



# Noticias del Foro

Foro Internacional para el Transporte Rural y el Desarrollo

El estado del Transporte Rural y el Desarrollo

Volumen 13, Número 4, Julio 2007

## ¿Dónde nos encontramos ahora?

*Han transcurrido 15 años desde que la publicación Los Caminos no Bastan articuló una visión emergente de la planificación del transporte rural. Esto cambió el énfasis de un enfoque exclusivo en los caminos a un enfoque integrado que incluía medios de transporte de bajo costo y la ubicación óptima de los servicios para satisfacer las necesidades locales. Esta edición doble de Noticias del Foro examina la evolución de la teoría, política y práctica del transporte rural y pregunta ¿dónde nos encontramos ahora?*

*Este año por primera vez nos encontramos en un mundo donde más gente vive en las áreas urbanas que en las rurales, y nuestras ciudades son consideradas cada vez más como el motor para el crecimiento y el desarrollo. Nuestra agenda de desarrollo está dirigida por los Objetivos de Desarrollo del Milenio que no hacen ninguna referencia explícita al transporte. ¿Qué significa esto para el sector de transporte rural?*

*En estos artículos los miembros del IFRTD reflexionan sobre el progreso que hemos hecho, las brechas que permanecen y cómo los temas de transporte rural pueden permanecer relevantes frente a las cambiantes prioridades de los donantes. Lo que emerge es el desafío de un entorno institucional que cada vez más es hecho a la medida de las macro intervenciones, la necesidad de salvar la brecha entre la retórica y la práctica, y nuevos temas que demandan un enfoque transversal. ¿Necesita reposicionarse el sector de transporte rural para ser escuchado?*



© 2001 CCP, Cortesía de Photoshare

*Una mujer embarazada viaja en la parte de atrás de una camioneta pick up para una visita de emergencia a una clínica en Zambia. Un enfoque transversal al transporte rural y la salud podría ayudar a reducir los índices de mortalidad materna.*

## Una Retrospectiva

La emergencia del transporte rural como un subsector del transporte con sus propios temas particulares que requieren políticas específicas, instituciones y herramientas de planificación sólo ha ocurrido en los últimos quince a veinte años. Su evolución se puede remontar hasta un pequeño proyecto piloto en el sudeste de Tanzania conocido como el Proyecto Integrado de Transporte Rural de Makete (PITRM). El PITRM fue implementado de 1985 a 1996 en el Distrito de Makete. El proyecto aplicó un innovador enfoque de acción-investigación que eventualmente condujo a un marco unificado para el conocimiento de las diferentes limitaciones al acceso y la movilidad en las áreas rurales de los países en desarrollo, y sus vínculos con la pobreza. El PITRM surgió a la vida en un momento en que la construcción de los caminos de acceso o ramales, de estándares comparativamente altos, era vista como la manera más efectiva para resolver los problemas de transporte rural.

Cuando la Iglesia Evangélica Luterana de Tanzania (IELT) le solicitó ayuda a los consultores de Intermediate Technology Transport (ITT) para solucionar los problemas del camino en Makete, éstos propusieron llevar a cabo un estudio de evaluación situacional utilizando una metodología que miraría la demanda de transporte desde la perspectiva de las familias usuarias desde arriba en lugar del sistema de transporte desde abajo. Este y otros estudios

subsecuentes empezaron a confirmar la incipiente perspectiva de que los caminos por sí mismos no tenían los impactos esperados en el desarrollo social y económico en las áreas rurales. Las razones para esto incluyeron la incapacidad de las jóvenes economías en los países en desarrollo para mantener una infraestructura rural expandida y la falta de vínculos directos entre las formas de vida de la gente rural y la existencia de caminos para motor.

A través de la amplia divulgación de sus informes y publicaciones y el trabajo de defensa de una red central de gente involucrada en el PITRM, las lecciones y principios que emergieron de este proyecto han continuado cimentando otras iniciativas de viaje y transporte rural (VTR) en Tanzania, el África Sub Sahariana, y otros países en desarrollo en Asia y América Latina. Entre los conceptos pioneros e innovadores que emergieron de Makete se incluyen:

- **La familia como la base para entender las necesidades del transporte rural:** El utilizar a la familia como una unidad importante de análisis era una clave innovadora. Esto puso de relieve la dimensión del transporte en las tareas domésticas como el recojo de agua, leña, y el desplazamiento de los productos agrícolas hacia y para los campos.
- **Género y transporte:** Al utilizar a la familia como base para analizar las necesidades de transporte, el PITRM promovió el concepto de información de viaje por familia desagregado por género. El enfoque de

Continúa en la pág. 2

## En este número:

1. ¿Dónde nos encontramos ahora?; Una Retrospectiva
2. ¿Qué papel juegan las asociaciones pública-Privada en el transporte rural?
3. ¿Están los Donantes Bilaterales abandonando el Sector Transporte?
4. Del discurso a la acción – Mejorando la responsabilidad en las intervenciones de caminos rurales
5. Debates Emergentes; ¿Los caminos no son aún suficiente?
6. PFormas prácticas de dominar el Género
7. Planificando caminos para las comunidades rurales: El enfoque del Banco Mundial
8. Noticias y Eventos



Viene de la pág. 1

género en el transporte rural es encabezado ahora por redes como el IFRTD y GATNET y organizaciones como el Banco Mundial.

- **El reconocimiento de la infraestructura de transporte a nivel local:** La infraestructura de transporte de nivel inferior, i.e. pistas y senderos, fue identificada como una parte importante de la red de transporte.
- **Planificación Integral del Transporte Rural:** El PITRM trajo la perspectiva del transporte como un sistema integrado consistente de vehículos e infraestructura. Se ha reconocido a los medios de transporte de bajo costo o Medios Intermedios de Transporte (MIT).
- **Planificación Integral de la Accesibilidad Rural (PIAR):** El PIAR fue un refinamiento del concepto de la Planificación Integrada del Transporte que fue desarrollado por el PITRM. Esto fue una respuesta a la necesidad de una herramienta sencilla de planificación para intervenciones para mejorar el acceso a los servicios e instalaciones en áreas rurales.

Las innovaciones que surgieron del PITRM continuaron generando respuestas a través de diferentes canales que incluyeron:

- **El Programa de Viaje Rural y Transporte Local en Tanzania (PVRTL):** Basado en la experiencia del PITRM el PVRTL fue diseñado como un programa piloto en siete distritos en 1994. Actualmente, el PVRTL ha sido lanzado como un programa nacional en Tanzania.
- **Otros proyectos piloto en África:** Los proyectos piloto diseñados a partir del modelo del PITRM incluyeron el Proyecto Piloto Integrado de Transporte Rural en Malawi (PPITR, 1991-1997), la Actividad Piloto de la Accesibilidad Rural y Movilidad (APAEM, en Malawi 2004-05) y el Proyecto de Acceso Rural (1995-2002 en Zimbabwe).
- **El programa de Políticas de Viaje Rural y Transporte (PVRT):** Promovió reformas en el transporte rural y la política en muchos países del África Sub Sahariana a finales de los '90 y comienzos del 2000. Los mensajes políticos del PVRT llevaron fuertes ecos del PITRM y muchos de los conductores clave estaban vinculados a las redes que emergieron de Makete.
- **El Foro Internacional para el Transporte Rural y el Desarrollo (IFRTD sus siglas en inglés):** Fue concebido a principios de los '90 como un marco global para el avance del nuevo conocimiento y para ayudar a promover la política de defensa. La idea de formar el IFRTD fue establecida por el "Grupo Epsom" llamado así por que se reunió en el Hotel Epsom en Ginebra. La organizaciones que estuvieron representadas en esta reunión fueron: la Agencia Canadiense para el Desarrollo Internacional (ACDI), el Programa de Transporte para el África Subsahariana (PTAS), la Organización Internacional de Trabajo (OIT), la Norwegian Agency for International Development (NORAD), la Agencia de Cooperación Sueca para el Desarrollo Internacional (ASDI), el Intermediate Technology Development Group (ITDG), la Agencia Suiza

para el Desarrollo y la Cooperación (COSUDE) e Intermediate Technology Transport (ITT).

