



Noticias del Foro

Foro Internacional para el Transporte Rural y el Desarrollo

Haciendo que los servicios funcionen para los pobres

Volumen 11, Número 2, Octubre 2003

Transporte - ¿El vínculo que falta?

"Hacer que los servicios funcionen para los pobres" es el título del Informe sobre el Desarrollo Mundial 2004 (IDM) del Banco Mundial. Esta edición de Noticias del Foro es un suplemento no oficial de este informe, resaltando el tema trascendente del acceso como un componente clave para proveer un servicio efectivo para el pobre.

La Secretaría del IFRTD y un equipo de miembros de la red estuvieron involucrados en el extenso proceso de consulta emprendido por el Banco en la preparación de la publicación del IDM. Nosotros reseñamos aquí los temas que el equipo planteó durante las consultas y llenamos los vacíos que pensamos existen en el informe publicado.



Acceso al agua en Mauritania

El IDM identifica miles de factores que contribuyen a la entrega exitosa de servicios a los pobres, incluyendo el papel directo que el transporte puede jugar en proporcionar acceso hacia y traer servicios de salud, educación, agua y saneamiento. El transporte es mencionado en los capítulos iniciales como un servicio contribuyente: *"los gobiernos y los ciudadanos necesitan lograr que los servicios que contribuyen con la salud y la educación –agua, saneamiento, energía, transporte, salud y educación– funcionen para la gente pobre"*. Sin embargo, este enfoque no es sostenido a lo largo del informe, y los impactos más indirectos limitantes del transporte en la calidad y uso de los servicios no son explorados.

Aunque factores como los temas de personal, disponibilidad de recursos y el trabajo social y político en red de las comunidades son reconocidos por el IDM, su relación con los temas de transporte, y la resonancia de esta relación en el contexto rural, no es reconocida. En las áreas urbanas la alta densidad poblacional y las economías a escala permiten que los servicios estén más cerca del usuario. En las áreas rurales el pobre está más aislado de los servicios básicos por la geografía, la limitación económica, una pobre infraestructura de transporte y la falta de apropiados servicios de transporte.

Ejemplos del impacto indirecto de la movilidad rural en la provisión del servicio incluyen:

- **Compromiso para un servicio de calidad** – los viajes largos y difíciles al colegio pueden llevar al ausentismo de profesores y niños y reducir la cantidad de tiempo disponible para las tareas del colegio. Igualmente, las arduas jornadas hacen difícil el atraer personal bien calificado (evidente también en el sector salud).
- **Exacerbación de la pobreza del tiempo** – impidiendo a la gente que utilice totalmente los servicios disponibles. Esto es particularmente válido para las mujeres y los niños quienes tradicionalmente comparan la gran carga de las tareas domésticas.
- **Pobre sostenibilidad de los servicios** – el acceso pobre hace difícil la provisión constante de recursos para los servicios. Por

ejemplo, en Tanzania el mantenimiento inadecuado de las carreteras locales hace que las entregas para reabastecer las existencias de medicamentos de las clínicas rurales se demoren o no lleguen.

- **Injusta distribución del servicio** – la infraestructura existente y los servicios de transporte pueden establecer la distribución de servicios. Por ejemplo, en Camboya las redes de caminos han determinado la distribución de los pozos de agua, ya que los materiales de construcción necesitan ser transportados por carretera.

Tanto como identificar las limitaciones de la movilidad es importante resaltar la complejidad de atenderlos en las áreas rurales. Se hace referencia al papel de la infraestructura física pero son bastante ignorados los servicios de transporte y los factores políticos, económicos y de género que pueden afectar la movilidad de los usuarios del servicio o de los proveedores. Por ejemplo, las limitaciones culturales de las mujeres en Pakistán para la utilización de buses atestados de gente, o el control masculino de los MIT (medios intermedios de transporte) del hogar en Madagascar.

El IFRTD recomienda destacar el acceso como un tema transversal en cualquier discusión sobre servicios, teniendo el término general del acceso como aglutinador no sólo para los temas del transporte (movilidad) sino para otros servicios básicos como la energía. La discusión de los temas de acceso y movilidad en la etapa de planificación de la provisión del servicio enfatizará la importancia de la complementariedad entre los servicios y proporcionará una influencia externa en los gastos del sector transporte que tradicionalmente se han centrado en infraestructura a gran escala y áreas urbanas.

