



Noticias del Foro

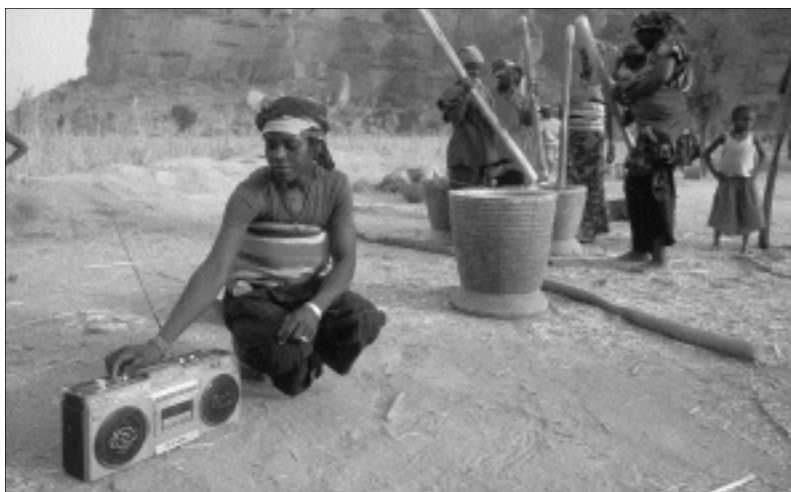
Foro Internacional para el Transporte Rural y el Desarrollo

Tecnologías de Comunicación de la Información y Acceso Rural

Volumen 10, Número 2
Octubre 2002

Acceso Virtual – Tomando la Vía Rápida

Las Tecnologías de Comunicación de la Información (TCI) tienen el potencial para ahorrar tiempo, dinero y energía en viajes innecesarios, y han sido introducidas al sector de transporte rural como una solución de no-transporte para satisfacer las necesidades de acceso a la información. Sin embargo, aquí los artículos sugieren que las TCI no sólo constituyen un sustituto para no tener que viajar sino que también pueden actuar como catalizadores para el cambio. Se ha observado que los TCI alientan mayor transparencia y participación en la toma de decisiones en transporte y realzan el rendimiento y la eficiencia de los servicios de transporte. También cambian la cara de las necesidades de movilidad en tanto los patrones de viaje cambian para satisfacer los nuevos requerimientos para comunidades mejor informadas.



Rhodi Jones-Panos Pictures

Sintonizando, Douentza, Mali

¿Una cuestión de tiempo?

Utilizar las nuevas tecnologías de información dentro del marco de una política social que comprenda un enfoque alternativo al transporte, centrado no sólo en la construcción de caminos sino en satisfacer las necesidades de programación de las mujeres es una nueva opción emocionante y posible.

En el trabajo realizado sobre patrones de transporte de las mujeres de bajos ingresos en Ghana, la densa programación de viajes y la organización de tareas de las mujeres, la escasez de tiempo emerge como una característica clave de su situación. Las estructuras de transporte y la distribución de servicios necesitarán una transformación sustancial si estos van a permitir a las mujeres participar en la toma de decisiones y mejorar su situación económica a través de dicha participación y la negociación de recursos sociales.

La posibilidad de construir sistemas de transporte comunitarios alrededor de nuevas tecnologías de información es real. Los ómnibus pueden ser comparados entre las comunidades rurales y programados más eficientemente, se puede ahorrar tiempo a través de una mejor programación y organización del transporte de mercaderías, y las tecnologías de comunicación de la información pueden ser utilizadas para hacer cumplir la transparencia en el sistema de transporte. Esto es, por ejemplo, necesario en Ghana donde los bloques no oficiales de la policía pidiendo sobornos

para evitar demoras innecesarias puede resultar en la elevación de los costos de transporte hasta en siete veces.

