



De Receptores Pasivos a Participantes Activos

En áreas donde las necesidades de transporte de la gente pobre y marginada no son tomadas en cuenta por las políticas de transporte nacionales, un cambio de las comunidades de receptores pasivos a participantes activos puede proporcionar el catalizador para soluciones sostenibles de transporte. La participación de la comunidad en la planificación, implementación, mantenimiento y evaluación de las intervenciones en transporte puede asegurar una respuesta apropiada a las necesidades de movilidad local ya que se puede utilizar el conocimiento local, generar soluciones aplicables a los recursos locales, mejorar la transparencia y la aceptación de las inversiones en transporte, contribuir a la construcción de la capacidad (conocimiento, habilidades y defensa) y reducir la dependencia.

En abril del 2005 el IFRTD en colaboración con Soluciones Prácticas ITDG organizaron un taller internacional para destacar los beneficios potenciales y los retos inherentes de asegurar la participación de la comunidad en las intervenciones sobre el transporte rural. Uno de los temas clave suscitados fue la falta de no saber aprovechar los estudios de caso que están disponibles para alentar la respuesta y el aprendizaje. El taller probó que existen varias experiencias provechosas dentro del sector transporte que están listas para ser compartidas y este número de *Noticias del Foro* trata este vacío compartiendo solo unos pocos de estos ejemplos.

Uno de los mayores retos, identificado por los participantes del taller, es entender como las comunidades pueden influenciar en forma efectiva a los hacedores de política. Por ejemplo el viaje de campo a Huanico (véase p. 3) reveló a una comunidad que no comprende completamente el proceso de toma de decisión a nivel nacional para priorizar la inversión en los caminos rurales. Sus limitadas actividades de cabildeo tuvieron como objetivo a la junta nacional de caminos rurales mientras que la capacidad de decisión actualmente descansa en el alcalde de la municipalidad.

Las experiencias compartidas en el taller revelaron diversas iniciativas de apoyo a las comunidades para participar en la planificación e implementación de las intervenciones sobre transporte que las afecta. Algunas están detalladas aquí: los Parlamentos de la Comunidad en Kenya (p. 2), los Comités de Transporte en Bangladesh (p. 3) y una micro empresa planificada en el Perú (p. 3). La ayuda externa y los aportes están ayudando a estas comunidades a entrar en el debate sobre transporte con conocimiento, habilidades técnicas y la capacidad de articular sus necesidades como un grupo unido. Sin embargo también destacamos el estudio de caso de Nicaragua (p. 2) el cual ha reconocido que construir la capacidad de la comunidad solo trata la mitad del debate y ha tomado medidas para completar el círculo. El programa PAST de DANIDA se centró no sólo en organizar a la comunidad para articular sus necesidades sino también en organizar a los hacedores de política para que escuchan.

Si usted tiene experiencias de participación de la comunidad en intervenciones sobre transporte que puede compartir con la red, sírvase enviarlas a la Secretaría del IFRTD. Los estudios de caso de este taller y cualquier otro que recibamos estarán disponibles en la sección de temas en nuestro sitio web www.ifrtd.org.



Asamblea de la comunidad, Huanico, sierra norte, Perú.

Taller Internacional, Cajamarca, Perú, Abril 4-7 2005

El Taller Internacional sobre Participación de la Comunidad en el Manejo del Transporte fue un evento bilingüe organizado por el IFRTD y Soluciones Prácticas ITDG y financiado por la Comisión Europea (CE). Este fue la culminación de la primera fase del programa de tres años sobre transporte internacional de Practical Action ITDG, cofinanciado por la CE, y una oportunidad para Practical Action ITDG y otras organizaciones que trabajan en programas similares para compartir sus experiencias, aislar las lecciones aprendidas y recomendar estrategias para promover una buena práctica.

El taller atrajo a participantes de 14 países a lo largo de América Latina, Asia y África, desde ONG hasta programas de transporte de gobierno representaron la amplitud del sector transporte. Las presentaciones seleccionadas y un extenso grupo de trabajo permitieron a los participantes debatir temas y compartir experiencias de una buena práctica, los viajes de campo a las comunidades de Cumbe Mayo y Huanico proporcionaron los estudios de caso centrales.

El informe completo del taller se encuentra disponible en www.ifrtd.org.

