



Noticias del Foro

Foro Internacional para el Transporte Rural y el Desarrollo

Integrando el Género en el Sector Transporte

Volumen 11, Número 3, Enero 2004

De la Retórica a la Práctica

En los cinco años desde que Noticias del Foro se centró en el tema de género y transporte, hemos visto una serie de iniciativas y algún pequeño esfuerzo de investigación de la comunidad donante buscando integrar el género dentro del sector transporte. También hemos visto a muchos donantes buscando integrar el género dentro de las diferentes actividades de su agenda de desarrollo. Por lo tanto, es razonable estimar el progreso alcanzado para integrar el género dentro del sector transporte en particular e identificar algunas acciones para el futuro. ¿El efecto acumulativo de estas actividades iniciales ha desarrollado suficiente impulso para integrar la equidad de género dentro del sector transporte, o estos desarrollos han estado demasiado fragmentados para lograr el cambio de corriente?

La reciente investigación financiada por el Banco Mundial nos ayuda a examinar la naturaleza de este progreso. La investigación llevada a cabo por IC Net, TRL y miembros del IFRTD mira una serie de proyectos y programas del sector transporte que tienen o deberían tener, el género integrado en ellos, y que son apoyados por donantes. Reúne los resultados de 10 estudios de caso de nueve países en vías de desarrollo. Busca ampliar el enfoque de micro escala, familia y pueblo de los proyectos e investigaciones anteriores con el fin de examinar los programas y proyectos de transporte en el contexto de las políticas nacionales de género y transporte dentro de las cuales operan; y los enfoques y capacidad de las instituciones de transporte responsables de su implementación.

"Como puede la igualdad de género contenida en un documento de política traducirse en una práctica efectiva."

La investigación reveló un brecha sustancial entre la retórica y la práctica. Un fuerte ambiente sobre habilitación de género se encontró a nivel de gobierno nacional en muchos de los países de los estudio de caso. Sin embargo, en el sector transporte esto no se traducía de manera consistente en la práctica. Algunos países incorporan declaraciones generales sobre la consideración del género dentro de sus marcos de política de transporte o en sus documentos de planificación de proyectos. Sin embargo, este uso del lenguaje de género parecía ser más el resultado de la interacción con las agencias donantes internacionales y una necesidad de financiamiento más que un genuino compromiso con el género. Aun donde

se hallaron los mejores ejemplos de práctica de género, por ejemplo el sector de caminos rurales en Uganda, la investigación reveló un vacío entre el marco nacional sobre género establecido en la constitución, la inclusión del género dentro de la política del transporte y la integración coherente del género dentro de la práctica del sector transporte. Dada la fuerza y lo explícito del compromiso para con el género en muchos de los marcos nacionales de política examinados, su ausencia como un aspecto mensurable de la política del transporte sólo puede ser vista como en déficit.

La investigación se enfocó en proyectos recientes, donde los procedimientos propios de los donantes de integración del género requerían que un compromiso a los temas de género fuera demostrado en las propuestas de proyectos o programas con el fin de asegurar financiamiento. La integración del género se manifestó más frecuentemente por la inclusión de un componente específico dentro de proyectos más amplios que como un enfoque de género al diseño de todo el proyecto o el programa. Aquí, la investigación encontró que una vez que el proyecto había sido asegurado, los componentes de género de los proyectos generalmente no se cumplían. En algunos casos, la falta de sentido de propiedad significó que los componentes de género se "perdieran" en la implementación de grandes proyectos durante largos períodos, ya que los objetivos del proyecto cambiaron. En otros casos, los componentes específicos de género se volvieron difíciles de implementar debido a la falta de capacidad técnica nacional, resistencia al cambio o a la falta de indicadores de monitoreo. No hay una base de datos sistemática disponible sobre con cuánta frecuencia el género se "pierde" en el camino, pero es algo que requiere mayor investigación.



Una mujer navegando un bote.

El mayor éxito para integrar el género dentro del sector transporte se halló entre los proyectos o programas que se enfocaron en la construcción de carreteras o iniciativas de mantenimiento utilizando mano de obra. Aquí se hallaron ejemplos de proyectos que requiriendo igual participación de hombres y mujeres fueron exitosamente implementados. Algunos de estos proyectos tuvieron que vencer la resistencia inicial y ahora influían en las políticas y prácticas nacionales. Por qué tuvieron éxito es algo que puede ser de provecho para una próxima investigación.

