



El Sector Transporte se une a la lucha contra el VIH/SIDA

En África Oriental y del Sur el impacto del VIH/SIDA es evidente en cada sector, incluso en el de transporte. Como tal, la necesidad de un enfoque multisectorial para mitigar la expansión e impacto del VIH/SIDA es de conocimiento público.

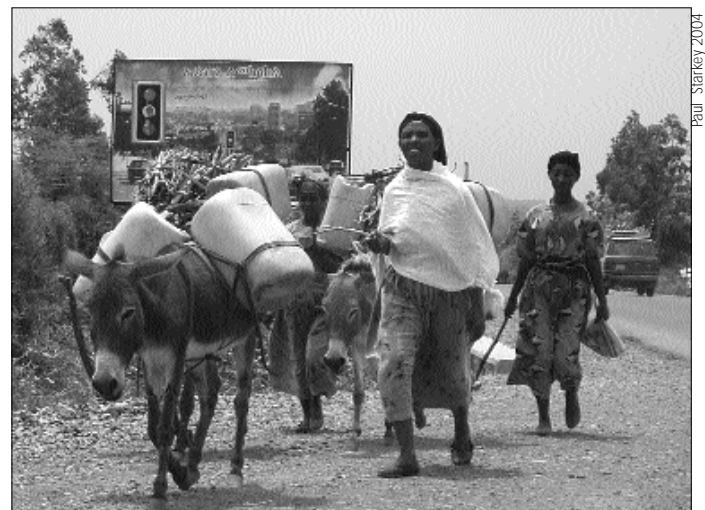
El sector transporte ha reconocido su papel como catalizador en la expansión del VIH/SIDA e identifica dos áreas claves de interés:

- las áreas de actividad del transporte como los corredores, las paradas y los terminales, que demuestran altos niveles de promiscuidad sexual, y
- los campos temporales de trabajo que albergan a los trabajadores contratados para la construcción de infraestructuras y actividades de mantenimiento, un medio donde la ausencia de redes sociales normales que regulen el comportamiento alienta las relaciones sexuales con los que no son sus parejas habituales.

Sin embargo, las comunidades que viven a lo largo o alrededor de zonas de intensa actividad del transporte también representan un enfoque legítimo para las estrategias del sector transporte en pro de mitigar la expansión e impacto del VIH/SIDA. Bajo esta premisa los Foros Nacionales de Kenia, Uganda, Tanzania y Zimbabwe, afiliados al IFRTD, liderados por el Foro Nacional de África del Sur (albergado por el CSIR Transportek, Sudáfrica) han iniciado una nueva investigación. Su programa investiga los tipos de respuesta basados en la comunidad e instituciones que han aparecido a lo largo de los corredores, en los centros de transporte, y en los lugares de construcción o mantenimiento de infraestructuras como una respuesta a la crisis del VIH/SIDA. Este busca identificar el alcance del sector transporte para trabajar en sociedad con estas comunidades para mitigar el impacto.

La fase inicial de esta investigación, una exhaustiva revisión y síntesis de la literatura sobre VIH/SIDA en la región del este y del sur de África, se completó en marzo del 2004. La revisión de esta literatura, financiada por el Department for International Development (DFID) del Reino Unido, identificó las brechas fundamentales del conocimiento actual como base para la fase dos, un estudio detallado en áreas seleccionadas con la visión

Generalmente el 80-90% de los pasajeros y la carga en esta región son transportados por carreteras y los estudios muestran que la movilidad aumenta no solo los riesgos de los viajeros de contraer el VIH/SIDA sino también el de sus parejas en casa, así como de las personas con las que tienen relaciones sexuales fortuitas a lo largo de los corredores, centros y terminales de transporte.



Un anuncio previniendo sobre el VIH/SIDA en un camino en Etiopía

de formular recomendaciones para fortalecer la capacidad de las comunidades locales para enfrentar el VIH/SIDA.

Generalmente la alta prevalencia del VIH/SIDA entre los operadores de transporte es un indicador del aumento del riesgo al que las comunidades que viven alrededor de zonas de intenso movimiento de transpor-

Ausente de la Política de Transporte

La información existente muestra poca integración de los temas de VIH/SIDA dentro de los programas de transporte nacional. A pesar de que es sabido que gran parte de la población que se moviliza cae dentro de la categoría de alto riesgo en VIH/SIDA no hay una respuesta explícita dentro de las políticas de transporte sobre la necesidad de proteger a la gente que vive alrededor de las áreas de movimiento de transporte. Numerosos programas tienen como objetivo a los conductores que realizan largos trayectos, pero no hay evidencia de propuestas para comprometer a las comunidades que viven al lado de corredores y centros muy transitados, o de construir sus capacidades. La mayoría de los programas que apuntan a los conductores de largos trayectos son de hecho iniciados y llevados a cabo por fuera del sector transporte.