El Informe sobre el Desarrollo Mundial 2004 del Banco Mundial está disponible sólo en inglés en:

*The World Bank, P.O. Box 960, Herndon, VA 20172-0960, USA
Web: <http://econ.worldbank.org/wdr/wdr2004/>*

En este número:

1. Transporte- ¿El vínculo que falta?

2. Transportación invertida; Preguntas al Banco

3. Vigilar la Agenda de Pobreza; Los servicios pueden funcionar para la gente pobre

4. Actualización del ORN 1; Nuevo apoyo al IFRTD de Asia; Actualización de Vías Acuáticas y Formas de Vida; Equidad de Género; SUSTRAN Africa



TRANSPORTACION INVERTIDA: Un ejemplo a seguir

Gracias a esa perseverancia que caracteriza a los que llevamos siglos tratando de ser independientes y hacer nuestros países a nuestro gusto y no al ajeno, la creatividad se ha desarrollado de manera organizada en Cuba con el fin de atender los servicios y de mejorar la calidad de vida de la población rural.

El Grupo Nacional de Desarrollo del Transporte Rural de Cuba, formado en el 2002 y con 550 miembros agrupados en Equipos de Estudios Municipales, Provinciales y Nacional, que actúan bajo el asesoramiento de un Coordinador Nacional, tiene un Primer programa de Trabajo que abarca hasta el año 2010. A través de este espera obtener logros significativos en la Gestión de Vialidad, Gestión de Operaciones, Gestión de Mantenimiento del Transporte, Gestión de Calidad, Gestión Económica y Política Ambiental, entre otros.

En su último informe, el GNDTRC nos cuenta que en la Gestión de Operaciones el Equipo de Estudios Municipales del Masó ha perfeccionado la Transportación Invertida. Esta transportación invertida consiste en llevar los servicios a la comunidad en los casos en que esta se vea limitada de acudir a la cabecera municipal por limitaciones de transporte. La transportación invertida funciona como sigue: el delegado del

gobierno local coordina con la empresa municipal de transporte el día, la hora y el destino a los que se va a trasladar los bienes y servicios más demandados por la comunidad. Entre estos se cuenta el registro y legalización de tenencia de tierras, carné de identidad, fotografía, reparación de enseres menores y electrodomésticos, zapatería, barbería-peluquería. Los habitantes de la comunidad conocen con antelación suficiente el arribo de esos servicios. Esto se hace para compensar la falta de unidades de transporte, reduciéndose así la necesidad de movilidad, y los vecinos de la comunidad poseen mayor oferta de servicios en espacios menores y se ahorra tanto el tiempo de traslado como la pérdida de tiempo si el servicio no puede ser prestado.

La bondad de esta transportación invertida es que puede servir de ejemplo para otros municipios rurales interesados en contribuir al logro de las metas de desarrollo del milenio, asegurando que los servicios básicos como la salud y la educación lleguen efectivamente a las poblaciones más pobres que viven en las zonas rurales.

Contacto: Luis Rodríguez, GNDTRC
CE: villa.ta@mitrans.transnet.cu

Preguntas al Banco

El IFRTD y sus colaboradores no fueron los únicos organismos de transporte presionando para una mayor referencia a los temas de transporte dentro del IDM. El sector transporte dentro del Banco también estuvo involucrado en el proceso de consulta y apoyó nuestros aportes externos. Kate Czuczman de la Secretaría del IFRTD consiguió conversar con Peter Roberts, Líder Especialista en Infraestructura en la División Urbana y de Transporte del Banco Mundial, para preguntarle ¿porque todavía el acceso físico y la movilidad no logran entrar en la agenda?

KC: Recién hemos podido obtener una copia del Informe sobre el Desarrollo Mundial 2004 "Hacer que los servicios funcionen para los pobres" – ¿Por qué éste obvia completamente los servicios de transporte?

PR: El primer borrador completo del IDM tiene un gran énfasis en los servicios de salud y educación junto con el suministro de agua y saneamiento. Esto reactivó una buena parte de la discusión en el Banco Mundial sobre si y cómo otros servicios de infraestructura (energía, comunicación, transporte, etc.) deben ser contemplados. Hubo sugerencias de que aspectos de estos sectores se incluyeran en un solo capítulo pero esto no tuvo el alcance para ser efectivo. Fue particularmente limitante para el transporte por carretera para el cual este modelo del IDM Ciudadanos/Hacedores de Política/Proveedores de Servicio es sólo en parte relevante –al ver que la responsabilidad casi universal de tener y operar vehículos es del sector privado. Como resultado, buena parte del servicio de transporte por carretera es provisto por propia cuenta o a través de proveedores informales del servicio. Es un reto particular del subsector el vincular la provisión de la red de carreteras (que generalmente es de responsabilidad pública) con estos servicios de una manera efectiva y sostenible. Desde un inicio fue opinión de los líderes del equipo que esto debería ser material para algún otro IDM en el futuro.