Aunque el transporte rural evoluciona como un subsector, nos encontramos enfrentando nuevos desafíos en el desarrollo de sistemas de transporte rural eficaces. Destacaremos sólo algunos:

**La discordancia entre el análisis de los problemas de transporte y la implementación de soluciones:** Mientras que los principios generales de los enfoques holísticos para el transporte rural están bien argumentados en los documentos de investigación y las declaraciones de políticas, su traducción en programas y proyectos permanece problemática. Parte del problema está en la falta de una adecuada capacidad institucional y técnica a nivel local donde las soluciones para el transporte rural son implementadas. Además, de una falta de enfoques transversales bien estructurados que puedan llevar a los diferentes componentes del transporte rural a no caer en el dominio del transporte tradicional.

**Falta de un conocimiento comprensivo sobre el estado del transporte rural:** Aunque muchos países en África y otros países en desarrollo han adoptado el transporte rural como un asunto importante en la política de transporte, las estrategias de implementación están obstaculizadas por la falta de un conocimiento detallado de los problemas de viaje y transporte rural. La escasez de datos confiables para definir los problemas prioritarios y sus soluciones es el vínculo débil entre la intención política y la implementación de soluciones. Esto fortalece el caso de los profesionales en transporte rural para cabildar por la inclusión de la información de viaje por familia como parte de las investigaciones nacionales regulares.

**La infraestructura de acceso en relación a los medios de transporte y los servicios:** El énfasis en el mejoramiento de la infraestructura de acceso por lo general no concuerda con el desarrollo de apropiados servicios de transporte rural en función de mejorar la movilidad y optimizar los beneficios de las inversiones.

**La importancia del tiempo en el transporte de la carga en las mujeres no es completamente apreciado:** Aunque hay una apreciación general de que el tiempo y el esfuerzo de la carga que soportan las mujeres tienen implicancias serias en el desarrollo social y económico, las buenas prácticas de integración del género en el diseño e implementación de los programas y proyectos del transporte rural todavía son muy pocos.

**Para mayor información sírvase contactar a:**

Peter Njenga, Coordinador Regional del IFRTD para África Oriental y del Sur  
**CE:** peter.njenga@ifrtd.org

*PITRM: Financiado por la Agencia Suiza para el Desarrollo y la Cooperación (COSUDE). Ejecutado por la Organización Internacional del Trabajo (OIT) y el Municipio del Distrito de Makete con el apoyo de IT Transport.*

## ¿Qué papel juegan las asociaciones Públicas-Privadas en el Transporte Rural?

En la mayoría de los sectores en desarrollo las asociaciones públicas-privadas (APP) juegan un gran papel en la provisión y entrega de servicios. Las APP podrían definirse como colaboraciones de mutuo beneficio entre los organismos públicos, como las autoridades locales o el gobierno central, y las compañías privadas. Aunque usualmente las compañías privadas son contratadas por los gobiernos para la construcción y mantenimiento de los caminos (una forma de APP) las APP también pueden ayudar en otras áreas del transporte (rural) como la evaluación de los sistemas de transporte y la logística. Este es el caso de la única APP entre el Programa Mundial de Alimentos de las NU (PMA) y TNT, una compañía global que proporciona a las empresas y personas alrededor del mundo una extensa gama de servicios para su correo y necesidades de entregas de expresos

El PMA es la organización humanitaria más grande del mundo que anualmente alimenta un promedio de 90 millones de personas alrededor del mundo. El PMA es una excepcional entidad logística, sin embargo,

como es una organización financiada voluntariamente tiene menos oportunidades que las organizaciones comerciales de invertir en capacitación y TI. TNT ha estado invirtiendo constantemente en estas áreas.

Como parte de su programa de responsabilidad social externa e interna TNT ha comprometido sus conocimientos, habilidades y recursos para ayudar al PMA. Del 2003 al 2006 TNT invirtió €25 millones en la transferencia de conocimientos y proyectos para ayudar a hacer más eficiente y eficaz el PAM, proporcionar apoyo práctico en las emergencias; y desarrollar iniciativas para concientización y recaudación de fondos. El trabajo de TNT contribuye directamente al ahorro de costos del PMA, ayudándole a alimentar más gente a nivel mundial.

Dos proyectos relativos al transporte rural y el papel que las APP pueden jugar merecen destacarse aquí. Un proyecto para optimizar el transporte rural en Liberia y un estudio sobre logística e infraestructura en el Distrito de Siaya en Kenia. En Liberia los especialistas de TNT ayudaron al PMA a analizar sus sistemas de transporte y distribución e

Continúa en la pág. 3



# ¿Están los Donantes Bilaterales abandonando el Sector Transporte?

La Declaración de París en el 2005 sobre la Efectividad de la Ayuda llama a la racionalización del donante, significando que no todos los donantes necesitan estar presentes en cada sector de un país. Este es un enfoque saludable, siempre y cuando, por supuesto, no todos los donantes dejen un sector particular, esperando que los otros lo asuman. La racionalización del donante requiere una estrecha coordinación con cada donante adoptando, idealmente, el sector en el cual tiene una ventaja comparativa. Dichas conversaciones de coordinación ya se han dado en algunos países pero no han sido necesariamente exitosas. Una agencia donante puede tener algunos favoritos a los que desea apoyar por razones no tanto altruistas, o puede encontrar que éste no tiene ninguna ventaja comparativa en, supongamos, el sector transporte, entonces comienza a retirarse. Al final con tan pocas actividades en transporte la masa crítica se pierde y entonces ésta se retira del sector totalmente. Esto ya ha sucedido, y puede volver a suceder.

La Declaración de París también hace un llamado para apoyar presupuestos previsible a largo plazo antes que un apoyo al proyecto o aún al sector. Si esto le corresponde a la pobre priorización del transporte y acceso rural en las Estrategias de Reducción de la Pobreza (ERP) entonces el apoyo directo o indirecto de los donantes al sector se hace improbable.

## ¿Pensando en grande?

La formulación de los Objetivos de Desarrollo del Milenio (ODM) fue un ejercicio largo y difícil que resultó en muchos compromisos. Aunque se ha demostrado que el transporte es un componente crítico en prácticamente cualquier esfuerzo de desarrollo, éste no aparece explícitamente entre los ODM. Por qué sucedió esto es ahora académico, quizás debido a un insuficiente diálogo interdisciplinario. La consecuencia es que el transporte raramente aparece como una clave prioritaria en las ERP, y aún cuando sucede, hay una tendencia a priorizar la red primaria de caminos antes que el transporte rural. Los donantes bilaterales han reducido aparentemente su propia capacidad para intervenciones en transporte, y relegado el transporte rural a un complemento menor a los programas de desarrollo rural, los cuales también estarían perdiendo apoyo.

