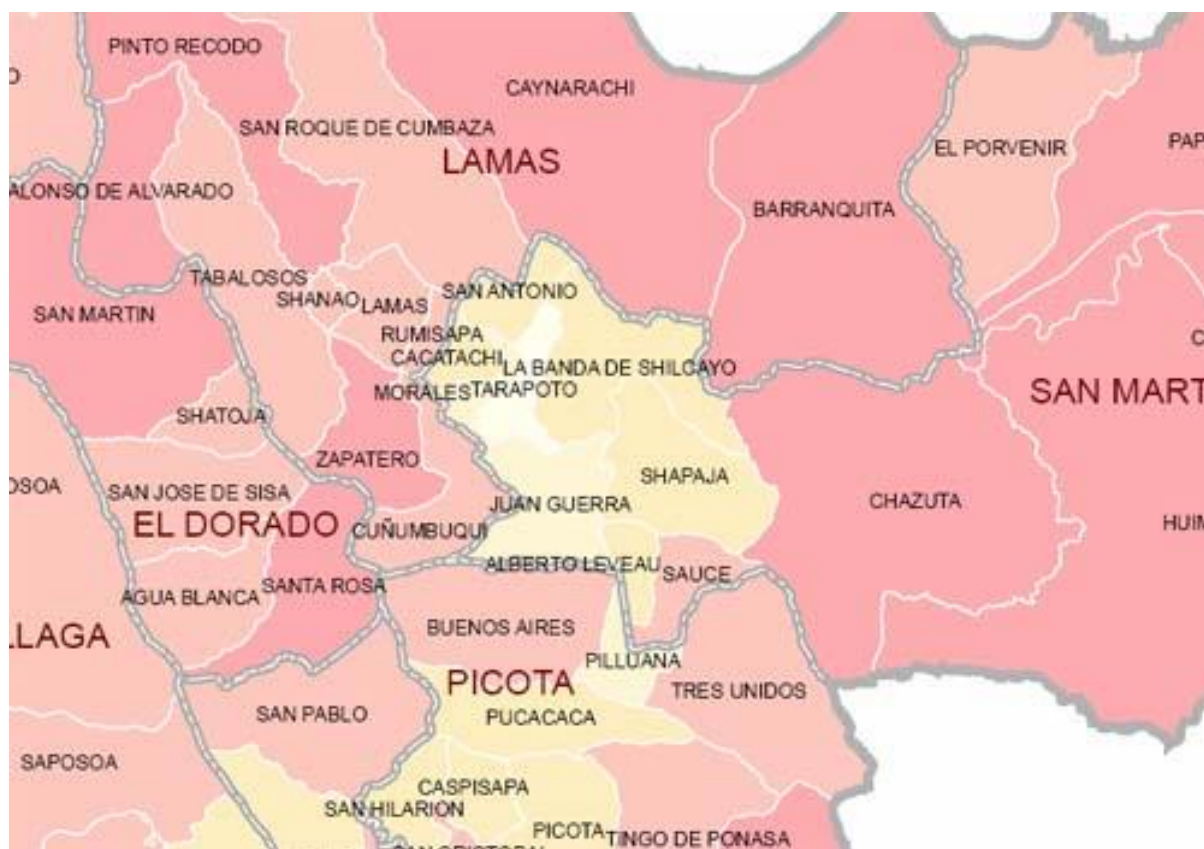
## **Indicadores Sociales y Ambientales en un Programa de Infraestructura de Transporte con Objetivos de Reducción de la Pobreza**

El desafío de esta colega consistía en introducir indicadores sociales y ambientales en un programa de infraestructura económica del transporte que tiene entre sus objetivos de desarrollo la reducción de la pobreza. La planificación institucional del programa es vertical, con una visión de las vías como obras económicamente rentables. Se cuenta con una base de datos pero los indicadores son inadecuados para los objetivos de desarrollo, sus indicadores de monitoreo y resultados son todos económicos y técnicos ingenieriles. Aunque esta colega tenía un esbozo de qué indicadores podría introducir para que fuera posible argüir los objetivos del programa, más que recibir comentarios sobre este, le hicieron otras recomendaciones. Entre estas, el fortalecer la visión institucional con respecto al sistema de monitoreo, trabajar sobre la base del sistema de monitoreo existente y adecuarlo a los objetivos de desarrollo, mostrar al ministerio responsable de otras experiencias exitosas de América Latina, como el sentido de pertenencia horizontal del programa tanto de la institución como de los beneficiarios. También le sugirieron formar una masa crítica en la que participen además la sociedad civil, universidades y otras instituciones, que empodere a los usuarios y convoque intereses comunes, en otras palabras, un foro nacional de transporte en Paraguay.