En este número:

1. De Receptores Pasivos a Participantes Activos; Taller Internacional
2. Promoviendo el Diálogo entre la Comunidad y el Estado; Los Parlamentos de la Comunidad
3. El Programa de Transporte de la Comunidad de Practical Action; Rehabilitando el camino de la leche – Huanico, Perú; Integrando el Transporte Acuático
4. Adiós y Bienvenida; Indicadores del Transporte – Un Taller de Consulta; GATNET organizó Foro Virtual; Acerca del IFRTD



Promoviendo el Diálogo entre la Comunidad y el Estado

En 1999 el Programa de Apoyo al Sector Transporte (PAST) financiado por el DANIDA fue establecido en Las Segovias, Nicaragua. Su objetivo era mejorar las condiciones de vida, acceso y movilidad de los habitantes de una de las áreas más aisladas de la región. Su estrategia fue implementar un sistema de mejoras a los caminos rurales utilizando técnicas intensivas de mano de obra que también podrían asegurar un apoyo a largo plazo de las autoridades locales.

Inicialmente el programa se centró en la implementación de los trabajos físicos de gran nivel, conjuntamente con una capacitación en habilidades y organización para la comunidad local. Una vez que los trabajos estuvieron completos y se implementó una base sólida de habilidades y de organización a nivel local, el programa pasó a la segunda fase: organizar a los beneficiarios para que asuman la responsabilidad de la rutina del mantenimiento de la infraestructura y persuadir a las municipalidades de tener presupuesto para los trabajos de mantenimiento periódico. Con esta segunda etapa realizada el programa ahora está en su fase final: la descentralización –la entrega de toda la responsabilidad a las comunidades y las municipalidades. Con experiencia, capacidades e infraestructura ya implementadas se espera que ellas puedan ahora encontrar soluciones eficaces a sus problemas concernientes al manejo del transporte, acceso y movilidad.

Para lograr la descentralización y asegurar que la voz de la comunidad continuará siendo escuchada, PAST se ha concentrado en promover un sistema de diálogo directo entre las autoridades locales y las organizaciones de base de la comunidad. El sistema se ha fortalecido a tal punto que hoy las comunidades son capaces de hacer solicitudes directas a su autoridad local para el apoyo de proyectos, y luego manejar el trabajo ellos mismos a través de los Comités de Proyecto (PC) de las comunidades de base.

El sistema de PAST se basa en el conocimiento claro de los roles y responsabilidades de cada organización participante involucrada en el manejo de cualquier intervención; desde la concepción pasando por la implementación hasta el mantenimiento.

PAST financia, organiza e inicialmente lidera la actividad, invirtiendo en capacitación y organización para las comunidades, y contribuyendo con asistencia técnica.

La **Comunidad** como el socio local aporta: mano de obra (pagada y voluntaria), recursos (bolsas de grava y tierra para los caminos), y compromete financiamiento y mano de obra para un mantenimiento de largo plazo. La comunidad también contribuye con capital social organizándose ella misma internamente (inclusive en la resolución de conflictos), eligiendo representantes para los CP, decidiendo la membresía de los socios de trabajo (hombres y mujeres), proponiendo supervisores técnicos para los trabajos de construcción (hombres y mujeres), y encargándose de las herramientas y el presupuesto del proyecto.

Las **Autoridades Locales** atienden las necesidades de la comunidad y facilitan y apoyan el manejo de las intervenciones. Ellas proporcionan los recursos técnicos, financieros y humanos para apoyar a las comunidades en la planificación e implementación de proyectos y la precedencia de los socios. También contribuyen financieramente para los trabajos de mantenimiento periódico. Las autoridades locales ponen las solicitudes que reciben a consideración de su propia organización de intendentes, el Concejo de Transporte Rural (CTR), para aprobación. Ellos se enlazan directamente con las comunidades a través de los CP.

El **Concejo de Transporte Rural** consta de 27 alcaldes que representan a los concejos locales dentro de la región. El trabajo del CTR es el de planear las inversiones en infraestructura de transporte en la región. Este es manejado por una junta ejecutiva de tres miembros elegidos democráticamente para un periodo de 4 años, representantes de instituciones del gobierno central y, se esperaba, otras instituciones y ONG.

