



Noticias del Foro

Foro Internacional para el Transporte Rural y el Desarrollo

Viabilidad de las Soluciones de Transporte de la Comunidad

Volumen 9, Número 3, Enero 2002

Dirigido por la Comunidad

El aislamiento geográfico y económico de las comunidades rurales, con frecuencia es exacerbado por la falta de un compromiso político hacia los asuntos de movilidad local. En vez de esperar que las autoridades estatales y regionales den servicios de transporte adecuados, muchas comunidades rurales están tomando responsabilidad de sus propias necesidades de movilidad y llevando adelante sus propias soluciones de transporte. En medio de fuerzas complejas que definen estas iniciativas ¿cómo aislamos los factores que influyen en el éxito o el fracaso?

En esta edición de Noticias del Foro examinamos estudios de caso tomados de la red del IFRTD para resaltar los temas que surgen del reto de establecer intervenciones sostenibles de transporte local. También examinamos un juego de herramientas desarrollado por la Agencia Suiza para el Desarrollo y la Cooperación (COSUDE) para atender los desafíos particulares de la rehabilitación de la infraestructura al nivel comunal.

Lo que surge es la importancia de atender los factores sociopolíticos, propiedad, participación, voluntad política, percepciones de responsabilidad, con el fin de movilizar recursos locales y entender el alcance y potencial de las capacidades locales. Una solución viable de la comunidad podría incluir fuertes alianzas con agentes externos o autoridades locales, pero reteniendo la comunidad la responsabilidad de la sostenibilidad y la conducción.



Construyendo el camino a Ratnapura, las comunidades van forjando sus propias soluciones, Sri Lanka

Una Herramienta para una Nueva Dinámica

Inspirada por su experiencia en Bolivia donde una alianza exitosa entre las organizaciones locales, las autoridades locales y una agencia donante han entregado un sistema sostenible para el mantenimiento de caminos, la Agencia Suiza para el Desarrollo y la Cooperación (COSUDE) ha desarrollado un "Juego de Herramientas para Promover la Sostenibilidad de la Infraestructura del Transporte Rural". Su objetivo es fortalecer la sostenibilidad de los sistemas de rehabilitación y mantenimiento que sirven la movilidad rural a través del dar la posibilidad a los líderes que toman decisiones y a quienes trabajan en desarrollo rural de dirigir las inversiones al nivel de la comunidad para satisfacer las capacidades locales.

El juego de herramientas se centra en la larga duración de los proyectos y la necesidad de reemplazar el "círculo vicioso de deterioro de la infraestructura" con una dinámica más sostenible. A la vanguardia de este enfoque hay una conciencia de los factores sociopolíticos apuntando cualquier iniciativa dirigida a la comunidad. La participación es resaltada como clave para la apropiación del proyecto por los participantes e interesados locales y vital en la movilización de los recursos locales. La rehabilitación impuesta es vista actuar como un desincentivador aunque el juego de herramientas reconoce formas positivas de ayuda externa.

El mantenimiento es abordado como una parte integral de cualquier intervención de infraestructura y un producto de los procesos de empoderamiento y desarrollo en vez de sólo un tema técnico o financiero. El juego de herramientas hace hincapié en la importancia de definir capacidades de mantenimiento en las etapas iniciales de definición y planificación del proyecto y exige reconocimiento de la interdependencia de rehabilitación y mantenimiento como condición para la viabilidad de un proyecto.

A través de una serie de pasos, preguntas y sugerencias útiles el juego de herramientas guía al usuario a través de un análisis de una situación

particular examinando las fortalezas y debilidades, definiendo objetivos reales y haciendo preguntas relevantes para escoger las mejores opciones posibles. El juego de herramientas es animado por estudios de caso tomados de la extensa red del IFRTD, algunos de los cuales encontrará bosquejados en las próximas dos páginas.

El IFRTD está desarrollando una versión interactiva del juego de herramientas en CD. Por favor esté atento a su copia gratis, que será distribuida en una próxima edición de *Noticias del Foro*.

El Juego de Herramientas fue desarrollado para COSUDE por Laurent Thevoz. Para mayor información por favor contactar la Secretaría del IFRTD.