Entonces, ¿cómo puede salvarse esta brecha entre la retórica y la práctica? Cómo puede la igualdad de género que está contenida en una constitución o en un documento de política de un donante ser traducida en una práctica efectiva en el sector transporte. Es necesario hacer auditorías para asegurar la integración del género dentro de las instituciones del sector transporte y esta investigación ha demostrado que las instituciones nacionales y regionales de política de transporte a menudo no tienen un procedimiento claro para identificar la naturaleza del género del sector transporte. Por ejemplo, se conoce muy poco sobre el papel del transporte en la mortalidad materna, el manejo del agua o

En este número:

Continúa en la página 2

1. De la Retórica a la Práctica

2. La feminización de la policía en Lima; Lecciones de Lesotho

3. Una alianza progresiva: El Gobierno de Uganda y DANIDA; Presentando a GATNET; El Equipo de Investigación sobre Género y Transporte

4. ¿Transformando las Relaciones de Poder? El Caso del PNIR de Senegal; Mapa de Género sobre Movilidad y Acceso; Contactos



Viene de la página 1

en las estrategias de supervivencia doméstica. Igualmente no hay ejemplos claros de procesos por los cuales las necesidades de las mujeres y los hombres sean incorporados dentro del diseño del proyecto. Hacer una auditoría implica gastos y recursos que necesitan ser asignados según lo requerido. La importancia de una auditoría en los niveles más bajos de la jerarquía de la implementación es claramente visible en los proyectos que son financiados por razones de género pero en los cuales los elementos de éste se "pierden" posteriormente.

Mientras tanto, ¿qué vamos a hacer con la actual generación de programas y proyectos del sector transporte? No podemos darnos el lujo de dejarlos por su cuenta. Hay una necesidad de tomar seriamente el retroajuste, desarrollando métodos para criticar, revisar y mejorar su performance en la promoción de la integración del género en la política del

transporte, y en vencer la resistencia institucional al cambio dentro de las organizaciones de transporte.

Es más, un retroajuste financiado externamente es necesario para poder realizar la identificación de las necesidades de transporte del género, la auditoría a las políticas y proyectos y plasmar políticas de género en acciones de transporte. El desarrollo de auditorías de género y transporte y el retroajuste de la toma de conciencia sobre género en los proyectos existentes son, por lo tanto, las claves para crear un impulso para integrar el género en el sector transporte y salvar la brecha entre retórica y práctica.

Para mayor información sírvase contactar a: Jeff Turner, Social Development Consultant, TRL Ltd Tel: 44 13 278 1994 CE: jeffreymturner@hotmail.com

Para mayor información sobre el proyecto Integrating Gender into World Bank Financed Transport Programs sírvase contactar a: Rakhi Basu, The World Bank CE: rbasu@worldbank.org

La feminización de la Policía en Lima

América Latina es una región de características contrastantes de género, étnicas y sociales. Las mujeres son aún excluidas del mercado laboral tanto en áreas urbanas como rurales. Se las vincula principalmente al sector servicio, el cual paga menos y debido a su papel doméstico prefieren trabajos a medio tiempo o de tarde. Los estereotipos culturales fortalecen las conductas negativas y actitudes que excluyen a las mujeres, y también a los hombres, de acceder a oportunidades, a las esferas de toma de decisiones y al desarrollo.

La Policía Nacional del Perú, a través de su División de Tránsito, supervisa los niveles y regulaciones del tránsito y proporciona seguridad a los peatones y conductores. Anteriormente esta era una unidad corrupta dominada por hombres, lo cual creaba descontento público. Se necesitó un cambio drástico de actitud y las mujeres fueron vistas como la solución perfecta para reconstruir la imagen de la policía de tránsito para recuperar credibilidad y confianza.

Desde diciembre de 1999 la División ha empleado personal policial femenino, quien ha demostrado aptitud, entusiasmo y capacidad para estimular y promover la participación ciudadana. En el primer año, después de finalizar su entrenamiento en la Escuela de Policía, 1500 suboficiales mujeres entraron al servicio, especialmente asignadas para el control del tránsito en las calles. Esto llevó a un cambio de opinión de los vecinos sobre la policía. Los usuarios de carreteras comenzaron a sentirse más seguros y los transportistas comenzaron a respetar las reglas de tránsito.