El alejamiento del apoyo al proyecto y el sector no significa que los especialistas del sector se vuelvan prescindibles. Un buen apoyo al presupuesto requiere de defensores y guardianes del sector; en la práctica sin embargo; los donantes bilaterales tienden a reducir el número de especialistas del sector. Esto ha sucedido en Finlandia, Dinamarca, Noruega y el Reino Unido, quienes acostumbraban tener equipos para diferentes temas de los sectores incluyendo el transporte. No sabemos aún lo que sucederá en Suecia, pero la retirada gradual de los programas del sector nos dice algo. En años recientes el Apoyo del Presupuesto General ha ocupado una parte cada vez mayor de la ayuda bilateral sueca mientras que la Agencia Sueca para el Desarrollo Internacional (ASDI) ha estado esforzándose por reducir el número de sectores activos. Por otra parte el gobierno sueco ha anunciado que la ayuda bilateral sueca será concentrará en menos países.

Un resultado posible en el largo plazo es una retirada más o menos total del transporte y el acceso rural por Suecia y otros donantes bilaterales,

dejando el sector en manos de los grandes multilaterales quienes por razones obvias, prefieren pensar en grande. Las ONG y las redes internacionales, como el IFRTD, siempre han dependido fuertemente de los donantes bilaterales con sus cortos plazos de entrega y su preparación en general para tratar con relativamente pequeñas intervenciones. Cuando los donantes se retiran del manejo activo, quizás en cambio transfiriendo recursos a fondos fiduciarios en los bancos de desarrollo, y pronto también la Unión Europea, la alfombra bajo los pies de los antiguos beneficiarios puede ser tirada. El resultado puede ser una erosión desastrosa del capital de conocimiento internacional en varias disciplinas, sin mencionar el transporte rural y desarrollo. Aún peor; una voz más débil de las bases como una consecuencia del apoyo perdido de las ONG nacionales e internacionales y las redes.

## El camino por delante

Este cambio de paradigma necesita el pensamiento innovador entre los defensores del transporte rural y desarrollo en las organizaciones donantes, y en los países en desarrollo. El reestablecimiento de una masa crítica de especialistas a través del trabajo en red ya está sucediendo pero podría ser reforzado. La formación de alianzas a través de disciplinas es otro modo de hacer el transporte visible. El vínculo entre el desarrollo económico rural y el acceso rural y transporte es bien conocido, ahora es el momento para añadir la perspectiva del comercio nacional e internacional. Los vasos capilares de la red de transporte representan una parte no proporcional del total de los gastos de transporte para importar y exportar materias primas. Así, para facilitar el comercio también se requiere un transporte rural confiable a menores costos.

Aún cuando los grandes financieros multilaterales continúan financiando esquemas de desarrollo de caminos grandes, hay una conciencia creciente de que el desarrollo rural no necesariamente ocurre sólo porque un camino grande es mejorado. Cada vez más, los caminos son conceptuados como parte de un corredor de desarrollo o un área con una red de caminos rurales y actividades complementarias, y esto podría comenzar a hacer una diferencia.

Por último, los especialistas de transporte no pueden seguir aislados, deben cooperar con especialistas nacionales e internacionales de un espectro completo de disciplinas. Tradicionalmente, una de las fortalezas de los donantes bilaterales era su capacidad para establecer el diálogo basado en el respeto mutuo y un conocimiento profundo de un país. ¿Pueden y querrán las grandes instituciones llenar la brecha que dejan cuando reducen su presencia?

---

### Para mayor información sírvase contactar a:

Gösta Werner, Consultor Independiente

Anteriormente traajo en el Department for Infrastructure and Economic Cooperation (INEC), Sida.

CE: [gostaw@yahoo.com](mailto:gostaw@yahoo.com)

---

### Recursos: The Paris Declaration on Aid Effectiveness:

[www1.worldbank.org/harmonization/Paris/FINALPARISDECLARATION.pdf](http://www1.worldbank.org/harmonization/Paris/FINALPARISDECLARATION.pdf)

---

### Viene de la pág. 2

identificaron lugares para puntos de distribución clave, ayudando al PMA a incrementar el flujo de ayuda y reducir costos. Al hacer un mapa con las coordenadas del Sistema de Posicionamiento Global (GPS sus siglas en inglés) esta optimización probó ser posible. Se concentró en la optimización de las rutas tomadas para la distribución de alimentos, cronogramas de entrega y uso de vehículos del PMA. Los resultados inmediatos de este proyecto han sido la economía de los costos y el aumento de la eficacia (se redujeron las demoras, el volumen de trabajo y las herramientas para el monitoreo y la planificación).

En el Distrito de Siaya, Kenya Occidental, un estudio sobre logística e infraestructura ha evaluado la actual capacidad logística disponible y valorado la infraestructura existente para identificar actuales y potenciales cuellos de botella que dificultan el transporte de mercaderías de las áreas rurales a los mercados. Como líder de esta evaluación TNT

observó el impacto de la infraestructura en el transporte rural para apoyar el desarrollo del comercio. La evaluación fue el resultado directo de una reunión con el Bussines Alliance Against Chronic Hunger realizada en Nairobi y que se llevó a cabo en vista de la necesidad de promover la autosuficiencia y sostenibilidad del distrito. Durante el período de investigación de un mes TNT visitó e hizo un mapa de los caminos (rurales) e identificó las áreas críticas y los cuellos de botella. Además, el transporte por tren y lacustre también fueron evaluados con dos objetivos: para que las compañías decidan cuál transporte usar y para que los gobiernos evalúen las áreas prioritarias en las cuales invertir.

---

### Para mayor información sírvase contactar a:

Irene Hanusch

CE: [irene.hanusch@tnt.com](mailto:irene.hanusch@tnt.com)

---

Recursos: <http://group.tnt.com/wfp/>

---

# Del Discurso a la Acción

## Mejorando la responsabilidad en las intervenciones de caminos rurales

Recientemente ha habido un incremento en el reconocimiento a los derechos de las comunidades, incluyendo a los grupos vulnerables, para participar en todos los procesos de desarrollo de transporte e infraestructura, desde el diseño, pasando por la implementación, hasta el monitoreo de la ejecución y el impacto. La participación de la comunidad, principio clave de un enfoque para el desarrollo basado en los derechos, es vista como fundamental para asegurar que los programas sean sostenibles, responsables y transparentes. Aunque más donantes se acercan a los enfoques basados en los derechos, la integración de temas transversales como el género, juventud y salud (incluyendo VIH/SIDA) se han convertido en lo primordial. En estos días la mayoría de los marcos de los proyectos adoptarán un enfoque integral y utilizarán la jerga correcta, sin embargo, en realidad el desafío de implementar este enfoque en la práctica permanece. ¿Cómo pasamos del discurso a la acción? Este artículo trata sobre las experiencias del programa Caminos 2000 en la provincia de Nyanza, Kenya, y como éste aborda estos desafíos y aplica soluciones prácticas.

La estrategia de Caminos 2000 en Nyanza, financiada por la Agencia Sueca de Cooperación para el Desarrollo Internacional (ASDI), e implementada por IT Transport (ITT) Reino Unido en asociación con el Ministerio de Caminos y Obras Públicas de Kenya y otros socios locales, ha establecido grupos de trabajo a nivel distrital y comités de caminos de la comunidad (CCC) en once distritos. Los grupos de trabajo buscan apoyar a los ingenieros distritales para incorporar temas transversales en las actividades del programa. Cada grupo incluye personal clave del distrito, como funcionarios en agricultura y salud pública, junto al ingeniero del distrito. La utilización de las estructuras y el personal del distrito son un medio sostenible para apoyar al ingeniero para asegurar la integración de temas transversales.