## ANEXO 2: Visitas de Campo

La visita de campo buscó contrastar lo discutido durante los tres primeros días con la práctica del día a día de los gobiernos locales a nivel distrital y provincial. Se tuvo un diálogo con las autoridades respectivas, proveedores de servicios, ONGs y población en general para conocer cómo es que recogen los datos, cuáles son sus fuentes, cómo utilizan esos datos (planificación, monitoreo) y los desafíos que enfrentan. También hubo espacio para recibir preguntas de los anfitriones y aprovechar al máximo el conocimiento de quienes visitaban. Se visitaron cuatro zonas con características particulares de transporte urbano, transporte rural, logística comercial y transporte intermodal.

La conclusión más saltante de las visitas de campo es que se recogen datos relacionados con el transporte desde los diversos sectores como educación, salud, pero no son utilizados por los gobiernos locales para elaborar indicadores que luego les permitan una mejor planificación y monitoreo de sus intervenciones ya sea en zonas urbanas o rurales. La población local es sujeto de datos, las instituciones locales las recogen y tal cuales las pasan a autoridades superiores hasta donde son centralizadas, procesadas y devueltas a los gobiernos locales para su mayor o menor utilidad y uso.



## **Juan Guerra - Puerto López – El Sauce**

### **Conversación con las autoridades de El Sauce**

A este municipio se llega utilizando un tramo de la carretera marginal y cruzando el río sobre una barcaza operada por un motor diesel. Muy cerca de esta zona estará pasando uno de los corredores interoceánicos. En este distrito nos recibieron el alcalde y sus autoridades. Son fuentes de datos relacionados con el transporte las escuelas, por ejemplo, para medir la distancia promedio de los niños yendo a pie; el centro y la posta de salud, para medir el recorrido de los pacientes también a pie en tiempo antes de ser atendidos; la policía, para cuantificar el número de delitos por tala ilegal y pesca, producción que luego es sacada por diversos medios de transporte; los empleados de la barcaza, para estimar la cantidad de personas que viajan, calculadas por el número de vehículos que cruzan, y también para conocer la rentabilidad de la barcaza; la asociación de productores, que parecen hacer un cálculo mental de las toneladas de producción por hectárea por cultivo que luego ha de salir por diferentes modos de transporte; la asociación de mantenimiento de caminos y la oficina responsable de otorgar licencias de manejo. La mayor parte de estos datos se recogen en fichas que se llenan manualmente. Para el caso de los sectores de salud, educación y la policía, los datos se acumulaban y eran enviados tal cual a otras instancias para su procesamiento. Las demás organizaciones utilizaban los datos para monitoreos de su particular incumbencia.

Este distrito se proyectaba a sí mismo creciendo como foco turístico en Tarapoto. Sin embargo, no había anticipado las implicancias de esto, en lo que atañe específicamente al sector transporte como transversal a este desarrollo ni a los impactos en salud, medio ambiente y la sociedad en general. El alcalde solicitó al grupo les apoyara para mejorar la planificación del distrito ahora que recién iniciaban su gestión.

#### **BARCAZA PARA LLEGAR A EL SAUCE**



PRECIOS DE LA BARCAZA, LOS PEATONES VIAJAN GRATIS

**GOBIERNO LOCAL - 2006**  
**DISTRITO DE SAUCE**

**LISTA DE PRECIOS POR SERVICIO DE BARCAJE Y MANTENIMIENTO COMUNAL DE CARRETERA.**

VEHICULOS DE LA RUTA A SAUCE X IDA Y VUELTA	VEHICULOS PARTICULARES X IDA Y VUELTA	MAQUINARIAS PESADAS X IDA Y VUELTA
- BUS MENOR DE 30 PAS. : S/ 20.00	- BUS MENOR DE 30 PAS. : S/ 50.00	- TRACTOR : S/ 20.00
- CAMION MENOR DE 6 Tn : 20.00	- CAMION MENOR DE 6 Tn : 50.00	- CARGADOR : 20.00
- COMBI : 10.00	- CAMION MENOR DE 6 Tn : 30.00	- MOTO NIVELADOR : 20.00
- CAMIONETA : 10.00	- COMBI : 20.00	- VOLQUETE - 10m <sup>3</sup> : 20.00
- AUTO : 7.00	- CAMIONETA : 20.00	- RODILLO : 20.00
- MOTOKAR : 3.00	- AUTO : 15.00	
- MOTO LINEAL : 2.00	- MOTOKAR : 5.00	
	- MOTO LINEAL : 3.00	

**AMIGO CONTRIBUYENTE:**  
PAGA CON CONCIENCIA Y DAREMOS UN SERVICIO CON EFICIENCIA.

**PASE LIBRE EN HORA DE SERVICIO:**  
- MINISTERIO PUBLICO  
- PODER JUDICIAL  
- FUERZAS ARMADAS  
- GOB. REG. SAN MARTIN  
- MUNIC. PROV. SAN MARTIN  
- D. R. T. C.