Obras Sociales de Caminos de Acceso Rural (OSCAR)

OSCAR fue fundado en 1969 por monjes franciscanos como un medio para construir rutas de acceso en la región subtropical de La Paz, Bolivia. Desde 1963 esta asociación local ha construido hasta 270 km. de caminos de grava en la amazonía boliviana. Formando una alianza con la autoridad local y COSUDE, las organizaciones locales han sido capaces de asegurar el financiamiento sostenible del proyecto a través del establecimiento de un fondo municipal. Los dineros de los tres socios combinados con rentas por peaje son depositados en una institución financiera boliviana y el interés anual financia todos los requerimientos del mantenimiento.

La fuerza y objetivos comunes de esta alianza de involucrados, la prioridad dada para asegurar la capacidad de mantenimiento, y el sentido de propiedad de los problemas de movilidad por la comunidad, son vistos todos como factores claves en el éxito de esta intervención.

En este número:

1. Dirigido por la Comunidad, Una Herramienta para una Nueva Dinámica, Obras Sociales de Caminos de Acceso Rural (OSCAR)

2. Ubicando la Agenda de Caminos, Empresa y Comunidad

3. Creando Espacio para la Pequeña Empresa, Empoderamiento de las Comunidades para lograr Responsabilidad de la Sostenibilidad

4. Noticias de los Foros, Tanzania y R. D. del Congo, Investigación de KENDAT, Recursos de la OIT (ILO/ASIST)



Ubicando la Agenda de Caminos

Para la pequeña comunidad de Ngecha, 40 km. al noroeste de Nairobi, Kenya, una mezcla de gran población, alta precipitación de lluvias y el uso intensivo de la tierra ha llevado al rápido deterioro de la infraestructura local de caminos, causando un incremento en el costo del transporte de los productos lácteos y agrícolas, y tornando algunas áreas virtualmente inaccesibles para vehículos motorizados y carretas de animales. En los "buenos viejos tiempos" la autoridad local regularmente nivelaba los caminos de los pueblos, despejando arbustos y drenajes para las tormentas, y aseguraba que los lados de los caminos estuvieran despejados. Sin embargo, se volvió cada vez más aparente a los pobladores de Ngecha que sus caminos, casi por desaparecer, no estaban en ninguna agenda más que en la propia.

Crucialmente este cambio de percepción condujo a las mujeres de distintas familias a tomar la iniciativa de asignar tiempo para trabajo comunal voluntario, recuperando y rehabilitando caminos de acceso a sus comunidades. Las actividades de desarrollo en el área son coordinadas por un cuerpo voluntario conformado por los pobladores, la Ngecha Location Development Association (NLDA). Esta asociación es bien reconocida y participa en el Comité de Desarrollo Distrital (CDD), el cuerpo estatutario responsable de coordinar las actividades de desarrollo distritales bajo la estrategia de planificación descentralizada de Kenya. Hay un fuerte equilibrio de género en la NLDA y de manera importante para esta iniciativa su Presidente lo es también del Ngecha Women Self-help Group. A través de estas fuertes alianzas organizativas las mujeres de Ngecha fueron capaces de dar sus ideas para la

rehabilitación del camino a la amplia comunidad y particularmente de involucrar a los hombres.

En 1996 después de un esfuerzo local para recaudar fondos el grupo logró comprar herramientas agrícolas básicas y alquilar un nivelador y un compactador para usarse en el camino. Más de 200 personas, tanto hombres como mujeres, trabajaron voluntariamente en grupos de 30 a 40. Para 1999 habían despejado la mayor parte de los arbustos y vegetación invadientes, parchado y llenado huecos y hondonadas producidas por la erosión, y despejado más de 20 km. de alcantarillas de los caminos de acceso. Los agricultores individuales responsables de los terrenos invadidos fueron persuadidos de restaurar los caminos.

A pesar del entusiasmo inicial por el proyecto, la falta de claridad sobre ciertos temas en la etapa de planificación llevó a un grado de desilusión entre los pobladores. Algunos miembros de la comunidad esperaron una afluencia de recursos del gobierno a través del CDD, pero esta expectativa de sólo un financiamiento parcial por la comunidad no estaba basada sobre ningún compromiso financiero firme de otras fuentes. La consecuente falta de recursos limitó una posible intervención.