Siguiendo un enfoque basado en los derechos el programa Caminos 2000 en Nyanza ayuda a establecer los CCC en las comunidades a lo largo de los caminos a ser mejorados. Para la longevidad de las estructuras de los comités de desarrollo social han proporcionado las bases para la formación de los CCC. Su principal objetivo es alentar la participación de la comunidad y el sentido de propiedad local, los cuales han sido desatendidos en el pasado en detrimento de mejoras sostenibles en los caminos.

Los CCC son también un medio para promover la responsabilidad y transparencia en la entrega de la infraestructura pública y la sostenibilidad de los beneficios del programa. Los roles y responsabilidades de los comités están dirigidos a alentar una gestión de los caminos más centrada en los usuarios para:

- Alentar el aporte de la comunidad en el diseño del camino, e.g. la ubicación de las estructuras de drenaje y puntos de cruce seguros, así como pequeños ajustes en el alineamiento para proteger árboles importantes y otros aspectos locales.
- Atender los objetivos de reducción de la pobreza identificando a las personas marginadas y vulnerables para trabajar como obreros, empleados y personal de apoyo.
- Monitorear y brindar retroalimentación sobre el progreso del trabajo, particularmente en términos de temas transversales, derechos de los trabajadores e impacto local.

En general el sector transporte (incluyendo a algunos donantes más conservadores) ha desplegado una capacidad limitada para valorar e integrar los principios basados en los derechos. Un obstáculo son los ingenieros a nivel local y central, quienes usualmente consideran esto una carga sobre su ya pesado volumen de trabajo y no necesariamente relevante para su trabajo de construcción de caminos. Existe por lo tanto la necesidad de construir la capacidad de los ingenieros y los contratistas a través de la integración de temas transversales tanto en la currícula universitaria de ingeniería como en cursos de capacitación post-universitarios. La clave es transferir el conocimiento que es relevante, aplicable y útil en el campo, recordando que es contraproducente "saber todo sobre todo".

Al interior del programa Caminos 2000 en Nyanza este tema está siendo atendido a través de la discusión con el Kisii Training Centre (KTC), que se especializa en capacitar a contratistas e ingenieros en enfoques basados en la mano de obra. Actualmente los temas transversales son abordados como temas separados, por lo que una idea ha sido introducir los temas transversales a través de trabajos en el aula combinados con visitas de campo, permitiendo que el conocimiento teórico sea aplicado



Mujeres y hombres trabajan lado a lado en la construcción del camino, Nyanza, Kenya.

directamente a su trabajo con los CCC. Los ejercicios se centrarán en los deberes y derechos de las comunidades y los contratistas en relación a temas transversales y otros, con la discusión centrada en soluciones prácticas.

Otro desafío es el modo en que los contratos son diseñados y el progreso es reportado y evaluado. El rendimiento del sector transporte es medido generalmente de acuerdo al número de kilómetros construidos y mantenidos, a menudo el indicador clave en los programas del donante. De la misma manera, los objetivos de rendimiento en los contratos de los ingenieros del distrito tienden a referirse sólo a las mejoras de los ingenieros y el plan de mantenimiento. Si somos serios respecto a la reducción de la pobreza y a un enfoque basado en los derechos como un componente integral de los programas del sector de caminos, entonces debemos medir el rendimiento en relación a estas objetivos. Esto podría hacerse mediante la integración en las descripciones del trabajo y los contratos de obra de los ingenieros y contratistas y dentro del marco de monitoreo y evaluación.

El programa Caminos 2000 en Nyanza ha intentado ir en esta dirección con los ingenieros distritales que se espera reporten sobre cifras de empleo desagregado por género. Sin embargo, esto necesita extenderse a una evaluación del impacto, por ejemplo ¿qué impacto tiene la creación de empleo en la comunidad local? ¿Cuán efectivamente se están involucrando las mujeres y jóvenes en las actividades del programa? ¿Cuál es el impacto de las campañas de información sobre el VIH/ SIDA (integral para el contrato del programa Caminos 2000 en Nyanza) en términos de mitigar la diseminación de la enfermedad?

En un ambiente crecientemente descentralizado los Ministerios necesitan trabajar más estrechamente entre ellos a nivel de distrito para permitir una mezcla de pericia que apoyará a la implementación de programas integrados. Por ejemplo, esto debe constituirse en una parte del contrato de ejecución para el personal del distrito para asegurar que los temas de salud estén adecuadamente dirigidos en los programas de caminos y otros sectores. Igualmente, los ministerios de caminos y transportes deben ser evaluados sobre qué tan efectivamente trabajan con otros ministerios para mejorar el acceso a los servicios. Centrarse en el número de kilómetros mejorados y mantenidos simplemente no es suficiente y no ayudará al sector transporte a pasar de la teoría a la práctica, del discurso a la acción.

### Para mayor información sírvase contactar a:

Jane Ndirangu, Jefe de Equipo del Programa Caminos 2000 en Nyanza

CE: jane@roads2000nyanza.co.ke

Rachel Flanary, Especialista en Género y Transporte, ITT

CE: rachel.flanary@ittransport.co.uk

Marinke van Riet, IFRTD CE: marinke.vanriet@ifrtd.org

Recursos: <http://www.roads2000nyanza.co.ke/>



## Debates Emergentes

Le pedimos a los miembros del IFRTD que nos dijeran cuales son los temas emergentes en el transporte rural y como el sector transporte debería dirigir éstos. Instantáneas de sus respuestas se proporcionan a continuación. Los artículos completos están disponibles en el sitio web del IFRTD, por correo electrónico o en copias impresas, siga los vínculos proporcionados abajo o contacte a la Secretaría del IFRTD (véase la página 8.

### Enfrentando el Objetivo de la Energía

Dada la situación actual de la energía global, nuestro objetivo se ha vuelto tratar de disminuir el consumo de combustible fósil y aumentar el uso de bio combustible. Mientras tanto los cambios a que aspiramos, como (mejores) sistemas de transporte mejorados, colocan cada vez más una demanda creciente en el suministro de energía.

Aquellos de nosotros interesados en el transporte rural queremos saber ¿será posible mejorar el suministro de combustible para los pobres, las poblaciones rurales del mundo? Uno de muchos factores que han limitado el transporte rural motorizado (incluso las embarcaciones acuáticas) es el alto costo y el suministro limitado del combustible fósil. Entre otros factores que contribuyen a esto se incluyen: la necesidad de transportar el combustible sobre caminos largos y difíciles a áreas remotas, derramamiento y pérdida al transferir combustible de un tanque al otro, los volúmenes bajos requeridos, el uso de contenedores inadecuados, ventas informales e inciertas, y los peligros de contaminación de la tierra, agua y aire.

Las indicaciones son que con una tecnología simple, de bajo costo, los bio combustibles pueden ser procesados directamente donde las cosechas son cultivadas o muy cerca de éstas. Estos pueden, por lo tanto, ser producidos sin la necesidad de complejos industriales grandes, dando a las comunidades rurales nuevas y prometedoras oportunidades para desarrollar combustibles y hacer esto de manera que no dañen el medio ambiente y, quizás, cada vez más dentro de su control.

Para el artículo completo sírvase visitar: [www.ifrtd.org/new/issues/energy\\_fn.php](http://www.ifrtd.org/new/issues/energy_fn.php)

**Para mayor información sírvase contactar a:**

Mauricio Gnecco, APROTEC Energía Limpia y Renovable, Colombia  
CE: [mjgnecco@hotmail.com](mailto:mjgnecco@hotmail.com)

### Seguridad en el Transporte Rural – el vínculo que falta

La seguridad en el transporte rural es el vínculo que falta en la agenda de seguridad internacional. Los caminos rurales y las pistas son una escena de devastación para las familias rurales pobres, y grupos socialmente vulnerables en particular. Las preocupaciones de la seguridad como el delito organizado, los accidentes fatales, el acoso, la falta del seguro, los riesgos en la utilización de infraestructura insegura (senderos, puentes, caminos) y servicios de transporte inseguros (barcos, MIT, vehículos motorizados) exacerbaban el acceso ya limitado a los servicios sociales y las oportunidades económicas.