Esta drástica pero positiva decisión tuvo efectos internos en la relación institucional. La presencia de las mujeres desafió los estereotipos

masculinos y el machismo presente en todos los niveles. La conducta de la policía masculina en su rutina diaria también tuvo que cambiar. La policía tuvo que proporcionar instalaciones físicas tales como baño para mujeres y lugares para el cuidado de los niños. Las regulaciones y los niveles al interior de la policía tuvieron que ajustarse tomando en cuenta las necesidades de las mujeres embarazadas y las madres que están dando de lactar. Las mujeres oficiales también tienen algunas oportunidades de educación y de promoción dentro del servicio que las mujeres de otras instituciones no tienen. Pero se necesitan hacer más esfuerzos aún para aceptar a la mujer como miembro de la institución investida de poder, con la oportunidad de participar en los procesos de toma de decisiones.

La policía femenina entró al servicio en circunstancias en que la corrupción se había institucionalizado, y era extremadamente difícil tratar de aplicar nuevos valores morales donde todo tiene que hacerse de acuerdo a ley. Los transportistas y conductores son mayormente hombres y no están de acuerdo que las mujeres tengan el mando, y llegan a situaciones de violencia contra las oficiales de la policía femenina. Ellas han sido atacadas, heridas y una de ellas murió. Infortunadamente, la violencia persiste y para minimizarla se necesitan programas de educación y sensibilización dirigidos a los conductores. También está la pregunta de si los niveles morales de la policía femenina sobrevivirán o si el sistema corrupto también las reclutará a ellas.

Para mayor información sírvase contactar a: María Teresa Gutiérrez CE: mategusa@yahoo.com

Lecciones de Lesotho

En Lesotho, el Programa de Acceso Rural de Ireland Aid ha estado cooperando con el Ministerio de Trabajo y Transporte Público (anteriormente Ministerio de Trabajo) desde 1994 para mejorar el acceso a través de la construcción de carreteras de grava, estructuras y puentes peatonales. Se espera que estas intervenciones contribuyan a liberar a las mujeres de ciertos roles culturales de género y les permita disponer de tiempo libre que podría ser invertido beneficiosamente en actividades económicas en lugar de quehaceres domésticos. Sin embargo, como tantos otros proyectos de desarrollo, el Programa de Acceso Rural ha resuelto sólo algunos de los problemas pero al mismo tiempo ha creado otros nuevos.

En Lesotho los instrumentos internacionales y regionales que enfatizan la inclusión de las mujeres en los proyectos de desarrollo han llevado a una concienciación institucional sobre el género y obligado a un compromiso de parte del gobierno. Esto ha sido reforzado por acuerdos entre el gobierno y la comunidad donante. Por ejemplo, en el sector carreteras, una evaluación financiada por el Banco Mundial sobre el empleo de mujeres en la construcción y mantenimiento de carreteras ha influido en el Departamento de Caminos Rurales para ser más sensible al género.

En respuesta a estas presiones, el recientemente creado Departamento de Caminos Rurales (DCR) ha dado prioridad a la inclusión del género en la implementación del Programa de Acceso Rural. Todas las construcciones dentro del programa tienen como objetivo ser en beneficio del pobre, utilizando métodos de mano de obra para proporcionar el tan necesitado empleo en el campo. Este programa capacitó y empleó tanto a hombres como mujeres contratistas de pequeña escala y estableció condiciones para que se cumpliera con la cuota de mujeres reclutadas. A los contratistas del programa se les pide

que escriban informes desagregados por género que reflejen la composición de género en la fuerza laboral de los proyectos. El proyecto adopta un principio de continuidad/posterioridad asegurando que las esposas de los contratistas sean capacitadas. Así, si el esposo fallece ellas pueden continuar con la empresa.

