



# Noticias del Foro

Foro Internacional para el Transporte Rural y el Desarrollo

Transporte Acuático Rural

Volumen 10, Número 4, Abril 2003

## Vías Acuáticas y Formas de Vida

*Para mucha de la gente más pobre del mundo el transporte acuático es su único medio de movilidad y acceso a los servicios básicos. En el ambiente actual del transporte, dominado por vehículos motorizados y carreteras, las vías acuáticas tradicionales han sido abandonadas y pasadas a segundo plano. Sin embargo, si los hacedores de políticas y profesionales realmente quieren llegar a "los pobres más pobres", las mejoras que se hagan en las tecnologías, infraestructura y servicios del transporte acuático rural tienen el potencial para eliminar la pobreza y reducir el aislamiento.*

*Esta edición de Noticias del Foro se basa en los resultados del proyecto de investigación y seminario internacional sobre Vías Acuáticas y Formas de Vida, para resaltar la importancia del transporte acuático rural (TAR) en la vida de la gente pobre rural. Se centra en la lucha del TAR por ser reconocido dentro del debate de la corriente más extendida sobre transporte y desarrollo, y el impacto de esta invisibilidad en el ámbito político y en la práctica. Introduce entonces nuevos recursos de trabajo en red e información desarrollados para promover la integración del transporte acuático rural a través de mejores políticas y prácticas.*



Colin Palmer

Sobrecargados en Bangladesh

## Fuente de Empleo e Ingresos Económicos

El acceso a los servicios básicos como escuelas, servicios de salud, mercados, servicios del gobierno y agua limpia son derechos básicos de todos los ciudadanos e indicadores claves de los índices de reducción de la pobreza. Sin embargo, mucha de la gente más pobre del mundo sólo puede acceder a estos servicios por transporte acuático.

En las islas en medio del Lago Victoria en Uganda y en la comunidad flotante de Kampong Lournng en Camboya, la gente tiene que viajar grandes distancias utilizando el transporte acuático para llegar a las escuelas en tierra firme o en la cabecera del distrito. En algunos lugares de Madagascar, la única forma de llegar al hospital es por bote a motor. El transporte acuático rural también facilita a la gente pobre el acceso a oportunidades económicas, ayudándola a acceder al empleo en las ciudades mientras vive en lugares menos costosos, y forma una parte integral de la pesca y el comercio del pescado como formas de vida.

Para muchas comunidades, el transporte acuático es una fuente importante de empleo, basada en habilidades como la construcción de botes, que han desarrollado por generaciones. En Bangladesh los hombres trabajan como operadores de botes transportando mercaderías y pasajeros a través de las vías acuáticas. Se estima que estos botes proveen el 60% del empleo total en el sector transporte y son la mayor fuente de ingreso para 4 millones de personas que tienen a su cargo a 10 millones.

El sector puede ser de importancia para las economías nacionales y locales. Uganda obtiene US \$8.8 millones por la exportación de pescado que ha sido capturado mediante la pesca artesanal utilizando botes pequeños, y en Madagascar 18,000 pescadores navegan diariamente por los Pangalanes llevando pescado a los mercados. De manera similar, en las remotas áreas de Amtali, Bangladesh, las mujeres encuestadas en el estudio de caso, frecuentemente afirmaron que para ellas era imposible llegar a los mercados sino mediante el transporte acuático rural. Las vías acuáticas rurales también pueden proporcionar una fuente indirecta de empleo. En el sur de la India, en el estado de Kerala, más de 2 mil personas son empleadas en botes vivienda y otros botes de motor que navegan por las vías fluviales llenos de turistas.

Los botes son un vehículo importante de comercio que lleva productos de consumo y medicinas a comunidades remotas y sirve como tienda a sus propietarios (generalmente mujeres). Los mercados flotantes se extienden por todo el delta del Mekong en Vietnam y sin el transporte acuático los agricultores del delta del Mekong no podrían llevar fertilizantes o semillas a sus campos o transportar las cosechas resultantes.

Los encuestados en la investigación de Transporte Acuático y Formas de Vida en Bangladesh identificaron el transporte fluvial como el área con el mayor potencial para transformar sus formas de vida.