La experiencia de Las Segovias ha demostrado que las comunidades pueden estar dispuestas a organizarse ellas mismas y participar en las mejoras y mantenimiento de la infraestructura de su transporte cuando hay un sistema establecido a través del cual ellas son escuchadas. A través de los esfuerzos combinados para reunir las responsabilidades respectivas, la Municipalidad y la Comunidad han llegado a creer que las intervenciones de transporte apropiadas son una realidad alcanzable, en el contexto de una buena organización, un manejo eficiente, y un compromiso para un diálogo abierto y transparente.

Para mayor información sírvase contactar a: F. Santiago Mendoza Molina, PAST DANIDA. Tel: 505 071 33198; CE: past1@ibw.com.ni

Los Parlamentos de la Comunidad

El proyecto de Servicios de Transporte Rural (STR) para Kenya es una iniciativa de investigación en marcha para facilitar la entrega de los servicios de transporte para mejorar la forma de vida rural, especialmente con respecto a mejorar las prácticas agrícolas y promover la comercialización para la seguridad alimentaria. El énfasis del proyecto ha sido establecer la solución al problema de las sociedades lo que le permitirá a las comunidades asumir nuevos retos, construir un conocimiento local en productos, mercados y tecnologías, desarrollar soluciones prácticas y en última instancia construir estrategias comunes.

Uno de los logros clave de este proyecto ha sido el establecimiento de los Parlamentos de la Comunidad (PC). Los PC son organizaciones legales de sociedad civil compuestas por diversos grupos con un interés común, como granjeros horticultores, madres solteras, operadores de Boda Boda (taxi bicicletas) y de burros, y/o grupos de iglesia. En cada proyecto los grupos de interés común de la localidad eligen representantes a los PC, por lo menos con 10 grupos representados en cada uno. Ellos después se reúnen regularmente para planear, organizar, implementar, monitorear y evaluar las intervenciones de desarrollo. En las cuatro localidades del proyecto donde los PC han sido establecidos, las comunidades han sido capaces de asociarse con el gobierno, ONG y el sector privado para emprender los proyectos aprobados por la comunidad.

Los Parlamentos de la Comunidad proporcionan un marco para el consenso a través del cual las comunidades pueden proseguir diversas actividades y un punto de entrada a través del cual los agentes externos pueden proporcionar servicios beneficiosos o apoyo. Por ejemplo, a través de los planes de micro financiamiento que se han establecido, los miembros de la comunidad se han prestado dinero para invertir en negocios de transporte rural y producción agrícola. Además las capacitaciones regulares, las visitas a exposiciones y demostraciones de campo han aumentado la capacidad local para la producción de cosechas y mercadeo.

Los talleres financiados por organizaciones externas como el programa de Vigilar la Agenda de Pobreza del IFRTD, han creado foros a través de los cuales las comunidades son capaces de desarrollar un conocimiento sobre los temas críticos en el transporte. Esto a su vez llevó a adoptar

intervenciones apropiadas, por ejemplo los taxi bicicletas como un medio de generar ingresos y un transporte más rápido para los agricultores. Estos talleres o Días de Vigilar la Agenda de Pobreza también han permitido que se formen nuevas sociedades, particularmente con el sector privado.

El mayor reto de establecer los PC ha sido la predisposición de las comunidades de priorizar la ganancia individual a corto plazo sobre las ideas e innovaciones que pueden generar a largo plazo un crecimiento sostenible y beneficios colectivos. Esta perspectiva ha sido exacerbada por las luchas de poder y conflictos de interés dentro de los PC.

Un conocimiento realista de los marcos de tiempo involucrados ha sido otra lección aprendida. La capacidad de construcción a través de una capacitación cara a cara, visitas a exposiciones y demostraciones de campo es efectiva pero el captar nuevas tecnologías aún toma tiempo y debe ser vista como una operación a largo plazo.

En general el proyecto del STR ha demostrado que las comunidades necesitan cohesión que les permita iniciar una sociedad pro-activa con el gobierno, ONG y el sector privado. Es la fuerza de estas diferentes sociedades la que proporciona los elementos que se necesitan para llevar las comunidades hacia delante. Esta clase de organización puede descansar mucho en la ayuda externa en sus fases iniciales pero una comunidad cohesionada puede hacerse cargo ya que la innovación se ve que fructifica a nivel local.