Otro tema problemático fue la equidad de la mano de obra. El esquema para el mantenimiento continuo estaba fundado en la premisa del trabajo voluntario disponible de manera continua. Se esperaba que más familias se sintieran atraídas hacia el proyecto mientras progresara pero careció de una fórmula para asegurar esta participación. Una vez más las expectativas esbozadas en la etapa de planificación no se dieron y la consecuente falta de equidad en la contribución de los beneficiarios actuó como

un desincentivador para aquellos que ya se habían comprometido con el plan, exacerbando las dificultades de proporcionar mano de obra.

El proyecto careció de apoyo técnico confiable e hizo mejoras basadas en el limitado conocimiento de trabajos civiles disponibles en el pueblo. El NLDA trató infructuosamente de asegurar los servicios del Ingeniero de Caminos Distritales. Así, algo del trabajo, por ejemplo, el diseño de alcantarillas para tormentas podría haberse beneficiado de consejo técnico más avanzado.

No siempre es fácil identificar los elementos exactos que impulsan una iniciativa de la comunidad como ésta en Ngecha. Ciertamente la red existente de cooperación entre organizaciones locales fue un factor contribuyente para una comunidad movilizada por la necesidad económica y lista a hacer propia su agenda de caminos locales.

Es poco probable que la comunidad de Ngecha emprenda otros proyectos más de rehabilitación, ya que este proyecto funcionó dentro de sus capacidades institucionales existentes pero rebasó los recursos financieros, materiales y de mano de obra de la comunidad. Uno podría preguntarse cuanto durará una iniciativa que con frecuencia batalla contra temas técnicos, legales y organizativos sin ningún apoyo externo. Sin embargo, al punto que la gente de Ngecha ha establecido un vínculo entre mejoramiento del acceso de los caminos y su forma de vida, podría decirse con seguridad que existe una cierta medida de sostenibilidad.

*Adaptado del estudio de caso de Francis Mukusa Economic & Social Policy Initiative
CE: ecspi@wananchi.com*

Empresa y Comunidad

En un esfuerzo por contrarrestar los efectos catastróficos de las lluvias del fenómeno de El Niño en 1998 una familia de la Tanzania rural tomó la iniciativa de movilizar a los miembros de la comunidad en la construcción de un cruce de río. El puente mejoraría el acceso entre los miembros de la familia y el terreno a ambos lados del río. También proporcionaría una ruta de acceso público para aproximadamente 100 personas en los días de comercio y 30 personas en los otros días, reduciendo a sólo dos minutos una jornada de dos horas rodeando el río.

Los esfuerzos de la familia para movilizar recursos de usuarios potenciales en los poblados vecinos fueron en vano. Los pobladores no creían que un pueblo o individuos pudieran gestionar la construcción de un puente, creyendo que tales inversiones deben ser únicamente tarea del gobierno o de una agencia donante. En realidad los cruces

de río no caen dentro del mandato directo del apoyo del gobierno, y en competencia con otras prioridades de infraestructura en el área, eran poco probables de atraer financiamiento.

A pesar de su fracaso para movilizar a la comunidad en general, el empresario logró movilizar mano de obra familiar y formó el grupo MONA (traducido aproximadamente como "espérate y ya verás"), que comprometió mano de obra y recursos para construir el puente. Desafortunadamente debido al bajo insumo técnico el puente se soltó y una lluvia fuerte lo arrastró en 1999. Invencible, sin embargo, el grupo realizó una inversión en efectivo en la construcción de un puente más avanzado tecnológicamente, aún sólido a la fecha.

Para recuperar su inversión, separar dinero para el mantenimiento, y obtener una pequeña ganancia, el grupo cobró peaje por

el uso público del puente, tasado de acuerdo al tipo de usuario y la estación. La cabeza del grupo familiar fue invitada a una asamblea de la comunidad para explicar por qué estaba cobrando a los usuarios por cruzar el puente, a lo cual señaló que sin ninguna ayuda para su construcción su familia necesitaba recuperar los gastos. La comunidad local acordó rechazar la participación colectiva obligatoria en favor de esta empresa privada, que soluciona las necesidades de movilidad de toda la comunidad, y más bien demandar contribuciones sólo de los usuarios. De manera importante, esto superó el problema del potencial "pasajero gratis", gente de las comunidades vecinas utilizando el puente sin contribuir con recursos financieros o humanos.