KC: ¿Qué hay sobre el papel importante de los servicios de transporte para llevar y acceder hacia otros servicios claves, incluyendo salud y educación?

PR: Nosotros señalamos estos puntos al equipo del IDM en la etapa de bosquejo. Ellos reconocieron la importancia de llevar y dar acceso pero enfatizaron que el transporte, en cualquier caso, es sólo un aspecto. Recién he tenido una copia de este último IDM, por lo que aún no lo he revisado profundamente, pero pareciera que a esta parte de la historia no se le ha dado mucha atención. Por el lado de llevar, tal como yo lo veo, el informe no trata específicamente el problema de satisfacer los altos costos unitarios para extender la cobertura de la mayoría de los servicios a comunidades rurales más remotas. Mientras estos costos se manifiestan inicialmente en proporcionar servicios como escuelas

primarias y clínicas, es el costo recurrente de administrar la provisión de insumos claves (como profesores y asistentes de salud) y suministros consumibles, etc. el que tiende a ser particularmente alto en áreas remotas con pobres servicios de transporte. Sin embargo, está claro que en los países pobres hay una desproporcional alta incidencia de pobreza en estas mismas comunidades remotas.

"... la principal historia de los papeles importantes del acceso y la movilidad para mejorar los servicios claves para toda la gente incluyendo a los pobres queda aún para ser contada en el IDM de otro año."

Con respecto al acceso a los servicios, en el capítulo sobre salud se menciona que el "acceso físico" está entre los obstáculos para obtener una mejor salud y nutrición, pero el punto no está desarrollado. Esto significa que la contribución de los usuarios del servicio a los costos (los cuales son descritos solamente en términos de "desembolso") es significativamente subestimada, particularmente de las familias más pobres. Esto está subrayado por nuestro creciente reconocimiento a los pesados presupuestos que comprometen el tiempo de las familias pobres y el relativamente alto valor que los miembros de estas familias colocan en los mínimos ahorros de tiempo como resultado.

Hay algunas referencias a las "estrategias móviles" pero tampoco están elaboradas. Tampoco veo consideración alguna a los retos de proporcionar servicios de ambulancia, un componente común de los sistemas de salud para mejorar el acceso de las emergencias a las instalaciones de salud donde pueden salvar vidas.

En términos generales, no parece haber aquí alguna consideración coherente con los problemas que afrontan las poblaciones rurales. De cierto, cada uno de los servicios discutidos es considerado como un reto separado. No se ha aprovechado entonces la oportunidad para examinar el alcance de mejorar el acceso de dichas comunidades rurales a un paquete de servicios claves, por ejemplo, alentando los servicios básicos de transporte, los cuales mejoran el acceso y la movilidad de la gente o a través de formas de suministro conjunto.

Entrevista realizada en noviembre del 2003

Contacto:
Peter Roberts, Transport & Urban Development (TUD),
World Bank, 1818 H Street, NW, Washington DC, 20433, USA
CE: proberts@worldbank.org



Vigilar la Agenda de Pobreza

Hacer que el transporte sea considerado en la reducción de la pobreza

Vigilar la Agenda de Pobreza es un programa que ha puesto en marcha el IFRTD que permite a la sociedad civil monitorear las inversiones en transporte y alentar las políticas de transporte en favor de los pobres. A través de este programa las redes afiliadas al IFRTD en países a lo largo de Asia, África y América Latina estarán revisando la agenda en favor del pobre en las políticas nacionales del sector transporte y los programas de inversión en transporte en curso, también examinarán la inclusión de temas sobre movilidad y acceso dentro del desarrollo de políticas nacionales claves, por ejemplo los PND o Planes Nacionales de Desarrollo. A través de este proceso las redes buscan construir una masa crítica de participantes interesados como un paso preliminar hacia el desarrollo de una plataforma informada de la sociedad civil, capaz de debatir los temas e identificar las prioridades claves para la agenda del transporte y la pobreza en cada país.

