



## Reducir el Riesgo y Acelerar la Recuperación

*Un peligro natural o provocado por el hombre se convierte en desastre cuando la población local es vulnerable, esto es cuando le falta capacidad para anticipar, enfrentar y recuperarse. El acceso y la movilidad son claves para establecer formas de vida sostenibles que sean resistentes a los riesgos.*

*Esta edición de Noticias del Foro destaca un reconocimiento que surge de la reciprocidad entre dos campos de política y práctica, transporte y desastres. El sector transporte está a la búsqueda de nuevas formas para hacer que los servicios de infraestructura y transporte sean menos vulnerables a los peligros, combinando un mayor entendimiento de las necesidades de acceso específico y de movilidad con soluciones técnicas, la apropiada ubicación, diseño y construcción de la infraestructura para minimizar el riesgo. Mientras tanto, las agencias de ayuda y de socorro están reconociendo la necesidad de integrar su trabajo en la preparación para el desastre y recuperación del acceso en situaciones de emergencia con las estrategias de desarrollo de largo plazo del sector transporte rural.*



*El puente mantiene la movilidad después del desastre, Pakistán*

El Diccionario de la Real Academia Española define un desastre como "una desgracia grande, suceso infeliz y lamentable". Aunque los desastres han sido vistos como situaciones que surgen de fenómenos naturales y consecuentemente producen tensiones, heridas, daños físicos y trastornos económicos, estos también pueden ser originados por el hombre. Ejemplos de la primera categoría incluyen lo que comúnmente se conoce como riesgos naturales tales como terremotos, ciclones e inundaciones. El segundo incluye conflictos armados, fracasos tecnológicos imprevistos y hambruna. Esta edición de *Noticias del Foro* se centra en los desastres naturales.

Es evidente de los artículos en este boletín, que los desastres no están limitados a un país o continente en particular. Los desastres naturales no pueden ser prevenidos aunque en algunos países la frecuencia de ocurrencia ha significado que los desastres puedan hasta cierto punto predecirse. Una vez ocurrido el desastre, la acción necesita centrarse en medidas de mitigación que reduzcan o minimicen la vulnerabilidad, la pérdida de vidas y propiedad. Esto implica instituir un proyecto efectivo de manejo del desastre consistente en una serie de actividades para mantener el control sobre situaciones de desastre y emergencia y proporcionar un marco para ayudar a aquellos en riesgo para evitar o recuperarse del impacto del desastre. Los objetivos de dichas medidas son minimizar las pérdidas humanas, físicas y económicas sufridas por los individuos, la sociedad y el país en general, reducir el sufrimiento personal y acelerar la recuperación.

Tradicionalmente, la gente tiende a pensar en el manejo del desastre solamente en términos de las acciones tomadas inmediatamente después del desastre por agencias y funcionarios de socorro, ayuda y reconstrucción. La preparación para el desastre y las respuestas de largo plazo al postdesastre son igualmente importantes y forman parte del manejo del desastre. En cualquier proyecto de manejo de desastre, el papel del transporte no debe enfatizarse demasiado. El transporte es necesario para:

- llevar artículos como alimentos, leña, agua, ropas y medicinas a las poblaciones afectadas
- llevar servicios como asistencia médica a las víctimas
- transportar víctimas a lugares seguros u hospitales

En algunos casos, como el del Ciclón Eline, que devastó partes de Mozambique y Zimbabue, la infraestructura del transporte también fue destruida. Se necesitó una inyección masiva de capital para restaurar la infraestructura de transporte. Los retrasos en la reparación de carreteras y puentes dañados condujeron a que algunas zonas devinieran inaccesibles, lo cual a su vez creó fuertes tensiones en las comunidades afectadas, pues no podían tener acceso a alimentos o servicios sociales y económicos. A veces la única opción es llevar ayuda por aire pero la falta de disponibilidad del transporte apropiado es un gran impedimento.