## En este número:

1. Vías acuáticas y formas de vida; Fuente de empleo e ingresos económicos
2. Un llamado a la integración; Programa de Investigación de Transporte Acuático y Formas de Vida; Haciendo Visible lo Invisible
3. Conversemos sobre Transporte Acuático; Un viaje hacia la corriente principal
4. Noticias y Eventos: Lanzamiento del FN de Ruanda; Enfoque en la Ingeniería de Caminos Rurales; Infraestructura Interactiva; ORN 20 – Manejo de las redes de caminos rurales

## Un Llamado a la Integración

La recomendación principal del proyecto de investigación y el seminario Internacional sobre Vías Acuáticas y Formas de Vida ha sido la integración del Transporte Acuático Rural (TAR). Las consecuencias de permitir al TAR permanecer fuera de la corriente más extendida de la planificación del transporte y el desarrollo se manifiestan en el deterioro de las vías tradicionales y las embarcaciones que las surcan. Por ejemplo, en el Perú los botes se caracterizan por ser muy antiguos y, como consecuencia, los operarios y usuarios encaran mayores costos de operación y mantenimiento. Igualmente, la falta de inversión para mantener o establecer una infraestructura vial acuática aumenta la ineficiencia del TAR como un medio de movilidad. Alrededor del Lago Victoria en Uganda se pierde mucho tiempo cargando y descargando pasajeros y carga debido a la pobre infraestructura, aumentando el tiempo de viaje para todos.

Se puede desarrollar conflictos por la utilización de las aguas fluviales y lacustres para el transporte o para otros usos. Por ejemplo, intervenciones relacionadas a la irrigación o uso de energía pueden obstruir las vías fluviales tradicionales, o intervenciones del transporte por tierra, como los puentes terrestres, pueden limitar la altura de las embarcaciones capaces de surcar las vías acuáticas. La integración del TAR resaltarán la necesidad de complementar los diferentes modos de transporte y una planificación intersectorial.

Sin inversiones en el desarrollo del TAR perdemos el potencial para mejorar las formas de vida de la gente rural pobre a través de un mejor acceso a los servicios básicos y oportunidades económicas. En particular, el TAR es un medio para llegar al pobre marginal, por ejemplo, las mujeres o los ancianos. En Bangladesh las mujeres expresan insatisfacción con algunos impedimentos característicos de los servicios de los botes locales, particularmente la falta de privacidad en viajes largos y la inestable infraestructura utilizada para abordar.

También perdemos el potencial para desarrollar tecnologías de transporte sostenible ecológica y financieramente para el futuro. Visto globalmente, el TAR muestra una amplia variedad de opciones y un alto nivel de innovación. Algunas comunidades pobres sin conocimiento de alternativas, en Madagascar, por ejemplo, utilizan tecnologías importadas ineficientes como los motores fuera de borda, que originalmente fueron desarrollados para condiciones diferentes. En contraste, en países como Vietnam hay una amplia variedad de opciones tecnológicas muy efectivas en TAR que se pueden adoptar para utilizarse en otros lugares como los motores estacionarios a los que se ha acoplado una cola larga. Estos 'peque-peques' en Perú, Tailandia y Camboya son muy distintos a las viejas embarcaciones del pasado de barcos a vapor con paletas y conducidos manualmente, y llevan pasajeros y carga a velocidades competitivas con el transporte por carretera. Ellos son un buen ejemplo de la destreza del TAR para innovar y satisfacer las cambiantes demandas utilizando habilidades y materiales locales disponibles. Con ello evitan una gran dependencia en tecnologías importadas para mantener el control de los avances y aseguran operaciones, mantenimiento y reparación confiables.

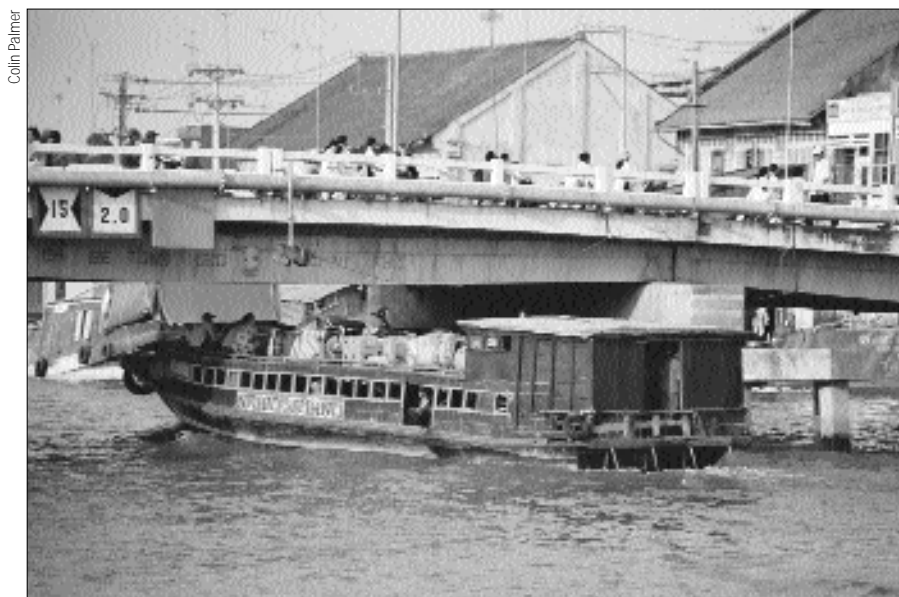
## Programa de Investigación de Transporte Acuático y Formas de Vida

