



Noticias del Foro

Foro Internacional para el Transporte Rural y el Desarrollo

Entendiendo los Centros de Transporte Rural

Volumen 13, Número 1, Junio 2006

Los Centros de Transporte: Una nueva perspectiva para los servicios de transporte rural

Las poblaciones muy dispersas, las actividades económicas de bajo volumen y las grandes distancias entre las familias y los puntos de provisión de servicios, todas constituyen desafíos para los planificadores en transporte rural y para las herramientas de planificación convencionales puestas a su disposición. A través de su proyecto internacional para compartir conocimientos "Mejorando la Movilidad para los Pobres de las Zonas Rurales", los miembros del IFRTD han identificado el concepto de centros de transporte como una herramienta potencialmente útil, para entender y construir sobre la evolución natural de la organización del transporte en las áreas rurales.

Los centros de transporte rurales generalmente se desarrollan orgánicamente reflejando los modelos existentes de la interacción y jerarquía dentro y entre los poblados. Mientras que la noción de un centro de transporte implica la convergencia a un centro de transporte, el enfoque de los centros de transporte incorpora un sistema interactivo más amplio que consiste en las familias (como los originadores del viaje), los medios de transporte utilizados en un área, la infraestructura dentro de las regiones interiores, los rayos que llevan al exterior y el centro de transporte, que consiste de una variedad de comercios, servicios sociales y de transporte. El transporte es el pegamento vital que une estos modelos de interacción espacial.

En el 2005 el IFRTD encargó cuatro estudios piloto exploratorios sobre la organización de los servicios de transporte en centros de transporte rurales pequeños en Etiopía, Ruanda, África del Sur y Zimbabue. Los estudios examinaron la interrelación del transporte entre las regiones rurales interiores y sus centros primarios de mercado. Se puso particular interés en la composición e integración modal, funciones, cobertura espacial y las necesidades de infraestructura asociadas con los medios de transporte que operan dentro del sistema del centro de transporte.

Los estudios confirmaron que los centros de transporte rurales se caracterizan por los continuos medios de transporte que ofrecen servicios interrelacionados a varios niveles del sistema. El transporte entre las regiones interiores rurales y los centros de mercado local está relacionado con la comercialización de las cosechas, el acceso al empleo local, la adquisición de las necesidades básicas, y el acceso a los servicios sociales. La interacción a este nivel desarrolla economías a escala. El tráfico humano y de mercaderías de regiones interiores dispersas se consolidan en el centro de transporte para una redistribución local, o como conexión de transporte hacia el exterior a centros de transporte similares o de mayor nivel. Los servicios de transporte entre las regiones interiores rurales y los centros de transporte consisten en servicios de bajo volumen, comúnmente medios intermedios de transporte (MIT), cargadores humanos y tráfico peatonal. La infraestructura generalmente es de baja calidad y a menudo no proporciona el acceso durante todo el año. Los servicios motorizados son infrecuentes y usualmente están restringidos a los pueblos de gran potencial agrícola.

Dentro de los mismos centros hay una mayor diversidad modal mixta de transporte –desde los MIT que se originan en las regiones interiores, a aquellos que operan únicamente dentro del centro de transporte proporcionando conexiones para distancias cortas y funciones de distribución. Los viajes entre los centros de transporte también pueden incluir

operaciones significativas de los MIT junto con opciones motorizadas. En la página 3 **Tatenda Mbara** esboza la importancia de los MIT para el buen funcionamiento de los centros de transporte rurales/centros de servicio.

La investigación indicó que allí hay un valor práctico para utilizar el enfoque de los centros de transporte para analizar los modelos de origen y destino, los volúmenes de tráfico a lo largo de los rayos, los medios de transporte disponibles, la calidad de la infraestructura y la complementariedad intermodal.

El análisis también puede ayudar a identificar, priorizar y responder a los cuellos de botella en los accesos críticos. Por ejemplo, uno de los estudios de caso de Lume Woreda, Etiopía, muestra como la falta de un cruce de río para todo clima en un rayo clave que conduce a un centro de transporte local, impide que todo un poblado durante la estación de lluvias tenga acceso a los servicios por más de tres meses. En la página 2 **Ranjith de Silva** compara los viajes multimodales de dos centros de transporte y los desafíos que enfrentaron para establecer buenas conexiones.