Uno de los temas más importantes en el manejo de desastres es el marco institucional que se necesitará para atender cualquier situación de

*continúa en la pág. 2*

### En este número:

1. Reducir el Riesgo y Acelerar la Recuperación

2. Opciones de formas de vida para Reducir el Riesgo de Inundación. Las Vías Verdes minimizan la Vulnerabilidad

3. Listos y Esperando; GeoInfo-Riesgos: Reduciendo el Riesgo en la Red Mexicana de Carreteras; Acceso durante la Emergencia

4. Tercera Edad y Movilidad en Situaciones de Desastres; ¿Las Inversiones en el Transporte responden a los Objetivos de Reducción de la Pobreza?; Comercialización Mejorada de las Cosechas de Alimentos



continúa de la pág. 1

desastre. La mayoría de los gobiernos han establecido unidades de Defensa Civil o Protección Civil conformados por involucrados e interesados competentes como la policía, el ejército y los ministerios de gobierno responsables del transporte, bienestar, suministros, etc. Tales unidades tienen como mandato la "preparación para el desastre", la movilización de recursos necesarios para responder ante cualquier situación de desastre. El artículo "Listos y Esperando" (p. 2) esboza el papel del transporte en el plan nacional de contingencia del desastre de Cuba.

La propuesta de una red de "Acceso durante la Emergencia" (p. 3) reconoce la importancia de la infraestructura del transporte para mantener la accesibilidad. Para este fin los autores recomiendan el establecimiento de una "capacitación dedicada". Su promoción de un enfoque multisectorial e integral a la mitigación del riesgo es apoyada por el enfoque del Instituto Mexicano del Transporte en la red de carreteras de México en "Reduciendo el Riesgo para la Red de Carreteras de México" (p. 3).

Contacto:

Tatenda Mbara

Coordinador

Zimbabwe NFG

Fax: 263 4 333-407

CE: tmbara@hotmail.com

## Opciones de Formas de Vida para Reducir el Riesgo de Inundación

**D**urante la estación del monzón en Pakistán severas inundaciones en las provincias de Punjab y Sindh devastaron vidas humanas, propiedades, economías e infraestructura locales. Las intervenciones del gobierno se centraron al principio en el alivio inmediato y dejar las comunidades afectadas a su propia suerte una vez que la emergencia hubo pasado.

A través de su programa "Opciones de Formas de Vida para la Reducción de los Riesgos del Desastre en Asia del Sur", Intermediate Technology Development Group, South Asia (ITDG, Asia del Sur) apunta a reducir la vulnerabilidad en comunidades propensas al desastre mejorando su capacidad de autoconfianza para hacer frente a los desastres. En asociación con la Fundación Doaba se emprendió un proyecto de demostración piloto en el pueblo de Kamra, Tehsil y el Distrito Jhang, provincia de Punjab, para demostrar los enfoques comunales de reducción del riesgo.

Bajo este proyecto piloto se identificó una restringida movilidad como una consecuencia de largo plazo de la inundación anual. Durante el monzón el agua de las inundaciones se desborda de la represa del lago Trimu hacia una pequeña franja de tierra de alrededor de 2 kilómetros de largo y 40 metros de ancho ubicada más abajo. En 1939 el terreno fue removido y utilizado para construir un terraplén que protegiera la represa de la inundación. Como el desbordamiento se acumula aquí éste se estanca y toma por lo menos seis meses para secarse completamente, creando una barrera entre el pueblo y la carretera asfaltada que conecta el pueblo de Kamra con el mercado cercano de la ciudad y más allá. La barrera de agua estancada hace inclusive peligroso el uso de las bicicletas. Los ciclistas deben llevar sus bicicletas en sus espaldas y vadear afrontando la

amenaza de resbalarse, y encontrarse en aguas profundas, herirse o perder la vida.

La solución a este problema se halló a través de la construcción de un puente y este pequeño puente literalmente ha revolucionado el sector de transporte rural en esta zona. Los ciclistas cruzan ahora el puente sin miedo al peligro y muchos otros modos de transporte para la gente y las mercaderías han sido posibles: motocicletas, rickshaws (tricyclos asiáticos) a motor, tractores, furgonetas de tractores, jeeps, carretas, autos, camiones de carga, caballos, burros, carretas tiradas por caballos o por bueyes. Además de eliminar la barrera creada por el agua estancada, el puente ha reducido el empinado ascenso de cualquier lado del terraplén haciendo que la utilización de carretas de tracción animal, que son más baratas y están al alcance de muchos, sea un modo viable de transporte.