En este número:

Continúa en la pág. 2

1. El Sector Transporte se une a la
lucha contra el VIH/SIDA

2. Contribuya al Debate

3. La pandemia destaca el pobre
acceso a los servicios de salud;
Vigilar la Agenda de Pobreza al
día; Transporte y Responsabilidad
Social en el Banco Mundial

4. Taller Movilidad al Alcance de
Todos – Nicaragua; Hablando al
Parlamento – El Foro Nacional
de Tanzania; Sobre Nosotros



Viene de la página 1

te están expuestas. La literatura disponible revela que los trabajadores de transporte afrontan un doble riesgo a diferencia de otras ocupaciones. En Mozambique los altos niveles de preponderancia varían de 11 a 14%, una cifra que llega hasta 21% a lo largo del corredor entre Zimbabwe y Malaui. Mientras que en Kenya el Instituto de Investigación Médica de Kenya (IIMK) informa que uno de cada cuatro camioneros da en las pruebas como VIH positivo. Los camioneros y las prostitutas son ahora el objetivo para la educación y proyección de los programas de gobierno en algunos países de Africa como Kenya, Tanzania y Nigeria.

Un número de programas en curso están fortaleciendo el esfuerzo del sector transporte para tratar el azote del VIH/SIDA. Por ejemplo, el Canadian International Development Agency (CIDA) ha emprendido la tarea de atenuar los efectos del VIH/SIDA entre las poblaciones que se movilizan a lo largo de los corredores de alto riesgo. Un ejemplo del trabajo del CIDA involucra el desarrollo e implementación de estrategias integradas de prevención a lo largo de las dos rutas más importantes de camiones de Etiopia a Djibouti, promover la construcción de la capacidad y la sostenibilidad de las instituciones de salud existentes así como las de la comunidad que apoyan a los trabajadores en transporte, a las trabajadoras del sexo, y a las comunidades afectadas.



Camiones reunidos en el centro de transporte de Djibouti

Paul Stankey 2004

¿Llegar a un mayor público?

El supuesto implícito del enfoque del sector transporte sobre los trabajadores y operadores del transporte es que los beneficios de dichas intervenciones "recaerán" en las comunidades situadas en los corredores o centros de transporte. Sin embargo, así como sería un error tratar a una persona por una enfermedad de transmisión sexual sin llamar a todas las personas con las que ha tenido contacto sexual para tratamiento, así esta suposición puede ser vista como un error. También se ha visto que las campañas de educación y la distribución de condones no son siempre la panacea para una conducta sexual segura. Estas intervenciones son en su mayoría diseñadas teniendo en mente a los operadores del sector transporte pero no están dirigidas a los pobres, las comunidades aisladas situadas en áreas de intenso movimiento de transporte, quienes también tienen un fuerte incentivo para comprometer una actividad sexual muy poca segura por una compensación monetaria o como símbolo de prestigio.

El Swedish International Development Co-operation Agency (SIDA) ha estado desentrañando los costos socio-económicos del VIH/SIDA incluyendo la asistencia médica, los entierros, el transporte a las clínicas y hospitales, y los impactos en las redes sociales por ejemplo el aumento del trabajo infantil, la explotación, la prostitución y el abuso sexual.

Uso de combis para hablar a las comunidades

Una nueva iniciativa en Kenya teniendo como objetivo los usuarios urbanos de las combis está explorando el papel que ellos podrían tener en la lucha contra el VIH/SIDA. En lugar de enfocarse en modelos protagónicos como futbolistas, músicos y atletas, los mensajes desplegados en la carrocería de la combi se enfocarían en los peligros del VIH/SIDA. El proyecto espera que los propietarios y operadores de las combis permitan que sus vehículos sean pintados con materiales educativos sobre el VIH/SIDA y lemas promoviendo la moral.

