



Moviendo Montañas

El Año Internacional de las Montañas ha centrado la atención mundial en los retos específicos que enfrentan las comunidades de las montañas. Los problemas de acceso y movilidad están tan integrados en las regiones de montaña que estos se reflejan en las discusiones desde muchos sectores. El IFRTD da la bienvenida al aumento de estos temas dentro del amplio desarrollo del debate pero siente que estos son tan fundamentales para la forma de vida en las montañas que ellos merecen su propia plataforma. Como contribución para cerrar esta brecha Noticias del Foro presenta una selección de artículos cortos para darle sabor a los temas que surgen cuando nos centramos en la movilidad en las montañas.



Tomando aliento, Nepal

En terreno desigual

En el Perú, el terreno montañoso difícil, los altos costos asociados con el mejoramiento de la infraestructura del transporte y el servicio de transporte deficiente limitan la movilidad y el acceso a servicios básicos de la gente pobre en zonas rurales. Allí, las mujeres son responsables de facto del papel reproductivo en la familia y comparten cada vez más los papeles productivos y de manejo con los varones. A continuación resaltamos algunos efectos del Programa de Caminos Rurales (PCR) en las relaciones de género en los Andes.

Tras completar la primera fase del PCR se hizo un estudio en tres comunidades de montaña: Súcota (Provincia de Cutervo, Cajamarca), Hampatura (Provincia de Yanaoca, Cuzco) y Huallhua (Provincia de Tayacaja, Huancavelica), para conocer hasta qué punto los caminos y senderos rehabilitados han proporcionado a las mujeres los recursos para satisfacer sus necesidades prácticas y sociales. El estudio tomó en cuenta los múltiples papeles y responsabilidades sociales y económicas de la mujer: producción, reproducción y manejo del hogar, y manejo de la comunidad y mantenimiento de la infraestructura social.

Las mejoras en la infraestructura han reducido el tiempo de viaje necesario para acceder a los servicios básicos tales como la salud y la educación. Sin embargo, otros factores como el precio de las medicinas, la falta de prioridad a la salud y educación femenina, y el control masculino de los recursos económicos en efectivo han continuado siendo una barrera para que las mujeres utilicen estos servicios. Los caminos rehabilitados han permitido un aumento del número de mujeres que acceden a los mercados pero también han incrementado la cantidad de sus tareas productivas, con un número de mujeres que acopian su producción igual al de varones. Su capacidad para llegar a mercados distantes se ve limitada por la escasez

de servicios de transporte, lo perecible de sus productos, la cantidad de hijos y el hecho de que ella tiene que cargar con ellos. El tiempo es también otra limitación, pues no pueden permitirse estar fuera de casa por mucho tiempo.

Tradicionalmente los hombres son trabajadores migrantes pero esta tendencia está cambiando lentamente con un 15% de las mujeres migrando para buscar trabajo. Las actividades económicas de estas mujeres jóvenes, generalmente solteras, han sido reconocidas y han alcanzado cierto nivel social, aunque todavía relativamente menor que el de los varones.

En algunos casos las mejoras en la movilidad han alentado a los hombres a asumir algunos papeles tradicionalmente femeninos, por ejemplo, en Huancavelica algunos hombres están atendiendo programas de planificación familiar y llevando a los niños a los servicios de salud.

Incrementar la movilidad de las mujeres tiene el potencial para empoderarlas para tomar un mayor control de sus vidas al incrementar su acceso a los mercados, educación, capacitación e información, y proporcionar más oportunidades para su participación política. Sin embargo, como lo ha demostrado el PCR, las mejoras sólo a la infraestructura no necesariamente mejoran la movilidad.

Soluciones de transporte eficientes y equitativas, tanto en las montañas como en los llanos, requieren un mayor entendimiento sobre la naturaleza de género de las formas de vida en la montaña, si las mujeres van a ser alentadas a aprovechar de las oportunidades que ahora se abren para ellas.