La movilidad es todavía vulnerable a la amenaza de inundaciones mientras la carretera sin asfaltar que conecta el pueblo al puente y luego el puente a la carretera asfaltada puedan ser inundadas por desbordamientos de la cuenca del río. Si este camino fuera asfaltado entonces una inundación menor no detendría la movilidad de camiones, carretas, jeeps o aún carros, y la mayor parte de la gente podría ser capaz de atravesar y utilizar el puente para llegar a la carretera asfaltada más cercana. Sin embargo, el peligro representado por las tierras bajas ha sido completamente eliminado con respecto a inundaciones menores o medianas y en inundaciones más altas el puente facilita el uso de botes.

Para mayor información contactar a:  
Madhavi Ariyabandhu, ITDG South Asia  
CE: madhavia@itdg.slk

## Las Vías Verdes Minimizan la Vulnerabilidad

**L**a construcción de carreteras es técnicamente un gran reto en Nepal ya que el país tiene una topografía montañosa muy frágil y una gran precipitación debido al monzón. La fuerte precipitación por el monzón siempre ha sido desastrosa para el sector de carreteras y las recientes inundaciones, que han resultado en derrumbes, han demostrado su impacto en la infraestructura de las carreteras rurales y las formas de vida.

A pesar de las difíciles condiciones, hay una obvia necesidad de una extensa red de carreteras rurales para fomentar el completo desarrollo económico de Nepal. Los enfoques convencionales de construcción de carreteras han abierto carreteras con un bulldozer en un proceso rápido, exacerbando la vulnerabilidad de las laderas a derrumbes, y necesitando medidas correctivas para estabilizar los lados de la montaña y el valle. Reconociendo esto, la German Technical Cooperation (GTZ) y la Agencia Suiza para la Cooperación al Desarrollo (COSUDE) han desarrollado un enfoque de construcción de carreteras de montaña más orientado a la conservación, conocido popularmente como el "Concepto de Vías Verdes".

El concepto surge de la premisa que "prevenir es mejor que curar" y desde la etapa de planificación busca minimizar los peligros del medio ambiente. Las características clave del concepto de "Vías Verdes" abarcan:

- El uso del conocimiento autóctono durante la selección de alineación, por ejemplo, las alineaciones en la ladera sur de la montaña son preferidas ya que están mejor expuestas a la luz del sol y, por consiguiente, secan más rápidamente después de llover.
- El uso de mano de obra en la construcción, promoviendo trabajo local y evitando el uso de equipo pesado de construcción o explosivos, los cuales causan alteraciones en la topografía natural.
- Énfasis en "hacer zanjas y llenar" en lugar de "hacer zanjas y tirar", lo cual alienta el reciclamiento de materiales excavados localmente: piedra, grava, esquilas y la capa superior del suelo, como materiales de construcción.
- Un enfoque de construcción por fases. Un camino de 2 a 3 metros es abierto en su primera fase causando pocas alteraciones en las laderas de la montaña y dejando un tiempo para que se compacte para la época de lluvias del monzón. En la siguiente fase el camino se amplía a 4.5 metros y en la fase final hasta su forma final con el necesario acondicionamiento del camino y bioingeniería. La carretera se expondrá por lo menos a dos monzones antes de que esté lista y abierta al tráfico.
- Bioingeniería. El crecimiento de la vegetación es un proceso dinámico y la vegetación

excedente fortalece y ayuda a estabilizar las laderas. El concepto adopta con fuerza la bioingeniería como una de sus herramientas importantes en la conservación del medio ambiente y utiliza las habilidades autóctonas para identificar las mejores especies de plantas para su estabilización.

- La erosión del suelo es minimizada a través de un apropiado manejo del agua, la provisión del 5% de la ladera hacia el lado del valle, drenajes longitudinales y cruzados en los lugares requeridos, y apropiados interruptores de retroceso para dispersar el agua a lo largo de las laderas de la montaña.