Transporte Acuático y Formas de Vida es un programa del IFRTD. Busca elevar el perfil del TAR en el sector transporte y entre los planificadores de desarrollo, incrementando su visibilidad, contribuyendo a un nuevo conocimiento sobre el impacto del TAR en la movilidad y acceso de la gente pobre, explorando mejoras potenciales en las tecnologías, servicios e infraestructura del TAR, y resaltando sus beneficios potenciales para el ambiente.

El programa se inició con un proyecto de investigación internacional financiado por el **Programa de Conocimiento e Investigación del DFID**. El proyecto eligió una metodología de investigación en red trabajando con un equipo de investigadores de América Latina, Asia y África. El equipo, incluyendo profesionales en desarrollo, ministerios de transporte y académicos de universidades estuvieron bien ubicados para investigar los contextos institucionales y políticos dentro de los cuales la gente utiliza el transporte acuático. Identificaron lugares en áreas vulnerables donde hay una significativa incidencia de pobreza y donde el transporte acuático rural es el principal o el único medio de transporte. Los estudios de caso no buscan ser representativos del contexto de cada país pero sí poner de manifiesto la amplia gama de entornos del transporte acuático rural: los deltas en Bangladesh y Vietnam, los canales en la India y Madagascar, los ríos en Perú, Camboya e Indonesia, los lagos en Uganda, las lagunas en Nicaragua y Costa de Marfil y las vías fluviales inter-islas en Indonesia.

La investigación culminó con un taller con los investigadores durante tres días para sintetizar los hallazgos en preparación para un seminario internacional. El seminario internacional, realizado en Pontianak, Borneo Oeste, Indonesia, en abril del 2003 atrajo a representantes interesados, entre ellos funcionarios de planificación del gobierno, representantes de agencias donantes, profesionales en transporte y planificadores en desarrollo rural. Los participantes desarrollaron estrategias para mejorar el transporte acuático rural en países de América Latina, África y Asia.

Para obtener información completa de los estudios de caso véase: [www.ruralwaterways.org](http://www.ruralwaterways.org) y [www.ifrtd.org/sp-proj/proj.htm](http://www.ifrtd.org/sp-proj/proj.htm)



Una embarcación pasa con las justas debajo de un puente poco alto en Vietnam

## Haciendo Visible lo Invisible

El hecho que el Transporte Acuático Rural (TAR) no logre ser considerado dentro de la corriente más extendida de la agenda para transporte y desarrollo o su invisibilidad fueron temas recurrentes en el seminario internacional sobre Vías Acuáticas y Formas de Vida. Los participantes identificaron esta invisibilidad como la causa y el efecto de la carencia de información estadística confiable, la mala imagen pública del TAR y un espacio de actuación institucional injusto, en el que el TAR sale perdiendo en comparación con otras opciones de transporte.

Todos los estudios de caso completados para la investigación de Transporte Acuático y Formas de Vida indicaron la falta de información tanto local como nacional. Por ejemplo, en Iquitos, Perú, fue imposible determinar el número de embarcaciones que operan en la región, ya que



los registros oficiales del Ministerio de Transporte están incompletos y no consideran las embarcaciones más pequeñas. Esta falta de información sistemática y precisa sobre las vías acuáticas contribuye a la ignorancia de su significado en el desarrollo de las áreas rurales y perpetúa su marginación en el ámbito político. Es difícil cuantificar la importancia del TAR o establecer tendencias debido a la falta de información estadística confiable. Por ejemplo, aun en Bangladesh, donde el TAR ha sido estudiado exhaustivamente, los datos disponibles son dudosos y producen resultados conflictivos. Esta falta de datos precisos es reflejo de la falta de interés y reconocimiento oficial. Para aquellos que hacen política a escala local el TAR es símbolo de un poco sofisticado pasado rural que prefieren olvidar.