El desafío para el sector transporte en el manejo de la seguridad del transporte en el contexto rural es hallar el equilibrio entre mejorar la seguridad para la gente rural mientras continúa asegurando su acceso a medios de contacto (líneas) críticos y oportunidades de mercado. Por ejemplo la imposición de normas de seguridad estrictas puede aumentar el aislamiento. Un estudio sobre servicios de transporte rurales (Starkey et al 2006) demostró que el 70-80 % de las bicicletas en Zambia no tenían frenos. El hacer cumplir la instalación de frenos a través de regulaciones más estrictas, podría significar que la gente pobre se aisle aún más ya que no se les permitiría usar más sus bicicletas y afrontar multas o, peor, sobornos.

El artículo completo lo puede encontrar en:  
[www.ifrtd.org/new/issues/safety\\_fn.php](http://www.ifrtd.org/new/issues/safety_fn.php)

**Para mayor información sírvase contactar a:**

Vivien Meli, Universidad de Dschang University, Camerún  
CE: [melvivien\\_03@yahoo.fr](mailto:melvivien_03@yahoo.fr)

### Discapacidad y Aislamiento

En las áreas rurales de los países en desarrollo las discapacidades traen el aislamiento social, económico y físico.

La mayor parte de los planificadores de países en desarrollo no han reconocido a las personas con discapacidad, en particular a los moradores rurales, como grupos de interés de transporte con derecho a sus propias necesidades y preocupaciones de transporte específicas. Esto se acrecienta por la información no confiable sobre la naturaleza y el predominio de la discapacidad en las áreas rurales.

Deliberada y pro activamente el sector de transporte debería procurar reconocer la importancia de la gente con discapacidad como grupos de interés de transporte, y por lo tanto una base para la asignación de presupuesto en las intervenciones de transporte. Los estudios y el análisis de la política son necesarios para permitir la planificación efectiva y generar soluciones sostenibles como adaptaciones de bajo costo para mejorar la infraestructura de transporte, capacitación sensible para mejorar los niveles de servicio, y la apertura de oportunidades de empleo dentro del sector de transporte a la gente con discapacidad.

Sírvase visitar: [www.ifrtd.org/new/issues/disability\\_fn.php](http://www.ifrtd.org/new/issues/disability_fn.php)

**Para mayor información sírvase contactar a:**

Mac Mashiri, CSIR, Africa del Sur CE: [mmashiri@csir.co.za](mailto:mmashiri@csir.co.za)

### Seguridad Nacional y Transporte Rural

¿Cuál es la relación entre el transporte como un instrumento para el desarrollo social y los conflictos que afectan la seguridad nacional? Si analizamos las amenazas internas a la seguridad nacional como la pobreza, el tráfico de drogas, la migración, la degradación ambiental, los desastres naturales, la corrupción y el terrorismo, el denominador común es el acceso pobre a los servicios.

En las regiones de Ayacucho, Huánuco, y San Martín Amazonas en el Perú, donde el índice de pobreza es más del 60 % y los caminos de volumen bajo constituyen aproximadamente el 75 % de la red regional de caminos, éstos caminos recibieron muy poca atención entre el 2006 y 2007. En estas regiones la pobreza ha aumentado en 4 %, el tráfico de drogas en 8 %, la degradación ambiental en 13 %, y "Sendero Luminoso" ha aumentado su actividad, la propaganda y las incursiones armadas. Mientras tanto la policía ha retirado el 30 % de sus puntos de control debido a la falta de acceso.

Las comunidades locales tienen miedo y quieren emigrar del área cuando son obligados a tomar partido. Los narcotraficantes han logrado obtener ventaja sobre las autoridades quienes por lo tanto redujeron proyectos de desarrollo para no interferir con las actividades de los traficantes. Los líderes locales son manipulados por la corrupción, las comunidades locales son mantenidas bajo control por asesinos a sueldo, y la espiral de pobreza y violencia aumenta en tanto el acceso se hace más difícil día a día. Un camino bueno, el aire y las vías acuáticas que facilitan el acceso a la educación, la tecnología y la salud, son las arterias a través de las cuales el desarrollo humano y por consiguiente la reducción de conflictos fluirán..

Sírvase visitar: [www.ifrtd.org/new/issues/security\\_fn.php](http://www.ifrtd.org/new/issues/security_fn.php)

**Para mayor información sírvase contactar a:**

Víctor Arévalo Lay, Perú Foro Nacional  
CE: [varevalolay@gmail.com](mailto:varevalolay@gmail.com)

## ¿Los caminos aún no son suficiente?

En los quince años desde que *Los Caminos no son suficiente* fue escrito importantes desarrollos globales han cambiado todas nuestras vidas, e influirán cada vez más en la provisión de un mejor acceso y movilidad para el pobre rural en los países en desarrollo. Por ejemplo, terminé mi contribución al libro varios años antes de que yo hiciera mi llamada por teléfono o enviara mi primer correo electrónico, y sólo recientemente el cambio climático ha entrado en escena como un tema político global importante.

También hubo cambios importantes en el campo de desarrollo desde su publicación. Por ejemplo, los Objetivos de Desarrollo de Milenio (ODM) fueron adoptados por las Naciones Unidas, se han realizado movimientos

cruciales para una mejor forma de gobierno en los países en desarrollo, y China ha emergido como el mayor inversionista internacional en Asia y Africa. Esta inversión no es sólo al sector privado, China está prestando dinero a países en desarrollo asiáticos para proyectos de vías rápidas en términos sociales mucho menos rigurosos que los bancos de desarrollo. Mirando al futuro en los próximos quince años seguramente habrán más desarrollos importantes que no podemos predecir; y es en este contexto que reflexiono sobre la actual y futura relevancia de *Los Caminos no son suficiente*.

Continúa en la pág. 6



La tesis principal del libro, que debe ser conocido por los miembros de IFRTD per vale repetir, es que debería haber un enfoque "encabezado por la necesidad" de reducir la carga de transporte que se "impone tan pesadamente en el tiempo y la energía del rural pobre". Un enfoque centrado en mejorar la movilidad y el acceso, accesibilidad como fue llamada entonces, más que simplemente ampliar y mejorar los caminos rurales para motor.

Releyendo estas palabras es tranquilizador encontrar que el énfasis en el rural pobre empezó en la primera página, y que el enfoque propuesto se ha movido desde entonces más cerca a la corriente principal del pensamiento de desarrollo. La publicación de un solo libro no puede reclamar por sí sólo el crédito de este cambio de pensamiento. Esto fue un acontecimiento en un proceso de muchos años, en el cual un creciente grupo de gente del mismo parecer, en organizaciones diferentes, discutió, y progresivamente demostró, el caso para el nuevo enfoque. El IFRTD jugó un papel catalítico en esto.

No tengo dudas de que la tesis esencial del libro continúa correcta, y debería seguir proporcionando el marco para la planificación del transporte rural (más correctamente el "acceso"). Tampoco dudo de la continua necesidad, a pesar del impacto que ya se ha conseguido, de la defensa para articular y promover el concepto.