Las nuevas tecnologías de información pueden utilizarse para permitir a las comunidades entrar en el campo de la planificación y políticas de transporte. Las tecnologías vinculadas a un satélite solar sostenido a mano permitirían a las mujeres en los lugares más remotos y con las peores dificultades en sus viajes participar en la toma de decisiones. Las mismas tecnologías también pueden utilizarse para permitir a las mujeres entrar con más fuerza en los mercados económicos. El acceso remoto a la información de los precios agrícolas en los puntos de venta, a la información médica, a la educación, todo puede ayudar a cambiar el transporte peligroso y lento y los patrones de viaje de las mujeres, para proporcionarles una mejor calidad de vida.

Hay mucho por hacer para mejorar el acceso local a la tecnología pero deberá ser política social del más alto nivel. Mientras se desarrollen las tecnologías de la comunicación y su utilización se esparza es fundamental que las necesidades de las mujeres africanas en áreas rurales sean identificadas e incluidas en este desarrollo a través de un enfoque participativo que reconozca a las mujeres como usuarias potenciales de tecnología.

Adaptado de un artículo de:
Nana Apt, Universidad de Ghana
Fax: 233 21 500949 CE: csps@ghana.com

En este número:

1. Acceso Virtual – Tomando la Vía Rápida; ¿Una cuestión de tiempo?

2. Planificando con Nuevas Tecnologías; Comunidades en Red

3. Acceso a la Salud; Agregando Valor a los Viajes; Herramientas de Políticas de Transporte Rural; Potenciales Soluciones en el Transporte

4. Encuentros Regionales; Centro de Recursos para el Sector Transporte



Planificando con Nuevas Tecnologías

Contrariamente a la creencia popular, las comunidades rurales no necesitan transporte. Ellas necesitan acceso a servicios sociales y económicos básicos, a colegios, clínicas, trabajo y agua. El transporte tiende a ser un costo necesario para lograr este acceso. En esta perspectiva, la Organización Internacional del Trabajo ha desarrollado una herramienta de planificación que se centra en el "fin" en vez de en los "medios", centrándose en el acceso en lugar del transporte. La Planificación Integral del Acceso Rural o PIAR se centra en el acceso de las comunidades rurales a diferentes servicios básicos, utilizando el tiempo que se emplea en lograr acceso como una base para la priorización participativa de intervenciones.

Estas intervenciones incluyen soluciones convencionales de transporte, pero no acaban acá. La naturaleza integrada de la PIAR permite considerar soluciones de no-transporte, trayendo el servicio al usuario en vez de llevar al usuario al servicio. Esto abarca la planificación de la ubicación de los nuevos servicios (pozos, colegios, depósitos para madera), el uso de los TCI para brindar información al usuario, y el mejoramiento de la calidad y capacidad de los

servicios existentes (reservas de médicos para clínicas, profesores para colegios, capacitación de la comunidad para mantenimiento de bombas). Al facilitar el acceso a servicios cercanos, se suprime la necesidad de transporte para servicios más lejanos.

Dentro del procedimiento de la PIAR, el análisis de datos y el trazo de mapas son componentes clave en el proceso de planificación. Aunque estos pasos pueden realizarse a mano, el uso creciente de software para computadoras ha hecho de la PIAR una herramienta de planificación aún más poderosa. Una vez que se decidió implementar la PIAR a nivel nacional en Malawi, por ejemplo, el gobierno mejoró los procedimientos de análisis de datos utilizando el SPSS, un paquete de software estadístico, facilitando grandemente el ingreso y análisis de datos. El software fácilmente calcula los Indicadores de Acceso necesarios, pero también permite cualquier otro análisis estadístico requerido por el equipo de planificación.