**IDENTIFICARSE...!**

2007/03/15

## **San Antonio de Cumbaza**

### **Conversación con autoridades del municipio, responsables de las vías y población en general.**

En este distrito hay tanto caminos rurales como urbanos. Recoge información la asociación de mantenimiento de caminos rurales, la municipalidad y el Instituto Vial Provincial. La información que recoge la empresa de mantenimiento es fundamentalmente técnica de monitoreo y lo hace mensualmente. Saben que sus caminos sirven para llegar a la escuela y el centro de salud pero no están seguros si ese acceso o movilidad es capturado en la recolección de datos. Los indicadores de gestión y resultados de la empresa les permiten elaborar pequeños proyectos de inversión para el mejoramiento de tramos críticos y contribuyen a la planificación turística y económica de la región. Los datos se emplean de manera efectiva para la gestión, planificación y remuneración de los microempresarios y también son monitoreados. Entre los desafíos en el manejo de datos están la confiabilidad y la sostenibilidad y sustentabilidad de los mismos. Las sugerencias dadas por los visitantes abarcan el priorizar las necesidades e intereses de la población local diferenciada, la gestión participativa y compartida, un plan de ordenamiento territorial de uso y ocupación del suelo y manejo de la cuenca del río Cumbaza.

#### **RONDEROS CUIDAN EL CAMINO EN SAN ANTONIO DE CUMBAZA**



ALGUNOS MEDIOS DE TRANSPORTE EN LAS CARRETERAS



## Cuñumbuque - Zapatero

### Conversación con representantes de diferentes sectores sociales (publicos y privados)

Este tramo de 114 Km forma parte de la red vial rural con 75 Km afirmados y 39 Km sin afirmar. El Instituto Vial Provincial es responsable de su mantenimiento a través de microempresas creadas para este fin. Las mujeres participan también en el mantenimiento. La municipalidad de Lamas recoge algunos datos que relacionan el transporte con la salud, por ejemplo, los siniestros viales, la eficiencia de la red de salud para atender las emergencias (tienen una ambulancia), cuentan con planos de tiempo (a pie, caballo, moto) entre las comunidades y la red de salud. La mayor o menor asistencia a la escuela y al colegio secundario pasa por la mayor o menor accesibilidad de los caminos y el tiempo empleado en llegar y venir de ellos (a pie), entre otros factores. Para ellos los caminos son clave para el acceso a los mercados con un factor importante de tiempo. Además, por sus vías pasa tránsito pesado y estas no han sido diseñadas para soportarlos por lo que se deterioran rápidamente y hay riesgo de accidentes. Las rutas y medios principales de transporte principales son: del centro de acopio a los mercados (en camionetas y automóviles de pasajeros y carga menor) y del centro poblado a las chacras (a pie y a caballo).

