



Noticias del Foro

Foro Internacional para el Transporte Rural y el Desarrollo

Transporte y Pobreza

Volumen 10, Número 3, Enero 2003

Hacer que el Transporte sirva a los Pobres

La reducción de la pobreza, especialmente en los países en desarrollo, es uno de los objetivos claves del desarrollo para el siglo 21. Por consiguiente, se ha convertido en una práctica común evaluar las propuestas y las políticas de desarrollo sobre la base de su potencial para contribuir a la reducción de la pobreza. Dentro del sector transporte, una tendencia similar está teniendo lugar, y la justificación para las inversiones en el sector público está cambiando del objetivo tradicional de resaltar el rendimiento económico a asuntos más amplios de impacto social e igualdad. Tradicionalmente, las inversiones en transporte son fomentadas sobre la base de su contribución para mejorar el crecimiento económico vía incrementar la integración del mercado y reducir los costos de la interacción física. Este modelo convencional, cuyos fundamentos teóricos se derivan de las sociedades industriales, ha demostrado sus limitaciones cuando se aplican en el contexto de los países en desarrollo donde las formas de producción de subsistencia y semi-subsistencia son las dominantes.

Desde su fundación, el Foro Internacional para el Transporte Rural y el Desarrollo (IFRTD) se ha empeñado en colocar al frente de la agenda de desarrollo el tema del transporte en favor de los pobres. Actualmente,

muchas de las redes nacionales (conocidas como foros nacionales) afiliadas al IFRTD están involucradas en diversas iniciativas con el propósito de asegurar que las necesidades de transporte de los pobres sean incorporadas no sólo en las políticas del sector transporte sino en el conjunto de las políticas nacionales como los Planes Nacionales de Desarrollo y los Documentos sobre Reducción de la Pobreza.

Este número de *Noticias del Foro* les ofrece una serie de perspectivas sobre cómo puede el transporte contribuir eficazmente a la reducción de la pobreza. Al presentar estas perspectivas se reconoce que a la fecha hay insuficiente evidencia empírica, directa, concerniente al impacto de las inversiones de transporte sobre la pobreza en países en desarrollo. (Esto se señala en el artículo "El Papel del Transporte para Lograr las Metas de

Desarrollo del Milenio" y el informe del Banco Asiático de Desarrollo "El Impacto de la Infraestructura de Transporte y Energía sobre la Reducción de la Pobreza".) El artículo "¿Cómo valoramos el tiempo?" presenta interesantes hallazgos sobre los que las inversiones en transporte para los pobres pueden ser evaluadas. Otros artículos presentan los esfuerzos que se están llevando a cabo en Cuba, Indonesia, Senegal y Colombia para llevar las inquietudes sobre pobreza dentro de las políticas nacionales y programas de transporte.

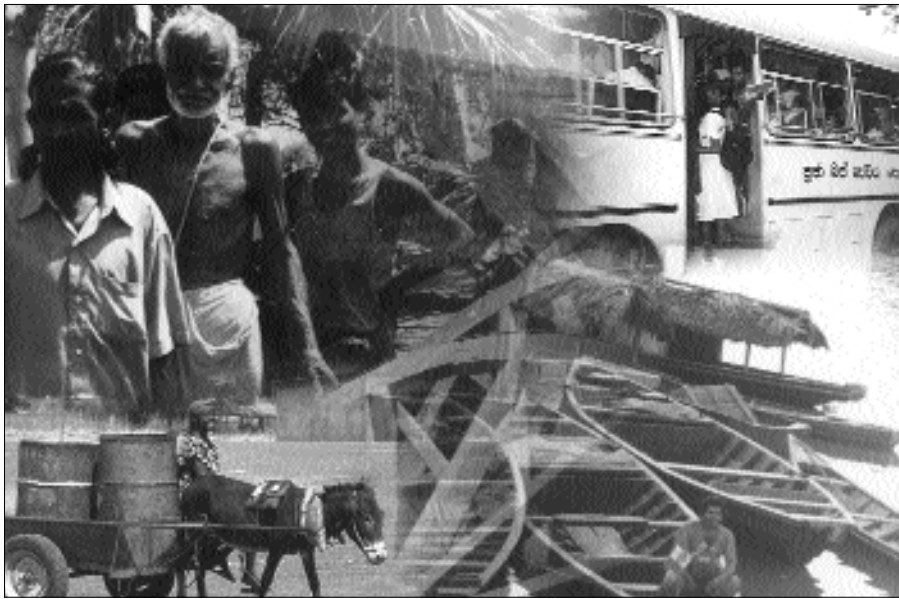
La falta de un conjunto de pruebas concluyentes confiables sobre cómo el transporte tiene impacto en la pobreza puede ser percibida