El trabajo del UNDP sobre VIH/SIDA abarca un amplio espectro de temas. Por ejemplo, en Uganda ha encargado una investigación para ver cuál es el impacto socioeconómico en las familias rurales particularmente en los jóvenes. Los costos prohibitivos del transporte muestran cómo estos afectan la respuesta de las comunidades locales al VIH, por ejemplo dificultando la asistencia a los centros de salud para charlas de orientación e información sobre exámenes de despistaje del VIH/SIDA.

El Banco Mundial a través de su programa sobre VIH/SIDA para varios países del Africa (PAM) tiene proyectos en diversos países para apoyar su lucha multisectorial contra esta epidemia. El objetivo del

desarrollo global de estos proyectos es el de incrementar el acceso a los programas de prevención, tratamiento y atención del VIH/SIDA con énfasis en los grupos vulnerables. El PAM ayuda a fortalecer los marcos institucionales de los países para facilitar la prevención y hacer frente a los esfuerzos que se realizan a nivel nacional y local. Los planes y los fondos están expresamente identificados por el PAM para ayudar al transporte y otros sectores a enfrentar la epidemia de diversas maneras. Los países que cuentan con el PAM son Burkina Faso, Camerún, Eritrea, Etiopia, Gambia, Kenya, Nigeria, Uganda y Senegal. A nivel regional el Banco Mundial, a través de su trabajo en el corredor Lagos-Abidjan busca aumentar el acceso para la prevención, apoyo y servicio de asistencia y así poder servir a los grupos vulnerables. Un enfoque particular se le da a los trabajadores del sector transporte, a la población migrante, a los trabajadores del sexo y a la población local que vive a lo largo del corredor.

El siguiente paso para el transporte es el de contribuir con un enfoque integrado más amplio del sector para atender el aumento a la exposición del VIH/SIDA que enfrentan las comunidades que se encuentran en los corredores o centros de tránsito. Esto demandará una mayor comprensión de la interrelación entre las actividades de transporte y las comunidades en estos lugares, la articulación de papeles específicos que las instituciones con base en la comunidad pueden jugar dentro del contexto de las intervenciones del transporte en función de elevar la conciencia y promover el cambio de conducta, y la integración de estos temas en las políticas y planificación del transporte. Esto conduce a trabajar continuamente en red y la acción conjunta, involucrando participantes con diferentes perspectivas y capacidades pero con una agenda colaborativa que trate las necesidades de los más vulnerables.

Para mayor información sírvase contactar a:
 Mac Mashiri, Coordinador del FN de Africa del Sur
 Fax: 27 72 122 9394 CE: mmashiri@csir.co.za y
 Kenneth K Odera, Foro de Transporte Rural y Desarrollo de Zimbabwe
 CE: Koder@sociol.uz.ac.zw

La literatura revisada está disponible en <http://www.ifrtd.org> o puede contactar a la Secretaría del IFRTD, véase pág. 4 para mayores detalles.

Contribuya al debate

Las contribuciones para esta edición de *Noticias del Foro* provienen de un programa de investigación de las redes nacionales del IFRTD del este y del sur de Africa. Los resultados de esta investigación los podrá conocer a través del portal del IFRTD <http://www.ifrtd.org>

Nos gustaría saber de investigaciones similares en otras regiones. Por favor comparta su experiencia y actividades con la Secretaría del IFRTD y ayúdenos a reunir más información sobre este importante tema.

Contacto:
 Secretaria del IFRTD. Véase la pág. 4 para detalles de los contactos.





La Pandemia destaca el pobre acceso a los servicios de Salud

La pandemia del VIH/SIDA continúa expandiéndose en los países de África como paja en llamas. Inicialmente lentos para lidiar con el tema, muchos gobiernos africanos responden ahora con un enfoque centrado y serio. La conciencia actual sobre la moral social y la inadecuada discusión sobre sexualidad ha dado lugar a mensajes audaces y discusiones abiertas.

La respuesta al VIH ha estado en dos frentes. Primeramente, los departamentos de gobierno a cargo de la salud y la seguridad, en colaboración con agencias gubernamentales y no-gubernamentales, hacen esfuerzos para conseguir medicina apropiada para la gente que está infectada con el virus. El segundo frente, que ha recibido bastante atención por parte de los medios, ha sido el esfuerzo realizado para lograr que la gente tome conciencia. Ahora en muchas partes de África las comunidades son conscientes que el VIH/SIDA existe, que se transmite sexualmente, y que puede llevarlos a la muerte.