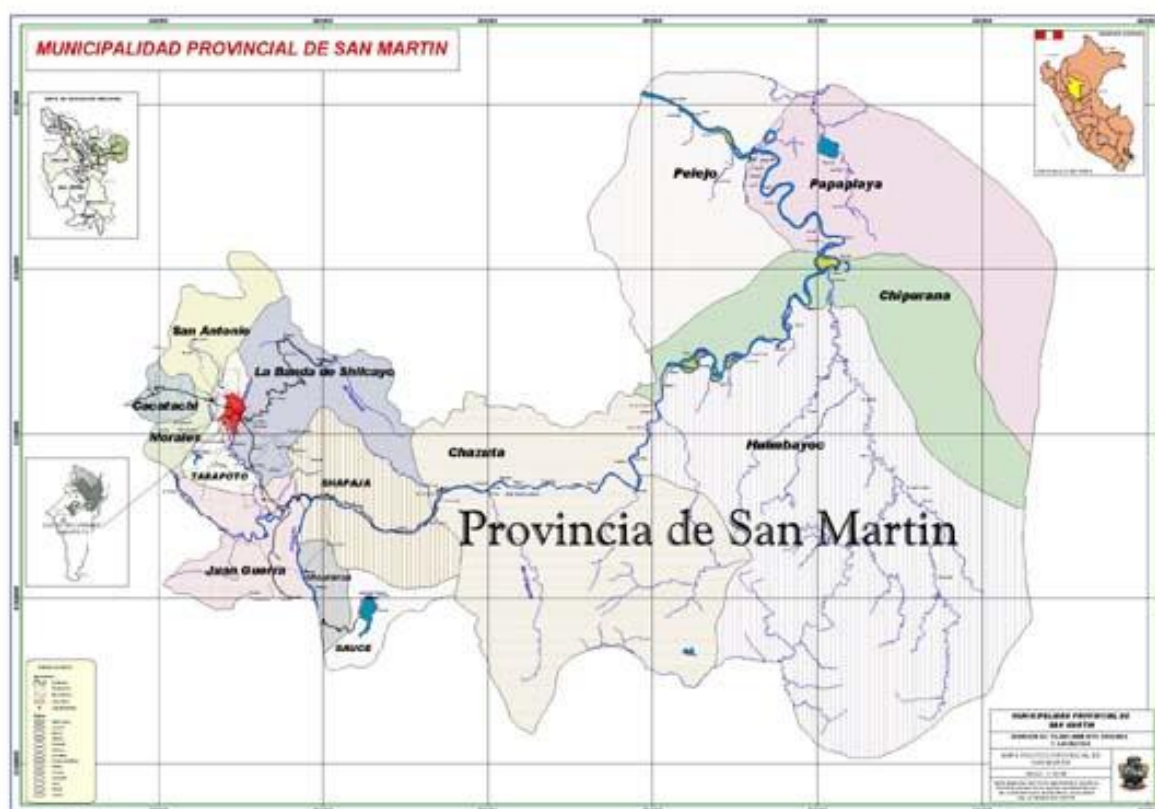
#### TRANSPORTE PÚBLICO DENTRO DEL PUEBLO



## Municipalidad Provincial de Tarapoto

### Conversación con las autoridades del distrito y transportistas

Esta visita de campo buscó dar una mirada al transporte urbano e interurbano. La conversación con las autoridades del municipio corroboró la presentación que sobre el tema habrían hecho el primer día del taller en cuanto a la situación actual del transporte urbano y sus desafíos de ordenamiento en su amplio sentido. Las fuentes de datos son los registros de los vehículos, las licencias emitidas y también la observación en campo. Esta última permite decir que hay muchos más vehículos motorizados (combis, taxis, motos lineales y trimotos) movilizándose en las áreas urbanas y dando inclusive servicio de transporte público que lo que está registrado. Las normas, aunque existen, son difíciles de hacer cumplir por una falta de estrategia y también de capacidad de hacerlas cumplir. La seguridad vial la reducen a un simple 'mayor señalización'.



El transporte público interprovincial es en general formal y se realiza en camionetas tipo pick-up, automóviles y combis formales. Los viajes fluctúan de 2 horas el más corto a 6 horas de distancia. Los costos del pasaje varían de acuerdo a la ruta y a si en el vehículo viajan más o menos cómodos (por ejemplo, en la cabina o en la tolva, inclusive con carga). Circulan con papeles de registro, pagan impuestos y siguen algunas normas. Los ingresos de los choferes pueden ser poco ventajosos comparativamente en algunos casos. La percepción del transportista es que su vehículo es seguro para viajar. Los vehículos registrados normalmente no se dan a vasto porque existen los transportistas piratas. Para el transporte dentro de la ciudad están los colectivos tico (Daewoo) que van sobrecargados de pasajeros y cubren la ruta municipal o entre municipios, también cuentan con registros y siguen normas, se consideran más seguros que las tricimotos o mototaxis. Están las

combis informales que cubren ruta y tienen costo de pasaje similar a los ticos pero no tienen permiso de operación aunque sí cuentan con SOAT (Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito). Están llanos a adecuarse a normativas. Las mototaxis son la forma de transporte público más extendida, por su servicio puerta a puerta y bajo costo. Son preactivos a implementar medidas de educación ambiental.

Los desafíos percibidos son la formalización de los vehículos que ofrecen servicio de transporte público, la regularización de itinerarios de circulación, la sensibilización sobre seguridad vial y una buena infraestructura vial. Los colegas visitantes propusieron un conjunto de indicadores para los vehículos y la infraestructura con relación a los servicios de transporte público, ya que tenían la percepción de que los datos no eran utilizados de manera óptima por el gobierno provincial para un transporte urbano sostenible en Tarapoto.