La primera fase de este programa, la cual involucra informes y talleres nacionales ha sido establecida en 14 países: Nicaragua, Bolivia, Perú, Tanzania, Kenia, Uganda, Zimbabwe, Burkina Faso, DR Congo, Senegal, Sri Lanka, Camboya, Indonesia y Nepal. Estos países llevarán los temas y prioridades formuladas dentro de las actividades de la fase dos. El IFRTD apoyará estas actividades que contribuyen hacia los objetivos primarios del programa: establecer las principios claves para un marco de monitoreo del transporte y la pobreza, e involucrar directamente a grupos de pobres y organizaciones de comunidades de base en el proceso de monitoreo.

Para promover una síntesis y debate entre las actividades nacionales, la Secretaría del IFRTD estará organizando 4 talleres regionales en el 2004: una discusión internacional por correo electrónico, y un portal a través del cual los documentos relacionados al programa estarán disponibles.

Contacto: Para mayor información contacte al Coordinador del IFRTD de su región. Vea la página 4 para conocer cómo contactarlos.

CE: povertywatch@ifrtd.org

Asia al Día

En Asia el IFRTD (Foro Nacional de Sri Lanka) complementó los micro estudios realizados en su fase preparatoria con un análisis de macro políticas e iniciativas de los donantes, y presentó éstas en un segundo taller en agosto del 2003. Una perspectiva general de las políticas del sector transporte también se han realizado en Indonesia y Nepal.

En Indonesia una descentralizada formulación de la política en el ambiente significa que el gobierno local tiene un importante papel que jugar en la formulación de la política. Las diferencias geográficas y demográficas en Indonesia significan que la revisión de la política necesita ser sensible a esta diversidad y a los tres niveles de formulación de política, i.e, nacional, provincial y local. El Foro Nacional de Indonesia ha realizado una revisión de la formulación de la política en la provincia del Oeste de Kalimantan y utilizó esta información para generar un diálogo entre otros miembros del Foro y con los responsables de la política nacional.

En Camboya el Foro Nacional de Camboya (FNC) ha desarrollado una propuesta de trabajo con las comunidades a lo largo de las carreteras que están siendo rehabilitadas o construidas por el Proyecto de Infraestructura Provincial y Rural (PIPR), financiado por el Banco Mundial, e implementado por el Ministerio de Obras Públicas y el Ministerio de Desarrollo Rural. El FNC desarrollará asociaciones comunitarias de transporte las cuales organizarán la participación en la construcción y mantenimiento de la carretera, y monitorearán los impactos de la carretera en la reducción de la pobreza.

Las actividades de Vigilar la Agenda de Pobreza en Camboya son particularmente interesantes ya que aquí vemos las dinámicas de pugna invertidas. Hemos visto predominantemente a Vigilar la Agenda de Pobreza ayudar a la sociedad civil a mantener las instituciones y agencias de gobierno responsables del impacto de la pobreza en sus inversiones en transporte. En Camboya, sin embargo vemos a Vigilar la Agenda de Pobreza ayudando a las agencias de gobierno (en las cuales el FNC es anfitrión) alentar a la sociedad civil a pedirles cuentas.

Contacto: Ranjith De Silva, Coordinador Regional IFRTD – Asia
Véase la página 4 para conocer cómo contactarlo.



Observatoire sur la Pauvreté
Poverty Watch
Vigilar la Agenda de Pobreza

Avances en el Africa Oriental y del Sur

Los Foros Nacionales de Kenya, Uganda, Tanzania y Zimbabwe han llevado a cabo análisis sobre como su transporte nacional y otras políticas relacionadas tratan el tema de la pobreza. Estos documentos fueron presentados durante el encuentro Regional del IFRTD para Africa Oriental y del Sur en julio. Un resumen de estos documentos ha sido realizado. Los puntos revisados señalan que las buenas políticas de transporte a favor del pobre se reflejan en dos dimensiones, que consisten en el proceso de formulación de la política y el contenido de la política actual. Con respecto al proceso, para desarrollar una política de transporte se necesita que sea participativa, y diseñada explícitamente para captar las inquietudes del pobre y los grupos vulnerables tanto en áreas rurales como urbanas. Las siguientes características fueron identificadas como los pilares fundamentales para una política de transporte en favor del pobre.