Ana Bravo, Secretaria del IFRTD, América Latina

Para mayor información sobre el estudio de género del PCR contactar al Programa de Caminos Rurales, Ministerio de Transporte. Av. Garcilazo de la Vega 1351, Lima, Perú. CE: rtorres@pcr.gob.pe

En este número:

1. Moviendo Montañas, En terreno desigual
2. Cargadores Humanos, PIAR, ¿Edad de Piedra o Nueva Era?
3. ¿Edad de Piedra o Nueva Era? (cont.), ¿El Camino a la Salud?, Ventajas de la Fuerza Animal
4. FN Emergente, Vínculos sobre Montañas, IV Encuentro Latinoamericano, Una visión para Transformar la India Rural



Cargadores Humanos – ¿Forma de vida o necesidad?

“En la actualidad, cientos de cargadores caminan a Namche cada semana desde el final del camino del omnibus. Esto les toma siete días. Son hombres pequeños, delgados, musculosos y mayormente jóvenes. Fácilmente cargan canastas de 50 a 60 kilos (110 a 132 libras) sobre sus espaldas. Algunos, más fuertes que los demás, cargan 150 libras. El sendero es mayormente empinado cuesta arriba o cuesta abajo. Cada canasta tiene una faja –o banda– que cruza la frente y sostiene el peso. Para cargar de esa manera se requiere práctica y fuertes músculos en el cuello, pero ellos dicen que es más fácil en la espalda. Cada hombre tiene una pequeña y delgada vara en forma de T para caminar. Esta sirve para guardar el equilibrio, especialmente cuesta abajo. Más importante aun, cuesta arriba el cargador se detiene cada pocos minutos y clava la vara debajo de la canasta para aguantar el peso. Entonces se para silenciosamente, tomando aliento.”

(Jonathan Neale, Tigres de la Nieve, Little Brown, 2002)

A pesar de la rápida expansión de los caminos rurales en la última década o más, los cargadores están todavía en actividad y el cargar continúa siendo una significativa fuente de ingresos para la gente pobre en las regiones de montañas y colinas de Nepal.

Para trabajar así, llevando pesadas cargas arriba y abajo por abruptas y a menudo pobremente mantenidas sendas y caminos de herradura, es algo que alguien sólo hace por necesidad. Los cargadores de Sherpa hablan de ‘dhukpaa’, y los nepalenses de ‘dhuka’; esto significa penuria o sufrimiento, y se utiliza a

“Ese tipo de gente no se ha beneficiado de ninguna manera [de la carretera]. Antes ellos acostumbraban llevar nuestras mercancías a y desde Sankhu y ganar un salario, pero ahora no pueden conseguir ese trabajo, así que la gente está migrando a las ciudades o yendo más arriba, a Helambu, en busca de trabajo. Así, su condición económica o su nivel de vida ha descendido.”

Ramji, 35 años Nepal
www.mountainvoices.org

menudo para describir el trabajo de cargador. Los hombres y mujeres que llevan cargas para otros están bien conscientes del daño físico que esta actividad acarrea al cuerpo, y significativamente la mayoría de cargadores de larga distancia son hombres jóvenes. Es también significativo que son aquellos que tienen limitado acceso a la tierra para cultivar y pocas oportunidades de otras fuentes de

ingresos, cuya forma de vida depende mayormente del ser cargador.

Más atención al mantenimiento de las principales rutas de cargadores de parte de los comités de desarrollo comunales y distritales, un mayor interés en el desarrollo de los puentes colgantes por las agencias de desarrollo (un puente colgante a través de un angosto desfiladero o un valle puede ahorrar grandes cantidades de esfuerzo humano, tiempo y costo), y los esfuerzos de los sindicatos de comerciantes y ONGs para promover un mejor pago y condiciones de trabajo para los cargadores de larga distancia podrían incrementar la efectividad y reducir la pesadez y la dukha de los cargadores humanos en las regiones de colina y montaña de Nepal. La creación de fuentes alternativas locales de ingreso podrían también, tanto en el corto como en el largo plazo, significar menos hombres y mujeres disponibles como cargadores y así incrementar el nivel de pago y ganancia de esta forma tan extraordinariamente exigente de ganarse la vida.