El frente poco conocido, y que ha recibido muy poca atención, es el de aquellas personas que se han visto afectadas por el VIH/SIDA –los que proporcionan apoyo y cuidan de los huérfanos y los enfermos y generalmente realizan una labor de servicio social dentro de la pandemia del VIH/SIDA. La atención en la casa de pacientes con SIDA es una actividad muy exigente. Cuando los pacientes han sucumbido al SIDA el número de veces que tienen que ir a las instituciones de salud o que tienen ser vistos por un médico aumenta en frecuencia y es impredecible. En países que no cuentan con un servicio de ambulancias, como sucede en la mayoría de países en África, el transporte público es el principal medio para transportar a los pacientes a la institución de salud más cercana.

Para los pobladores rurales que viven cerca a una carretera el reto es difícil pero puede superarse con alguna forma de transporte motorizado usualmente disponible. Pero para la gente que vive en áreas rurales muy alejadas de las carreteras principales (la mayoría de las poblaciones rurales) es todo un reto transportar a los que padecen de SIDA a clínicas u otras instituciones de salud para ser atendidos de emergencia.

Los únicos medios que se han empleado para transportar a estas personas hacia la carretera principal más cercana ha sido utilizando camillas improvisadas, bicicletas y diversas formas de carretas de mano y carretillas, para de allí continuar viaje a la institución de salud. ¿Será este el momento para pensar en remolcadores de ambulancias públicas no motorizadas para atender estas eventualidades?

Contacto:

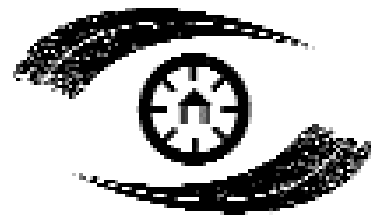
Jeffrey Maganya

FN de Kenya

CE: maganya@hotmail.com

Vigilar la Agenda de Pobreza al día

Vigilar la Agenda de Pobreza es un programa puesto en marcha por el IFRTD que permite a la sociedad civil monitorear las inversiones en transporte y alentar las políticas de transporte en favor de los pobres. A través de este programa las redes afiliadas al IFRTD en Asia, África y América Latina revisan la agenda en favor de los pobres de las políticas nacionales y programas de inversión del sector transporte que se están llevando a cabo, examinando también la inclusión de temas de acceso y movilidad dentro de las políticas nacionales claves de desarrollo. Aquí destacamos algunas actividades recientes realizadas en América Latina y África Occidental y Central.



Observatoire sur la Pauvreté
Poverty Watch
Vigilar la Agenda de Pobreza

En América Latina se han llevado a cabo análisis sobre políticas y prácticas de transporte en Nicaragua, Bolivia y Perú. Estos análisis han proporcionado una oportunidad para las redes en Nicaragua y Bolivia de sacar a luz información relevante para el público que usualmente es mantenida como confidencial, y llegar a un amplio espectro de participantes. Los talleres para debatir y desarrollar los análisis están planeados para realizarse en Managua y Cochabamba, aunque este último puede ser postergado debido a problemas políticos en Bolivia.

Mientras tanto en África Occidental un análisis participativo de las políticas de transporte se ha completado en Burkina Faso; estudios similares se están llevando a cabo en la República Democrática del Congo y en Senegal. Estos análisis indicarán el foco de actividades que asumirá la segunda fase de Vigilar la Agenda de Pobreza en esta región.

Estos análisis y los informes de otras regiones se pueden obtener del portal del IFRTD <http://www.ifrtd.org> Sólo siga los logos de Vigilar la Agenda de Pobreza.

Contacto: Para mayor información sírvase contactar al Coordinador del IFRTD de su región.

Véase la pág. 4 para detalles de los contactos.

Transporte y Responsabilidad Social en el Banco Mundial

El Sector Transporte del Banco Mundial ha establecido recientemente un Grupo Temático sobre Transporte y Responsabilidad Social (TRS). Este constituye el foro para una comunidad de práctica que se extiende fuera del Banco Mundial y más allá de la fraternidad de transporte para discutir, intercambiar ideas y compartir experiencias en temas sociales fundamentales relacionados e impactados por el sector transporte. El grupo apunta a identificar y facilitar el acceso a una buena práctica comprobada para optimizar los impactos sociales de las políticas e inversiones del sector. El TRS puede ayudar a desarrollar una orientación apropiada donde los vacíos claves conocidos sean identificados. El grupo temático responde a un reconocimiento en aumento dentro de la comunidad internacional de que los servicios de transporte y la infraestructura asociada están interrelacionados con y apoyan mutuamente para resultados sociales positivos.