El Concepto de Vías Verdes ha surgido como una visión nueva en la construcción de caminos rurales en Nepal, introduciendo varias dimensiones nuevas que ayudan a conservar la topografía natural de la montaña, y a mantener las defensas naturales de inundación. Aún hay algunos aspectos que pueden ser debatidos. Sin embargo, el concepto ha sido capaz de dar un mensaje firme a toda la comunidad constructora de caminos en lo que sección de la naturaleza y la reducción al mínimo de la erosión del suelo y los derrumbes.

Contacto:

Rajendra Aryal, CE: rajendraaryal@hotmail.com



## Listos y Esperando

Cada año durante la temporada de ciclones (junio-noviembre) Cuba enfrenta el riesgo de que un ciclón pueda volverse un desastre natural. Los ciclones causan inundaciones y destruyen entornos construidos y no-construidos. Sin embargo, el sistema cubano para prevención de desastres ha reducido la vulnerabilidad de su población a esta amenaza y el sector transporte ha jugado un papel clave en la mitigación de este desastre.

En caso de desastre, las normas del Estado obligan a las entidades de transporte estar bajo el incondicional manejo del Jefe de la Oficina de Defensa Civil, y cumplir con el plan de contingencia de desastres. La Oficina de Defensa Civil tiene una Unidad de Transporte que es responsable de todas las medidas relacionadas a proteger los activos del transporte y la evacuación de la gente, animales y carga en el menor tiempo posible con un máximo de seguridad y protección. Entre los aspectos que deben ser regularmente actualizados están:

- ubicación de las entidades de transporte
- ubicación de las potenciales comunidades a ser evacuadas
- ubicación de destino donde la gente será trasladada en caso de emergencia
- tipos y características de medios de transporte disponibles para transportar gente y carga
- disponibilidad de recursos humanos
- diseño y estado de las rutas para evacuación

Durante las diferentes fases de información, alerta, emergencia y restablecimiento, las unidades de transporte están listas para la acción y los recursos humanos disponibles reciben capacitación. Están permanentemente en contacto a través de la radio y están bien equipados para cumplir su labor de rescate de una manera óptima.

Al integrar el transporte y la temporada de ciclones en Cuba dentro de un plan de contingencia que abarca un plan coherente de acción, entidades de transporte organizadas, rápidas, eficientes y eficaces, otras organizaciones e instituciones y la comunidad organizada, ha sido posible minimizar los efectos destructivos de los ciclones. En comparación con otros países propensos a los ciclones, menos gente muere, hay menos bajas y el impacto en la economía es reducido. Un ejemplo de la ejecución exitosa de este plan de contingencia fue en el 2001 durante el ciclón Michelle, donde sólo tres personas murieron.

Contacto: Luis Villavicencio, CE: villa.ta@mitrans.transnet.cu  
Fax: 53 7 810-142

## GeoInfoRiesgos: Reduciendo el Riesgo en la Red Mexicana de Carreteras

Teniendo en cuenta el frecuente incremento e intensidad de los desastres naturales y los provocados por el hombre, y la importancia de la infraestructura de carreteras para acceder durante las emergencias, la necesidad de aprovechar y sintetizar el conocimiento básico requerido para apoyar el trabajo durante las diferentes etapas del manejo del desastre es un asunto que apremia.

El Instituto Mexicano del Transporte está proponiendo el diseño de un sistema de análisis espacial, centrándose específicamente en la identificación de los elementos relacionados a los riesgos (fundamentalmente geológico-geomorfológico e hidrometeorológico) que podrían afectar la red de carreteras. El objetivo es crear una metodología de características geográficas, basadas en ISG y SPG, con el fin de establecer estrategias de intervención. De un lado, las estrategias serán diseñadas para concentrar la atención y los esfuerzos del sector público en la prevención y mitigación de factores de riesgo a los cuales la red nacional de carreteras está expuesta, estableciendo las mínimas condiciones aceptables para la infraestructura de transporte, en términos de calidad y seguridad. Por otro lado, las estrategias estarán dirigidas al diseño de un subsistema para utilizar en el restablecimiento del sistema socioeconómico de las áreas afectadas por los desastres.