En África del Sur el estudio en Tombo y Lusikisiki muestra como la infraestructura del centro de transporte puede proporcionar la base para sincronizar la entrega de diversos servicios básicos como pensiones, bancos móviles y asistencia médica a las regiones interiores rurales proporcionando opciones combinadas de transporte. **Mac Mashiri** recoge este tema en la página 3 con un análisis a los centros de transporte como catalizadores para una entrega de servicio efectiva.

¿Qué son los Centros de Transporte y sus "Rayos"?

Los sistemas de transporte involucran diversos centros de transporte y sus rayos. Los rayos convergen e irradian hacia fuera desde el centro o eje de transporte. Los centros de transporte rurales clave son capitales regionales, ciudades de comercio y pueblos. Los rayos hacia y desde estos centros de transporte tienen combinaciones características de transporte que incluyen camiones, ómnibus, taxis rurales, barcos, medios intermedios de transporte (MIT) y peatones. Los rayos pueden ser caminos, sendas, vías acuáticas o senderos peatonales. Los rayos que no son caminos como las vías acuáticas o sendas y senderos pueden ser "invisibles" para los planificadores. Los caminos principales a las ciudades regionales son corredores de transporte (sistemas de centros de transporte nacionales y sus rayos) y no son típicos del transporte rural.



Paul Starkey et al 2005

En este número:

1. Los Centros de Transporte: Una nueva perspectiva para los servicios de transporte rural; ¿Qué son los Centros de Transporte y sus Rayos?
2. Haciendo Conexión; El Enfoque de los Centros de Transporte en Acción
3. Mejorando el Acceso y la Entrega del Servicio; Los MIT sostienen los Centros de Transporte Rural
4. Villavicencio: Centro de Transporte hacia Media Colombia; Noticias y Eventos; Acerca del IFRTD

Continúa en la pág. 2



Viene de la página 1

Los estudios de caso subrayan la necesidad de fortalecer los vínculos entre la planificación del transporte espacial y local. Los enfoques tradicionales pueden pasar por alto áreas que caen bajo ciertos límites económicos aunque puedan beneficiarse del desarrollo de simples puentes o puntos seguros de cruce. Igualmente los planificadores a nivel local continúan ignorando el papel de los MIT aún en donde estos han sido reconocidos a un nivel macro político. El estudio de África del Sur identifica la falta de instalaciones designadas para el intercambio intermodal como una causa subyacente del caos y la inseguridad en las operaciones de transporte en los centros de transporte y una reafirmación de la tendencia en contra de los MIT.

En algunas ocasiones se necesitan intervenciones deliberadas para estimular el desarrollo de los servicios de transporte. Este fue el caso de Ruanda donde los servicios de transporte eran casi inexistentes en los dos centros de transporte en estudio, Butaca y Gabiro. Los MIT están completamente ausentes y la carga sobre la cabeza predomina a lo largo de los rayos y dentro y entre los centros. La experiencia en la introducción de MIT de otros países sería muy beneficiosa para el caso de Ruanda.

Las ventajas claves del enfoque de los centros destacadas por los estudios de caso incluyen:

- Una perspectiva enfocada en los patrones de transporte existentes. En muchos casos la base para un sistema de transporte local sostenible ya existe y lo que se requiere son intervenciones bien secuenciadas para mejorar la eficiencia en cada etapa.
- La reafirmación que los diversos medios de transporte se complementan y cada uno tiene su espacio en términos de distancia y carga límite, costos iniciales y operacionales, velocidad, vida útil y necesidades de infraestructura.
- Mejorar los vínculos rural-urbano. El transporte es un medio clave a través del cual los vínculos se mantienen y fortalecen.
- Puntos de consolidación de pasajeros y carga, ayudando al desarrollo de servicios motorizados de transporte rural, vinculados por los MIT.

Los estudios sugieren la necesidad de fortalecer la capacidad de los planificadores locales para tratar los problemas del transporte local de una manera innovadora y holística que destaque el papel del transporte como el medio de un fin y no solo un fin en sí mismo. A pesar del crecimiento en el conocimiento global sobre las opciones del transporte local, la planificación local aún no acoge la necesidad de integrar todos los medios de transporte y proporcionar una infraestructura apropiada a las necesidades existentes.