Contacto: David Seddon
School of Development Studies,
University of East Anglia, Norwich
NR4 7TJ, Inglaterra
Fax: 44 1603 451-999
CE: J. D. Seddon@uea.ac.uk

¿Edad de Piedra o Nueva Era?

La tecnología de la edad de piedra aún utilizada en el distrito inglés del Lago ha sido exportada al África rural. Farm Africa, una ONG de Inglaterra que trabaja en el Valle Rift de Tanzania, está tratando de revertir la degradación del medio ambiente encontrada en el Escarpado Dareda, 200 km al sur oeste de Aresha.

A partir de la política de formación de pueblos en Tanzania durante los 70, el sobrepastoreo y la lucha por la leña y materiales de construcción ha llevado a una extensa deforestación de la ladera. La resultante erosión de la tierra ha tornado los senderos extremadamente peligrosos, con surcos profundos y superficies inestables. Especialmente en la estación de lluvias, los senderos están demasiado resbalosos para ser utilizados con seguridad. El camino vehicular que conecta los pueblos locales tiene un desvío de 10 km. para ascender la escarpada y, aunque hay transporte público, la mayoría de los pobladores no pueden pagarlo y deben confiar en los senderos como la ruta más rápida a los mercados, centros de salud, iglesia u otros destinos. Los pobladores

PIAR – Una buena herramienta de Planificación para Comunidades de Montaña

El programa de Asesoría, Servicios de Información y Capacitación del Asia Pacifica (ASIST-AP) de la OIT busca maximizar el impacto de las inversiones en la infraestructura en términos de reducción de la pobreza y creación de empleo. Los esfuerzos desarrollados para reducir la pobreza en las regiones de montaña a menudo incluyen componentes de infraestructura física y acceso. ASIST-AP trabaja en 10 países, varios de los cuales tienen regiones montañosas como Laos, Vietnam, Las Filipinas y Nepal.

Un instrumento introducido por ASIST-AP para el desarrollo y el mantenimiento de la infraestructura es la herramienta llamada Planificación Integral del Acceso Rural (PIAR), la cual es utilizada al nivel de gobierno local o comunitario para, de una manera participativa, identificar y priorizar las intervenciones de acceso que se basan en las necesidades y prioridades reales de las comunidades locales.

La herramienta de planificación PIAR se basó en el trabajo de planificación del transporte rural llevado a cabo a comienzos de los 90, en tres provincias de montaña de Las

Filipinas, en conexión con los Proyectos de Desarrollo Integral financiados por la Unión Europea. Desde entonces ha sido utilizada en varios distritos de montaña a través de la región, y luego fue adaptada para utilizarse en áreas onduladas o llanuras.

Curiosamente, la herramienta es más fácil de aplicar en áreas de montañas debido a características topográficas y demográficas específicas. La identificación de intervenciones de acceso se basó en concentraciones de población, distancias y características del viaje. Estas variables son más fácilmente cuantificables en áreas montañosas debido a que aunque dispersas, en las comunidades se concentra la población, existen pocos corredores de transporte y los centros de servicio son de baja densidad.

La gente de montaña tiene similares necesidades de acceso a su contraparte en los llanos, ya que todos necesitan acceso al agua, energía, alimentación, educación, salud, mercados, oportunidades de obtener ingresos, etc. no importa el territorio donde vivan. Los problemas de acceso, sin embargo, difieren tal como lo mues-

tran los datos de las diferentes encuestas PIAR aplicadas a familias y pueblos en Las Filipinas y Laos. Mejorar el acceso en las montañas es con frecuencia más costoso y menos costo-eficiente que en las llanuras. Sin embargo, desde un punto de vista justo nosotros simplemente no podemos decidir ignorar las mejoras de acceso en las áreas de montaña. Es igualmente importante enfatizar que diferentes tipos de terrenos pueden necesitar diferentes estrategias para solucionar un único problema de acceso. Las redes de carreteras, por ejemplo, son y permanecerán limitadas en áreas montañosas, y se debe encontrar soluciones alternativas. Soluciones a los problemas de acceso en áreas de montaña podrían incluir intervenciones específicas como mejorar sendas, puentes peatonales, puentes colgantes, transporte animal y centros de servicios pequeños pero más dispersos.