El proyecto de STR, ahora en su cuarto año, está implementado por una coalición de socios compuesta por el Kenya Network for Dissemination of Agricultural Technologies (KENDAT), el IFRTD, el International Labour Organisation – Advisory Support Information Services and Training (ILO-ASIST) y Practical Action.

Para mayor información sobre Los Parlamentos de la Comunidad sírvase contactar a:

Pascal Kaumbutho y Eston Murithi, KENDAT; tel/fax: 254 20 6766939
CE: kendat@africaonline.co.ke; web: www.atnesa.org/kendat

Para mayor información sobre el Programa Vigilar la Agenda de Pobreza visite:
Web: www.ifrtd.org/new/proj/pov_watch.php



Integrando el Transporte Acuático

Las islas fluviales temporales (banco de arena) en Bangladesh son franjas de tierra vulnerable sin conexión ya sea por carretera o por tren entre sí o a tierra firme. Las vías acuáticas en estas zonas son vías públicas naturales con el potencial de proporcionar una red de transporte de bajo costo. Sin embargo, los habitantes de estas islas fluviales encuentran su acceso al mercado, servicios y recursos restringidos por los servicios poco frecuentes e irregulares de transporte por barco, a las fallas en el motor de éste debido a un pobre mantenimiento y a mecánicos poco capacitados, a embarcaciones que no tienen regulación y son inseguras particularmente durante el mal tiempo, a los pasajes caros, a la falta de crédito y a un monopolio de los propietarios de los embarcaderos quienes impiden el libre movimiento de los barcos.

Practical Action de Bangladesh ha implementado un proyecto de transporte de 2-3 años titulado "Mejorando el transporte acuático en las zonas de las islas fluviales de Faridpur" con el apoyo financiero de la CE. El objetivo principal del proyecto es desarrollar y promover el transporte acuático fluvial como un medio integral de conseguir la autosuficiencia y el desarrollo de la comunidad en estas zonas, mejorando las formas de vida de los hombres, mujeres y niños pobres. Los objetivos específicos incluyen: identificar las intervenciones apropiadas de transporte, construir la capacidad entre las comunidades de estas islas fluviales e influenciar a las autoridades locales y otros participantes.

Programa de Transporte de la Comunidad de Practical Action

Esta edición de *Noticias del Foro* es financiada por Practical Action de ITDG EC programa de transporte co-financiado. El trabajo trajo conjuntamente diversos programas de movilidad en países a lo largo de tres regiones con el propósito común de construir la capacidad de las comunidades, identificar y dirigir sus propios problemas de transporte.

Para mayor información sobre este programa sírvase contactar a:

Upali Pannilage, Practical Action South Asia. CE: upalip@itdg.sl.lk

Web: www.practicalaction.org/?id=community_rural_transport

El proyecto establece Comités de Transporte (CT): organizaciones de base de la comunidad que proporcionan un foco para la construcción de la capacidad dentro de las comunidades de las islas fluviales. Cada CT comprende representantes de las diez localidades en el área de proyecto de Faridpur y refleja la amplitud de los diferentes grupos participantes dentro de la población local incluso a los presidentes del Consejo del Sindicato, a líderes de opinión y religiosos, mecánicos rurales, propietarios de barcos y usuarios de transporte. Cada CT incluye por lo menos a dos miembros femeninos.

Desde que se formaron los CT ellos han proporcionado un foro bimestral en el cual la gente local puede expresar sus opiniones, necesidades y demandas a las autoridades competentes y a los proveedores de servicios. El desarrollo e impacto de los CT está correlacionado a la amplitud de la representación de participantes que ellos han podido asegurar. Por ejemplo, ¿están presentes los departamentos de línea del gobierno local o los proveedores del servicio de transporte? Dónde este nivel de representación se ha alcanzado, el foro proporciona una plataforma de negociación entre la comunidad (usuarios) el sector privado (propietarios/ operadores de barcos, arrendatarios de los embarcaderos) y las autoridades. Por ejemplo la comunidad ha sido capaz de discutir y articular el desafío presentado por el monopolio de los arrendatarios de los embarcaderos y presionar a las autoridades para mejorar el manejo de éstos.