como evidencia de que no hay vínculos. Más bien, es un síntoma de que en el pasado no se diseñaron políticas y programas de transporte con reducción de la pobreza como un objetivo explícito. De este modo muy pocos programas en transporte pueden prestarse ellos mismos a un análisis sistemático de información en pobreza "antes" y "después".

Muchos de los elementos que pueden hacer más útil el transporte para atender la pobreza son conocidos. Lo que falta hacer es reunir todos los

diferentes elementos dentro de un marco teórico coherente. Por ejemplo, está claro que el transporte es un insumo necesario para lograr el crecimiento económico. Los servicios de transporte facilitan la vinculación con mercados y abren nuevas oportunidades para el comercio y el empleo. En segundo lugar, los servicios de transporte facilitan el desarrollo humano y el bienestar social. Esto se logra a través del acceso mejorado a la educación, la salud y las fuentes de información. Sin embargo, para que el transporte tenga impacto sobre la pobreza se necesita tener un enfoque más centrado en las intervenciones que aumentan el acceso a oportunidades de desarrollo económico y social que puedan beneficiar a los pobres.

Mientras las mejoras en el acceso tienen impactos indirectos sobre los pobres, los impactos directos también pueden lograrse a través de



Paul Starkey / IFRTD Secretariat

En este número:

1. Hacer que el transporte sirva a los pobres

2. Tecnologías asequibles para el Transporte Fluvial; Enfoque del BAD en Transporte y Pobreza; Indonesia coloca Fundamentos Estratégicos

3. ¿Cómo valoramos el tiempo?; El proceso de ERP de Senegal; Lograr las MDG

4. Un Plan Integrado para Cuba; Lograr que los Pobres también tengan Servicios; Más Soluciones; Grupo IFRTDAL

Continúa en la pág. 2



Viene de la página anterior

oportunidades de empleo en proyectos de infraestructura de transporte, así como en la industria del servicio de transporte. La entrega de infraestructura puede hacerse de manera que optimice el uso de recursos y de mano de obra local. Igualmente, los servicios de transporte local tienen el potencial para proveer oportunidades de empleo a operadores y proveedores de otros servicios de apoyo. Las bicitaxis que funcionan en partes de África del Este son un ejemplo de cómo este sector puede emplear mano de obra en grandes cantidades.

Para atender las necesidades de transporte de los pobres, las políticas de transporte necesitan ir más allá de los aspectos económicos y de ingeniería que predominan en este sector. Al mirar el transporte como algo más que carreteras, puentes y vehículos motorizados, la pregunta fundamental de para qué se necesita el transporte se vuelve importante. También permite un análisis más claro de los problemas de transporte que confrontan diversos grupos de gente pobre en comunidades rurales. La relevancia del transporte en la reducción de la pobreza es vista en la medida que ayuda a mejorar el acceso a los bienes y servicios que son importantes para la gente pobre. El acceso es posible por la disponibilidad de servicios y bienes básicos, vinculados con una infraestructura de transporte confiable, y servicios de transporte al alcance económico de la población.

El transporte es necesario para lograr una gran variedad de objetivos incluyendo crecimiento económico, bienestar personal, gobernanza, empoderamiento y seguridad. Sin embargo, el potencial del sector transporte para influir más está restringido por sus pobres vínculos con otros sectores, a cuyos objetivos contribuye. El sector necesita atender los siguientes retos. Primero, moverse de una posición aislada y hallar puntos claros de contacto con otros sectores que están trabajando sobre reducción de la pobreza. Esto proporciona mayores alcances para métodos de planificación más integrales que involucran combinaciones óptimas de intervenciones de transporte e intervenciones de otros servicios. En segundo lugar, adoptar un marco institucional y regulador que incorpore principios en pro de los pobres tales como enfoques de participación, incorporación general de evaluaciones sociales y la adopción de niveles reguladores que apoyen medios de transporte e infraestructura de bajo costo.