Contacto: Chris Donnges, ILO-ASIST AP
PO Box 2-349
Rajdamnern Avenue, Bangkok 10200, Tailandia
Fax: 662 280-8030
CE: donnges@ilobkk.or.th



expresaron preocupación por la condición de estos senderos peatonales que constituyen un vínculo vital entre sus comunidades.

Asistidos por Farm Africa, la comunidad del pueblo de Bermi estableció un Comité para la Escarpada para coordinar su respuesta al problema. El pastoreo fue prohibido y un riguroso reglamento facilitó la regeneración, pero los senderos aún permanecían como un peligro y restringían la movilidad de la comunidad.

Mientras tanto en Inglaterra el National Trust (organización de caridad para la conservación, más larga y antigua de Europa) aún emplea técnicas sencillas de la 'edad de piedra' para atenuar la erosión de senderos. Sus métodos han sido utilizados por más de 2000 años, no requieren herramientas especiales, son de larga duración y fáciles de mantener. Farm Africa encargó a un consultor el ver cómo transferir estas técnicas a las comunidades de la escarpada de Dareda. Grupos de trabajo rotativos dispuestos a través del comité para la escarpada, aseguraron que las técnicas fueran difundidas lo más ampliamente posible en todas las comunidades. Tres técnicas: alcantarilla de piedras, sendero de piedras y paredes de revestimiento de barrancos, probaron ser particularmente útiles.

Debido a las mejoras del camino, los pobladores ahora pueden visitar a sus parientes de los pueblos cercanos, transportar pacientes en una camilla de manera rápida y segura al hospital de la Misión de Dareda, a los pies del escarpado, y transportar mercaderías de y hasta los mercados más fácilmente. Los vecinos han anunciado unánimemente la seguridad de los caminos para los ancianos y más débiles, y los agricultores sienten que el riesgo a inundación en la base del escarpado se ha reducido considerablemente.

Esta propuesta de la 'edad de piedra' es apropiada por varias razones. Es de bajo costo, fácil de mantener y proporciona una solución a largo plazo para una diversidad de problemas de erosión. Se puede adaptar a casi cualquier tipo de circunstancias desde Parques Nacionales hasta pueblos aislados.

Para conocer más sobre cómo utilizar la tecnología de la 'edad de piedra' para futuras soluciones, por favor contactar a:

Andy Carling
Rue Courbe 39/6
1970 Wezembeek-oppem,
Bélgica
CE: andy.carling@virgin.net
Portal: www.sustainabletrails.org

¿El Camino a la Salud?

Frente a la poca expectativa de vida, alta mortalidad infantil y materna, y un alto índice de crecimiento de la población, en recientes décadas el gobierno de Nepal ha priorizado la construcción de carreteras como un medio para mejorar el acceso de la población rural a los servicios bio-médicos de salud. Mientras se ha dado un incremento general en la utilización de los servicios regionales de salud y planificación familiar en zonas provistas de carreteras, esta tendencia ha variado notoriamente entre las comunidades.

El uso del transporte motorizado para acceder a los servicios de salud difiere ampliamente por casta, etnia, status económico y género. En regiones de colinas, los agricultores de economía de subsistencia y, en particular las mujeres, tienen menos capacidad de permitir los servicios de transporte y tomar ventaja del acortamiento de distancias entre sus comunidades y los puestos de salud. Están también menos aprovisionados con servicios de salud y en muchas áreas, las

postas de salud del gobierno sólo ofrecen apoyo médico alopático en el ámbito local. Estos generalmente proporcionan servicios de poca calidad, caracterizados por personal y provisiones inadecuadas. La planificación familiar y el cuidado primario de la salud se ven más comprometidos por la actitud de superioridad de los trabajadores de salud de la casta alta, con frecuencia hombres, al relacionarse con los pacientes según su género, nivel educativo y status social. Para las abrumadas mujeres hay muy poco incentivo para caminar por horas a las postas de salud que no cumplen con satisfacer sus necesidades de salud y anticonceptivos.