Hay algunas desarmonías apreciables entre la política y la práctica, y no todos los impactos han sido positivos. La concentración del DCR en la conformidad ha sido a expensas de las condiciones de trabajo en los lugares de trabajo, y las duras horas de trabajo han impactado negativamente en las mujeres, quienes aún deben realizar tareas domésticas para satisfacer sus necesidades prácticas. La alta incidencia de VIH SIDA en las áreas del proyecto ha añadido a las responsabilidades de la mujer el cuidar de los enfermos. Algunos roles de género socialmente prescritos continúan limitando la participación de las mujeres en las oportunidades de empleo. Las reuniones públicas (pitso) continúan dominadas por los hombres y aunque las mujeres asisten a estas reuniones no siempre pueden dejar oír sus prioridades y problemas. Las mujeres enfatizaron la necesidad de concentrarse en satisfacer sus necesidades prácticas en vez de las estratégicas.

Aunque no se pueden atender todos los temas, el hacer cumplir la cuota requerida de mujeres, la transparencia de los procesos de contratación y la capacitación (tomando en cuenta el género) de los contratistas a pequeña escala, son todas prácticas que pueden ser adoptadas por otras agencias en cualquier lugar.

Para mayor información sírvase contactar a: Mamoeketsi Ntho, National University of Lesotho. CE: mne.ntho@nul.ls



Una alianza progresiva: El Gobierno de Uganda y DANIDA

El gobierno de Uganda (GoU) ha creado mecanismos legales, operacionales e institucionales para asegurar que el género esté incluido explícitamente en todas las políticas, planes y programas de gobierno local, sectorial y nacional. En el sector transporte, el documento sobre el *Mantenimiento Sostenible de Caminos de Acceso Comunal, Urbano y Distrital* es una línea divisoria en lo que de otro modo sería un sector dominado por el varón. Las disposiciones de género y específicas de la mujer, contenidas en el Documento asegurarán que la mujer participe y se beneficie de los caminos comunales, urbanos y distritales.

La política del DANIDA de cooperación para el desarrollo, y sus políticas del sector transporte señalan que la promoción de la participación de las mujeres en el desarrollo es un asunto transversal. Específicamente se plantea que el análisis de género debe hacerse en todas las intervenciones, para facilitar la identificación e integración de las necesidades y prioridades específicas de transporte de los hombres y las mujeres.

El compromiso de los gobiernos de Uganda y Dinamarca al desarrollo que responde al género se refleja en la conceptualización, formulación e implementación del **Apoyo al Programa del Sector de Carreteras (APSC)**. El APSC fue diseñado para apoyar la implementación del Programa de Desarrollo del Sector Carretero (PDSC) del Decenio 1996/97-2005/06. Para fortalecer el objetivo del APSC de reducir la pobreza mejorando el acceso a los servicios sociales y económicos, el Programa Comunal de Viaje y Transporte (PCVT) fue creado en el 2000.

El DANIDA tuvo mucho interés en incluir el género dentro del APSC desde el comienzo. En 1998 se encargó un estudio que elaboró los asuntos de género en el programa y sirvió como un aporte a los documentos de programa respectivos. Este confirmó que la construcción, rehabilitación y mantenimiento de las carreteras en Uganda fueron predominantemente parcializados a lo masculino y recomendó construir las capacidades de todos los grupos de interés para asegurar que el género sea incluido rutinariamente en todas las instituciones, sistemas y estructuras vinculadas al sub sector de carreteras. El programa fue implementado con sistemas y estructuras existentes de gobiernos nacionales y locales, trabajando en estrecha colaboración con los departamentos de servicio comunal del gobierno local, todos los cuales tienen una oficina de género.

El principio del APSC de igualdad de oportunidad para mujeres y hombres llevó a elecciones conscientes en el diseño e implementación que ha conducido a resultados de género visibles. Al promover activamente los métodos de mano de obra, el programa mejoró las oportunidades de las mujeres de beneficiarse directamente de las mejoras en la carretera, obteniendo ingresos en dinero efectivo para pagar los gastos del colegio de sus hijos, teniendo acceso a los servicios de salud y bienes de consumo, e invirtiendo en bienes productivos como tierras. El proyecto incrementó el acceso de las mujeres al empleo tanto como trabajadoras y contratistas y a oportunidades de capacitación en construcción de caminos con mano de obra. El PVCT involucra la promoción de medios intermedios de transporte que tienen el potencial de mejorar las oportunidades de las mujeres (comparadas a las de los hombres) para alcanzar y tener un equipo de transporte propio.