Posiblemente la inversión será sostenible tanto financiera como socialmente. Para una comunidad con intereses sociales y

económicos diversos, para establecer un puente no hubo un factor unificador para movilizar la participación colectiva. La "solución privada" proporcionó una solución de transporte directamente sostenida por el usuario y también estableció un mecanismo de financiamiento permanente para el mantenimiento. Los insumos técnicos realizados estuvieron dentro de las capacidades del grupo en términos de organización, mano de obra y recursos. Aunque en un nivel social y político, la construcción del puente ha puesto en reto la percepción local de que el gobierno sólo debería abordar problemas de infraestructura.

*Adaptado de un estudio de caso de Hans Mhalla, Village Travel and Transport Project Co-ordinator, PO Box 544, Morogoro, Tanzania
Fax: 255-23 4780
CE: vttpmoro@morogoro.net o vttpmoro@hotmail.com*



Creando espacio para la pequeña empresa

La generalizada difusión de las carretas de burro, tanto en Senegal como en la región de Sahel del África occidental, es un ejemplo de la exitosa transferencia y apropiación de tecnología por diferentes grupos: industria, artesanos, productores y el sector privado.

La historia de la política agrícola en Senegal tiene algo que ver en esta difusión. Desde mediados de 1960 hasta 1980 el programa agrícola del Estado permitió que más del 90% de los agricultores en determinadas áreas se equipara con maquinaria agrícola para cultivo y transporte. El 26% de la maquinaria distribuida bajo este programa fueron carretas (de burro, caballo y buey). El año 1984 vio el comienzo de un nuevo conjunto de políticas, centradas en el recorte del Estado y puso grandes responsabilidades en los agricultores para ser más autosuficientes. La fabricación de maquinaria agrícola entró en una

nueva dinámica de competencia entre SISMAR (antiguamente SISCOMAR, administrada por el Estado) y el sector artesanal.

La liberalización condujo al incremento de precios y ató a los agricultores a relaciones de producción, que resultaron en deuda y empobrecimiento. La venta de la maquinaria agrícola no fue muy buena durante este período, aunque las carretas de burro y caballos tuvieron más éxito. Los agricultores fueron capaces de recuperar su inversión en las carretas al diversificar su uso, como proporcionar servicio de transporte urbano o interurbano. Esto fue posible debido a la existencia de caminos en buenas condiciones y senderos agrícolas bien mantenidos, uniendo pueblos y centros urbanos.

La devaluación de su moneda en 1994 y la adopción de un Programa de Ajuste del Sector Agrícola con el Banco Mundial en 1996 condujo a la implementación de un

programa de inversión racional para la reactivación del sector agrícola. Esto les dio a los productores la oportunidad de adquirir maquinaria sin gravar de productores de la industria local como SISMAR o de negociar con artesanos bien calificados. Hoy, la mayoría de las carretas de burros utilizadas por los agricultores particulares en Senegal son fabricadas por artesanos rurales, quienes producen carretas a precios razonables y se benefician de programas de capacitación conducidos por diversas organizaciones. Sus precios responden a la oferta y la demanda y son asistidos por el suministro de mano de obra gratuita a través del tradicional sistema de aprendizaje no remunerado. La mayoría de las carretas hechas por SISMAR y URPATA-Sahel son destinadas a la exportación o son pedidos directos realizados vía licitación.

Aunque el involucramiento de los artesanos en la fabricación de

carretas ha ocurrido espontáneamente, el Estado ha jugado inconscientemente un papel en su éxito. A través de la promoción activa y subsidios más o menos disfrazados para ayudar a organizaciones como SISMAR a vender su producción, el Estado ha creado una demanda importante por las carretas. Cambios en la política fiscal y el subsecuente retiro del Estado han permitido a los artesanos llenar la brecha dejada por las industrias que esperan el retorno de políticas más favorables. El desafío para alentar similares apropiaciones de tecnologías en diferentes diversas situaciones está en estimular esta masa crítica de demanda, que hace viable la pequeña empresa

Adaptado de un estudio de caso del Dr. Alioune Fall, ISRA/CRA St-Louis, BP 240 Saint-Louis, Senegal Fax: 221 961-1891 CE: fallalio@isra.refer.sn o afall@isra.sn

Empoderamiento de las Comunidades para Lograr Responsabilidad de la Sostenibilidad

Las comunidades en el distrito de Ratnapura de Sri Lanka estaban buscando soluciones a su penuria en transporte en un Estado y autoridades regionales débiles, deficientes ambos en financiamiento y pericia técnica. Estas comunidades rurales están aisladas financiera, política y socialmente por distancias que hacen que resulte poco práctico caminar o ir en bicicleta. Pocos servicios de autobuses operan debido a la pobre infraestructura del camino y los altos costos que significan dar servicio a una población pequeña y altamente dispersa.