Para mayor información sírvase contactar a: CE: peter.njenga@ifrtd.org

Haciendo Conexión

Las montañas y los ríos aíslan y marginan a las comunidades rurales pobres al reducir su conectividad; particularmente durante las estaciones de invierno o de lluvia. Las oficinas de Soluciones Prácticas en Bangladesh y Nepal han comenzado a demostrar tecnologías e intervenciones que son apropiadas para estas dos situaciones, y para evaluar a que nivel ellos pueden mejorar la movilidad y el acceso de las comunidades locales.

La mayoría de los habitantes de Salamkhardung, un pueblo en la zona de las islas fluviales de Sadar Upazilla, distrito de Faridpur, Bangladesh, enfrentan una pobre conexión y dependen fundamentalmente de los barcos locales para su transporte. El proyecto iniciado por Soluciones Prácticas Bangladesh ha proporcionado embarcaderos y salas de espera para los pasajeros de los barcos a través de los grupos organizados de la comunidad. Sin embargo el "embarcadero" está a 2 kilómetros del pueblo y una vez que los pasajeros desembarcan de los barcos deben caminar esta distancia llevando pesadas cargas sobre sus cabezas. Las carretas de caballos están disponibles pero los altos precios para los usuarios los coloca fuera del alcance del pobre. La tierra (que se llena de cieno durante las inundaciones) es arenosa e impide el uso de vehículos angostos de ruedas como las bicicletas.

El proyecto destaca la necesidad de un camino para conectar el embarcadero de los barcos con el pueblo. Dicho camino facilitaría el uso de medios de transporte asequibles, conectándose el uno con el otro para completar el viaje, por ejemplo el barco con el ómnibus o la bicicleta con el rickshaw o el MIT. El camino deberá tener en cuenta las inundaciones que sufren estas tierras durante la estación del monzón.

En Janagaon, un pueblo de montaña en el distrito de Dhading en Nepal, la forma de vida proviene fundamentalmente de la agricultura que depende de la lluvia. Los agricultores pobres alquilan cargadores (mano

de obra migrante de otras áreas) a precios muy altos para transportar el producto a Bishaltar, la cabecera de camino más cercana que conecta a los mercados. El transporte de artículos de consumo de regreso a la montaña es aún más costoso y consume tiempo. Soluciones Prácticas Nepal ha construido un cablevía por gravedad, con la participación de las comunidades locales, para conectar el pueblo de Janagaon a la cabecera del camino en Bishaltar en la base de la montaña.

El factor importante aquí es la ubicación de la estación de desembarco del cablevía en Bishaltar; casi en el camino, desde donde lo producido en el pueblo puede ser transportado fácilmente al mercado por medios de transporte tradicionales. El cablevía ha resultado en un gran ahorro en gastos de transporte y es muy popular como medio para enviar menajes, los cuales son colocados en una canasta que está amarrada en el cablevía. Las ubicaciones de las estaciones de los cablevías fueron escogidas estratégicamente por Soluciones Prácticas Nepal siguiendo una experiencia previa, donde el producto enviado a través de un cablevía debía todavía ser transportado sobre la cabeza debido a la distancia entre la base de la estación y la cabecera de camino más cercana.

La experiencia de estos dos proyectos demostró la importancia de establecer buenas conexiones entre los diferentes medios de transporte para permitir a la gente completar sus viajes. Esto incluye los servicios oportunos, la ubicación de los puntos de transición, y mejoras en la calidad de la infraestructura en función de facilitar el desarrollo de servicios de transporte asequibles.

Para mayor información sírvase contactar a:

Ranjith de Silva, IFRTD Coordinador Regional de Asia

CE: ranjith@ifrtd.org Sitio web del Proyecto: www.practicalaction.org

El Enfoque de los Centros de Transporte en Acción

El concepto de centros de transporte facilita la muestra, el análisis y el mapa de los sistemas de transporte rural. En el 2005 un equipo de miembros del IFRTD, encabezado por Paul Starkey, desarrolló y probó una metodología de evaluación rápida para el Programa de Transporte en el Sub Sahara Africano del Banco Mundial (PTSSA). Esta metodología analiza los tipos, operadores, usuarios y reguladores de transporte en centros de transporte y rayos tomados como muestra, estratificados por la jerarquía y lejanía del centro.