La inversión en las carreteras de acceso distrital y comunal fortaleció el acceso de las mujeres a: los mercados, oportunidades de comercio,

insumos agrícolas y bienes de consumo. El componente socioeconómico de la rehabilitación de la carretera principal maximizó los resultados de género acumulados de la inversión en infraestructura física a través de mejoras complementarias en instalaciones de salud, de educación, provisión de agua, estructuras de mercado, y la rehabilitación de diferentes caminos de acceso comunales. Además, los seminarios de capacitación sobre el VIH/SIDA y seguridad vial han promovido la seguridad personal.

La implementación de la primera fase del APSC en un medio largamente dominado por los hombres con desiguales relaciones de género ha limitado los logros en los resultados planeados. Algunas políticas, programas y lineamientos (e.g. la política del sector transporte y el PDSC) fueron insensibles al género. Hubo una inadecuada y dispersa información sobre género para informar la política y la práctica, y los gobiernos tanto central como local no tuvieron suficiente capacidad de género ni recursos técnicos y financieros para incluir el género. La función del género fue asignada a menudo a individuos sin ninguna capacitación, y los ingenieros del programa, como de costumbre, tenían competencias cuantitativas más que cualitativas. Los puntos focales de género en los ministerios de línea o tenían que incluir otras responsabilidades o estaban demasiado alto en la jerarquía para poner tiempo en género, o muy abajo para ser escuchados. La falta de requisitos legales de género y presupuestos dedicados, combinado a una tardía contratación de asesores en género, todo esto exacerbó el mal entendida respuesta al género en la práctica.

Sin embargo, el plan de gestión de género de la segunda fase del APSC fortalece los resultados de la primera fase y tiene el potencial para transformar el territorio del género en el sector transporte del país. Tiene un financiamiento dedicado sólo al género para asegurar la ejecución exitosa del plan y de incrementar la posibilidad de obtener los resultados deseados de género. Se espera poder lograr la sostenibilidad de estos resultados, más allá de la vida del programa, a través de la institucionalización de las buenas prácticas en las políticas y planes de los gobiernos local y nacional, y a través de la implementación y procedimientos de monitoreo.

Las lecciones aprendidas del APSC indican que incluir el género requiere esfuerzos sostenidos de los grupos de interés en todos los niveles. El APSC apuntó a un cambio de actitudes hacia el género y de aumentar la participación de las mujeres en los trabajos de carretera. Para asegurar la propiedad y sostenibilidad, adoptó un proceso de participación involucrando a los grupos de interés en todos los niveles, dándoles voz a mujeres y hombres que de otro modo no tendrían voz. Aunque la naturaleza de la participación ha mejorado, los retos aún permanecen con respecto a la toma de decisiones y beneficios de los resultados de las intervenciones de carreteras.

El caso del APSC demuestra la factibilidad y el valor agregado de dirigir el género en los programas de transporte. Con el compromiso político, el potencial para reproducir las estrategias de integración del género de Uganda en otros programas nacionales del sector transporte y en otros países es alta.

Para mayor información sírvase contactar a: Nite Tanzarn, Makerere University
CE: ntanzarn@ss.mak.ac.ug

Presentamos a GATNET

El equipo que trabajó en el proyecto *Integrando el Género en los Programas de Transporte Financiados por el Banco Mundial*, ha formado una comunidad para la práctica, con fuerza y compromiso, en temas de inclusión del género en general, y de tal inclusión en el sector transporte en particular. Ellos estuvieron de acuerdo que les gustaría mantener su interacción más allá de la vida del proyecto, y de abrir un foro para otras personas que trabajan en género y en temas de transporte.