Por último, el sector transporte necesita incrementar su conocimiento de los vínculos entre transporte y pobreza y las buenas prácticas existentes. En lo que a esto se refiere, hay mucho que se puede ganar al mirar las experiencias de otros sectores que han estado trabajando con gente pobre por muchos años. Entre estos, los sectores de agricultura, agua, salud y servicios de saneamiento. El hilo conductor común que tienen muchos de éstos es la institucionalización de los principios de participación, la colaboración y asociación entre sectores, y el énfasis en buscar el equilibrio entre las inversiones en infraestructura y en los aspectos sociales, enfocándose en la construcción de la capacidad local, el conocimiento local y el monitoreo del impacto.

Contacto: Peter Njenga, IRFD Coordinador Regional, África del Este y del Sur
CE: peter.njenga@ifrd.org Fax: 254 2 883323

Demanda de tecnologías asequibles para el transporte fluvial

Las tierras que se inundan durante la crecida del río Orinoco (Colombia) y sus tributarios son el hogar de más de 1,540,000 habitantes, de los que alrededor del 40% viven aislados y en extrema pobreza. La economía de la pernicioso cocaína en esta región ha producido una profunda desigualdad, exacerbada por los costos sumamente altos del transporte fluvial rural. Estos elevados costos en el transporte fluvial se deben al alto precio y la escasa gasolina, y a los patrones de consumo de los "pobres con dinero", quienes se han acostumbrado a utilizar veloces botes de fibra de vidrio de alta especificación.

Es importante llevar opciones más asequibles a las poblaciones aisladas de estos terrenos, por ejemplo, alas compensadoras y hélices eficientes (ambas ahorran energía), peque-peques, y tecnología para fabricar botes de aluminio. La toma de conciencia de opciones alternativas, algunas de las cuales existían en esta región en el pasado, y el aporte de conocimientos técnicos apropiados, pueden romper el monopolio de modelos costosos e impuestos de fuera.

Para mayor información por favor contactar a: Mauricio Gnecco, Consultor en Investigación y Desarrollo, Universidad de los Llanos
CE: mjgnecco@hotmail.com o dplenergia@unillanos.edu.co

Indonesia coloca fundamentos estratégicos para la infraestructura rural y la Pobreza

En tiempos tanto de estabilidad como de crisis, la infraestructura juega un papel importante en la inversión pública. Sin embargo, como lo demuestra un reciente estudio del Banco Mundial, los recursos de infraestructura rural (transporte, irrigación, energía, agua potable, salubridad, telecomunicaciones) no reciben la debida atención. Explorando las amplias disparidades entre las inversiones en la infraestructura rural y urbana el estudio reveló que el acceso a los servicios en las áreas urbanas es de dos a cinco veces mayor que en las áreas rurales. En Indonesia las inversiones previas en infraestructura rural han adolecido de atender los objetivos más amplios de desarrollo del país, particularmente en el contexto de las políticas de descentralización y autonomía regional. A las inversiones les ha faltado un marco de sostenibilidad financiera, y coordinación y sincronización en las etapas de planificación, implementación y evaluación. No se han proporcionado suficientes insumos para el establecimiento de enfoques de participación basándose en las necesidades de las comunidades rurales, el fortalecimiento de instituciones y organizaciones locales, y/o mejoras en la capacidad técnica.

El impacto social de la crisis económica de Indonesia ha sido serio. Los cálculos del Banco Mundial sugieren que la crisis ha elevado los niveles "absolutos" de pobreza de 10% en 1997 a 14-20% en 1998. El Social Monitoring and Early Response Unit (SMERU) coloca las cifras en 13.8% en 1998 y otros cálculos arrojan cifras de hasta el 48%. La política interna del gobierno indonés sobre reducción de la pobreza tiene cuatro amplios temas a través de los cuales lograr sus objetivos: empoderamiento de la comunidad, promoción de oportunidades, construcción de la capacidad y protección social. Reconociendo el papel clave de la infraestructura rural en la reducción de la pobreza y creación de empleo y la necesidad de utilizar las lecciones aprendidas en el pasado, el gobierno indonés ha establecido un Equipo de Coordinación en Desarrollo de Infraestructura Rural, apoyado por el ILO ASIST AP a través de consultores locales. Este equipo es un hito en el desarrollo de la infraestructura en Indonesia, que demuestra el esfuerzo concertado de varias agencias y ministerios para frenar las deficiencias anteriores y afrontar los temas de infraestructura rural.