Mientras los detalles del estudio se adaptan a contextos específicos, la metodología plantea una provincia/región administrativa (5-10% del país) con un transporte diferenciado como zona de captación. Esta área va a contener un número limitado de centros, tal vez un centro regional, 5-20 centros de mercado y 100 centros de pueblo.

Los servicios de transporte motorizado van desde y hasta los centros urbanos. Por lo tanto al interrogar a los usuarios, operadores y autoridades de transporte de la capital regional y tres pueblos de comercio nos da un panorama de los servicios de transporte, precios y limitaciones. Las entrevistas de participación en 5 pueblos, estratificados de acuerdo a la lejanía, proporcionan una mayor comprensión sobre las necesidades de transporte de los usuarios (desagregando el género) incluyendo a agricultores, comerciantes, empleados, amas de casa, colegios, servicios de



Contando el tráfico en Tanzania

salud y gente marginada. El conteo del tráfico (incluyendo los MIT y los peatonés) se realiza en el pueblo, el mercado y los rayos regionales.

Luego de dos meses la metodología proporciona un panorama rápido, económico, del transporte rural, destacando las limitaciones clave, los puntos de vista de los grupos de interés y las propuestas para mejoras.

Para mayor información sobre esta metodología sírvase contactar a:

Paul Starkey, CE: p.h.starkey@reading.ac.uk El borrador del estudio está disponible en: www.ifrtd.gn.apc.org/new/issues/t_services.php



Mejorando el Acceso y la Entrega del Servicio

El África rural está sufriendo un proceso de reestructuración socio-económico, caracterizado en parte por una transición alejada de la forma de vida agraria hacia diversas estrategias de forma de vida que abarca tanto la ubicación rural como urbana. La importancia de actividades no agrícolas está creciendo y los servicios de transporte están emergiendo para encargarse de este cambio, conectando los centros de comercio rural a poblados de mayor nivel. Sin embargo, los vínculos de transporte entre estos centros de comercio rural y las regiones interiores permanecen inestables, impidiendo el acceso a los servicios y a las oportunidades económicas que surgen a las comunidades rurales.

Los centros de transporte y satélites proporcionan una interfase entre la economía monetaria (mercados, tiendas, bancos) y el sector de subsistencia, y una parada los servicios de transporte. El trabajo en red en los centros de transporte facilita la disseminación de información vital que a menudo es el impulso para la producción para el mercado.

Los centros pueden ser modelados en términos de nodos y vectores atribuyéndole propiedades a los nodos (factores socioeconómicos, características de los poblados, población) así como atribuirles valores a los vectores (promedio de velocidad, tipo de camino). Los modelos resultantes pueden utilizarse para predecir los efectos de las diferentes opciones de servicio y para identificar y calcular el impacto de los atrasos en los trabajos de infraestructura en la provisión de servicios.

Las comunidades rurales a menudo son obligadas a pagar precios exorbitantes por las mercaderías y servicios o a vender ellos mismos a precios regalados debido a que no pueden acceder a los centros y mercados de distribución. Esto desalienta la explotación de oportunidades para producir cosechas de mayor valor para el mercado y los atrapa en actividades de subsistencia. El enfoque a los centros intenta proporcionar no solo oportunidades para consolidar y comercializar las cargas, sino también entregar servicios cercanos a la demanda, reducir los costos de transacción y sortear los desafíos que enfrentan las comunidades rurales, como las grandes pérdidas debido a la poca capacidad de transporte, los obstáculos para integrarse a mercados dispares, y las restricciones para acceder a beneficios agrícolas, servicios de extensión e información.

La respuesta común de los productores y distribuidores de la corriente dominante sería desarrollar eficientes cadenas de abastecimiento al por mayor, altamente sincronizadas, que se conectan a los grandes centros urbanos y que están respaldadas con información computarizada del mercado. Este modelo ahorra en gastos de inventario y de manejo pero consume grandes cantidades de transporte y recursos de energía. También margina la mano de obra intensiva de los productores y distribuidores a pequeña escala quienes no pueden competir en los mismos términos. Evidentemente este modelo no es apropiado para las comunidades rurales pero si nos proporciona una oportunidad para explorar soluciones innovadoras de transporte y logística en favor del pobre, el cual responde adecuadamente y concilia demandas de competencia para: acceso a instalaciones sociales y oportunidades económicas; transportar personas, mercaderías y servicios; y servicios de almacenamiento e intercambio. En esencia una amplia variedad de servicios y opciones de entrega son proporcionadas por la combinación centro-satélite y operaciones del corredor, mientras que los costos generales / infraestructura son compartidos.