EL TRS se concentra en el equilibrio entre el papel del sector público y privado para tratar los temas sociales relacionados al sector transporte, con un énfasis especial en el alivio de la pobreza. Inicialmente analizará el trabajo del sector transporte que busca

enfrentar los retos de acceso e inclusión (con respecto al género, discapacidad, edad, etc.), los temas relacionados al empleo (igualdad, salud) y el mitigar la expansión de enfermedades transmisibles como el VIH/SIDA. Por sobre estas corrientes de trabajo, el Grupo está proporcionando apoyo consultivo para finalizar los Lineamientos del Sector Transporte para Análisis Social, que está siendo preparado por la red del Banco Mundial para el Desarrollo Sostenible Ambiental y Socialmente. Se tiene la intención que estos lineamientos incorporen indicadores claves al nivel de sectores claves y de que ellos puedan complementar el Libro Fuente de Análisis Social, que ha sido recientemente publicado. El grupo temático realiza reuniones mensuales para crear toma de conciencia y estimular la discusión de buenas prácticas relacionadas con sus objetivos. Asimismo da la bienvenida a los profesionales del desarrollo trabajando dentro y fuera del banco. Lo que se busca es facilitar cada vez más la interacción virtual en el TRS.

Para mayor información sobre el grupo temático sírvase contactar a:
Peter Roberts CE: proberts@worldbank.org



Noticias y Eventos

Taller Movilidad al Alcance de Todos – Nicaragua

En febrero del 2004 el último de una serie de talleres del IFRTD sobre el Movilidad al Alcance de Todos en las Zonas Rurales se realizó en Managua, Nicaragua. El objetivo global del taller fue fortalecer la capacidad del gobierno local y nacional para planear intervenciones sostenibles centradas en mejorar la movilidad como un medio para reducir la pobreza y el aislamiento. Los 24 participantes eran parte o trabajaban con gobiernos locales.

La discusión del taller fue estimulada por la presentación de cinco temas sobre:

- Inclusión del género
- Planificación Integral del Acceso Rural (IRAP)
- Acceso para gente discapacitada
- Transporte acuático y medios intermedios de transporte
- Vías verdes

Las sesiones participativas llevaron a los participantes a través de cuatro niveles: Identificación de la situación y análisis del problema, priorización de las oportunidades de intervención, consideración del contexto local, aspectos prácticos; y finalmente el impacto de sus intervenciones.

Las visitas de campo llevaron a los participantes a cinco comunidades diferentes fuera de Managua, cada una representando un contexto diferente: transporte por agua, agricultura y producción de animales de cría, desarrollo de transporte no motorizado, o características geográficas particulares. Entre los temas que surgieron de estas visitas fueron: el limitado acceso al agua, el limitado servicio de transporte público; la seguridad; la pesca; el acceso a los mercados y la capacidad de influir el hacer la política nacional.

Todos los talleres de esta serie han tenido un fuerte enfoque para alentar a los participantes a continuar con los temas surgidos dentro de su propio trabajo. Entre los compromisos que hicieron los participantes en esta sesión están:

- Considerar temas sobre discapacidad dentro del programa de infraestructura en transporte acuático financiado por el DANIDA en Nicaragua
- Establecer una red de SUSTRAN AL, similar a las redes de transporte y medio ambiente en Africa y Asia, para centrarse en los aspectos de sostenibilidad del desarrollo del transporte.
- Iniciar un proyecto piloto para demostrar el uso de los MIT.
- Y compartir lo aprendido de este taller con otros colegas.

Para mayor información sírvase contactar a: Ana Bravo, Coordinadora Regional para América Latina del IFRTD (véase 'Sobre el Foro').

Las ponencias del FNT, la situación de la accesibilidad rural en Tanzania, la contribución del transporte en la reducción de la pobreza y el marco institucional y financiero de la infraestructura del transporte rural fueron presentadas y entregadas impresas a los MP.

Estas presentaciones resaltaron la crítica relación entre la accesibilidad y la movilidad rural, la generación de ingresos y el bienestar social en Tanzania. Entre las observaciones fundamentales:

- la falta de sentido de propiedad de la infraestructura de transporte rural, que ha llevado a una inversión poco equitativa centrándose principalmente en carreteras regionales y troncales en transporte
- la necesidad de incorporar otros aspectos como el género, mitigar el VIH/SIDA y promover la construcción con base en la mano de obra, dentro de las políticas de transporte de Tanzania.
- la necesidad de enfoques multi-sectoriales y mejorar la comunicación entre los ministerios para atender en forma efectiva los temas de acceso y movilidad.
- la necesidad de mejorar la capacidad institucional, particularmente con respecto al mantenimiento de caminos.