El equipo de coordinación producirá una serie de documentos que culminarán en un Documento de Política sobre el Desarrollo de Infraestructura Rural. Este documento analizará las perspectivas nacionales e internacionales sobre el desarrollo de la infraestructura rural en un contexto más amplio, obtenidas de lecciones y experiencias aprendidas de programas y proyectos previos. También servirá como base para continuar con la siguiente tarea de los Equipos de Coordinación: el establecimiento de políticas y estrategias sobre el desarrollo de la infraestructura rural y el desarrollo de una propuesta inicial para las actividades piloto de un programa integral de desarrollo de infraestructura rural.

Para mayor información por favor contactar a:

Dr. Danang Parikesit (Indonesia National Forum Group), Co-ordination Team on Rural Infrastructure Development

CE: dan-dan@indo.net.id Fax: 62 274 564-138

Enfoque del BAD en Transporte y Pobreza

El Banco Asiático de Desarrollo (BAD), en colaboración con el Banco Mundial, el Japan Bank for International Cooperation y el Departamento para el Desarrollo Internacional del Reino Unido, ha iniciado un programa de asistencia técnica regional para evaluar el impacto de la infraestructura de transporte y de energía en la reducción de la pobreza. Los objetivos de la asistencia técnica son resaltar el actual conocimiento de cómo la infraestructura de transporte y de energía y los servicios contribuyen a reducir la pobreza, cerrar brechas en el conocimiento empírico, e identificar las lecciones aprendidas y las buenas prácticas que pueden tomarse en cuenta para futuras intervenciones del BAD. La asistencia técnica también ayudará en la formulación de componentes de infraestructura de las estrategias nacionales o regionales de reducción de la pobreza nacional o regional en países miembros seleccionados del tercer mundo, construcción de la capacidad en instituciones de investigación para diseñar y conducir investigaciones relevantes sobre políticas de pobreza e infraestructura.

Para mayor información puede visitar el portal:

Web: www.adb.org/Projects/Trans_and_Energy/default.asp

CE: infrastructureimpact@adb.org Fax: 63 2 636-2340



¿Cómo valoramos el tiempo?

El ahorro de tiempo al desplazarse gracias a las mejoras en la infraestructura de transporte y el desarrollo de servicios tiene un impacto importante sobre las formas de vida rurales en los países en vías de desarrollo. La mayoría de los viajes y el transporte rural en los países en desarrollo es realizado por las personas más pobres, caminando y llevando su carga en la cabeza o la espalda por las carreteras, caminos y sendas locales, de tal modo que, cualquier mejora en la infraestructura local y los servicios de transporte tiene el potencial de generar gran ahorro de tiempo a través de cambios modales. En el contexto de las inversiones en transporte para reducir la pobreza, es esencial que se valore el ahorro de tiempo para los viajes rurales, especialmente de los pobres, y sea un factor en las decisiones de inversión.

En los países desarrollados las evaluaciones de las inversiones en transporte cuantifican el ahorro de tiempo al viajar, utilizando valores unitarios estándares proporcionados por una agencia apro-

piada de transporte o autopista, o es estimado utilizando una fórmula nacional establecida. En los países en vías de desarrollo la práctica está menos difundida, a pesar del reconocimiento común que es de fundamental importancia el ahorro de tiempo en las evaluaciones económicas. Esto se debe en parte a la escasez de evidencia empírica para apoyar el uso de modelos convencionales de "valorar el tiempo" en el contexto de los países en desarrollo, donde los patrones de trabajo, particularmente de los pobres, son muy diversos. Esto es particularmente válido en zonas rurales donde el empleo informal y la vida de subsistencia predominan. Aquí las suposiciones del concepto occidental: un horario normal de trabajo, empleo formal (ganar un salario) y traslados que pueden ser diferenciados como "para propósitos de trabajo" y "para otros propósitos no de trabajo", son claramente inválidas.

El reto es desarrollar un método para valorar el ahorro de tiempo al desplazarse en las áreas

rurales en los países en vías de desarrollo, tomando en cuenta la diversidad de patrones de trabajo y subsistencia, uso del tiempo y el multipropósito de los viajes. Inclusive puede producir valores que son fuertes y lo suficientemente simples para utilizarse en una evaluación económica de rutina.