La habilidad para comparar y contrastar las características sociales, económicas y ambientales de diferentes modos de transporte es un componente importante de toda planificación relacionada con el transporte. Así, con pocos datos comparativos disponibles sobre los costos de construcción de carreteras versus el desarrollo de las vías acuáticas es difícil para los hacedores de política tomar decisiones con fundamento. Esto ha agravado el abandono de zonas aisladas donde la construcción de carreteras es difícil y costosa. Subsidios escondidos disfrazan los costos reales de formas competitivas de transporte y crean la ilusión que el TAR es una alternativa inviable. Por ejemplo, en Indonesia los vehículos públicos importados están exentos de impuestos mientras que los motores para botes para el servicio público no lo está. En Madagascar, Indonesia, Costa de Marfil y Camboya los propietarios individuales de botes no pueden acceder a créditos de los bancos privados o pequeñas instituciones de créditos mientras que los propietarios de vehículos terrestres sí pueden. Para atender este injusto campo de actuación institucional se necesita más datos sobre la naturaleza exacta de los marcos institucionales que influyen en la imagen del transporte acuático rural.

El TAR tiene la tendencia de 'salirse' de los marcos reguladores y generalmente no hay una línea clara de responsabilidad para el sector. En la región amazónica del Perú el manejo del transporte acuático rural es limitado. La centralización en la toma de decisiones reduce la capacidad de las autoridades locales para implementar políticas y regulaciones específicas sobre TAR en la región. Asimismo, muchas veces no hay una línea clara de autoridad que haga cumplir las regulaciones cuando existen. El estudio de Bangladesh reveló políticas 'sólo en blanco y negro', donde el gobierno falla en regular el mantenimiento, supervisión y desarrollo del TAR. Mientras tanto, en Uganda, donde la seguridad es un tema importante que ha tenido una influencia significativa sobre la opinión pública con respecto al transporte por agua, las regulaciones que existen son 'obsoletas o inconexas'.

Tanto los usuarios como los operadores de transporte acuático adolecen de poder organizativo y de cabildero para influir sobre las decisiones del gobierno y defender sus derechos. Con influencia ellos podrían demandar regulaciones que los protejan y mejorar las opciones de transporte disponibles para ellos. Por ejemplo, en Bangladesh los boteros pudieron cabildear para registrar sus embarcaciones para protegerse de la discriminación y hostigamiento que afrontaban en los embarcaderos

## Contactos del Proyecto

Los investigadores del estudio de caso pueden ser contactados como sigue:

- Aka Kouadio Akou (Costa de Marfil) CE: akakouadioci@yahoo.fr
- Paul Kwamusi (Uganda) CE: paulkwamusi@yahoo.com
- Danang Parikesit (Indonesia) CE: dan-dan@indo.net.id
- Sok Sitha & Mour Kimsan (Camboya) CE: ksan\_mrd@forum.org.kh
- A J Vijayan (India) CE: vijayanaj@hotmail.com
- Henry Myers (Nicaragua) CE: rtadantr@ibw.com.ni
- Eduardo Neira (Perú) CE: eduardoneira@yahoo.com
- Tran Quoc Tuyen (Vietnam) CE: tqtuyen1952@hn.vnn.vn
- Didier Young (Madagascar) CE: didieryoung@hotmail.com
- Naved Chowdhury (Bangladesh) CE: naved@concernbd.org

El equipo central del proyecto de investigación se puede contactar como sigue:

- Priyanthi Fernando CE: priyanthi.fernando@ifrtd.org
- Colin Palmer CE: colinpalmer@blueyonder.co.uk
- Farhad Ahmed CE: itt@ittransport.co.uk
- Ana Bravo CE: ana.bravo@ifrtd.org
- Megan Lloyd-Laney CE: commsconsult@gn.apc.org

También puede contactar a las personas arriba indicadas a través del correo y fax de la secretaria del IFRTD.

## Conversemos sobre Transporte Acuático

Los participantes del seminario internacional sobre Vías Acuáticas y Formas de Vida han formado un grupo de discusión por correo electrónico para permitir a la comunidad de profesionales que se formó en el seminario continuar este diálogo, compartir nuevas investigaciones e informaciones y continuar la propugna de una mayor visibilidad e integración de los temas de transporte acuático rural.

Este es un foro para debatir temas, intercambiar información y buscar respuestas a sus preguntas sobre TAR. Los miembros incluyen planificadores en transporte, ONGs, miembros de los ministerios de transporte, académicos y trabajadores en desarrollo de países de América Latina, África, Asia y Europa.