Esto será posible a través del recolectar, analizar y actualizar regularmente información espacial específica relativa a las condiciones sociales, económicas y ambientales asociadas con riesgos a la infraestructura nacional de carreteras. La información provendrá de diferentes fuentes (estadísticas, cartográfica, viajes de campo, etc.) incluyendo obtenerla directamente del área vía geo-referencia en infraestructura así como de las poblaciones afectadas por el desastre

Contactos:

María Gabriela García Ortega; CE: ggarcia@imt.mx  
Miguel Ángel Backhoff Pohls; CE: backhoff@imt.mx  
Tel: 442 2 169-177 (ext. 2072, 2073)

## Acceso durante la Emergencia

Cuando un desastre ocurre, conseguir y mantener el acceso físico al área afectada rara vez es tratado hasta que es muy tarde. La infraestructura existente con frecuencia ya está dañada por el desastre, o es inadecuada, o lo es de cierto el esfuerzo de ayuda con grandes cargas llevadas durante las estaciones de lluvia, simplemente utilizando vehículos inapropiados.

Las consecuencias incluyen ineficiencia, demora y frustración, y el riesgo de mortalidad, sufrimiento y desplazamiento elevados. Costosas e inapropiadas, en términos de desarrollo, operaciones por aire o helicópteros podrían ser evitadas si las necesidades de infraestructura fueran efectivamente atendidas desde el principio.

Sin embargo, la mayoría de las agencias no priorizan la planificación y manejo de las intervenciones de infraestructura. Las razones incluyen el alcance de los trabajos, a menudo sobre amplias áreas con consecuentes preocupaciones por la seguridad, la creencia que el trabajo de infraestructura es una responsabilidad del gobierno anfitrión, y dificultades para movilizar rápidamente recursos adecuados o proveer "paquetes sueltos".

Una nueva iniciativa para apoyar un acceso confiable y mejorar la práctica en situaciones de desastre está siendo desarrollada. Esta reunirá una amplia red de socios, locales e internacionales, del gobierno, sectores privado, voluntario y

comunitario, muchos de los cuales usualmente trabajan fuera del sector ayuda. La red sería facilitada por un pequeño equipo, dedicado, capaz de evaluar proactivamente, provocar y apoyar respuestas apropiadas

Una investigación previa que permita una respuesta inmediata a una variedad de situaciones potenciales de desastre necesitará ser respaldada por una "evaluación de necesidades" rápida pero detallada cuando un desastre ocurra, permitiendo el desarrollo de una variedad de opciones de respuestas. Estamos en discusiones con el TRL Limited (antes el Transport Research Laboratory) en Inglaterra sobre el manejo de este trabajo inicial de investigación.

Si hay aprobación para preparar una respuesta de las agencias líderes y donantes, una organización socia manejará esto localmente, apoyada por otros recursos de la red. Estos recursos podrían incluir personal profesional y de otro en comisión; suministro de materiales, herramientas y equipo; información y consejo comprendiendo desde una especificación apropiada del vehículo, información hidrológica y meteorológica, diseño, materiales de pruebas, hasta formas de contrato y políticas de mantenimiento de carreteras locales.

Por razones prácticas, económicas y de desarrollo, la red enfatizará y priorizará el uso de los recursos y apoyo locales (o regionales),

incluyendo grupos comunales, utilizando el manejo externo sólo cuando el desastre sobrepase las capacidades locales.

El énfasis estará en los trabajos con mano de obra intensiva, probablemente utilizando contratistas locales o los esfuerzos de la comunidad, y en el mantenimiento en lugar de nuevas construcciones. Inicialmente más interesados en una infraestructura basada en las carreteras, otros modos como el ferrocarril y los barcos, y trabajos más importantes podrán abarcarse después.

Detrás de la iniciativa, provisionalmente llamada "Acceso durante la Emergencia" (Ade), hay ingenieros que han trabajado para asegurar el acceso en situaciones de desastre, con el apoyo de RedR (Ingenieros para el Alivio al Desastre). Bienvenida sea la ayuda de miembros del IFRTD. Si usted quiere más detalles, está interesado en participar o tiene ideas u opiniones, por favor contacte a cualquiera de nosotros.