En una discusión de grupo entre el LFRTD (Foro para el Transporte Rural y el Desarrollo de Sri Lanka) y los pobladores de Kosgala, Kitulpe y Halpe en el distrito de Ratnapura, los pobladores sugirieron un servicio de autobús operado por la comunidad como una solución. Ofrecieron construir y mantener un camino apropiado para que operara el vehículo, si es que se proporcionaba un autobús. Estaban seguros de la suficiente demanda para el servicio y de su capacidad para construir y mantener el camino.

El LFRTD comenzó este "Proyecto de Servicio de Autobús y Camino Rural Manejado por la Comunidad" como una iniciativa piloto para demostrar un nuevo enfoque para mejorar los servicios de transporte rural. La intención fue crear oportunidades para que las comunidades diseñen e implementen sus propias soluciones. El LFRTD se centró en desarrollar las capacidades institucionales locales, fortaleciendo y promoviendo organizaciones comunales existentes hasta que fueran capaces de aceptar el reto de planificar, desarrollar y mantener sus propios servicios de transporte, y capaces de aceptar responsabilidad para la sostenibilidad del proyecto.

Un Comité de Gestión (CG) formado por representantes de todas las organizaciones comunales proporcionaron un enfoque para la

iniciativa, y trabajaron junto a un activista comunal (designado por el LFRTD), en un proceso de tres etapas de construcción de la capacidad: movilización de la comunidad, construcción del camino y desarrollo de la gestión.

La movilización de la comunidad se centró en concienciar, alentando la mayor participación de la comunidad, y la construcción de la capacidad institucional, para crear un ambiente que conduzca al manejo del proyecto por la comunidad. A través de procesos de planificación participativa los pobladores y su CG investigaron sus opciones y decidieron tener un servicio de autobús y construir un camino para todo clima.

La comunidad completó la construcción del camino, ampliando y mejorando 3 km. de este a un camino para todo clima de 18 pies adecuado para soportar un servicio de autobús. El camino conectó las comunidades de Kosgala y Kitulpe (440 familias) a Ratnapura, la capital provincial, a una distancia de 13 km. El compromiso de los beneficiarios en efectivo, especie o mano de obra fue alrededor del 46% del costo estimado del proyecto incluyendo el establecimiento de un fondo para pagar en parte el costo de capital del autobús. El proyecto permaneció constreñido por la falta de fondos hasta que ITDG (Intermediate Technology Development Group, ONG internacional), impresionada por la demostración de compromiso y capacidad de la comunidad local, ofreció financiar en parte el costo de la construcción del camino y la compra del autobús. Los fondos restantes fueron recaudados por el CG como préstamo de capital.

Con la construcción inicial del camino completa el CG tomó un nuevo papel supervisando el mantenimiento del camino y del autobús y la operación del servicio del autobús. El CG adquirió status legal a través de su inscripción en el Registro Provincial de Empresas. La elección anual dentro de la empresa y la ratificación

de la contabilidad auditada superó cualquier potencial de crearse facciones entre el pueblo y aseguró transparencia y el correcto uso de los fondos. Por tres años la compañía ha implementado y mantenido con éxito el servicio de autobús sobre 15 km de camino, dando servicio a una población de 3500 y mejorando el acceso a la capital provincial, proporcionando oportunidades de educación, salud, empleo y comercio para todos.

La participación extensa de la comunidad ha conducido a un sentido interno de responsabilidad para la larga duración del servicio de autobús. La efectiva actuación de organizaciones locales ha resaltado el valor y potencial de la gestión participativa de iniciativas comunitarias. La Compañía de Gestión ha probado ser capaz de tomar una decisión efectiva, particularmente en consideración de salvaguardar el proyecto, por ejemplo, un agresivo mercadeo para anticipar a los competidores. Han surgido problemas debido a insuficientes insumos técnicos para el mantenimiento, y el camino necesita repararse. Sin embargo, la CG está proporcionando una plataforma a través de la cual la comunidad sea capaz de negociar con el gobierno provincial para mejorar el camino.