Dado que estos CT están en el proceso de construir sus capacidades pasará algún tiempo antes de que produzcan resultados tangibles. La participación sostenible dependerá del fuerte interés y el deseo de comprometerse y colaborar con todos los participantes. Las implicancias tempranas son positivas, se han establecido vínculos efectivos para influenciar la política y la legislación, los fabricantes locales de barcos han sido involucrados para mejorar sus habilidades y los empresarios locales han expresado su entusiasmo e interés en la producción y mantenimiento de los barcos a motor de la región a través de los cuales el proyecto ha sido exitoso en la mejora de la calidad, seguridad y comodidad.

Para mayor información sírvase contactar a: Shamim Hasan, Practical Action Bangladesh. CE: Shamim@itb.bdmail.net

Rehabilitando el camino de la leche - Huanico, Perú

Muchos de los caminos y senderos rurales del Perú no aparecen en los mapas oficiales dejándolos solo en los planes de mantenimiento e inventarios del gobierno central o regional. El camino de acceso de 22 km. hacia Huanico, un pequeño pueblo andino en las tierras altas del norte, es uno de estos caminos políticamente invisibles.

Huanico tiene servicios básicos mínimos, una escuela primaria y secundaria, una posta de salud con una enfermera por personal, un suministro doméstico de agua no tratada, un teléfono, y una radio de servicio esporádico. La agricultura es la actividad principal y la venta de leche la fuente principal de ingresos. Sin embarco Huanico es también un mercado eje clave que atrae comerciantes y productores de diferentes partes del país cada viernes para comercializar productos agrícolas. Estos comerciantes a su vez se llevan productos comprados en Huanico a mercados en otras provincias.

El camino de acceso principal, Cruce Cumulca, construido 40 años atrás no ha sido mantenido y ahora le toma dos horas a una camioneta 4x4 cubrir esos 22 km. En el pasado había una organización comunitaria que realizaba el trabajo de mantenimiento pero esta tradición de colaboración comunal ha declinado en los últimos años. Las reparaciones algunas veces son hechas por miembros del comité de la leche pero sólo cuando el camino se vuelve intransitable.

La comunidad local ha identificado el pobre estado del camino como una de las limitaciones clave de su desarrollo. Actualmente el único servicio de transporte disponible para ellos es el camión de la leche una vez al día, por el cual pagan altas tarifas para viajar encima de los "porongos" (baldes de leche). El viaje a Cajamarca, la ciudad más cercana, toma 14 horas en el camión de la leche comparado con el viaje de cuatro horas en un vehículo 4x4. Muchos pasajeros regulares reportan problemas de espalda por utilizar el servicio del camión. Pareciera que una mejora del camino pueda fomentar un mayor tráfico en éste lo cual beneficiaría el comercio de productos locales y permitiría finalmente la viabilidad de un servicio de ómnibus.

Sin embargo la gente local también identifica su falta de organización interna y de conocimiento técnico y político como limitaciones. Aunque Huanico tiene muchos grupos comunitarios; la iglesia, la oficina de Alderman, la asociación de padres de familia, el club de madres y las rondas campesinas, el poder político dentro del pueblo descansa sólo en dos grupos: la delegación municipal de Huanico y el comité de proveedores de leche. Es evidente que la lucha por el poder entre estos grupos ha creado una división entre los pobladores. Además, a pesar de haber completado un estudio de factibilidad para el reasfaltado del camino, aún no ha sido tomado en consideración por el inventario nacional de rehabilitación de carreteras. La



IFRTD 2005

El camión de la leche de Huanico parte con un grupo de pasajeros

comunidad local siente que le falta fuerza política para desafiar a PROVIAS Rural (el programa nacional de carreteras rurales) para priorizar su camino.

Soluciones Prácticas de ITDG ha propuesto un proyecto modelo de manejo de caminos rurales para establecer un plan de mantenimiento de caminos más sostenible. Esto involucrará mejorar las habilidades de organización de la comunidad y buscar mecanismos para desarrollar la motivación y el manejo de las habilidades de los beneficiarios junto con las instituciones locales públicas y privadas. El proyecto establece una prioridad en la solución de conflictos entre los dos grupos dominantes y los anima a desarrollar un mejor ambiente de trabajo.