En el proyecto Upstream de la OIT en Camboya, la disponibilidad de Sistemas de Información Geográfica (SIG) ha permitido su utilización en los procesos de la PIAR, reemplazando

el pesado procedimiento manual de trazado de mapas. Un SIG puede eficientemente capturar, guardar, actualizar, manipular y mostrar diversas formas de información referenciada geográficamente, haciéndola idealmente apropiada para planificar. Produce mapas de gran calidad que son muy útiles para análisis de accesibilidad y planificación regional y puede analizar grandes bases de datos y combinarlos con capas de mapas digitales para facilitar el análisis espacial.

Aunque estas experiencias muestran que la utilización del programa apropiado para computadora puede facilitar y ampliar enormemente los procesos de planificación de la PIAR, la experiencia nos ha mostrado también que la disponibilidad de recursos y habilidades en el nivel de planificación puede limitar la utilización de la computadora.

Contactos:

Serge Cartier Van Dissel, Organización Internacional del Trabajo (OIT), Perú. Las Flores 295, Lima 27, Perú
CE: cartier@ilo.org o cartier@oit.org.pe

Doekle Wielinga, ILO Upstream Project Camboya
Fax: 855 63 964-303
CE: doeklew-ilo@bigpond.com.kh

Comunidades en red

En un experimento de entrega de conocimientos a la gente pobre, la Fundación para la Investigación M S Swaminathan (MSSRF) estableció Centros de Conocimiento en diez pueblos cerca de Pondicherry en el sur de la India. Aquí la gente del lugar acostumbra viajar de 10 a 15 km. a la ciudad de Pondicherry para obtener cualquier información que ellos necesitan o quieren. Al satisfacer las necesidades de información diaria, los nuevos Centros de Conocimiento han ayudado a los pobladores a ahorrar tiempo y dinero. Por ejemplo, como ahora los precios de mercado del arroz y los vegetales son proporcionados por los Centros de Conocimiento los pobladores no necesitan visitar los mercados concernientes para informarse de los precios.

El Centro de Conocimiento facilita la transferencia de voz y datos a través de una red mixta con y sin cables, compuesta de computadores personales, teléfonos, aparatos de radios VHF, y correo electrónico a través de conexión por líneas de teléfono. Esta red interna une los nodos del pueblo con el núcleo en Villianur, una pequeña ciudad a 13 km. de Pondicherry. Cuando es necesario, un "Centro de Procesamiento de Información" en el núcleo procesa la información a formatos más accesibles, añadiéndoles valor. Por ejemplo, traducción a lenguas locales, el uso de programas multimedia para llegar a los usuarios analfabetos.

El proceso comienza con equipos voluntarios elegidos por los pobladores para averiguar qué conocimientos quieren. Los pedidos frecuentes incluyen información sobre salud de la mujer, consejo agrícola, precios diarios del mercado para las cosechas, pronóstico del tiempo local, información sobre festivales y servicios en las iglesias, e información clara sobre la serie de programas provistos por el gobierno para ayudar a las familias pobres. Toda esta información permite a

los pobladores disponer de su tiempo y hacer planes para el futuro. La mayor parte de la información es obtenida por voluntarios del lugar con alguna información importante obtenida directamente de fuentes externas por el Centro de Procesamiento de Información en Villianur. Por ejemplo, las condiciones del oleaje, obtenidas del portal de la Marina de los EE.UU., son transmitidas a través de informes de sonoridad a los pescadores de los pueblos de la costa.

Para participar cada pueblo debe proporcionar un ambiente público para el sistema de computadoras y sueldos para los operadores calificados. A cambio el pueblo recibe el equipo y el mantenimiento para el sistema de comunicación, por tales diseñados especialmente en su propia lengua que transmiten la información solicitada, y programas de capacitación para los pobladores que han sido seleccionados para hacer funcionar su propio sistema de conocimientos local.