Dentro de esta alianza de involucrados: donante (ITDG), facilitador (LFRTD) y la comunidad, el poder de tomar decisiones ha permanecido firme en la comunidad. A través de organizaciones comunales flexibles los beneficiarios fueron capaces de satisfacer sus propias necesidades de transporte requiriendo solamente habilidades de facilitación de agencias externas e insumos financieros limitados por una sola vez.

Adaptado de un estudio de caso de M. J. Sahabandu, Lanka Forum for Rural Transport and Development (LFRTD), 41/1 Lionel Edirisinghe, Mawatha, Kirulapone, Colombo 5, Sri Lanka CE: lftrtd@itdg.lanka.net



Noticias y Eventos

Nueva Investigación y Sinergia Regional

La Red de Tecnología de Fuerza Animal de Kenya (KENDAT) está implementando el proyecto de Servicios de Transporte Rural por dos años. El objetivo del proyecto es: "Reunir sistemáticamente datos, información y experiencias que puedan proporcionar pautas de opciones políticas claves en los niveles nacional y local con respecto a la mejor provisión de servicios de transporte rural".

El proyecto es financiado por el DFID/IUDD por un año, y por SIDA por dos años. El apoyo de DFID/IUDD se centra en los vínculos entre el transporte y las estrategias de formas de vida de la gente pobre, con una atención especial en el papel de los medios intermedios de transporte. El apoyo de SIDA se centra en el análisis de los patrones de transporte rural utilizando un marco de planificación logística, con atención especial a los resultados del medio ambiente y de género.

El proyecto tiene paralelos cercanos con el proyecto de Servicios de Transporte Rural de Orissa y Rajasthan, actualmente ejecutándose por dos redes regionales del IFRTD en la India. Habrá intercambio continuo de información entre los proyectos de Kenya e India, especialmente con relación a la aplicación del Enfoque de Formas de Vida Sostenibles. El proyecto está trabajando en estrecha colaboración con IFRTD, ITDG (Africa del Este), el Foro Nacional de Kenya, el Kenya Institute of Public Policy and Research Analysis (KIPPR) y el Kenya Roads Board.

Para mayor información por favor contactar a:

Dr. Pascal Kaumbutho, Executive Director, KENDAT, PO Box 61441, Nairobi, Kenya
 Fax: 254 2 766-939
 CE: kendat@africaonline.co.ke
 Web: <http://www.ATNESA.org/KENDAT>

ILO/ASIST Nuevos recursos clave

Aguide to Integrated Rural Accessibility Planning in Malawi.

Rob Dirgen. ILO ASIST. Junio 2000. ISBN 92-2-112098-8

Esta guía describe el enfoque de la Planificación Integral de la Accesibilidad Rural (PIAR) –una herramienta de planificación integral multisectorial, que presta atención a los aspectos claves de necesidades de acceso de familias rurales. Esta basado en las experiencias de un proyecto piloto de transporte rural integral de Malawi y proporciona una guía práctica para los pasos involucrados en el proceso.

Guidelines for the design and construction of suspension footbridges.

Emmanuel V Chipuru. ILO ASIST. Diciembre 2000. ISBN 92-2-112443-6

Lineamientos desarrollados basándose en la experiencia

ganada en Zimbabwe y Asia sobre varios aspectos en el diseño y construcción de puentes peatonales colgantes de una envergadura de 20m a 160 m, desde investigaciones en el lugar hasta el mantenimiento. Se busca que sea usada como una guía complementada por un conocimiento ingenieril confiable y adaptado a las condiciones locales.

Para acceder a estos u otros recursos por favor contactar:
 ILO ASIST Africa
 PO Box 210, Harare, Zimbabwe
 CE: asist@ilosamat.org.zw

Para mayor información por favor contactar:
 ILO ASIST Asia-Pacific
 PO Box 2-349, UN Building, Rajdamnern Nok Avenue, Bangkok 10200, Tailandia
 CE: asist-ap@ilo.org

Expansión de la Red

La red internacional felicita a los miembros del IFRTD de la República Democrática del Congo, quienes se han reunido para formar un nuevo Foro Nacional. El GFN-RDC empezó oficialmente sus actividades en julio del 2001 en Kinshasa. Los miembros proveían principalmente del sector transporte y asociaciones de desarrollo, incluyendo 27 ONG que abarcan 8 provincias de la RDC.