IT Transport, una firma consultora con sede en el Reino Unido, inició un proyecto de investigación en Bangladesh para desarrollar, probar empíricamente, y difundir una metodología para obtener el 'valor del tiempo' en los países menos desarrollados, que sirviera para evaluar proyectos de transporte/accesibilidad.

Este programa de investigación fue financiado por el DFID Knowledge and Research Programme. El reporte completo está disponible en: www.transport-links.org

Para mayor información por favor contactar a:
A. K. Farhad Ahmed, IT Transport
CE: farhad.ahmed@ittransport.co.uk
Fax: 44 1235 832-186

El Papel del Transporte para lograr las Metas de Desarrollo del Milenio

En la Cumbre del Milenio (setiembre del 2000), los países de las Naciones Unidas acordaron las Metas de Desarrollo del Milenio (MDM) como un marco para medir el progreso del desarrollo. Las metas centran los esfuerzos de la comunidad mundial para lograr mejoras significativas, posibles de ser medidas, en la vida de las personas estableciendo pequeños hitos para medir los resultados, no sólo para los países en desarrollo sino para los países ricos que ayudan a financiar programas de desarrollo, y para las instituciones multilaterales que ayudan a los países a implementarlos.

El MDM no hace una referencia significativa al papel del transporte en el proceso del desarrollo, aunque es claro que el papel del transporte no es insignificante. Como una industria de servicio, contribuye a la productividad y al buen funcionamiento de casi todos los sectores y fases de la vida. Un documento recientemente escrito por el DFID Transport Resource Centre (TRC), "**El Papel del Transporte para lograr las Metas de Desarrollo del**

Milenio", demuestra que lograr éstas a través de la intervención de un solo sector es poco probable y proporciona clara evidencia para la priorización de inversiones intersectoriales de transporte.

El propósito clave de este documento es analizar la evidencia que existe entre transporte y pobreza, y luego, agudizar el enfoque de la investigación de transporte sobre la reducción de la pobreza. Aunque no hay un único indicador importante o relación que demuestre el vínculo, la evidencia presentada refrenda el hecho de que el transporte tiene un papel muy importante en todos los sectores y que constituye una parte significativa para contribuir al logro de cada una de las MDM.

Esta claro que las comunidades y los individuos pobres dan alta prioridad al acceso a los servicios y las oportunidades. También es claro que muchos de estos servicios (salud, educación, etc.) necesitan el aporte de un sistema de transporte eficiente que satisfaga sus propias metas y objetivos. Por ejemplo, consideremos

el reto de la desigualdad de género en la educación como un ejemplo de la intervención de un solo sector que podría beneficiarse al tratar el tema del transporte. Cuando el viaje al centro educativo es identificado como el mayor obstáculo, está claro que las intervenciones de transporte pueden tener un impacto significativo para lograr esa meta. Hay un abanico de temas que pueden tratarse, todos concernientes al impacto del desarrollo del transporte en la pobreza. El reto es desarrollar un fundamento aceptable para priorizar la aplicación de estos recursos que pueden ser dirigidos a este trabajo.

Un Resumen de Políticas extraído de este documento del TRC está en desarrollo.

Para mayor información y/o copia de este documento por favor contactar a:
Sra. Tamsin Wallwork, TRC
CE: twallwork@trl.co.uk Fax: 44 1344 770-719
Vínculos importantes de la web:
<http://www.developmentgoals.org>
<http://www.undp.org/mdg/>

Senegal destaca los vínculos entre transporte y pobreza

En su Estrategia de Reducción de la Pobreza (ERP), Senegal identifica el transporte como la herramienta clave para lograr los objetivos de desarrollo durante la próxima década. El diagnóstico de pobreza realizado para la formulación del documento demostró que los insuficientes ingresos y acceso a los servicios básicos estaban entre los factores que definían la pobreza. La gente pobre identificó las dificultades que enfrentan para acceder a los servicios básicos, la falta de seguridad en sus vidas, y el aislamiento geográfico como sus problemas primarios. Sin embargo, estudios recientes tienden a centrarse más en el papel esencial del transporte como una forma de ganarse la vida en lugar de un proveedor de bienes y servicios básicos.