Aunque el acceso a información oportuna y relevante diluye la necesidad de viajar, también exacerba o genera nuevas necesidades de movilidad. Al proveer el acceso a información precisa y actualizada sobre los servicios de transporte local, los centros de conocimiento aseguran que los viajes que se realicen sean efectivos en términos de tiempo, costo y opción. Los centros hacen averiguaciones sobre oportunidades de viaje, horarios, precios y demoras, informando a los pobladores sobre averías, de modo que puedan buscar alternativas de transporte y evitar la pérdida de tiempo esperando los servicios. Anteriormente esta información sólo estaba disponible en el terminal de ómnibus más cercano en Pondicherry, a 10-15 kilómetros. Además, los Centros proporcionan información para obtener licencias de conducir, placas para vehículos motorizados y a quién contactar con relación a diferentes medios de transporte.

Los Centros de Conocimiento han contribuido también a lograr una diferencia real en la habilidad de los pobladores para influir en la toma de decisiones de las políticas de transporte, proporcionado un punto focal a través del cual los pobladores pueden trazar sus propias necesidades de transporte y luego identificar los canales apropiados a través de los cuales atender estas necesidades. Por ejemplo, los pobladores del pueblo de Embalam utilizaron el buzón de sugerencias de su Centro de Conocimiento para proponer la necesidad de servicios más frecuentes de ómnibus al pueblo durante las horas de escuela. Esto fue enviado a través del Centro y de la Fundación arriba mencionada a las autoridades de transporte concernientes y miembros locales de la asamblea legislativa. El asunto ha sido recogido durante la sesión de la asamblea y aún está en consideración.

Establecer Centros de Conocimiento como una solución de no-transporte a las necesidades locales para acceder a la información ha cambiado la cara de las necesidades de movilidad local. Los pobladores tienen ahora más tiempo a su disposición para otras tareas de calidad de vida, saben más sobre oportunidades fuera de los límites del pueblo y se han empoderado para obtener ventajas ellos mismos de dichas oportunidades. Por ejemplo en Embalam y Thrukanchipet, los pobladores consiguen información sobre varios planes del gobierno que son anunciados y se acercan a los ministerios correspondientes para conseguir sus derechos. Para acceder a la información ellos acuden a los Centros de Conocimiento pero para conseguir beneficiarse de esta información ellos aun necesitarían viajar.

Para mayor información por favor contactar:
Mr. Subbiah Arunachalam, CE: arun@mssrf.res.in
Fax: 9144 235-1319



Acceso a la Salud

El Proyecto RESCUER (Rural Extended Services and Care for Ultimate Emergency Relief), una contribución del Fondo de Población de las Naciones Unidas, el Ministerio de Salud y la Secretaría de Población de Uganda y las autoridades de la Provincia de Iganga, buscan reducir los índices de mortalidad materna mejorando la asistencia local y los sistemas de derivación a especialistas.

De los tres componentes del proyecto: comunicaciones, transporte y provisión de servicios de salud de calidad, el sistema de comunicaciones ha hecho las más significativas contribuciones para el éxito de éste. Los asistentes de los nacimientos utilizan ahora transmisores-receptores portátiles para comunicarse con radios VHF instalados en estaciones base, las unidades de salud, la ambulancia que envían del hospital y el vehículo de la oficina médica provincial.

El transporte es con frecuencia más problemático cuando la ambulancia se malogra. Sin embargo, las nuevas tecnologías de comunicación han más que compensado estas dificultades para movilizarse. El personal de salud puede llamar y obtener consejo práctico aún cuando el vehículo no esté disponible. Los asistentes de los nacimientos que consultan a las unidades de salud, las que a su vez consultan a colegas y superiores, tienen respuestas más rápidas a problemas y se sienten menos aislados. La tecnología del radio portátil ha probado ser una gran fuente de empoderamiento para los asistentes de los nacimientos, mejorando su imagen, creando más confianza entre sus clientes y ayudándolos a atender a más mujeres.

El incremento en el número de nacimientos realizado por personal entrenado, derivaciones a unidades de salud y una reducción del 40% en la

mortalidad materna por más de tres años, todo demuestra cómo la tecnología sencilla ha permitido al proyecto RESCUER cambiar el comportamiento en la búsqueda de salud y resultados reproductivos de la Provincia de Iganga.