La adopción de los ODM resultó en el sector transporte (tradicionalmente el principal consumidor de los recursos de inversión del donante) teniendo que justificar su existencia y papel dentro del marco que envuelve el objetivo de la reducción de la pobreza, particularmente la pobreza rural. La necesidad de un análisis riguroso para demostrar que los impactos en los accesos mejorados en la reducción de la pobreza son aceptados, pero esto no debería ser a expensas de la aplicación del sentido común informado a la evaluación lógica de futuras prioridades. *Los Caminos no son suficiente* enfatiza:

- La importancia de mejorar el acceso y la movilidad a fin de proporcionar agua limpia, mejor asistencia médica y educación, y reducir la carga de transporte en las mujeres rurales pobres. Todos los factores claves para lograr los ODM.
- Que la pobreza es multidimensional, pero es fundamental incrementar los ingresos para mejorar la forma de vida del pobre. La generación de ingresos involucra el comercio de bienes, trabajo y servicios. ¿Cómo puede la gente rural pobre participar a menos que ellos y sus productos puedan moverse eficiente y confiablemente?
- En el futuro muchos países tendrán que concentrarse en atender focos de profunda e insuperable pobreza en áreas rurales. Estos focos están entre los grupos más desfavorecidos de las sociedades, en los lugares más

remotos e inaccesibles, esto típicamente también ha limitado la explotación de los recursos naturales. El aislamiento de estas comunidades es la causa primordial de su pobreza, y es difícil ver como esto puede superarse sin mejorar el acceso y la movilidad.

En retrospectiva, *Los Caminos no son suficiente* tiene puntos débiles. Este nunca sostuvo que los caminos no eran importantes, pero contiene un elemento de parcialidad contra éstos que era necesario entonces para presentar un caso fuerte. Le prestó escasa atención a la importancia del transporte rural acuático, un tema en que el IFRTD ha sido pro activo en promover. Sin embargo, la brecha más grande en el libro es que no considera los temas institucionales. Hemos aprendido mucho en el interín sobre la importancia de la participación, gobernanza, responsabilidad y transparencia. El creciente enfoque en las asociaciones entre el gobierno central y local, la sociedad civil y los beneficiarios seguirá siendo importante.

*Los Caminos no son Suficiente* continúa siendo relevante para el futuro. El movimiento de la población, en particular de los adultos jóvenes a centros urbanos seguirá, pero a menos que el acceso y la movilidad sean mejorados, la gente rural pobre será dejada atrás por el desarrollo. Tenemos que expandir más nuestro pensamiento para incluir:

- **Mayor atención al papel de las TIC.** La extensión del teléfono móvil, la televisión por satélite y los sistemas de internet para cubrir todas las áreas rurales reducirá el aislamiento y dará a la gente pobre un mejor acceso al conocimiento e información, y a la educación y los servicios de salud. Esto también puede reducir su necesidad de viajar
- **Examen crítico de las implicancias del calentamiento global.** ¿Cómo afectará esto a las necesidades de acceso de la gente rural, cómo hará impacto en la infraestructura de transporte rural, cómo podemos reducir las emisiones de los vehículos rurales y cuál será el efecto de los, considerablemente, altos precios del combustible en la vida del rural pobre?

¿Será tiempo de cambiar el nombre del IFRTD al de Foro Internacional para el Acceso Rural, Comunicación y Desarrollo? ¡Bienvenidos a la era del FIARCD!

**Para mayor información sírvase contactar a:**

Ian Barwell, co-autor de *Los Caminos no son suficiente*

CE: [lamut@csloxinfo.com](mailto:lamut@csloxinfo.com)

**Recursos:** *Los Caminos no son suficiente* esta a la venta en: [www.developmentbookshop.com](http://www.developmentbookshop.com)

## Formas Prácticas de Dominar el Género

La agenda sobre género en transporte rural tiene ya más de una década. Primero *Los Caminos no son suficiente* resaltó las diferencias en el transporte de carga entre las mujeres y los hombres, seguido por estudios pioneros en África Oriental por Christina Malmberg Calvo (Malmberg Calvo 1994). Entonces a finales de los 90, un programa de investigación en red del IFRTD en temas sobre las mujeres en el transporte en África y Asia, financiado por el Departamento para el Desarrollo Internacional del Reino Unido (DFID) y apoyado por el Banco Mundial y otros donantes, publicó *Equilibrando la Carga* (Fernando y Portero, 2000).

Luego siguieron más iniciativas, en África el Banco Mundial estableció la Iniciativa en Género y Transporte Rural (IGTR) del Programa de Viaje Rural y Transporte del África Subsahariana (SSATP sus siglas en inglés), y la Comisión Económica de las Naciones Unidas para África encargó a algunos investigadores de *Equilibrando la Carga* llevar a cabo un estudio más detallado sobre género y transporte en varios países africanos. Una respuesta similar no estaba aún próxima en Asia, sin embargo, unos años más tarde el Banco Mundial organizó en diez países un estudio sobre *Integrando el Género dentro de los Programas de Transporte financiados por el Banco Mundial*, el cual incluyó estudios de caso de Asia, África y América Latina. El estudio fue realizado por especialistas en género utilizando un marco analítico en género.

Lamentablemente sólo algunas de las lecciones de estos estudios fueron incorporadas en la práctica del Banco. Uno de los resultados más importantes de este programa fue el nacimiento de Gatnet, una dinámica comunidad de práctica virtual, que permanece probablemente como el único foro para la interacción entre especialistas de género y el sector transporte

A medida que los donantes, en particular los bilaterales, comenzaron a apartarse de la infraestructura, el discurso sobre género y transporte pareció decaer en la agenda sobre transporte rural. En la Asociación Global para el Conocimiento del Transporte (gTKP sus siglas en inglés) apoyada por el

DFID, el género no es considerado un tema importante. Entre las Instituciones Financieras Internacionales (IFI) hay "guardianes en el tema de género" pero el género, por lo general, no es incluido como una salvaguarda y como tal puede ser legítimamente pasado por alto. El Banco Mundial no reforzó su trabajo temprano y ha luchado para mantener el género en la agenda de transporte. Su grupo temático en género y transporte ha sido subsumido bajo el más amplio Grupo Temático en Transporte para la Responsabilidad Social (TRS), con el género incluido junto a otros temas como edad y discapacidad. Sin embargo, el Grupo Temático TRS ha hecho un esfuerzo para encontrar indicadores de poder para la preparación de un país para dominar el género, y en colaboración con el SSATP, produjo un recurso en CD sobre el Género en Transporte.

**“muchos profesionales en transporte rural siguen siendo incapaces o poco dispuestos a traducir las ideas detrás del concepto en una práctica significativa”**

En 1993 cuando *Los Caminos no son suficiente* levantó el tema de las diferencias de género por primera vez el conocimiento del sector de transporte en esto estaba cerca a cero. Ahora el "género" se menciona como un asunto "transversal" en el sector, pero aún donde el contexto institucional externo conduce al dominio del género, muchos profesionales en transporte rural siguen siendo incapaces o poco dispuestos a traducir las ideas detrás del concepto en una práctica significativa. Los programas y los proyectos que consideran el género en el diseño de proyecto son raramente puestos en práctica como está planeado y hay brechas considerables entre la política, el programa, el diseño del proyecto, y los resultados a nivel de campo.