En las áreas urbanas el trabajo relacionado al transporte (por ejemplo, ingeniería, comercio de láminas de metal, repuestos, provisión de alimentos, servicios de transporte) ha ayudado a aliviar la pobreza. En 1997 casi el 10% del moderno sector no financiero trabajaba en transporte y telecomunicaciones. Sin embargo, en las áreas rurales, hogar del 60% de la población y del 80% de la gente pobre, la pobreza está vinculada más cercanamente al nivel de acceso a los servicios básicos. Aquí la forma más común de transporte es todavía a pie. Es difícil acceder a la infraestructura de salud. Más del 60% de la población vive más de 15 km. lejos de cualquier tipo de asistencia médica, y en las regiones más pobres sólo el 27-50% de la población tiene acceso a agua potable.

Podemos observar que tanto directa como indirectamente el sector transporte afecta las condiciones de vida de los pobres. La naturaleza diversa e intersectorial de las consecuencias de mejorar los sistemas de transporte podría tornar menos obvios los vínculos entre el transporte y la pobreza. Sin embargo, las investigaciones emprendidas con enfoques orientados a la pobreza como las ERPs resaltan la necesidad de considerar cuidadosamente cómo el sector transporte enfrentará el reto de reducir la pobreza dentro de sus inversiones.

Contacto: Bamba Thioye
Coordinador Regional de IFRD (Africa Occidental)
CE bamba.thioye@ifrdt.org
Fax: 221-827-9497



Un Plan Integrado para Cuba

Antes de la Revolución Cubana de 1959, el transporte en las áreas rurales se caracterizaba por la falta de una adecuada infraestructura de carreteras y un pobre acceso a los servicios de transporte público. La construcción de carreteras estaba orientada por intereses económicos que fallaron en reconocer el potencial de la infraestructura para contribuir al desarrollo económico y social de Cuba. Esto contribuyó, ciertamente, al aislamiento y pobre calidad de vida de las comunidades campesinas.

Después de la Revolución el transporte fue identificado como un vínculo importante entre la producción y el consumo y calculado con relación a los indicadores de desarrollo económico y social. Se planificó la construcción de extensas carreteras para satisfacer las necesidades de las comunidades rurales. Cuatro años después de la revolución una nueva infraestructura y servicios de transporte habían expandido la cobertura en servicios de salud y producido las mejoras correspondientes al acceso en la educación, actividades sociales y culturales, y oportunidades de trabajo fuera de la comunidad. Como consecuencia se creó nuevos asentamientos y se les proveyó de comunicaciones, energía y otros servicios.

La mejora en la movilidad provocó un éxodo hacia las áreas urbanas. Así que se preparó el "Plan Turquino", un plan integrado de desarrollo para las áreas rurales que abarcaba aspectos de la vida rural como los valores espirituales, dedicación al trabajo, arraigo a su tierra, compromiso y conciencia revolucionaria. El plan reconoció la actividad productiva como la base para el desarrollo social e incluyó un programa de trabajo que abarcó la construcción de carreteras, el desarrollo de la comunidad, teléfono, micro plantas hidroeléctricas, e instalaciones para educación, salud, ciencia, deportes e industria.

La escasez de gasolina ha reducido dramáticamente la eficiencia del transporte público tanto en la zona urbana como en la rural así que una nueva alternativa en vehículos no motorizados se ha desarrollado esperando satisfacer las demandas de movilidad. El transporte en áreas rurales continuará siendo uno de los elementos fundamentales para lograr los objetivos de desarrollo económico, social y político. Cuba entiende que para lograr que este catalizador funcione es necesario mejorar continuamente las tecnologías apropiadas y las propuestas de organización y técnicas que se ajusten a la demanda local.

Para mayor información por favor contactar a:

Dr. Humberto Valdés Ríos,

CE: subs cientifica@iltransp.transnet.cu Fax: 53 7 33-8250

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.

Como receptor de *Noticias del Foro* usted es un miembro de la red global del IFRTD, algunos de los cuales se han reunido para formar redes nacionales afiliadas, comprometidas con el trabajo en red, la investigación y propugna para hacer efectivo el cambio al nivel nacional.

La Secretaría del IFRTD es un pequeño equipo descentralizado, en Gran Bretaña, Senegal, Kenya y el Perú, 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, regional e internacional.