En el modelo de dirección propuesto también se ha considerado la incorporación de una microempresa que permita a Huanico generar su propio desarrollo basado en la participación directa de los usuarios locales quienes recibirán compensación financiera por los servicios prestados.

En el taller de Cajamarca los participantes fueron capaces de preguntar a los representantes de PROVIAS como se priorizan los caminos para el inventario nacional. PROVIAS bosquejó un proceso de toma de decisiones en el cual éste mantiene talleres de priorización con los alcaldes de provincias y distritos y luego ejecutan los planes en base a las recomendaciones de los alcaldes. Por lo tanto es necesario para la gente de Huanico que presione a su gobierno provincial para que priorice el camino en lugar de a PROVIAS Rural. Es importante que las comunidades comprendan el proceso subyacente de toma de decisiones a nivel local, regional y nacional de gobierno antes de presionar por cambios en la política.

Para mayor información sírvase contactar a:

Castinaldo Núñez, Programa de Energía e Infraestructura, Practical Action Cajamarca, Perú. CE: cnunez@caji.itdg.org.pe web: www.itdg.org.pe



Noticias y Eventos

Adiós y Bienvenida

En marzo la primera Secretaria Ejecutiva, Priyanti Fernando, asumió una nueva posición como Directora Ejecutiva del Centre for Poverty Analysis (CEPA) en Colombo, Sri Lanka. El legado de Priyanthi es una red madura que es ampliamente respetada y "entre las más efectivas y eficientes redes que han surgido del campo de desarrollo en los '90" (*Evaluación Externa del IFRTD, IISD 2004*). Sus colegas en la Secretaría le deseamos lo mejor en su nuevo cargo y esperamos su continua colaboración como un miembro activo de la red.

Y ahora nos da un gran placer darle la bienvenida a Maninke van Riet como la nueva Secretaria Ejecutiva de la Secretaría del IFRTD. Maninke se unió al IFRTD en mayo después de más de 6 años como la Administradora del Programa para África de la ONG con base en Nueva York "Trickle Up". Allí ella fue la responsable de administrar una red de más de 60 ONG y de organizaciones de comunidades de base a lo largo de África. Uno de los primeros retos de Maninke será iniciar el desarrollo de la estrategia de 5 años del IFRTD.

Puede contactar a Maninke a través de la oficina de Inglaterra (véase el recuadro Acerca del IFRTD) o por CE a: maninke.vanriet@ifrtd.org

Para lo último en noticias de la red recuerde visitar la página del IFRTD: www.ifrtd.org

Indicadores del Transporte– Un Taller de Consulta

En abril del 2005 el Foro de Sri Lanka para el Transporte Rural y el Desarrollo (LFRTD) organizó un taller de consulta sobre el Comportamiento de los Indicadores del Sector Transporte. Este taller, financiado por el Banco Mundial, atrajo participantes de Vietnam, Camboya, India, Indonesia, Sri Lanka y Nepal, e incluyó a representantes de la OIT, el Banco Mundial, SUSTRAN ASIA, ADB, SIDA y el Clean Air Initiative for Asian Cities. El país anfitrión, Sri Lanka, estuvo representado por el Ministerio de Transporte, el Departamento de Planificación Nacional, la Autoridad de Puertos, la Comisión Nacional de Transporte, el Centre for Poverty Analysis, Practical Action de Asia del Sur y el LFRTD.

El taller es parte de una iniciativa de la división de Transporte y Urbe (TUDTR) del Banco Mundial para desarrollar una exhaustiva serie preliminar del comportamiento de los indicadores del transporte y su impacto.

Como parte de las consultas en curso para esta iniciativa el taller apuntó a la toma de conciencia entre los participantes clave y alentar contribuciones al proceso para asegurar considerarlas en las prioridades nacionales y la sostenibilidad a largo plazo. El taller permitió a los participantes procedentes de una variedad de países, instituciones y disciplinas en transporte consultar información en las principales fuentes del sector transporte, y en la capacidad y limitaciones que actualmente ellos encuentran para recoger, analizar, guardar y utilizar datos de gran calidad.

Los resultados del taller incluyeron la toma de conciencia de la iniciativa, un país con una matriz receptiva para llenar los vacíos de información del sector transporte, un país con un plan específico de acción para la implementación de una exhaustiva recopilación de información en transporte y retroalimentación para fortalecer el propósito, forma y sostenibilidad de la iniciativa.