Después de las discusiones los participantes enviaron un número de recomendaciones a tener en cuenta para el futuro que incluían:

- El establecimiento de una agencia de caminos específicamente responsable del manejo de los caminos rurales.
- Una revisión de los criterios de asignación de fondos para caminos para permitir una mayor inversión en la infraestructura de transporte rural.
- Iniciar el VTTP en todos los distritos y proveer a las autoridades locales de experiencia y equipo para la construcción y mantenimiento de puentes.
- El desarrollo de la capacidad de propugna del FNT y la expansión de su mandato para incluir tanto temas rurales como urbanos.
- Que el FNT apoye en la implementación de la Política Nacional de Transporte de Tanzania.

El apoyo financiero para este Seminario fue proporcionado por el Programa de Pequeñas Donaciones del UNDP, el IFRTD y COSUDE (a través del componente del VTTP en Morogorro).

Para mayor información sírvase contactar Abdul Awadh
CE: awadh@kicheko.com

La versión completa de este informe está disponible en la página del TFG en el portal del www.ifrtd.org

Hablando al Parlamento – El Foro Nacional de Tanzania

13 Ministros y 10 ministros adjuntos estuvieron entre los 229 miembros del Parlamento (MP) de Tanzania que asistieron a un seminario para tratar los problemas de acceso y movilidad en las áreas rurales. El seminario realizado el 14 de febrero del 2004 y organizado por el Foro Nacional de Transporte Rural y Desarrollo de Tanzania (FNT), buscó sensibilizar a los MP sobre los problemas de acceso y movilidad en las áreas rurales de Tanzania, y de permitirle al FNT hacer aportes dentro de las políticas y reformas relacionadas.

El discurso de apertura del Primer Ministro hizo notar el impacto de una inadecuada planificación integral del transporte en los pobres (particularmente en las mujeres), y la importancia del transporte como un principal componente de costos de productos mercadeables –destacando las consecuencias del inadecuado transporte en los esfuerzos de la nación para erradicar la pobreza. Elogió los logros del VTTP (Tanzania's Village Travel and Transport Programme establecido en 6 distritos en 1994), señalando la intención del gobierno de iniciar el programa en todos los distritos. También hizo un llamado a cambiar actitudes, por ejemplo, desafiar las normas culturales que prohíben a la mujer manejar bicicleta. El Primer Ministro concluyó comprometiéndose la responsabilidad del gobierno para atender los problemas de transporte rural de Tanzania utilizando sus propios recursos disponibles, y solicitar el apoyo de otros involucrados e interesados.

Sobre Nosotros:

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

El IFRTD cuenta con una pequeña secretaría descentralizada en Inglaterra, Perú Senegal, Kenya y Sri Lanka.

Ana Bravo (América Latina),
Av. General Garzón 852, Lima 11,
Jesús María, Perú
Tel/fax: 51 1 431 1754
CE: ana.bravo@ifrtd.org

Priyanthi Fernando (Internacional);
Kate Czuczman (Comunicaciones)
& Anita Wiafe (Administración),
Secretaría del IFRTD, 113 Spitfire
Studios, 63–71 Collier Street,
Londres N1 9BE, Inglaterra
Tel: 44 20 7713 6699
Fax: 44 20 7713 8290
CE: ifrtd@ifrtd.org

Bamba Thioye (Africa Occidental y Central),
20, TP SOM-Hann, BP 63 84,
Dakar Etoile, Senegal
Tel: 221 639 3033,832 1732
Fax: 221 827 9497
CE: bamba.thioye@ifrtd.org

Peter Njenga (Africa del Este y del Sur), PO Box 314, 00502 Karen,
Nairobi, Kenya
Tel/fax: 254 2 883323
CE: peter.njenga@ifrtd.org

Ranjith De Silva (Asia), 319/10,
Ramanayaka Mawatha, Erawwala,
Pannipitiya, Sri Lanka
Tel: 94 11 2842972
Fax: 94 11 2856188
CE: ranjith@ifrtd.org

Recuerde visitar el portal del IFRTD www.ifrtd.org

Editado por Kate Czuczman
Traducción y Comp.: Alicia Bravo