La actual organización del GFN-RDC está compuesta de un comité ejecutivo que consta de una secretaría ejecutiva y cinco comisiones que dirigen las áreas claves del trabajo del FN: investigación y desarrollo, asociación, taller y conferencia, publicación y distribución, y administración y finanzas.

Para el primer año, el GFN-RDC está enfocándose en el desarrollo de su red emergente a través de varias provincias de la RDC, con el fin de identificar

temas de transporte ubicados en áreas rurales del país. Algunas actividades han sido organizadas como la implementación de un portal (www.cid-congo.org/gfn), la organización de dos talleres sobre temas de transporte relevantes a la RDC y la preparación de su boletín local. El apoyo de la ONG de tecnología apropiada, GRET (Groupe de Reflexion et d'échange technologique), ha sido fundamental para la realización de estas actividades.

Por favor contactar a:
 Théophile Matondo, Secrétaire Exécutif du GFN-RDC, BP 13084, KIN 1, Kinshasa, R. D. del Congo
 Fax: 871 761-485126
 CE: matondotheo@hotmail.com
 Web: www.cid-congo.org/gfn

El Foro Nacional de Tanzania fue oficialmente establecido

El Foro Nacional de Tanzania (TFG) sobre Transporte y Desarrollo fue oficialmente establecido el 12 de febrero del 2002. Alrededor de 90 participantes asistieron a la reunión de inauguración en el histórico Karimjee Hall, Dar-Es-Salaam. Mizengo Pinda, Ministro Adjunto de Estado de la Oficina del Presidente (Administración Regional y Gobierno Local) realizó el lanzamiento oficial con el desafío del TFG de estar a la altura de su mandato como un recurso de investigación e información para mejorar los servicios de transporte rural en Tanzania. En la ceremonia de clausura el Sr. Salum Msoma, Secretario Permanente y Ministro de Comunicación y

Transporte, subrayó la importancia de los sistemas de transporte mejorados para el logro de objetivos claves de desarrollo como la reducción de la pobreza.

El TFG se une ahora a un número creciente de Foros Nacionales en transporte en muchos países en desarrollo. En Africa del Este y del Sur, existen Foros Nacionales en Uganda, Kenya, Zimbabwe y Sudáfrica. Tanzania es privilegiada particularmente al haber sido pionera de proyectos piloto que exploraban soluciones sostenibles a problemas de transporte rural. Los ejemplos incluyen el Proyecto Rural Integral de Makete, el proyecto de un remolque de bicicleta en los distritos de Lindi y Mtwara, y actualmente el

Programa de Transporte y Viaje de la Comunidad (VTTP). El TFG puede jugar un rol catalizador, asegurando que las lecciones claves que surgen de los proyectos piloto sean sistematizadas, debatidas e institucionalizadas en políticas y prácticas. Los involucrados e interesados están invitados a fortalecer el TFG como una plataforma para compartir información sectorial cruzada y de colaboración.

Para mayor información del TFG por favor contactar:

Adam Msenga, General Secretary, PO Box 5321, Dar es Salaam, Tanzania
 Fax: 255 2221-12752
 CE: msengaa@hotmail.com

Contactos

Priyanthi Fernando, Kate Czuczman y Sarah Gentleman
 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: ifrtid@ifrtid.org
www.ifrtid.org

Ana Bravo
 IFRTD América Latina
 Av. General Garzón 852,
 Jesús María, Lima 11, Perú
 Tel/fax: 51 1 431-1754
 CE: ana.bravo@ifrtid.org

Peter Njenga
 IFRTD Africa Oriental y Meridional
 Nairobi, Kenya
 CE: peter.njenga@ifrtid.org

Bamba Thioye
 IFRTD Africa Occidental
 Dakar, Senegal
 CE: bamba.thioye@ifrtid.org

Este número editado por Kate Czuczman
 Traducción y Composición: Alicia Bravo