Juntos han creado GATNET, un grupo de discusión por correo electrónico dedicado a intercambiar información y alentar la discusión sobre temas de género y transporte. Lo invitamos a unirse a GATNET. Unirse es muy simple, sólo envíe un correo electrónico en blanco a **join-GATNET@dgroups.org**

Ubique el archivo en:
<http://www.dgroups.org/groups/worldbank/gatnet>

El Equipo de Investigación sobre Género y Transporte

Infelizmente no hay espacio en este boletín para compartir la información de todos los excelentes estudio de caso que conformaron el proyecto *Integrando el Género en los Programas de Transporte Financiados por el Banco Mundial*. Para mayor información sírvase contactar al equipo de investigación como sigue:

- | | |
|------------------------------------|---------------------------|
| Salma Chaudhuri Zohir (Bangladesh) | CE: sczohir@sdnbd.org |
| Hafiza Khatun (Bangladesh) | CE: hafiza@bangla.net |
| Du Jie (China) | CE: dujie@95777.com |
| Chansamone Phengkay (Laos) | CE: souphanh@laotel.com |
| Mamoeketsi Ntho (Lesotho) | CE: mne.ntho@nul.ls |
| María Teresa Gutiérrez (Perú) | CE: mategusa@yahoo.com |
| Codou Bop (Senegal) | CE: codoubop@sentoo.sn |
| Sabina Mahapa (África del Sur) | CE: mahapas@unorth.ac.za |
| Nite Tanzarn (Uganda) | CE: ntanzarn@ss.mak.ac.ug |
| Vu Ngoc Uyen (Vietnam) | CE: vnuyen@fpt.vn |

○ por correo a la Secretaría del IFRTD (véase la pág 4).



¿Transformando las relaciones de poder? El caso del PNIR de Senegal

El Proyecto Nacional de Infraestructura Rural (PNIR) es un componente de las estrategias de alivio de la pobreza rural implementado por el gobierno de Senegal desde 1990. El programa concentra sus esfuerzos en el fortalecimiento de las capacidades de las comunidades para proporcionar servicios y desarrollar su habilidad de planificar y manejar sus propios programas de desarrollo y consecución de fondos. El PNIR incluye en su primera fase un componente de caminos comunales rurales.

La realidad del PNIR indica una integración de la mujer dentro de la visión de desarrollo más que una aproximación al género buscando habilitar a las mujeres a controlar los recursos e impactar en la toma de decisiones dentro del hogar y la comunidad. Es todavía muy temprano en la vida del proyecto para lograr percibir cómo ha afectado la vida diaria de las mujeres. Sin embargo, un análisis de los impactos esperados del proyecto en los beneficiarios tanto hombres como mujeres, indica que es improbable que el PNIR transforme las relaciones de poder dentro de la familia y la comunidad, la cual sería la esencia de un enfoque de género.

Hay varias razones para esta observación:

- En primer lugar, la **inadecuada representación de las mujeres** en todos los niveles. El Ministerio de la Familia, Asuntos Sociales y Solidaridad Nacional (la institución del gobierno responsable de la promoción de la mujer) no está presente entre los ministerios involucrados en el PNIR. El organismo de coordinación a nivel nacional del PNIR, no tiene a mujeres en su dirección, y a nivel regional sólo 2 de los 9 Coordinadores Regionales son mujeres. A nivel comunitario las mujeres tienen una débil presencia en las estructuras de toma de decisiones. Ellas son mayormente nominadas en comités relativos a temas sociales, eg. actividades para generación de ingresos o micro proyectos, y son dejadas de lado en comités relacionados a temas inclusivos como licitaciones. Esto significa que los comités no podrían dirigir apropiadamente sus necesidades y no podrían estar en posición de empujar las empresas de las mujeres en procedimientos de licitación.
- En la gerencia del manejo del PNIR hay un **conocimiento limitado del género como un enfoque** para analizar, entender y transformar las relaciones de poder dentro de la sociedad. El examen de las necesidades de las mujeres en el PNIR estará en gran parte circunscrito a lo relacionado a

su papel doméstico y reproductivo. Esto ya es evidente en las infraestructuras implementadas tales como la rehabilitación de las unidades de salud, establecimiento de salas de maternidad, pequeños mercados locales y grifos públicos. Estas infraestructuras reducirán la carga doméstica de las mujeres y les darán acceso a algunos recursos, pero si el PNIR quiere tratar la desigualdad de género dentro de las comunidades, este debería tomar otras acciones para empoderar a las mujeres para tomar control sobre los recursos.