Neil Brown; Tel: 44 1856 851-053  
CE: heatherwode@freeuk.com

Jim Clarke; Tel: 31 2438 88802  
CE: jim-maaike@planet.nl

Simon Done; Tel: 44 1 344 770-168  
CE: sdone@trl.co.uk

Dave Stiedl (asesor); Tel: 44 20 8940-5015  
CE: tashi@globalnet.co.uk



## Noticias y Eventos

### Tercera Edad y Movilidad en Situaciones de Desastres

Cuando el transporte es interrumpido debido a desastres naturales o conflictos la gente anciana es a menudo la más marginada porque tiene poca movilidad. En situaciones de emergencia la gente anciana es a menudo dejada atrás –poco dispuesta o incapaz de viajar, o dejada de lado en la entrega de provisiones por emergencia, ya que no puede llegar a los puntos de ayuda o encuentra difícil hacer una cola. La investigación publicada (en inglés) por HelpAge International “Los ancianos en los desastres y crisis humanitarias: lineamientos para una buena práctica” halló que la gente anciana enfrenta cuatro grandes problemas de movilidad en emergencias:

- Incapacidad, lo que implica que la gente anciana limitada a su casa es incapaz de tener acceso a los servicios esenciales.
- Algunas veces la gente anciana no puede subir a los camiones que transportan a la población afectada por la emergencia, o

son más lentos que otros y son dejados atrás.

- Donde no hay facilidades regulares de transporte, la gente anciana no puede llegar a los servicios esenciales.
- Algunas personas ancianas quedan discapacitadas por la falta de ayuda de movilidad en las emergencias.

**Este es un extracto de Género y Transporte para Gente Anciana, trabajo escrito por HelpAge International, luego de su aporte en la edición Transporte y Gente Vulnerable (número 8.3) de Noticias del Foro.**

Para obtener una copia contactar a: Publications Orders, HelpAge International, PO Box 32832, Londres N1 9ZN, Inglaterra Fax: 44 20 7713-7993 CE: Publications@helpage.org Web: <http://www.helpage.org/publications/PapersEtc/PapersEtc.html#g&t>

### Comercialización Mejorada de las Cosechas de Alimentos a través de un Transporte Apropiado para Agricultores Pobres en Uganda

Este proyecto de investigación financiado por el Programa Crop Post-Harvest del DFID Reino Unido es emprendido por el Natural Resources Institute (NRI), RU, en colaboración con el Transport Forum Group (TFG), Uganda, el Transport Research Laboratory (TRL), RU, y el Silsoe Research Institute.

El proyecto busca desarrollar y promover estrategias que mejoren la seguridad alimentaria de las familias pobres a través de una mayor disponibilidad y mejor calidad del alimento, y un mejor acceso a los mercados. Los principales productos del proyecto serán un estudio de línea basal, tecnología validada para MIT y material promocional.

Estos productos mejorarán la comprensión de temas relativos al transporte rural en Uganda, tales como la necesidad de medios intermedios de transporte, limitaciones para captar rápidamente, e implicaciones potenciales del transporte mejorado para el sistema agrícola. Los medios de transporte serán probados y validados y las recomendaciones

serán presentadas a las asociaciones del sector privado, instituciones de gobierno, la comunidad de donantes, ONGs y redes relevantes. Su comprensión conducirá a una mejora de la forma de vida de los agricultores pobres.

El Taller Inicial del proyecto se realizó el 27 y 28 de mayo del 2002 en Jinja, Uganda. Su objetivo principal fue involucrar participantes clave y a todos los miembros del equipo central de investigación en la planificación del estudio de línea basal en detalle.

El Programa Crop Post-Harvest financia otros dos proyectos similares al del proyecto de Uganda de transporte rural agrícola (TRA), a saber, el proyecto liderado por KENDAT en Kenya y el proyecto de la Universidad de Durham en Ghana.