Aunque la provisión de carreteras potencialmente mejora el acceso de los trabajadores de salud móviles de la comunidad, a menudo se muestran renuentes a realizar jornadas a pie fuera de la carretera para llegar a comunidades en cerros y montañas. Cuando lo hacen, los problemas crónicos de comunicación adjuntos a las disparidades sociales y culturales difi-

cultan el diálogo entre el cliente y el proveedor, y frustran los servicios de prestaciones de salud.

El transporte es apenas un simple componente dentro de la complejidad de temas que rodean al acceso a los servicios de salud y reproducción en el Nepal rural. Se hace esfuerzos para incrementar la sensibilidad cultural, social y de género existente entre los proveedores de servicios de salud para satisfacer más eficazmente las necesidades de todos los miembros de la sociedad. Los grupos en desventaja, y las mujeres en particular, necesitan ser alentadas a tomar un papel más activo dentro de las profesiones de salud, cuyos pre-requisitos son intervenciones para el alivio de la pobreza y educación. Al hacer esto, podrá lograrse más efectivamente una mayor equidad en el acceso a la salud y una amplia inclusión en el proceso de desarrollo.

Contacto:

Dr. Kate Molesworth
Fax: 41 1 381 2428
CE: katemolesworth@hotmail.com

Ventajas de la Fuerza Animal

En áreas montañosas, la fuerza animal proporciona una opción invalorable y asequible para la movilidad personal y el transporte local de mercaderías. Las comunidades de montaña con frecuencia están conectadas con los mercados, centros de salud, escuelas y servicios del gobierno por caminos de herradura angostos en los cuales caballos, mulas, burros, bueyes, llamas y otros animales pueden llevar cargas o ser montados.

La fuerza animal, una fuente de energía natural y renovable, tiene muchas ventajas. Está ampliamente disponible en las regiones de montaña, puede ayudar a desarrollar el comercio local, soporta trabajo intensivo, proporciona empleo local y es generalmente asequible por las comunidades rurales. Los animales consumen alimento local, se reproducen ellos mismos, contribuyen con abono natural y son ecológicamente sostenibles. Los animales de tiro causan menos contaminación y daño al medio ambiente que las alternativas motorizadas, lo cual es particularmente importante para los bosques y áreas de conservación.

Los funcionarios de gobierno y los planificadores rara vez dan importancia a la fuerza animal en regiones de montaña. El tema es usualmente omitido en su capacitación y es probable que no sean conscientes de los temas claves. Hay una clara necesidad de crear

conciencia sobre los beneficios y posibilidades tecnológicas de mantener y expandir el uso del transporte animal además de los sistemas de transporte motorizado.

Por ejemplo, la tecnología para la montura de carga puede ser sencilla, buenos diseños pueden proteger la columna, mejorar la eficiencia y evitar el sufrimiento del animal. En algunas regiones la gente

"Los burros son los que transportan los productos (de los agricultores), como papas, vegetales, maíz de la montaña, bajando por la pendiente... los burros son un medio común de transporte ya que nuestros caminos están en malas condiciones. Esos lados son rocosos y montañosos y la gente de las combis no puede llegar allí."

Lois, Kenya.
www.mountainvoices.org

sobrecarga a los animales, en cuyo caso, programas participativos de educación, apoyados por legislación y cumplimiento de la ley, son requeridos. La tecnología para carretas es generalmente subestimada en áreas de montaña, donde montar y cargar a lomo son más importantes. Sin embargo, las carretas (con buenos frenos) pueden proporcionar una valiosa capacidad adicional de carga dentro de la

granja y del pueblo hacia la principal carretera de transporte. En todas las intervenciones de fuerza animal debería considerarse las necesidades particulares de movilidad de las mujeres de montaña, quienes tienen mayor responsabilidad del transporte doméstico mientras los hombres buscan trabajo en las ciudades.

Por razones de costo y conservación, las redes de caminos siempre serán mínimas en zonas montañosas, y el transporte de alimentación de estas regiones dependerá de la fuerza humana, animal y vehículos para todo terreno. En las zonas de montañas más pobres, las formas de vida sostenible continuarán dependiendo de los animales para provisiones locales y acceso al mercado. En zonas más ricas, mientras tanto, las ventajas ecológicas y físicas de los animales deberán asegurar su empleo continuo, por ejemplo, para el ecoturismo, el uso de caballos y mulas es probable que se vuelva más popular en todas las regiones del mundo. Se debería prestar más atención a esta importante tecnología actualmente abandonada.