El potencial para utilizar el sistema de comunicación para atender otras necesidades tradicionalmente satisfechas por el transporte no ha pasado desapercibido. Anteriormente cuando un refrigerador se malograba se tenía que viajar millas para un repuesto. Ahora con sólo una llamada de radio se puede enviar a un técnico a realizar el trabajo.

Adaptado de una entrevista con María Musoke en Africa Recovery, Naciones Unidas.

CE: africa-recovery@un.org
Web: www.africarecovery.org

Compartiendo Potenciales Soluciones en el Transporte

El primero de cuatro talleres regionales sobre "Movilidad para todos en las zonas rurales" fue albergado por el Foro Nacional de Rajasthan en setiembre. Los grupos de trabajo resaltaron la importancia del conocimiento de opciones de tecnología para comunidades pobres, particularmente mujeres, y sugirieron maneras en las que la información sobre el uso de medios intermedios de transporte (MIT) de otras partes del mundo puede ser compartida. El potencial de los centros de conocimiento (como aquellos en Pondicherry) fueron considerados una posibilidad. El taller

también consideró el uso de los SIG para desarrollar un atlas en movilidad, inicialmente para la India.

Paralela a esta iniciativa, el Centro de Asesoramiento en Transporte (véase pag. 4) está considerando desarrollar un catálogo sobre MIT como un recurso que puede ser fácilmente comparado a través de las TCI y sistemas más convencionales de información.

Para mayor información favor contactar a la Secretaría del IFRTD.

Juego de Herramientas de Políticas de Transporte Rural

El *Juego de Herramientas de Políticas de Transporte Rural* es un manual de orientación que contiene una colección de herramientas que describen el "cómo" de la formulación de políticas para el transporte rural, con un enfoque en cinco áreas clave:

- Consultas de los participantes y construcción de un consenso.
- Declaración del problema del transporte rural, recopilación de datos y análisis.
- Formulación de políticas y desarrollo de planes de acción.
- Implementación de las herramientas de políticas.
- Aplicación de herramientas de monitoreo.

El juego de herramientas de políticas está diseñado para ser utilizado por profesionales en transporte local, hacedores de política e investigadores y fue producido por el Department for International Development del Reino Unido. Está disponible en CD, junto con la Base del Conocimiento de Transporte Rural (en inglés, también producido por el TRL) y el Economist Guide, DFID. El juego de herramientas de Políticas está también disponible en el portal:

www.Transport-Links.org/PolicyToolkit.htm

*Para mayores detalles contactar a: Annabel Davis, Transport Research Laboratory (TRL), Reino Unido
Tel: 44 1344 770-398
CE: international_enquiries@trl.co.uk*

Agregando Valor a los Viajes

Utilizar el concepto de accesibilidad en vez de transporte en el contexto de desarrollo rural permite a los planificadores considerar los aspectos físicos y no físicos de la comunicación. Claramente, tanto el teléfono como el internet son proveedores de comunicación que reducen el aislamiento rural, incrementan el valor de los viajes al eliminar los innecesarios, y permiten formas vitales de interacción que tienen lugar a grandes distancias. Se podría argumentar, por consiguiente, que el teléfono público unido a comunidades aisladas debería tener prioridad sobre vínculos físicos y servicios de transporte. En economías desarrolladas el internet ha sido visto como un artefacto que reduce las necesidades de acceso físico para una gran variedad de actividades básicas.

Una de las lecciones aprendidas durante la Fase de Diseño del PAR (Programa de Acceso Rural) en Nepal fue que en el largo plazo sería el acceso a la información y servicios especializados, ONGs, oficinas de gobierno y el sector privado, el que abriría el desarrollo potencial de las comunidades, permitiéndoles beneficiarse de un acceso físico mejorado. Como ya sabemos, las carreteras por sí mismas no erradicarán la pobreza.