- Una expresión explícita del objetivo de la reducción de la pobreza dentro de la política del documento.
- Un diseño de corte transversal, con un énfasis particular en la función de servicio del sector transporte.
- Apoyo para un apropiado desarrollo institucional y marcos regulatorios para un sistema de transporte multimodal, y particularmente centrado en los servicios de transporte y los medios utilizados por el pobre.
- Equidad de género en todos los procedimientos de las instituciones y organizaciones de transporte.
- Una clara distinción entre los servicios de transporte y la infraestructura de transporte.
- Deberá responder y mitigar las apariencias externas especialmente aquellas que dañan al pobre.

Los informes de los países han sido finalizados para su difusión y pronto estarán en el portal del IFRTD.

Contacto: Peter Njenga

Coordinador Regional del IFRTD –Africa Oriental y del Sur
Véase la página 4 para conocer cómo contactarlo.

En el próximo número nos pondremos al día en las actividades de Vigilar la Agenda de Pobreza en América Latina y Africa Central y Occidental.

Los servicios pueden funcionar para la gente pobre

Región Occidental Superior de Ghana. Aquí DANIDA ha invertido en una flota modelo de transporte para proporcionar servicio de salud a la región (vehículos de 4 y 2 ruedas respectivamente). Un proyecto de capacitación de Transaid (una ONG de Gran Bretaña especializada en operaciones de transporte) para conductores y motociclistas y un planificado sistema de mantenimiento preventivo lo complementan. DANIDA evaluó el impacto de la provisión del transporte midiendo el incremento de la entrega del servicio de salud de las actividades dependientes del transporte. Entre otras mejoras, hallaron un aumento en la cobertura de vacunación de más del 100%, y un aumento arriba del 400% en la atención prenatal, y más del 100% en clínicas de ayuda social. Se afirmó que este nivel de mejora se da normalmente después de 5-10 años de apoyo al proyecto. En este caso se consiguió en menos de un año y se cree que fue debido a que se centró en el transporte.

Contacto: Transaid
Web: <http://www.transaid.org/>



Noticias y Eventos

Actualización del ORN 1

ETRL ha actualizado el "Overseas Road Note 1: Maintenance Management for District Engineers (3ra Edición)". Esta nueva edición está dirigida a los ingenieros de distrito en países en desarrollo o en transición quienes no tienen acceso a sistemas computarizados para el manejo de carreteras. El contenido de la Nota ha sido ampliado para reflejar el pensamiento actual en la práctica del manejo de red de carreteras.



El ORN 1 abarca las funciones de manejo de programación, preparación (diseño y obtención de trabajos) y manejo de operaciones. Cubre carreteras de asfalto, cemento concreto y sin pavimentar (grava) con niveles de tráfico por encima de los 5000 vehículos por día. Recomienda un sistema de manejo manual en papel que puede ser computarizado utilizando una simple hoja de cálculo si fuera necesario.

El ORN 1 está listo para su distribución. Sírvase contactar a: John Roit, TRL Limited. Tel: 44 1344 770-732
CE: international_enquiries@trl.co.uk

Equidad de Género

26 de setiembre del 2003 – Los miembros de la red de Swiss TransNet participaron en un taller internacional para discutir la **Equidad de Género y Reducción de la Pobreza a través de Mejor Movilidad y Acceso**. El objetivo de este taller fue obtener una interpretación común del transporte rural y la movilidad y su importancia en los distintos procesos de desarrollo social relacionados con promover la igualdad de género, reducir la pobreza y el empoderamiento de la gente pobre. El evento comenzó con un aporte general sobre lo "último" en movilidad y acceso con respecto al género y pobreza, seguido por tres aportes temáticos (estudios de caso) de Nepal, India y Madagascar. Los grupos de trabajo analizaron entonces los temas críticos más profundamente y los participantes examinaron cómo estos temas podrían ser o han sido dirigidos en sus propias esferas de trabajo. El taller reunió a 17 participantes, incluyendo a varios que trabajan en un amplio contexto de desarrollo rural.