#### CONVERSANDO CON LOS CHOFERES DE MOTOTAXIS EN LA CIUDAD DE TARAPOTO



Un video sobre los mototaxis hecho durante la visita de campo en Tarapoto por Eduardo Giesen:

<http://www.youtube.com/watch?v=aLunOyZF1zc>

TERMINAL TERRESTRE INTERPROVINCIAL



### **ANEXO 3: Lista de Presentaciones y autores**

- Panorama de la Iniciativa de Resultados de Transporte del Banco Mundial, Peter Roberts
- Planificación Rural Vial Participativa a nivel provincial, Roger Silva
- Desafíos del Transporte Urbano, William del Castillo Centello y Dolly del Castillo García
- Integración de América del Sur y su Componente Vial a Nivel Nacional, Julio Olivo,
- Monitoreo del Transporte en la Ciudad de Santiago desde la Experiencia de Ciudad Viva, Eduardo Giesen
- El Sistema de Transmilenio en Bogotá, Deysi Rodríguez
- Monitoreo Socio-Económico de Impacto de los Programas de Apoyo al Sector Transporte, con énfasis en Vías Acuáticas, María Brooks
- Indicadores para las Campañas de Sensibilización Socio-Ambiental sobre Prevención de Accidentes Viales, José A Torres Moreno
- Género y Transporte, Indicadores sobre Mujeres en Áreas Urbanas y Rurales, María Gutiérrez
- El Transporte y la Seguridad Nacional, Víctor Arévalo
- La Enfermedad Social de los Siniestros Viales, Hugo Fernández
- Plan de Infraestructura Económica Provincial, Edgar Quispe
- Hacia las Cuentas Satélite del Transporte, Antonio Lazo

#### **VISITAS DE CAMPO**

- Juan Guerra - Puerto López – El Sauce
- San Antonio de Cumbaza
- Cuñumbuque - Zapatero
- Municipalidad Provincial de Tarapoto

## ANEXO 4: Programa del Taller

### PROGRAMA

#### OBJETIVOS DEL TALLER

- Crear conciencia sobre las nuevas tendencias en el manejo de datos del sector transporte y los procesos de monitoreo del desempeño del sector en relación con los objetivos de desarrollo nacionales e internacionales;
- Identificar los aspectos críticos de la necesidad de datos confiables en el sector transporte;
- Analizar los datos del sector transporte, actualmente disponibles, respecto a las prioridades locales y regionales e identificar las deficiencias.
- Evaluar las fortalezas vigentes
- Identificar los requerimientos futuros de información estadística y las brechas clave.

#### Resultados del taller:

- Captar las prioridades sectoriales clave en diversos países
- Captar las prioridades temáticas [por ejemplo, medioambiente, pobreza, crecimiento, seguridad, género, etc.]
- Cotejar/ listar los indicadores clave y medidas vigentes
- Identificar las brechas en los indicadores empleados
- Los aspectos organizacionales incluyen el manejo de datos y su accesibilidad para la planificación sectorial-transversal

DÍA 1	DÍA 2	DÍA 3
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Vuelo a Tarapoto (p.m.)</li> <li>• Sesión Inaugural</li> <li>• Conferencia Magistral</li> <li>• Cena de Bienvenida</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Antecedentes</li> <li>• Panorama de los Resultados del Sector Transporte</li> <li>• Monitoreo de Programas de Transporte, dentro de los Programas de Gobierno y por la Sociedad Civil</li> </ul>	Políticas de Transporte y temas transversales: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Social y ambiental</li> <li>• Género</li> <li>• Seguridad nacional</li> <li>• Seguridad del transporte</li> </ul>

DÍA 4	DÍA 5
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Visitas de campo</li> <li>• Cómo el transporte es planificado y manejado a nivel local (urbano y rural) y a nivel de provincias</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Retroalimentación a partir de la visita de campo. Discusión</li> <li>• Desarrollo de indicadores por Provías Descentralizado</li> <li>• Pasos a seguir</li> <li>• Vuelo de retorno a Lima (p.m.)</li> </ul>

## **DIA 1**

14:00 - 15:00 Vuelo a Tarapoto

16:30 - 17:30 Refrigerio

18:00 – 19:00

- Registro
- Bienvenida a los participantes, Foro Nacional de Perú (Víctor Arévalo)
- Presentación de los participantes
- Inauguración Formal, Municipalidad de Tarapoto

19:00 - 19:20 Conferencia magistral:  
Planificación Rural Vial Participativa a nivel provincial  
*Instituto Vial Provincial San Martín*