El taller, auspiciado por el Banco Mundial, fue organizado por el Foro de Sri Lanka para el Transporte Rural y el Desarrollo en colaboración con el Ministerio de Transporte de Sri Lanka y el IFRTD. El facilitar este diálogo permite al IFRTD llevar a la mesa de dibujo las perspectivas de los profesionales en el sector transporte de un país en vías de desarrollo y proporcionar al TUDTR del Banco Mundial un "control de la realidad". Esperamos que esto contribuya a la sinergia entre las expectativas de los países y el Banco, y a la formación de sociedades sostenibles a largo plazo.

Para mayor información sobre la iniciativa de los Indicadores del Transporte sírvase visitar http://www.ifrtd.org/new/proj/transp_ind.php o por CE a: peter.njenga@ifrtd.org

Para mayor información sobre el LFRTD, una red nacional afiliada al IFRTD sírvase visitar <http://www.ifrtd.org/new/nfgs/srla01.php> o por CE a: ifrtd@eol.lk

GATNET organizó Foro Virtual

En junio el IFRTD y GATNET organizaron una discusión virtual en temas de género y transporte para el sector de desarrollo. La discusión fue diseñada para compartir las lecciones aprendidas, intercambiar nuevas ideas e información, y contribuir a la Mesa Redonda sobre Género y Transporte organizada por el Comité del TRB on Women's Issues in Transportation el 11 de julio en Boston, EE.UU.

La discusión virtual tuvo lugar durante cuatro semanas con un nuevo tema de discusión cada semana. Voluntarios de la comunidad GATNET fueron los moderadores del foro y colocaron los resúmenes en línea semanalmente. Los temas fueron:

- El papel del transporte en las Metas de Desarrollo del Milenio
- Como el ICT y las tecnologías juegan un papel catalizador para apoyar la integración del género dentro de los proyectos de transporte en los países en desarrollo
- Examinar las brechas políticas –establecer un puente entre la política de transporte y la política de género y como traducir la política en práctica
- La pobreza del tiempo en el género –el papel del transporte en el empoderamiento económico de las mujeres.

El correo electrónico de la comunidad en género y transporte de GATNET creció de un programa de investigación a examinar como el género ha sido llevado dentro de la corriente principal del sector transporte del Banco Mundial. La red se comunica por medio de una lista de discusión por correo electrónico alojada en www.dgroups.org. La lista de correo electrónico está abierta a cualquier persona con un interés en temas relacionados a mejorar la movilidad y el acceso para las mujeres y hombres pobres en países en desarrollo.

Si esta interesado en leer los resúmenes completos del Foro Virtual y la Mesa Redonda y/o suscribirse a la lista de discusión por correo electrónico de GATNET visite

http://www.ifrtd.gn.apc.org/new/gender_gat/index2.htm

Para mayor información sírvase contactar a:

Kate Czuczman, Secretaria del IFRTD CE: kate.czuczman@ifrtd.org

Acerca del IFRTD:

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. Este proporciona un marco para la cooperación, compartir información, el debate y defensa que une las fronteras tradicionales, geográficas, académicas e institucionales.

Ser miembro del IFRTD es libre. Todos los miembros reciben *Noticias del Foro* y otras publicaciones que están disponibles en la red. En más de 20 países en desarrollo redes autónomas que comparten la visión de la red internacional se han afiliado al IFRTD como Foros Nacionales (FN).

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

Por favor contacte a la Secretaría del IFRTD como sigue:

Ana Bravo (América Latina),
Capitán Luis La Jara 181, Lima 27,
San Isidro, Perú
Tel/fax: 51 1 222 6863
CE: ana.bravo@ifrtd.org

International Programme,
Communications & Administration,
113 Spitfire Studios, 63–71 Collier
Street, Londres N1 9BE, Inglaterra
Fax: 44 20 7713 8290
CE: ifrtd@ifrtd.org

Bamba Thiye (África 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.thiye@ifrtd.org

Peter Njenga (África 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

El sitio web del IFRTD está en inglés, francés y español
www.ifrtd.org

Editado por Kate Czuczman
Traducción y Comp.: Alicia Bravo