El taller también proporcionó la oportunidad para lanzar oficialmente *Balancing the Load, Women, Gender and Transport*, una publicación del IFRTD. *Balancing the Load* está disponible sin cargo alguno para los individuos y organizaciones de países en desarrollo. Para obtener su copia por favor contacte a la Secretaria del IFRTD (véase Sobre Nosotros en esta misma página)

Recursos: Para bajar el reporte del taller: http://www.skat.ch/ti/netw/download/TransNet_6.htm
Para mayor información sobre TransNet: <http://www.skat.ch/ti/netw/netw.htm>

Actualización de Vías Acuáticas y Formas de Vida

Los miembros de la red de Vías Acuáticas y Formas de Vida asistirán a la reunión anual del Transport Research Board en Washington, en enero del 2004, para presentar el programa y sus conclusiones. Esta es una gran oportunidad para levantar el perfil de los temas en transporte rural acuático dentro del sector transporte.



El grupo de discusión por correo electrónico de Vías Acuáticas y Formas de Vida continúa siendo un foro vivo para el debate y el intercambio de información. Recientes correos discuten temas de seguridad, intercambio artesanal entre países, y un programa para introducir motores "con larga cola" (peque-peques) en Madagascar.

Cualquier persona interesada en temas sobre transporte rural acuático puede unirse enviando un correo electrónico a ruralwaterways-subscribe@yahoogroups.com. El idioma predominante en la lista es el inglés. Sin embargo, correos en español y francés también son bienvenidos y además serán traducidos al inglés.

Recursos: Website: <http://www.ruralwaterways.org>
CE: waterways@ifrtd.org

Nuevo apoyo al IFRTD de Asia

La Secretaria del IFRTD se complace en darle la bienvenida a Ranjith de Silva al equipo. Ranjith completa el equipo de Coordinación Regional del IFRTD como el Coordinador Regional para Asia. El se une al Foro desde su puesto como Senior Transport Specialist en el Intermediate Technology Development Group (ITDG). Tendrá su sede en Pannipitiya, Sri Lanka. Para mayor información sobre Ranjith véase "Sobre Nosotros".

SUSTRAN Africa

SUSTRAN Africa es una iniciativa regional de trabajo en red que se centra en la promoción de opciones sostenibles de transporte de baja emisión de Gas Invernadero y metodologías de planificación en Africa. SUSTRAN Africa proporciona un marco institucional para alentar la réplica de iniciativas exitosas de una parte de Africa a otra, así como proporcionar vínculos para una mejor práctica global.

Un taller para lanzar esta red de acción sostenible se realizó en las Oficinas de Naciones Unidas en Nairobi, Kenya, del 8 al 10 de setiembre del 2003. Este taller fue organizado por las Naciones Unidas Habitat en colaboración con el Institute of Transportation and Development Policy (ITDP) e Intermediate Technology Development Group (ITDG Africa Oriental).

Para mayor información sírvase contactar a:
Brian Williams
Human Settlements Officer and Transport/Energy Focal point
United Nations Human Settlements Program (UN-HABITAT)
PO Box 30030, Nairobi, Kenya
Tel: 254 20 62 39 16, Fax: 254 20 624 265
CE: brian.williams@unhabitat.org

Sobre Nosotros:

El IFRTD es una red global de individuos y organizaciones que trabajan para lograr mejorar el acceso y la movilidad de la gente pobre rural. Este proporciona un marco para la cooperación, compartir información, el debate y propugna que una las fronteras tradicionales, geográficas, académicas e institucionales.

Ser miembro del IFRTD es libre. Todos los miembros reciben *Noticias del Foro* y otras publicaciones que están disponibles en la red. En más de 20 países en desarrollo redes autónomas que comparten la visión de la red internacional se han afiliado al IFRTD como Foros Nacionales (FN).

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

Por favor contacte a la Secretaria del IFRTD como sigue:

Ana Bravo (América Latina),
Av. General Garzon 852, Lima 11,
Jesús María, Perú
Tel/fax: 51 1 431 1754
CE: ana.bravo@ifrtd.org

Priyanthi Fernando (Internacional);
Kate Czuczman (Comunicaciones)
y Anita Wiafe (Administración),
IFRTD Secretariat, 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 (Africa Occidental y Central Africa), 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 (Africa del Este y del Sur), PO Box 314, 00502 Karen,
Nairobi, Kenya
Tel/fax: 254 2 883323
CE: peter.njenga@ifrtd.org

Ranjith De Silva (Asia), 319/10,
Ramanayaka Mawatha, Erawwala,
Pannipitiya, Sri Lanka
Tel: 94 11 2842972
Fax: 94 11 2856188
CE: ranjith@ifrtd.org

Recuerde visitar el portal del IFRTD www.ifrtd.org

Editado por Kate Czuczman
Traducción y Comp.: Alicia Bravo