Quiquiera tenga interés en temas de transporte acuático es bienvenido a unirse a este grupo por correo electrónico. Los idiomas inglés, español y francés fluyen en este grupo.

Para suscribirse por favor envíe un mensaje electrónico a: [ruralwaterways-subscribe@yahoogroups.com](mailto:ruralwaterways-subscribe@yahoogroups.com)

## Un viaje hacia la corriente principal

El TAR claramente necesita proyectar una imagen más precisa (positiva) y elevar su perfil dentro de los sectores de transporte y desarrollo. Para apoyar los argumentos para su integración con la política y práctica de la corriente más extendida hace falta generar datos cualitativos y cuantitativos referentes a la naturaleza de las tecnologías, servicios e infraestructura del transporte acuático rural. Además, el sector necesita ejercer su voz para alentar el debate interno y externo para iniciar una polinización de ideas. Por ejemplo, la exposición de diferentes tecnologías en el seminario sobre Vías Acuáticas y Formas de Vida ha iniciado un diálogo entre los participantes de Madagascar y Vietnam. Los participantes de Madagascar están entusiasmados por explorar tecnologías de motor más eficientes y disponibles de sus contrapartes vietnamitas.



El TAR constituye un vínculo vital entre vías terrestres separadas por agua, Madagascar

El programa de Transporte Acuático y Formas de Vida ha desarrollado un recurso con el amplio propósito de mejorar la eficiencia y propiedad del transporte acuático rural para mejorar las formas de vida de la población rural pobre. Este recurso logra su objetivo atendiendo el tema de una visibilidad positiva como un primer paso hacia la integración del TAR en la política y práctica de la corriente más extendida. El recurso comprende tres componentes complementarios: una carpeta de propugna conteniendo un breve panorama de los temas y consejos sobre cómo promoverlos a audiencias claves. Un CD-Rom con información (hechos, cifras, fotos) que puede utilizarse para apoyar el conocimiento y experiencia existente. Y finalmente un portal: [www.ruralwaterways.org](http://www.ruralwaterways.org), que proporciona una versión actualizada del CD-Rom y un portal a través del cual acceder a personas, organizaciones y otros recursos de información que pueden ser útiles.



## NOTICIAS Y EVENTOS

### Lanzamiento del FN de Ruanda

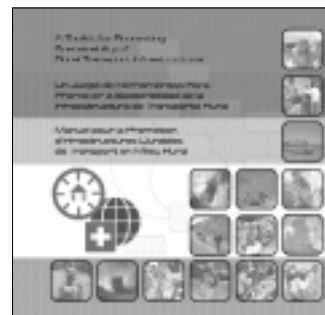
El 13 de marzo del 2003, los miembros del Forum de Ruanda para el Transporte Rural y el Desarrollo (FRTRD) se reunieron para discutir la agenda nacional para el transporte rural. Esta reunión fue apoyada por el IFRTD e inaugurada por el Secretario General del Ministerio a cargo de Infraestructura.

Los participantes representaron a instituciones públicas, organizaciones no gubernamentales y asociaciones de base. La reunión fue una oportunidad para lanzar oficialmente al FRTRD y para invitar a otras instituciones con objetivos similares a unirse al Foro. Esta reunión para elevar el perfil del FN conllevó a una invitación para el FRTRD para participar en un seminario-taller enfocado en "La Estrategia Nacional del Transporte y su Contribución al Alivio de la Pobreza", organizado por el Ministerio de Infraestructura

Contacto: CE: frtrd2002@yahoo.fr  
o BENEUSENGA Aziza, Secretario General CE: azizabene@yahoo.fr

### Infraestructura Interactiva

Con esta edición de *Noticias del Foro* encontrará una copia del CD-Rom interactivo "Un Juego de Herramientas para Promover la Sostenibilidad de la Infraestructura del Transporte Rural". Este juego de herramientas busca ayudar a los profesionales en desarrollo rural y planificadores de transporte en la formulación e implementación de intervenciones en el transporte rural en el ámbito local. A través de una serie de pasos, preguntas y sugerencias útiles, el juego de herramientas guía al usuario a través de un análisis de su situación particular, examinando fortalezas y debilidades, definiendo objetivos realistas, y haciendo preguntas relevantes para escoger las mejores opciones posibles.