Contacto:

Paul Starkey
Animal Traction Development
Oxgate, 64 Northcourt Avenue
Reading, RG2 7HQ, Inglaterra
Fax: 44 118 931-4525
CE: PH.Starkey@reading.ac.uk



Noticias y Eventos

IV Encuentro Latinoamericano sobre Tracción Animal y Tecnologías Apropriadas

Del 20 al 22 de marzo del 2002 alrededor de 130 personas de cinco países diferentes (El Salvador, Honduras, Nicaragua, Bolivia y Perú) se reunieron en San Salvador para participar en el IV Encuentro Latinoamericano en Tracción Animal y Tecnologías Apropriadas, organizado por RELATA.

El encuentro tuvo tres objetivos: intercambiar información y experiencia sobre el uso actual de animales de trabajo en Latinoamérica; promover el uso de tecnologías apropiadas en sistemas de producción rural y urbano; y alentar la cooperación interinstitucional e internacional en la región de América Latina. Las ponencias presentaron una amplia variedad de experiencias y contribuyeron a la discusión sobre el uso y manejo de animales de trabajo, micro empresas que prestan servicios utilizando tracción animal, y el mantenimiento de

carreteras rurales utilizando tracción animal y micro empresas.

Se acordó que hay necesidad de una mayor investigación y aprendizaje sobre el manejo de la fuerza animal y las microempresas que proveen diferentes servicios utilizando tracción animal, por ejemplo, transporte para servicios forestales, mantenimiento de caminos rurales.

Para Raúl Torres, director del Programa de Caminos Rurales del Ministerio de Transportes del Perú, el encuentro fue una oportunidad para aprender sobre diferentes aplicaciones de las tecnologías, de ver la simplicidad de algunas soluciones y también la complejidad de mantener el equilibrio entre la modernidad y lo tradicional en las comunidades locales.

Raúl Torres, CE: rtorres@pcr.gob.pe

Más sobre el taller contactar a:
Rafael Guerrero, RELATA,
CE: relata@relata.org.ni

Foro Nacional Emergente

Los miembros de IFRTD en Camerún se han reunido para formar un Foro Nacional (FN). El papel potencial del FN de Camerún en procesos de formulación de políticas de transporte rural fue explorado en un reciente taller en Yaoundé para discutir los instrumentos políticos para mejorar la movilidad.

Damos la bienvenida a esta emergente red nacional al foro internacional y esperamos escuchar más de su trabajo en el futuro cercano.

Contacto:
M. Vincent Lissom, FN de Camerún
Fax: 237 226-775
CE: ptmr@camnet.cm

Una Visión para Transformar la India Rural

El Pradhan Mantri Grama Sadak Yojana (PMGSY) es un mega programa iniciado por el Primer Ministro de la India en diciembre de 1999 con el objetivo de proporcionar a todos los pueblos con una población de por los menos 500 personas acceso a las carreteras todo el año. El PMGSY tiene dos fases: la primera, a ser completada en el 2003, busca proporcionar conexión a todos los pueblos con una población de por lo menos 1000; la segunda, a ser completada en el 2007, busca incluir a los pueblos con una población de 500 o más dentro de la red. El programa es implementado a través del Ministerio de Desarrollo Rural del gobierno central, con lineamientos que han sido preparados por el Central Road Research Institute (CRR). Los fondos para el PMGSY (600 millones de rupias) están solamente destinados para construcción. Se espera que las carreteras sean de buena ingeniería y no necesiten mantenimiento durante los primeros cinco años, después de los cuales la responsabilidad para sus gastos de mantenimiento recaerá en estados particulares.