Donde las computadoras y módems no son aún viables, una idea para proveer este vínculo de información es una versión de audio del internet proporcionada por un portal de sonoridad. Esta tecnología existente puede proporcionar información interactiva cuando se requiera y

servicios de mensajería a la gente en comunidades pobres, en su propia lengua, y por teléfono vía un único número gratis. El contenido dependería de las necesidades locales pero podría incluir información sobre vivienda, empleo, transporte, asistencia médica y todas las áreas cruciales que ayuden a las comunidades a desarrollarse.

La plataforma de tecnología está diseñada para ser de bajo costo, totalmente escalable y fácil de reproducir a través de los países. Los archivos de información de audio son guardados en los servidores de internet y llevados a los usuarios a través de un servicio de menú automatizado. WorldTalk es una organización sin fines de lucro con sede en Inglaterra que está promoviendo la idea, pilotéandolo en Sudáfrica y buscando fondos dentro de una amplia gama de posibles donadores internacionales. Hay planes también para implementarlo en Vietnam.

Las operaciones locales de "conversación rural" pueden funcionar como un negocio sin fines de lucro. Su papel es desarrollar contenido local y relaciones con los ministerios de gobierno y ONGs. Cada operación local podría intentar auto-sostenerse a través de cuotas mensuales pagadas por los abastecedores de información e ingresos de patrocinio por publicidad.

*Para mayor información contactar a: Nathalie Muller
CE: Nathalie.muller@worldtalk.org
Web: www.worldtalk.org*



Noticias y Eventos

Encuentros Regionales 2002

Dando continuidad a los resultados de la revisión de gobernanza del IFRTD en el 2001, la red está en la fase de transición de descentralizar algunas de las funciones de la Secretaría en cuatro regiones: África del Este y del Sur, África Occidental, América Latina y Asia. Como parte de este proceso reuniones regionales anuales se llevaron a cabo teniendo como objetivo central el tratar los temas regionales y dar aportes regionales dentro de la estrategia internacional del IFRTD.

Lo que sigue es un breve esquema de los objetivos y resultados de las reuniones durante el 2002. Para mayor información por favor contactar a los coordinadores regionales que aparecen debajo de este artículo (en la parte derecha de esta página).

América Latina (30, 31 de julio y 1 de agosto del 2002, Lima, Perú)

El comité asesor de la red del IFRTD en América Latina, comprendido por miembros de Colombia, Nicaragua, México, Panamá y Perú, se reunió en Lima con el objetivo de crear un programa de trabajo en red para fortalecer el trabajo del IFRTD en la región. Se contemplaron seis ejes temáticos: planificación participativa, administración del transporte rural, financiamiento, validación de tecnologías para el transporte rural, políticas y marco normativo y medición de impacto. Los temas de género y medio ambiente se consideraron transversales a los ejes temáticos.

El consenso fue que la red de América Latina debería buscar ser más que un foro de información y desarrollar su capacidad para influenciar a

los participantes. La visión de la Red de América Latina al 2005 es la de un foro orientador que promueva la generación de nuevo conocimiento a través de diversas iniciativas para la investigación, intercambio de experiencias y debate sobre el transporte rural. Con el tiempo se convertiría en el centro de referencia de cada país en materia de transporte rural.

África Occidental

Durante el año pasado el IFRTD ha visto crecer aceleradamente la formación de Foros Nacionales en la región de África Occidental. Se decidió que deberían hacerse esfuerzos para fortalecer estas redes nacionales antes de llevarlos aceleradamente hacia un nivel regional. A la fecha los encuentros de los FN a los que ha asistido el Coordinador Regional del IFRTD se han realizado en Camerún, Congo (RD), Senegal, Burkina Faso y Ghana para discutir la estrategia nacional de los FN y contribuir a la red internacional.