Por favor contactar a la Secretaría del IFRTD como sigue:

Ana Bravo (América Latina)
Av. General Garzón 852

Lima 11 (Jesús María), Perú
Tel/fax: 51 1 431-1754
CE: ana.bravo@ifrtd.org

Priyanthi Fernando (Internacional y Asia); Kate Czuczman (Comunicaciones), Secretarías del IFRTD,
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

Bamba Thiye (África 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

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

Recuerde visitar el portal del IFRTD www.ifrtd.org/

Editado por Kate Czuczman
Traducción y Comp.: Alicia Bravo

Noticias y Eventos

Lograr que los Pobres también tengan Servicios

El IFRTD se propone elevar el perfil de los temas de acceso y movilidad a través de un mayor debate sobre desarrollo. Como parte de este mandato, un grupo de miembros del IFRTD ha seguido la evolución del Informe de Desarrollo Mundial (IDM) 2004 del Banco Mundial "Haciendo que los Servicios Funcionen para la Gente Pobre". En noviembre del 2002 el equipo de IFRTD preparó una declaración de respuesta para introducirla como tema de discusión en el esquema en borrador del IDM. La declaración de respuesta del IFRTD resaltaba el acceso como un factor determinante para los resultados en salud, educación y servicios sanitarios, y señalaba los peligros inherentes del no reconocer el transporte como un tema clave al punto que las limitaciones de acceso han devenido en impedimento para una eficiente provisión del servicio. El IFRTD encontró lo último reflejado dentro del bosquejo en borrador del WDR, en el cual el acceso como un factor en la provisión de servicios está implícito dentro del texto pero le falta énfasis y aclaración.

El esquema en borrador también le falta diferenciar entre lo urbano y lo rural y las consecuencias de estas disparas consecuencias, particularmente para la gente rural pobre alejada de los servicios básicos por motivos geográficos, limitaciones económicas, pobre infraestructura de transporte y la falta de servicios apropiados de transporte. Las limitaciones de acceso en zonas rurales lleva a exacerbar la pobreza de tiempo, la desigual distribución de los servicios, la reducción en la calidad de la provisión del servicio, y la pobre sostenibilidad de los servicios establecidos.

Debido a que el acceso y la movilidad rurales no son atendidos adecuadamente por las políticas tradicionales de transporte enfocadas principalmente en la infraestructura a gran escala, el IFRTD recomendó perfilar de manera explícita los temas de acceso dentro del IDM. Esto como un prerrequisito para la entrega de servicios efectivos (oferta) y resaltar el papel del transporte como un servicio en sí mismo (demanda). La inclusión de los temas de acceso y movilidad en la etapa de planificación de provisión del servicio puede proporcionar un catalizador para influir a los hacedores de política en transporte, o tratar estas necesidades a través de canales alternativos. El IFRTD recomendó identificar el acceso como un componente integral de la provisión del servicio y al IDM resaltar la necesidad de complementar estos servicios.

Representantes de los Foros Nacionales de Bangladesh y Uganda asistieron a las discusiones del IDM en sus respectivos países en enero del 2003. Espere por más noticias de esto en las próximas ediciones de *Noticias del Foro*.

Para una información más actualizada por favor visite los portales del Banco Mundial y el IFRTD:

<http://www.ifrtd.gn.apc.org/proj/proj.htm> <http://econ.worldbank.org/wdr/wdr2004>

o contactar a:

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

Más Soluciones

El Departamento para el Desarrollo Internacional (DFID) del Reino Unido y el Rural Travel and Transport Programme (RTTP): Transporte para el Desarrollo Rural, publicaron recientemente el libro *Local Transport Solutions for Rural Development* de Paul Starkey. Este libro fue publicado en inglés y francés y puede echarle una mirada en el portal del Banco Mundial: <http://www.worldbank.org/afri/ssatp/rtp.htm>
Puede también obtener una copia impresa solicitándola al IFRTD: ifrtd@ifrtd.org

Grupo IFRTDAL

Desde hace ya más de un año, el IFRTD en América Latina cuenta con un grupo de información y discusión por correo electrónico. A través de este, los más de 60 miembros suscritos intercambian ideas e información sobre temas de transporte rural. Si usted desea ser parte de este grupo, sólo tiene que solicitar su suscripción a: ana.bravo@ifrtd.org

Para aquellos que son miembros y quieren conocer quiénes están suscritos o qué mensajes se han intercambiado, pueden entrar utilizando su ID del yahoo a: <http://groups.yahoo.com/group/ifrtdal/>