© Paul Harris 1995

El contenido del CD-Rom está en tres idiomas (español, inglés y francés). Contiene estudios de caso extraídos de la red del IFRTD y resalta lecciones claves aprendidas de cada estudio de caso en relación con los temas planteados. Exige un mayor conocimiento de las relaciones políticas y sociales entre los involucrados e interesados y promueve el reconocimiento de la interdependencia de la rehabilitación y el mantenimiento como una condición para la sostenibilidad. No es una guía técnica sino un complemento para los aportes técnicos existentes disponibles con respecto a la infraestructura rural.

Nos gustaría construir más sobre los casos de estudio presentados en el Juego de Herramientas con sus experiencias. Por favor utilice el formulario amarillo adjunto con el CD-Rom para enviarnos su contribución y comentarios al Juego de Herramientas.

Para mayor información visite el portal del IFRTD: [www.ifrtd.org/sp-proj/proj.htm](http://www.ifrtd.org/sp-proj/proj.htm) o contacte a la Secretaria del IFRTD (vea el recuadro "Sobre el Foro").

### Enfoque en la Ingeniería de Caminos Rurales

El IFG o International Focus Group es una plataforma para articular y difundir información sobre ingeniería en carreteras rurales dentro del contexto de reducción de la pobreza. Busca promover necesidades prioritarias de investigación, facilitar la aplicación de los resultados de las investigaciones, y tener buena práctica en todos los procedimientos para satisfacer las necesidades de acceso del transporte sostenible con el fin de apoyar los objetivos de reducción de la pobreza en los países en desarrollo.

El IFG canaliza sus actividades a través de un número de GFNs o Grupos Focales Nacionales y proporciona un punto focal clave para el debate sobre temas de ingeniería en carreteras rurales.

El establecimiento del IFG es un indicador importante de que los temas de transporte rural están recibiendo mayor atención dentro del sector transporte. El IFRTD da la bienvenida a este cambio y espera poder trabajar enlazado en red con el IFG y sus GFNs en el futuro.

Si desea saber más sobre el IFG por favor contactar a: Dr. Colin Gourley  
CE: [ifg@transport-links.org](mailto:ifg@transport-links.org) Web: [www.transport-links.org/ifg.htm](http://www.transport-links.org/ifg.htm)

### ORN 20 – Manejo de las Redes de Caminos Rurales

El Overseas Road Note 1: Maintenance Management for District Engineers fue publicado por primera vez en 1981. Este guía a los ingenieros de caminos en la organización y control de las operaciones del manejo de caminos y ha sido uno de los documentos más populares en la serie ORN. En el 2000, el TRL fue comisionado por el DFID para realizar la tercera edición y actualizarla con desarrollos en priorización, el sector privado, estándares apropiados y participación del usuario de las vías.

Mientras se termina esta nueva edición del ORN 1, el proyecto también ha llevado a la producción del Overseas Road Note 20. Este nuevo documento proporciona una guía a aquellos que manejan redes de caminos rurales de bajo volumen. La guía se basa en los dos principios de priorización del mantenimiento de caminos en condiciones buenas o regulares en vez de la rehabilitación de caminos en malas condiciones, y la provisión de un acceso seguro y confiable cuando hay limitaciones financieras.

El ORN 20 incluye secciones sobre el usuario de las vías y participación de la industria de carreteras, elección de tecnología, priorización, acceso básico, ingeniería de seguridad, contrato y protección del ambiente y tiene una lista extensa de organizaciones y publicaciones útiles. Será presentado en el International Focus Group sobre Ingeniería de Caminos Rurales en junio de este año.

El ORN 20 actualmente está disponible sólo en inglés. Se tiene planeada una traducción al español pero para asegurar su financiación tenemos que demostrar que hay demanda. Si usted está interesado en recibirlo en español, por favor envíe un correo electrónico a la dirección de abajo. Si recibimos un gran número de pedidos, será posible producir y distribuir una traducción. También, mientras tanto puede solicitar copia del ORN 20 en inglés a:

Stoneman, TRL Limited, Old Wokingham Road, Crowthorne, Berkshire

### Sobre el Foro:

El Foro Internacional para el Transporte Rural y el Desarrollo es una red global de individuos y organizaciones interesadas en tratar la pobreza y el aislamiento.

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 (conocidas como FN), 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](mailto:ana.bravo@ifrtd.org)

Priyanti Fernando (Internacional y Asia); Kate Czuczman (Comunicaciones), Secretaria 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](mailto:ifrtd@ifrtd.org)

Bamba Thiye (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 (Africa 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)

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

Editado por Kate Czuczman  
Traducción y Comp.: Alicia Bravo