*Continúa en la pág. 7*



Viene de la pág. 6

La Danish International Development Agency (DANIDA) ha hecho un esfuerzo considerable para dominar el género. Las lecciones de la mejor práctica indican que el dominio del género requiere ir más allá de tener en cuenta sólo la diferencia entre las necesidades y prioridades de transporte de mujeres y hombres. Esto requiere que la utilización de este conocimiento asegure iguales oportunidades para mujeres y hombres en el sector transporte, pero más exactamente durante la identificación, el diseño, el análisis de marco lógico, la implementación, el monitoreo y la evaluación. El DANIDA apoya la inclusión de un buen especialista en género en todos los equipos de preparación del proyecto, y enfatiza el impacto de programa engendrado y los documentos que lo componen. Los resultados positivos son probables en la implementación si:

- Hay lineamientos sensibles al género y procedimientos para la realización, desarrollo, pruebas, una defensa por su incorporación en el marco nacional, un monitoreo de su adhesión y progreso.
- Los proyectos utilizan metodologías participativas que promuevan la participación por igual de mujeres y hombres.
- Se incluyen cláusulas y condiciones específicas de género en los documentos y contratos propuestos a los asesores y contratistas internacionales, nacionales y locales.
- El equilibrio de género es promovido en el personal.

Un exitoso dominio del género también requiere la creación de una conciencia continua y capacidad de la construcción, y sistemas de monitoreo y evaluación de género fuertes. Los recursos para la igualdad de género son un pre requisito pero la elaboración de un presupuesto en género es una herramienta importante que a menudo no es utilizada porque es considerada "no necesaria" o "demasiado complicada"

El sector de transporte rural tiene que salir del estancamiento en que se encuentra respecto al género y trabajar para reproducir algunas buenas prácticas del DANIDA. Este requeriría alguna voluntad política. Esto significaría trabajar duro en la construcción de asociaciones con la comunidad de género, donde los temas de movilidad y acceso son igualmente ajenos, y mover (sacar; impulsar) el género de una simple caja que señala el ejercicio a un tema frente al cual los profesionales de transporte se les imputa la responsabilidad, y para el cual ellos puedan obtener recursos.

**Para mayor información sírvase contactar a:**

Priyanthi Fernando, Presidenta, Foro de Lanka para el Transporte Rural y el Desarrollo (LFRTD) **CE:** priyanthi@ukonline.co.uk

**Recursos:**

Gatnet – Gender, Equity and Transport Community. Para suscribirse al grupo de discusión por correo electrónico visite [www.dgroups.org/groups/worldbank/gatnet](http://www.dgroups.org/groups/worldbank/gatnet)

World Bank Gender and Transport Resource Guide.

[www4.worldbank.org/afr/satp/Resources/HTML/Gender-RG/index.html](http://www4.worldbank.org/afr/satp/Resources/HTML/Gender-RG/index.html)

## Planificando Caminos para las Comunidades Rurales: El enfoque del Banco Mundial

La inversión en la infraestructura de transporte y el mejoramiento de los servicios de transporte es crucial para lograr los Objetivos de Desarrollo de Milenio (ODM). El bajo volumen de los caminos rurales sigue siendo un componente importante del programa de desarrollo del transporte del Banco Mundial. Actualmente el Banco gasta aproximadamente un billón de US\$ por año en intervenciones de transporte rural. Aproximadamente el 90% de este gasto se destina para invertir en los caminos rurales con un balance que va a apoyo institucional, estudios, capacitación e intervenciones relacionadas con los Medios Intermedios del Transporte (MIT). Aunque hay un deseo expreso del Banco Mundial para comprometerse más en otras intervenciones esto no es fácil de lograr, en parte porque los clientes del Banco favorecen la inversión en los caminos.

El próximo documento sobre políticas en transporte "Seguro, limpio, asequible... Transporte para el Desarrollo" que establece las prioridades del sector transporte del Banco Mundial para el período 2007–2015, indica los cambios clave de como éste tiene la intención de comprometerse con sus clientes de los países de bajos y medios ingresos con respecto a su programa de préstamo para transporte. Los mensajes principales respecto a la planificación de caminos rurales incluyen

**Utilizar el Índice de Acceso Rural (IAR) para ayudar a demostrar la importancia de los caminos rurales.** El IAR fue adoptado recientemente como uno de los indicadores del Sistema de Medida de Resultados en la 14a. ronda de la Asociación de Desarrollo Internacional (ADI-14) para los 81 países que reciben ayuda reducida de la ADI del Banco Mundial. El Índice mide el porcentaje de la población rural que vive dentro de un radio de dos kilómetros (equivalente a una caminata de 20-25 minutos) de un camino para todo clima. Se estima que en los países clientes del Banco alrededor del 44 % de la población rural no tiene acceso directo a un camino para todo clima (el año). En el África Sub-Sahariana se estima que la cifra es del 64%.

**La amplia variedad de pruebas demuestran la importancia de la inversión en los caminos rurales para el desarrollo rural.** Por ejemplo, el reciente trabajo llevado a cabo por Shenggen Fan (Instituto Internacional de Investigación de Políticas de Alimentos) en China, India y Vietnam ha mostrado los dramáticos impactos de la inversión del camino rural a nivel regional.

**Otra investigación ha mostrado como el acceso básico es fundamental para la entrega de todos los servicios sociales.** Por ejemplo, Levy (Banco Mundial) identificó los efectos de los caminos rurales en la matrícula escolar de las niñas en Marruecos.

**Una eficiente planificación del camino rural demanda una amplia variedad de consideraciones más que antiguas perspectivas basadas en el ahorro de costos de ingeniería y del usuario de transporte.** Actualmente hay una importancia en aumento acompañando las medidas que ayudarán a lograr los ODM. Junto con los objetivos económicos éstos enfatizan las consideraciones sociales relacionadas a la salud, educación y bienestar de la mujer. En parte, una

mejor planificación del camino se puede lograr a través de una participación pública más eficaz, incluso la participación activa de las mujeres, para ayudar a identificar las rutas que son más buscadas por la comunidad y los diseños de ingeniería y opciones que pueden maximizar oportunidades de trabajo para la población local. ¡No podemos dejar la selección y diseño del camino a los ingenieros y planificadores solos!

**La integración, con servicios de transporte, otras infraestructuras rurales (embarcaderos, senderos peatonales, pistas, caminos principales) y otros sectores, es la clave para el éxito.** Tiene que haber una conciencia del tipo y disponibilidad de los servicios de transporte, y si es necesario también deberían proporcionarse éstos. El Banco ha estado involucrado en varias iniciativas de MIT y ahora está explorando como asegurar los servicios de transporte público en áreas rurales. Pruebas en América Latina señalan a sinergias importantes con otros servicios de infraestructura como el agua, electricidad y telecomunicaciones, en la provisión de un mejor acceso. La industria rural depende de todos estos servicios para trabajar con éxito. Los métodos de planificación como la Planificación Integral del Acceso Rural (PIAR) ha sido una herramienta exitosa para la planificación del transporte rural y el suministro y ubicación de otros servicios intensivos de transporte (e.g. agua, fuentes de madera, educación, centros de salud) a nivel de distrito.

**Tenemos que adoptar estándares flexibles para el diseño de caminos.** Las condiciones varían mucho alrededor del mundo lo que es mejor en un lugar no será apropiado en otra parte. Una pista sencilla con unas pocas estructuras sobre los cruces acuáticos será apropiada en partes de África, donde los volúmenes de tráfico son unos pocos vehículos por semana. Pero un camino pavimentado es más apropiado en Vietnam, donde un camino rural puede soportar hasta 900 motocicletas por día. En muchos países "la ventana para la grava" parece disminuir en cuanto ésta comienza a escasear. Podemos hacer más con mejoras específicas en los caminos de tierra existentes para los caminos de muy poco tráfico, mientras que caminos de bajo costo (como el Otta Seal) pueden ser muy exitosos y apropiados para rutas de alto tráfico.