La Coordinación de este proyecto tiene su sede en el nuevo Transport Forum Group Office. Para mayor información por favor contactar a: Dr. C. K. Kaira Transport Forum Group Tel/Fax: 256 41 286-218 CE: ckkaira@africaonline.co.ug

### ¿Las Inversiones en el Transporte Responden a los Objetivos de Reducción de la Pobreza?

El sector transporte es el consumidor líder de los recursos públicos en los países en desarrollo. Sin embargo, sus inversiones, históricamente conceptuadas en términos de infraestructura a gran escala y asociadas al tráfico motorizado, han tenido un impacto decepcionante en la forma de vida de la gente pobre. En muchos países en desarrollo una diversidad de instrumentos de política ha sido desarrollada para atender la creciente pobreza y la desigualdad social. Los documentos de Estrategia de Reducción de la Pobreza (PRSPs) son un ejemplo de esto, proporcionando un marco a través del cual diferentes sectores pueden trabajar juntos para alcanzar objetivos de reducción de la pobreza acordados.

La Secretaría de IFRTD junto con los Foros Nacionales (FN) afiliados al IFRTD trabajarán en 12 países para aumentar la capacidad de la sociedad civil para apoyar y monitorear los objetivos de reducción de la pobreza en las inversiones del sector transporte de países en desarrollo. Este

proyecto, en parte financiado por el DFID Civil Society Challenge Fund busca promover el transporte como un aspecto central del proceso de reducción de la pobreza, nutrir el papel de las organizaciones de la sociedad civil en influir el diseño de las políticas del sector transporte y asegurar inversiones de transporte que tengan mayor sensibilidad social. Los FN proporcionarán el marco para movilizar las voces de la sociedad civil que tienen interés en las actividades del sector transporte, se comprometerán con otras agencias e iniciativas en el campo de reducción de la pobreza y se comprometerán de manera importante con los procesos de los PRSP en sus respectivos países.

Para mayor información o participar haga clic en los vínculos sobre pobreza en <http://www.ifrtd.org/proj/proj.htm> o contacte a: Peter Njenga Secretaría del IFRTD, Kenya Fax: 254 2 883-323 CE: [peter.njenga@ifrtd.org](mailto:peter.njenga@ifrtd.org)

### Sobre el Foro:

El Foro Internacional para el Transporte Rural y el Desarrollo es una red global de individuos y organizaciones interesadas en tratar las necesidades de acceso y movilidad como un medio para erradicar la pobreza.

La red del IFRTD abarca alrededor de 2500 miembros, muchos de los cuales son miembros afiliados a los Foros Nacionales (FN). La Secretaría del IFRTD es un pequeño equipo con la tarea de facilitar el trabajo en red, propugnar y realizar actividades de información e investigación entre los miembros de la red al nivel nacional e internacional.

En la Secretaría nos gustaría saber de ustedes nuestros miembros sobre los temas de transporte rural que les interesa y particularmente cualquier tema que les gustaría sea tratado en próximos números de Noticias del Foro

Por favor contactar a la Secretaría de IFRTD como sigue:

Ana Bravo, Secretaria Ejecutiva Adjunta, América Latina Av. General Garzón 852, Lima 11 (Jesús María), Perú

Tel/fax: 51 1 431-1754 CE: [ana.bravo@ifrtd.org](mailto:ana.bravo@ifrtd.org)

Priyanthi Fernando, Secretaria Ejecutiva: Kate Czuczman, Editora y Coordinadora de Comunicaciones; Sarah Gentleman, Coordinadora Secretaria del IFRTD, 113 Spitfire Studios, 63-71 Collier Street, London N1 9BE, Inglaterra Tel: 44 20 7713-6699 Fax: 44 20 7713-8290 CE: [ifrtd@ifrtd.org](mailto:ifrtd@ifrtd.org)

Bamba Thiye, Secretario Ejecutivo Adjunto, Africa Occidental 20, TP SOM-Hann., BP 63 84 Dakar Etoile, Senegal Tel: 221 639-3033, 832-1732 Fax: 221 827-9497 CE: [bamba.thiye@ifrtd.org](mailto:bamba.thiye@ifrtd.org)

Peter Njenga, Secretario Ejecutivo Adjunto, Africa del Este y del Sur PO Box 314, 00502, Karen, Nairobi, Kenya Tel/fax: 254 2 883-323 CE: [peter.njenga@ifrtd.org](mailto:peter.njenga@ifrtd.org)

**Recuerde visitar el portal del IFRTD [www.ifrtd.org](http://www.ifrtd.org)**

Editado por Kate Czuczman Traducción y Comp.: Alicia Bravo