Se necesita dar un énfasis particular a un paquete balanceado de medidas. Medidas sobre la ubicación, por ejemplo el agrupamiento de nuevas viviendas, infraestructura e instalaciones. Medidas de infraestructura, incluyendo la adopción de un enfoque holístico integrado para la planificación de caminos, telecomunicaciones, energía, instalaciones públicas y centros multipropósito. Finalmente, medidas operacionales que incluyen: establecer y coordinar servicios periódicos de transporte y horarios comerciales, proporcionando información, regulaciones y subsidio selectivo para apoyar los servicios coordinados; y facilitar el recojo de la carga / servicios de distribución por empresa.

Debido a que esto representa un cambio en las soluciones tradicionales es importante introducir el concepto en una escala gradual –construcción de un grupo central de apoyo y construcción de la capacidad institucional para planear e implementar. Esto incluye nutrir el compromiso político y el empoderamiento de las comunidades para hacer campaña para mejorar la entrega de servicios.

Para mayor información sírvase contactar a:
Mac Mashiri, FN de África del Sur CE: mmashiri@csir.co.za

Los MIT sostienen a los Centros de Transporte Rurales

Los niveles de motorización son bajos en los países en desarrollo particularmente en las áreas rurales del Sub Sahara africano. La falta de un transporte disponible y asequible compromete la conexión entre las áreas rurales y los principales pueblos y ciudades donde se encuentra la mayor parte de los productos y servicios. Los Medios Intermedios de Transporte (MIT) sin embargo, juegan un papel decisivo trayendo los diversos productos de las regiones interiores rurales a los centros de transporte. De la misma manera ellos son de importancia fundamental para la dispersión de los productos tanto de vuelta en las regiones interiores como en los mismos centros de transporte, actuando como suministro el uno con el otro y para una mayor capacidad de transporte motorizado.

En el estudio realizado en dos centros de transporte rurales en Zimbabwe se halló que la gente utilizaba extensamente los MIT para trasladarse desde las regiones interiores al centro de transporte con distintos propósitos de viaje, por ejemplo:

- Vender productos agrícolas
- Comprar productos para el hogar
- Vender productos que se consiguen de forma natural (leña o frutas silvestres)
- Asistir a reuniones políticas
- Impartir o adquirir información
- Acceder a la educación
- Acceder a atención médica
- Empleo

Los MIT más comúnmente usados para estos viajes son las carretas de animales, carretillas, carretillas de mano y bicicletas. Las carretas de animales, carretillas y carretillas de mano son utilizadas para una diversidad de tareas –llevar el producto agrícola, la leña, los granos al molino, así como a los enfermos a los hospitales. Las bicicletas son utilizadas para ir al trabajo y para llevar información de las regiones interiores al centro y viceversa. El caminar y cargar sobre la cabeza están también extendidas.

El estudio mostró que solo el caminar constituye el 66% de los medios de transporte no motorizado, aunque invariablemente el caminar se da por descontado y no es reconocido como un medio de transporte.

El concepto de centro de transporte y de rayo enfrenta una cantidad de limitaciones funcionales en las zonas rurales. Una provisión pobre e inadecuada de infraestructura es un problema común que experimentan la mayor parte de las zonas rurales en los países en desarrollo, particularmente en el Sub Sahara africano. Si los centros van a ser accesibles, entonces se necesitan esfuerzos concertados para mejorar la infraestructura para los MIT incluso el caminar. La mayoría de las comunidades rurales no se benefician mucho de la infraestructura dirigida al transporte motorizado, y se necesita mayor inversión para mantener los caminos de tierra y senderos utilizados por los MIT y los peatones. Los problemas estacionales se dan durante la época de lluvias cuando mucha gente de las regiones interiores no puede acceder a los servicios que se encuentran en el centro de transporte, como los colegios, hospitales y mercados, debido a las inundaciones de los ríos. La construcción de puentes peatonales de bajo costo ubicados convenientemente puede ser una solución.