- Una mirada cercana a las **oportunidades de capacitación** proporcionadas por el PNIR revela que muchos temas de género pueden impedir los beneficios esperados. Las mujeres son raramente alentadas a participar en las capacitaciones sobre temas técnicos tales como licitación, planificación y gestión de proyectos. Más pareciera que reciben capacitaciones en conformidad con su papel tradicional que no las empodera para obtener conocimientos que satisfagan sus necesidades estratégicas y tengan mayor presencia en la de decisiones estructurales. La selección de un grupo de mujeres líderes o miembros del concejo para asistir a las capacitaciones, y la utilización de material de capacitación en francés, significa que sólo un número limitado de mujeres tiene la oportunidad de beneficiarse de estas.
- Los documentos del PNIR sobre la rehabilitación y mantenimiento de la infraestructura casi no mencionan la **participación de las mujeres**. ¿Serán involucradas y, de ser así, cómo, y recibirán capacitación adicional para mejorar sus habilidades (particularmente técnicas) o se les asignará el equipo necesario para realizar las tareas, o crédito para comprarlas?
- Finalmente, ninguno de los **presupuestos** disponibles en los documentos del Banco Mundial o del PNIR, los Planes de Desarrollo Local o los Planes de Inversión Anual están desagregados. Esto hace imposible prever cuánto dinero será invertido en las discusiones que tengan como objetivo a las mujeres. Además, no hay un presupuesto especial para proporcionar capacitación a las mujeres o los grupos vulnerables, ni hay disponible un crédito especial.

Para mayor información sírvase contactar a:
Codou Bop CE: codoubop@sentoosn

Mapa de Género sobre Movilidad y Acceso

Los hacedores de política en los países en desarrollo necesitan información básica sobre acceso y movilidad de una manera accesible que les permita a ellos entender el alcance, dimensiones y diversidad espacial de los problemas que sus países enfrentan. En muchos casos, India y Nepal por ejemplo, esta información ya ha sido recogida. Sin embargo, rara vez es utilizada porque faltan los vínculos entre los grupos de datos y la información no esta disponible en un formato de fácil comprensión. Esto se discutió en el taller regional asiático de Movilidad al Alcance de Todos en Zonas Rurales, organizado por el IFRTD en colaboración con el Banco Mundial y el DFID Transport and Rural Infrastructure Learning and Sharing Project (TRISP) en la India en setiembre del 2002.

Un grupo de participantes del taller propuso una serie de **Atlas sobre Movilidad y Acceso por Género**. Inicialmente se hará un piloto en la India y Nepal. Implicará desarrollar un pequeño atlas de escritorio (acompañado de notas) que proporcionará a hacedores de política al nivel central y regional una presentación visual de los datos, y les informará del costo-beneficio social y comunal de las intervenciones de transporte y de las tecnologías de comunicación e información (TCI) para elevar el acceso a estos servicios. Los problemas del acceso físico así como la importancia de la movilidad virtual – acceso al conocimiento e información a través del TCI- vienen siendo reconocidas cada vez más, y el análisis en la serie de atlas proporcionará información necesaria para incluir el género en las intervenciones que atiendan estos temas.

Estos atlas producidos por India y Nepal tienen el potencial para realzar significativamente el potencial de incluir el género para mejorar el acceso y movilidad a niveles local y nacional, y la metodología utilizada puede entonces adaptarse para analizar los temas de acceso y movilidad por género en otros países y desarrollar estrategias apropiadas de intervención.

Para mayor información sírvase contactar a:

Dra. Gina Porter
Fax: 44 191 374 2870
CE: r.e.porter@durham.ac.uk

Dra. Nitya Rao
Fax: 91 22 646 2304
CE: nityarao@vsnl.com

Nuestro próximo número

El boletín 11.4 de *Noticias del Foro* tratará sobre Transporte y VIH/SIDA con un informe especial de las redes del Este y Sur de África del IFRTD. En el último número (11.2) presentamos el Programa Vigilar la Agenda de Pobreza con una reseña de sus actividades en Asia y África del Este y del Sur. En el 11.4 los pondremos al día sobre este programa en América Latina y África Central y Occidental junto con más noticias de la red de IFRTD.

Contactos

Por favor contacte 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); Kate Czuczman (Comunicaciones) & Anita Wiafe (Administración), 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

Bamba Thioye (África Occidental y Central), 20, TP SOM-Hann, BP 63 84, Dakar Etoile, Senegal

Tel: 221 639 3033,832 1732
Fax: 221 827 9497
CE: bamba.thioye@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

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