**Tienen que encontrarse nuevas soluciones para atender el problema de mantenimiento.** Los fondos para el camino han mostrado la manera en la cual se puede encontrar financiación adicional (principalmente para la red de camino principal) utilizando nuevos enfoques. La participación de la comunidad y el sentido de propiedad pueden ayudar pero tenemos que asegurar que el gobierno central y local, así como las comunidades, entiendan la necesidad de la financiación previsible regular para la red de caminos rural.

**Para mayor información sírvase contactar a:**

John Hine, Especialista Senior en Transporte Rural, Energy Transport Water Department, Banco Mundial. **CE:** jhine@worldbank.org

**Recursos:** Sitio web del Banco Mundial Transporte Rural [www.worldbank.org/ruraltransport](http://www.worldbank.org/ruraltransport)



# Noticias y Eventos

## Trabajando en red en la RDC

**E**mergiendo de un largo período de conflicto armado la República Democrática del Congo (RDC) enfrenta ahora el desafío de la reconstrucción. El marco del país para el desarrollo se centra alrededor de cinco sectores vitales: infraestructura, agua, energía, salud y educación, y el Foro Nacional de la RDC está jugando un papel pro activo para asegurar que el transporte se ubique alto en esta agenda.

El Foro Nacional (FN) está alentando la reflexión en experiencias previas en el sector transporte para asegurar que los nuevos recursos invertidos en los servicios e infraestructura sean racional y eficazmente utilizados. Para lograr esto el FN está reactivando su red local, compartiendo información y estimulando la discusión utilizando una variedad de canales de comunicación.

Una serie de programas de radio están siendo transmitidas dos veces por semana tanto por canales nacional y rural (comunidad). Las primeras grabaciones, perfilando el trabajo de los FN y promoviendo una discusión general sobre movilidad y acceso en las áreas rurales, ya han sido transmitidas en todo el país. Recientemente el FN ha organizado dos talleres nacionales para destacar el mantenimiento del camino y la utilización de medios apropiados de transporte por agua. Los miembros de la red han hecho una importante contribución en la preparación del Documento Estratégico de la RDC en el Crecimiento y Reducción de la Pobreza identificando los indicadores de pobreza apropiados para los temas de transporte rural. La red también continúa publicando y divulgando un boletín impreso, facilitando un grupo de discusión por correo electrónico, y desarrollando su sitio web.

Visit: <http://groupeforumnational.ifrance.com>

Unase al grupo de discusión por correo electrónico:

GFN\_RDC@yahoo.com

**Para mayor información sírvase contactar a:**

Idechinda Chinamula

**CE:** [idechinda@yahoo.fr](mailto:idechinda@yahoo.fr)

## Foro Internacional en Movilidad y Salud

27 – 31 de octubre 2007, Beijing, China

**E**l Programa Internacional de Investigación en Red de Movilidad y Salud culminará en octubre con un taller de síntesis y estrategia de dos días seguido de un panel internacional y sesión de defensa. Esta serie de eventos intervinculados serán albergados por el Foro Global de Salud anual que este año se llevará a cabo en Beijing, China.

El taller de síntesis y estrategia reunirá a los 25 investigadores y al equipo central del proyecto para compartir y colaborar para sintetizar (sintetización) sus hallazgos de investigación, desarrollar los mensajes generales de investigación y comenzar a desarrollar una estrategia de defensa que traducirá su investigación en el cambio.

El Panel Internacional, parte del programa del Foro Global para la Salud, es una oportunidad para compartir la investigación con una amplia audiencia y para estimular el diálogo y colaboración transversal entre los profesionales en salud y transporte de América Latina, África y Asia. El Taller de Defensa que sigue luego comprometerá a todos los participantes en una estrategia para apalancar el cambio tanto local como internacional.

**El Panel Internacional y el Taller de Defensa son eventos abiertos. Si desea participar sírvase contactar a:**

Marinke van Riet, Secretaria del IFRTD

**CE:** [marinke.vanriet@ifrtd.org](mailto:marinke.vanriet@ifrtd.org)

Visite: [www.globalforumhealth.org](http://www.globalforumhealth.org) y [www.mobilityandhealth.org](http://www.mobilityandhealth.org)

## Nuevo Grupo Francohablante por Correo Electrónico

**T**ransporte Rural del IFRTD es un nuevo grupo de discusión por correo electrónico que ha sido creado para los miembros francohablantes del IFRTD. El grupo de discusión por correo electrónico está moderado por la Secretaría del IFRTD del África Occidental y Central y apunta a proporcionar una plataforma dinámica para el debate y compartir información. Ya ha albergado un foro virtual sobre servicios de transporte rural por cuatro semanas, los resúmenes de éstos los puede encontrar en el sitio web del IFRTD.

La participación en el grupo por correo electrónico de Transporte Rural del IFRTD es libre y abierta para cualquiera con un interés en los temas de transporte rural y desarrollo. Si desea suscribirse ingrese a: [www.dgroups.org/groups/IFRTDtransportrural](http://www.dgroups.org/groups/IFRTDtransportrural)

Si tiene alguna consulta sírvase contactar a:

Guy Kemsop, Coordinador Regional del IFRTD, África Occidental y Central

**CE:** [guy.kemsop@ifrtd.org](mailto:guy.kemsop@ifrtd.org)

## Contribuya con Noticias del Foro

**L**a Secretaría del IFRTD les invita a que envíen sus colaboraciones para la próxima edición de Noticias del Foro. El tema es transporte rural, gobernanza y responsabilidad.

**Para mayor información sírvase contactar a:**

Kate Czuczman, Editor y Communications Coordinator

**CE:** [kate.czuczman@ifrtd.org](mailto:kate.czuczman@ifrtd.org) (Véase Acerca del IFRTD sobre cómo contactarla).

## Acerca del IFRTD:

**E**l 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.

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

Por favor contacte 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](mailto:ana.bravo@ifrtd.org)

International Programmes and Communications, 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](mailto:ifrtd@ifrtd.org)

Guy Augustin Kemsop (África Occidental y Central), BP 5769, Douala, Camerún

Tel: 237 994 48 30 o 237 994 78 30

**CE:** [guy.kemsop@ifrtd.org](mailto:guy.kemsop@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](mailto:peter.njenga@ifrtd.org)

Ranjith de Silva (Asia), 319/10, Ramanayaka Mawatha, Erawwala, Pannipitiya, Sri Lanka  
Tel: 94 11 284 2972

Fax: 94 11 285 6188

**CE:** [ranjith@ifrtd.org](mailto:ranjith@ifrtd.org)

**El sitio web del IFRTD está en inglés, francés y español**  
**[www.ifrtd.org](http://www.ifrtd.org)**

Editado por Kate Czuczman  
Traducción y Comp.: Alicia Bravo



Esta edición de Noticias del Foro es financiada por la Asociación Global para el Conocimiento del Transporte (gTKP). gTKP es un programa para apoyar el interés en el conocimiento sobre transporte en países en desarrollo y en transición.

El trabajo de gTKP es canalizado en parte, a través de su portal web que actualmente tiene tres áreas de enfoque claves: Transporte Rural; Gobernanza en el Transporte; Medio ambiente, Salud y Seguridad en los Caminos

Al registrarse en el sitio web los usuarios pueden tener acceso a información sobre transporte, unirse a grupos de discusión, presentar sus propios documentos y ponerse en contacto con expertos en su campo. Para mayor información sírvase visitar: **[www.gtkp.com](http://www.gtkp.com)**.