Los estudios piloto de los centros de transporte en Etiopía, Ruanda y Zimbabwe han mostrado que el costo de tener un MIT está fuera del alcance de los beneficiarios a los que se quiere llegar. Por lo tanto podría haber una disminución en la demanda para MIT ya que la gente no puede acceder a ellos. La introducción de planes de micro crédito puede estimular la propiedad de un MIT.

Recientemente el enfoque de los centros de transporte rurales ha destacado el papel decisivo que juegan los MIT para el buen funcionamiento del sistema de transporte rural y la necesidad de reconocer a los MIT como medios de transporte importantes. Dicho reconocimiento no debe ser solo de la boca para afuera sino centrarse en crear un ambiente que permita la propiedad y el uso de los MIT.

Para mayor información sírvase contactar a:
Tatenda Mbara CE: mbara@ebefac.uct.ac.za



Villavicencio, Centro de Transporte hacia Media Colombia

Villavicencio, Meta, es el epicentro de movilización hacia la Orinoquia Colombiana que comprende siete departamentos, pluriétnicos, en un área equivalente al 38% del territorio nacional, de ahí su denominación -la Puerta del Llano.

El transporte aéreo constituye la única vía disponible para llegar a dos capitales: Puerto Inírida y Mitú, desde donde la comunicación a sus poblados se realiza preferencialmente en botes y canoas y en muy cortos trayectos se cuenta con caminos abiertos por donde transitan motos y pocos vehículos, el resto es a pie y por vía aérea.

Para la ciudad de Villavicencio desde sus inicios en 1840 la mula, el caballo y posteriormente los vehículos a motor han constituido el medio de movilización. La ciudad ha ido creciendo rápidamente en forma desarticulada y desorganizada, ha vivido los albores de bonanzas, hoy se enfrenta a la alternativa económica del turismo y su planificación aún es deficiente.

En 1997 la ciudad fue saturada con carros, la congestión vial es permanente, la estrechez de calles y avenidas con poca señalización, el exceso de velocidad, y las infracciones son cotidianas. Se le denomina la ciudad amarilla por la cantidad de taxis de servicio público.

Otros tipos de transporte en la ciudad además de buses, taxis, colectivos y zorras, que prestan servicio a otras localidades son: camperos, camionetas, chivas, motos, moto-taxi, camiones y volquetas entre otros, y su tarifa es acorde con la distancia y el tiempo requerido. Para su acceso se dispone de un punto de distribución localizado en el centro de la ciudad y un Terminal organizado con oficina para cada empresa. En cada cabecera municipal existe un puesto de control. Todas las rutas tienen peaje y los de la vía a Bogotá se consideran los más caros del mundo, pero es de las mejores vías del país.

El estado de las vías terrestres es bueno, en aspectos de señalización y control hasta los sitios señalados de llegada en cada una de las cuatro rutas de conexión, con suficiente parque automotor, así:

Ruta Salinera.- A 23 Km. llega a la capital salinera, sigue otros municipios hasta comunicar con los departamentos de Casanare y de Arauca, en

frontera con Venezuela; la vía esta en buenas condiciones. El equipo automotor dispone de busetas, con capacidad para 15 pasajeros y salida cada 15 minutos.

Camperos.- Vehículos de cuatro ruedas, con capacidad para una tonelada que únicamente transitan hasta Restrepo, con capacidad para ocho pasajeros. Sale una vez completado el cupo.

Taxis.- Con capacidad para cuatro pasajeros. Sale cada vez que completa el cupo o cancelado el valor del expreso.

Flotas.- Con capacidad para 60 pasajeros se encuentran en regulares y excelentes condiciones dependiendo la tarifa del servicio.

Ruta Amanecer Llanero, de Villavicencio a Puerto López, a 112 Km., ubicada a orillas del río Meta de allí en adelante, se encuentra trazados abiertos en sabanas inundables que en época de invierno son difícilmente transitables a Puerto Gaitán y de allí a Puerto Carreño en límites con Venezuela. Resulta mejor movilizarse por vía fluvial; o en su defecto aumentan considerablemente los costos y las pérdidas.