Asia (3-7 setiembre 2002, Colombo, Sri Lanka)

El Encuentro Regional de Asia logró congregarse a representantes de los FN de Camboya, Nepal, Sri Lanka y Bangladesh, el Foro Regional de Rajasthan, India, y la ONG Intermediate Technology Development Group (ITDG). Su objetivo fue discutir mejoras para la coordinación e intercambio entre los mecanismos de información de las redes y el IFRTD, plantar las semillas para una estrategia regional en Asia, y discutir temas de gobernanza de las redes nacionales y regionales.

La reunión desarrolló prioridades para el conocimiento e información, y trabajo de pro-pugna, identificando ejes temáticos claves para la región como el transporte rural por agua, mantenimiento, medios intermedios de transporte (MIT) y transporte público intermedio (TPI). La reunión también trató temas de gobernanza regional y desarrolló criterios para reconocer a los FN. Estos contribuirán al trabajo internacional sobre gobernanza de los FN del IFRTD.

África del Este y del Sur (22-23 de julio del 2002, Harare, Zimbabwe)

Los coordinadores de los Foros Nacionales (FN) de Uganda, Tanzania, Kenya, Sudafrica y Zimbabwe, y representantes de otras instituciones miembros del IFRTD se reunieron, centrándose en priorizar los temas regionales y fortalecer el sistema de redes entre los representantes de los FN y colaboradores en la región. El encuentro también fue una oportunidad para reseñar el proyecto regional en Transporte y VIH SIDA del IFRTD financiado por el DFID.

Los alcances incluyeron un programa para implementar el proceso de descentralización y mejorar el funcionamiento de los FN, definición del papel de los encuentros regionales e impulsar la búsqueda de una institución regional anfitriona. Además el encuentro formuló un programa regional de actividades y proyectos, incluyendo la implementación del actual proyecto, conseguir fondos, y la producción y difusión de información.

Centro de Recursos para el Sector Transporte

El IFRTD actualmente está asociado con otras tres organizaciones: el Transport Research Laboratory (TRL Ltd.), Natural Resources Institute (NRI) y el Intermediate Technology Development Group (ITDG) para proporcionar y promover el Centro de Recursos del Transporte, financiado por el DFID, un servicio de información y consejería gratuita para cualquier profesional trabajando en el sector transporte.

Este permite a aquellos trabajando en soluciones para el transporte en países en vías de desarrollo acceder al conocimiento y experiencia de más de 40 años de pericia en más de 90 países del mundo. Nosotros buscamos informar y aconsejar a aquellos trabajando en el sector desarrollo proporcionándoles acceso a una base de conocimientos diversa. El Centro de Recursos puede proporcionar a los profesionales información en las siguientes áreas:

- Ingeniería de la seguridad vial y educación vial
- Diseño y mantenimiento de infraestructura, incluyendo vías de bajo tránsito y técnicas de mano de obra
- Temas de género
- Planificación de transporte y provisión de servicios
- Formas de vida rural y urbana
- Acceso a los mercados
- Priorización de vías y planificación financiera
- Desarrollo Empresarial
- Medios intermedios de transporte y no motorizados
- Impactos ambientales
- Política y Planificación Estratégica

Por favor visite nuestro portal <http://www.transport-links.org/rcs/index.html> para conocer más de este servicio o contacte a Tamsin Wallwork, Reino Unido:
Tel: 44 1344 770411
Fax: 44 1344 770356
CE: international_enquiries@trl.co.uk

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

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

Bamba Thioue, Secretario Ejecutivo Adjunto, África del Este y del Sur, PO Box 314, 00502 Karen, Nairobi, Kenya
Tel/fax: 254 2 883323
CE: peter.njenga@ifrtd.org

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

Recuerde visitar el portal del IFRTD www.ifrtd.org

Editado por Kate Czuczman
Traducción y Comp.: Alicia Bravo