19:20 - 19:40 Desafíos del Transporte Urbano  
*Municipalidad de Tarapoto*

19:40 - 20:00 Discusión

20:00 Cena de Bienvenida en el hotel

**ESPACIO PARA ESTABLECER CONTACTOS Y COMPARTIR**

## **DIA 2**

08:15 - 08:30 Anuncios logísticos, Patricia

### **SESIÓN 1: INTRODUCCIÓN**

[20 minutos de presentación, 10 minutos de discusión con interpretación simultánea]

08:30 – 08:45 Revisión de procesos del taller, objetivos y resultados.  
*Ana Bravo, IFRTD*

08:45 - 09:00 Introducción a las Series del Taller de Indicadores  
*Peter Njenga*

### **SESIÓN 2: ANTECEDENTES**

09:00 - 09:30 Panorama de la Iniciativa de Resultados de Transporte del Banco Mundial  
*Peter Roberts, TUDTR, Banco Mundial*

### **SESIÓN 3: EJEMPLOS DE PROGRAMAS ESTATALES DE MONITOREO DE LA SOCIEDAD CIVIL**

09:30 – 10:00 Integración de América del Sur y su Componente Vial a Nivel Nacional  
*Julio Olivo, Foro Solidaridad Perú*

10:00 – 10:30 Monitoreo del Transporte desde la Experiencia de Ciudad Viva  
*Eduardo Giesen, Ciudad Viva, Chile*

### **10:30 - 11:00 CAFÉ / TÉ / JUGO**

11:00 - 12:30 Trabajo en Grupo  
- Identificar las prioridades claves de monitoreo por la sociedad civil  
- Desafíos claves

### **SESIÓN 4: EJEMPLOS DE MONITOREO EN PROGRAMAS DEL GOBIERNO**

14:00 - 14:30 El Sistema de Transmilenio en Bogotá  
*Deisy Rodríguez, Transmilenio, Colombia*

14:30 - 15:00 Monitoreo socioeconómico de impacto de los programas de apoyo al sector transporte, con énfasis en vías acuáticas  
*Maria Brooks, DANIDA, Nicaragua*

### **15:10 - 15:40 CAFÉ / TÉ / JUGO**

15:40 - 17:00 Trabajo en grupo: [Basado en la experiencia de los participantes, grupos para identificar]  
- Prioridades claves actuales en la planificación y política del sector transporte de cada país  
- ¿Qué y cómo se monitorea el desempeño del sector transporte en su país?  
- Instituciones vigentes en su país para la recolección de datos de transporte  
- Desafíos claves que se enfrentan

**CENA Y ESPACIO PARA ESTABLECER CONTACTOS Y COMPARTIR**

## **DIA 3**

08:00 - 10:00 Presentaciones de los trabajos de grupo del día 2

### **SESIÓN 5: Presentaciones temáticas seleccionadas**

[20 minutos de presentación, 10 minutos de discusión con interpretación simultánea]

10:00 - 10:30 Indicadores para las campañas de sensibilización socio-ambiental sobre prevención de accidentes viales  
*Jose Armando Torres, Brasil*

10:30 - 11:00 Género y transporte: Indicadores sobre mujeres en áreas urbanas y rurales  
*María Gutiérrez, IFRTD LA*

11:00 - 11:30 CAFÉ / TÉ / JUGO

11:30 - 12:00 El transporte y la seguridad nacional  
*Víctor Arévalo, IFRTD LA*

12:00 - 12:30 La enfermedad social de los siniestros viales  
*Hugo Vidal Fernández, ISEV, Argentina*

12.30 - 14.00 ALMUERZO

14:00 - 16:00 Apoyo de pares (Peer Support) con dos voluntarias y dos voluntarios

16:00 - 16:30 CAFÉ / TÉ / JUGO

16:30 - 17:00 Resumen de las voluntarias y voluntarios

17:00 - 17:30 Introducción a las visitas de campo y organización de los grupos

## **CENA Y ESPACIO PARA ESTABLECER CONTACTOS Y COMPARTIR**

## **DÍA 4**

### **VISITA DE CAMPO**

Cuatro grupos van a lugares diferentes

- Instituto Vial Provincial, San Martín (transporte urbano y rural) San Antonio-Cumbaza
- Corredor Interoceánico y Transporte Intermodal (logística comercial) Juan Guerra-Puerto López-El Sauce
- Gobierno Regional: Cuñumbuque-Zapatero
- Municipalidad de Tarapoto (planificación del transporte urbano)

Trabajo en grupo alrededor de éstas y otras interrogantes que surgen del grupo a partir de la visita de campo:

- ¿Cuáles son las fuentes de datos?
- ¿Cómo se recopila la información de acuerdo al tipo de trabajo realizado? (métodos y procedimientos)
- ¿Qué indicadores de transporte están utilizando?
- ¿Para qué están siendo utilizados estos datos? (planificación, monitoreo, etc.)
- ¿Los datos se emplean de manera efectiva? ¿Son útiles? ¿Está siendo monitoreados?
- ¿Qué desafíos enfrentan en el manejo de los datos?
- ¿Alguna sugerencia que hacer con respecto a lo observado y discutido durante la visita de campo?