Ruta del Embrujo Llanero, se transita vía terrestre; por Acacias se sigue en el piedemonte de la cordillera oriental, hasta donde comienza la majestuosa Sierra de la Macarena patrimonio ecológico del planeta; se comunica con el departamento del Guaviare, hasta su capital San José del Guaviare, de allí en adelante, la comunicación es terrestre en corto trayecto, gran uso de motos; por vía fluvial, en embarcaciones de pequeña escala y vía aérea en naves pequeñas.

Ruta al Calvario, interesante por su capacidad productiva, a una distancia de 83 Km. dispone de un carretable en regulares condiciones al borde de cordillera y al margen del abismo.

El flujo de visitantes a estos lugares aumenta significativamente, pero se requiere de señalización de los destinos para facilitar su aprovechamiento en bienestar social.

Para mayor información sírvase contactar a: María Yolanda Florez J., FPTFDO
CE: fptfdo@yahoo.com

Noticias y Eventos

Nuevo Presidente para el Foro

Con gran placer presentamos al Dr. Danang Parikesit, miembro activo del Foro Nacional de Indonesia, como el nuevo presidente del IFRTD. Durante la Reunión del Comité Ejecutivo en Estocolmo en noviembre del 2005 se decidió que un nuevo presidente debía elegirse para restaurar el balance norte-sur entre la Directora Ejecutiva y la presidencia. El IFRTD también quiere hacer extensivo su agradecimiento a Paul Starkey nuestro presidente interino saliente por su compromiso y colaboración de tantos años al Foro.



Creo firmemente que la defensa de los temas de transporte rural y desarrollo rural se asume mejor fortaleciendo una red en la sociedad civil y estableciendo debates políticos entre los grupos de interés relevantes.

Al presidir el IFRTD, espero que nosotros -como una red- podamos aumentar nuestra capacidad en los procesos de diálogo y defensa de políticas. Espero que el Foro pueda continuar persiguiendo progresivamente un esfuerzo global para movilizar conocimientos y experiencias para desarrollar un desarrollo sostenible. El Foro puede ayudar a los que toman las decisiones a determinar las políticas e inversiones en transporte rural que pueden empoderar al rural pobre y a los desfavorecidos así como cumplir en forma amplia los objetivos de desarrollo.

Dr. Danang Parikesit, May 2006

Actualización en Movilidad y Salud

En enero y febrero de este año invitamos a los investigadores a participar en un programa internacional de investigación en red en Movilidad y Salud. Como saben, el IFRTD en colaboración con la Agencia Suiza para la Cooperación y el Desarrollo (COSUDE, el Swiss Resource Centre and Consultancies for Development (Skat), y el Swiss Centre for International Health (SCIH) como parte del Instituto Tropical Suizo, está llevando a cabo un programa de investigación en red de dos años sobre los vínculos entre Movilidad y Salud.

Recibimos más de 90 propuestas para investigar estudios de caso en más de 34 países en América Latina, África y Asia, una respuesta abrumadora! Las propuestas fueron muy diversas y tocaban temas relacionados a la salud y movilidad desde muchas perspectivas diferentes. Demoras logísticas pusieron al programa en espera por dos meses pero la buena noticia es que la preselección ya ha comenzado, y una vez que las propuestas sean evaluadas y revisadas, investigadores de 24 estudios de caso serán seleccionados para participar. En agosto se realizarán los talleres regionales en América Latina, África y Asia para que estos investigadores se reúnan y desarrollen los Términos de Referencia y el marco analítico en general.

La Secretaría del IFRTD ha estado trabajando para aumentar la visibilidad de esta iniciativa. El sitio web en inglés www.mobilityandhealth.org está activo y el español y el francés van a estarlo dentro de poco. Además, la Secretaría ha sido invitada a hacer una presentación en el Foro Global para Investigación de la Salud en su conferencia anual en noviembre. Este es un evento que reúne a más de 700 profesionales en salud del sur, una oportunidad ideal para sensibilizar al sector salud de la importancia de los vínculos entre transporte y salud.

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. Ser miembro del IFRTD es libre. Todos los miembros reciben Noticias del

Foro y otras publicaciones que están en la red.

Sírvase contactar a la Secretaría del IFRTD como sigue:

Ana Bravo (América Latina)
Calle Capitán 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
Tel: 44 20 7713 6699

Fax: 44 20 7713 8290
CE: ifrtd@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