En febrero del 2002 el Foro Regional de Orissa para el Desarrollo del Transporte Rural y el Foro Nacional de Rajasthan comenzaron un taller participativo para discutir el PGMSY. El primero de este tipo, el taller fue financiado por el Civil Society Challenge Fund del DFID y la Agencia Suiza para la Cooperación

al Desarrollo (COSUDE). Se realizó en Bhubaneswar y reunió participantes del gobierno nacional y de los estados, institutos tecnológicos y de investigación, ONGs, comunidades de base, otras organizaciones especializadas y agencias internacionales de desarrollo. Una visita de campo a cuatro lugares donde el PMGSY está siendo implementado en Orissa, permitió que las voces de los pobladores sean escuchadas en el debate e influenciaran fuertemente en las discusiones de los temas.

Los participantes acogieron la iniciativa e hicieron fuertes recomendaciones por incrementar el impacto de la inversión. Ellos pidieron una revisión de los lineamientos con vistas a hacer previsión del mantenimiento a largo plazo, y a aumentar la participación de la comunidad en la planificación, monitoreo e implementación del programa.

Para más información sobre el taller por favor contactar a:

Dr. Ashoke A Sarkar, Convenor
Rajasthan Forum Group, Birla
Institute of Technology and Science,
Rajasthan, India

Tel: 91 1596 44113

Fax: 91 1596 44183

CE: asarkar@bits-pilani.ac.in

Sr. P. K. Pattanaik, OSVSWA, 49

Dharma Vihar, Bhubaneswar,

751030, Orissa, India

Tel/fax: 91 674 472-785

CE: osvswa@hotmail.com

Vínculos sobre Montañas

www.montanas2002.org – El sitio oficial para el Año Internacional de las Montañas.

www.mountainvoices.org – Testimonios orales de gente de montaña ofreciendo una perspectiva personal de cambio y desarrollo.

www.icimod.org – Centro Internacional para el Desarrollo Integral de la Montaña.

www.sustainabletrails.org – Consultora sobre medio ambiente, especializada en el diseño, planificación e implementación de manejo de proyectos de rutas sostenibles.

www.mtnforum.org – The Mountain Forum, una red mundial de organizaciones e individuos.

Quiénes somos:

El Foro Internacional para el Transporte Rural y el Desarrollo (IFRTD) proporciona un marco para la colaboración entre individuos y organizaciones interesados en temas de acceso y movilidad que afectan la vida de la gente rural de países en desarrollo.

Más de 2400 individuos u organizaciones, en más de 90 países, se suscriben a *Noticias del Foro* como miembros del IFRTD, y en 22 países los miembros activos se han reunido para formar Foros Nacionales (FN).

La Secretaría de IFRTD es un pequeño equipo con la tarea de promover los objetivos del Foro y facilitar el trabajo en red al nivel nacional e internacional. Si *Noticias del Foro* ha motivado su interés para involucrarse más con el

IFRTD o le gustaría ponerse en contacto con un FN establecido en su país, le sugerimos echar una mirada al portal del IFRTD www.ifrtd.org o contacte a la Secretaría como sigue:

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

Priyanthi Fernando, Secretaria
Ejecutiva; Kate Czuczman, Editora y
Coordinadora de Comunicaciones;
Sarah Gentleman, Coordinadora
Secretaría del IFRTD, 113 Spitfire
Studios, 63-71 Collier Street,
London N1 9BE, Inglaterra
Tel: 44 20 7713-6699
Fax: 44 20 7713-8290

CE: ifrtd@ifrtd.org
Portal: www.ifrtd.org

Bamba Thiye, Secretario Ejecutivo
Adjunto, África Occidental
20, TP SOM-Hann, BP 63 84 Dakar
Etoile, Senegal
Tel: 221 639-3033, 832-1732
Fax: 221 827-9497
CE: bamba.thiye@ifrtd.org

Peter Njenga, Secretario Ejecutivo
Adjunto, África del Este y del Sur)
PO Box 314, 00502, Karen, Nairobi,
Kenya
Tel/fax: 254 2 883-323
CE: peter.njenga@ifrtd.org

Editado por Kate Czuczman
Traducción y Comp.: Alicia Bravo
Agradecemos a Panos por
permitirnos usar las citas de
Testimonios Orales de su portal
www.mountainvoices.org