### **CENA Y ESPACIO PARA ESTABLECER CONTACTOS Y COMPARTIR**

## **DÍA 5**

### **SESIÓN 7: PLENARIA Y LOS PASOS A SEGUIR**

20 minutos de presentación, 10 minutos de discusiones

- 08:00 - 09:00      Retroalimentación sobre la visita de campo
- 09:00 – 09:30      Estadísticas básicas para los indicadores: las cuentas satélite de transporte  
*Raúl Torres Trujillo, Provías Descentralizado, Perú*
- 09:30 – 10:00      Planificación para el plan multi-sectorial de infraestructura económica  
*Edgar Quispe, Provías Descentralizado*
- 10:00 - 10:30      CAFÉ / TÉ / JUGO
- 10:30 - 11:15      El camino a seguir
- §    Respuesta del IFRTD - Marinke van Riet  
                          §    Respuesta de la ETWTR- Peter Roberts  
                          §    Respuesta del Foro Nacional del Perú – María Gutiérrez
- 11:15 - 12:00      Comentarios finales
- 12:00                    ALMUERZO
- 13.30                  Reunión en el lobby del hotel para dirigirse al aeropuerto
- 15:30 - 16:30      Regreso a Lima

## **ANEXO 5: Participantes del Taller**

VÍCTOR Arévalo  
Foro Nacional TRD Perú  
Tiziano 465, San Borja  
Lima 41  
Perú  
[varevalolay@gmail.com](mailto:varevalolay@gmail.com)

ALFONSO Balbuena  
Insituto Mexicano del Transporte  
Carretera Queretaro - Galindo Km. 12+000,  
Sanfandila, Quétaro  
México  
[Alfonso.Balbuena@imt.mx](mailto:Alfonso.Balbuena@imt.mx)

MARÍA Brooks  
PAST Danida RAAS  
Barrio Central, costado Oeste Parque Reyes,  
Casa de Gobierno  
Bluefields  
Nicaragua  
[mibrooksr@hotmail.com](mailto:mibrooksr@hotmail.com)

ANA Bravo  
Coordinadora Regional  
IFRTD América Latina  
Calle Capitán La Jara 181, San Isidro  
Lima 27  
Perú  
[ana.bravo@ifrtd.org](mailto:ana.bravo@ifrtd.org)

SHIRLEY Cañete  
Consultora BID  
Legión Civil Extranjera y Quesada  
Asunción  
Paraguay  
[shirley@tigo.com.py](mailto:shirley@tigo.com.py)

RUBÉN Cárdenas  
Instituto Vial Provincial San Martín  
Tarapoto  
Perú

DOLLY Del Castillo  
Municipalidad de Tarapoto  
[mpsm\\_tarapoto@hotmail.com](mailto:mpsm_tarapoto@hotmail.com)

WILLIAM Del Castillo  
Municipalidad de Tarapoto  
[mpsm\\_tarapoto@hotmail.com](mailto:mpsm_tarapoto@hotmail.com)

HUGO Fernández  
ISEV  
Defensa 1328, San Telmo  
Buenos Aires C1143AAD  
Argentina  
[Hugo\\_fernandez@isev.com.ar](mailto:Hugo_fernandez@isev.com.ar)

ELMER García  
Dirección de Transportes San Martín  
[elmertony@hotmail.com](mailto:elmertony@hotmail.com)

ANDREA Gutiérrez  
Programa de Transporte y Territorio  
Departamento de Geografía  
Universidad de Buenos Aires  
Buenos Aires  
Argentina  
[angut2@fullzero.com.ar](mailto:angut2@fullzero.com.ar), [angut2@filo.uba.ar](mailto:angut2@filo.uba.ar)

MARÍA Gutiérrez  
Consultora en género y desarrollo  
Foro Nacional TRD Perú  
Jr. Lima 174-178  
Huancayo  
Perú  
[mategusa@yahoo.com](mailto:mategusa@yahoo.com)

EDUARDO Giesen  
Ciudad Viva  
Chile  
[edogiesen@yahoo.com](mailto:edogiesen@yahoo.com)

GLADYS Heredia  
Instituto Vial Provincial San Martín  
Tarapoto  
Perú  
[gmhb69@hotmail.com](mailto:gmhb69@hotmail.com)

ANTONIO Lazo  
Consultor de Cuentas Nacionales  
Lima  
Perú  
[ahlazo@yahoo.co.uk](mailto:ahlazo@yahoo.co.uk)

MANUEL Munares  
Provías Descentralizado  
[munares4523@hotmail.com](mailto:munares4523@hotmail.com)

JULIO Olivo  
Foro Solidaridad Perú  
Daniel Olaechea 175, Jesús María  
Lima 11  
Perú  
[jolivo11@yahoo.es](mailto:jolivo11@yahoo.es)

EDGAR Quispe  
Provías Descentralizado  
Av. Garcilazo de la Vega 1351, piso 3,  
Centro Cívico  
Lima  
Perú  
[equispe@proviades.gob.pe](mailto:equispe@proviades.gob.pe)

CARLOS Reynaga  
Estrategia Sanitaria Nacional  
Prevención y Control de ITS VIH/SIDA  
Ministerio de Salud  
Av. Salaverry 801, Jesús María  
Lima 11  
Perú  
[creynaga@minsa.gob.pe](mailto:creynaga@minsa.gob.pe)

DEYSI Rodríguez  
Transmilenio  
Bogotá  
Colombia  
[deysi.rodriguez@transmilenio.gov.co](mailto:deysi.rodriguez@transmilenio.gov.co)

JORGE Marchand  
Oficina Zonal de San Martín, Tarapoto  
INEI  
Jr. San Martín 533  
Tarapoto  
Perú  
[odei-tarapoto@inei.gob.pe](mailto:odei-tarapoto@inei.gob.pe)

PETER Njenga  
Coordinador Regional  
IFRTD Africa Suroriental  
P. O. Box 314  
00502, Karen, Nairobi  
Kenya  
[peternjenga@wananchi.com](mailto:peternjenga@wananchi.com)

LUIS Paredes  
Provías Descentralizado San Martín  
[elotorongo@gmail.com](mailto:elotorongo@gmail.com)

LUIS FERNANDO Rada  
Superintendencia de Transportes  
calle 21 N° 17, Calacoto  
La Paz  
BOLIVIA  
[frada@suptrans.gov.bo](mailto:frada@suptrans.gov.bo)

PETER Roberts  
Transport and Urban Development Transport  
Unit  
The World Bank  
1818 H Street, NW  
Washington, DC 20433  
United States of America  
[proberts@worldbank.org](mailto:proberts@worldbank.org)

ROGER Silva  
Instituto Vial Provincial San Martín  
Tarapoto  
[clasill31@hotmail.com](mailto:clasill31@hotmail.com)

JOSE ARMANDO Torres  
MSc em Gestao e Políticas Ambientais  
Rua Dr. Carlos Mavignier No.104, Casa  
Amarela  
Recife, PE 52070-000  
Brasil  
[jatmoreno@hotmail.com](mailto:jatmoreno@hotmail.com)

TSUKASA Hattori  
Transport and Urban Development Transport  
Unit  
The World Bank  
1818 H Street, NW  
Washington, DC 20433  
United States of America  
[thattori@worldbank.org](mailto:thattori@worldbank.org)

MARINKE van Riet  
Executive Secretary  
IFRTD  
113 Spitfire Studios  
63-71 Collier Street  
London N1 9BE  
Reino Unido  
[marinke.vanriet@ifrtd.org](mailto:marinke.vanriet@ifrtd.org)

NORMA Canales  
Consultora en desarrollo, Facilitator  
Jr. Arequipa 421  
Huancayo  
Perú  
[noradeca@yahoo.es](mailto:noradeca@yahoo.es)

LLUVITZA Larrauri  
Traductora e intérprete  
Calle Los Escribanos A - 4, Urb. Los  
Molinos, La Molina  
Lima 10  
Perú  
51 1 349-3764, 9823-7183  
[Larrauri\\_trad@terra.com.pe](mailto:Larrauri_trad@terra.com.pe)

VERA Winkelried  
Traductora e intérprete  
Calle Los Escribanos A - 4, Urb. Los  
Molinos, La Molina  
Lima 10  
Perú  
[verac@terra.com.pe](mailto:verac@terra.com.pe)

