



PROMOVIENDO LA SOSTENIBILIDAD DE LA INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE RURAL CON PARTICIPACIÓN DE LA COMUNIDAD

Taller Regional Latinoamericano
Panamá, del 13 al 15 de octubre del 2004



INFORME DEL TALLER

Antecedentes

La Agencia Suiza para el Desarrollo y la Cooperación (COSUDE) y el Foro Internacional para el Transporte Rural y el Desarrollo (IFRTD) han producido de manera conjunta un Juego de Herramientas para guiar a los profesionales y planificadores del transporte rural en el diseño de proyectos sostenibles de pequeña escala o comunitarios de infraestructura de transporte rural. El Juego de Herramientas aporta buenas prácticas y estudios de caso de diferentes partes del mundo que demuestran que proyectos gestionados por la comunidad y de pequeña escala son sostenibles en el nivel comunal. Apunta a una mayor comprensión de las relaciones políticas y sociales entre los grupos de interés y promueve el reconocimiento de la interdependencia entre rehabilitación y mantenimiento como una condición para la sostenibilidad.

La participación de las comunidades y la consideración de los beneficios sociales en la planificación, la construcción y el mantenimiento de la de la infraestructura rural es un factor vital. La serie de talleres planificados en América Latina, Asia y Africa francohablante reunirá a los grupos de interés relevantes (planificadores, profesionales, organizaciones de la sociedad civil) para revisar y analizar la información ofrecida en el juego de herramientas y ver los posibles caminos para adaptar mejor estos enfoques. Esperamos que el Grupo Focal Internacional sobre Ingeniería de Caminos Rurales tome el liderazgo para sacar adelante las recomendaciones del taller en el nivel internacional a través de su red de planificadores e ingenieros rurales.

Los ejercicios durante el taller se basarán en las lecciones aprendidas de diferentes experiencias alrededor del mundo para resaltar el mantenimiento y las implicaciones sociopolíticas de las relaciones entre los grupos de interés como determinantes claves de una intervención exitosa y sostenible.

Objetivos

Promover los sistemas sostenibles de transporte rural a través de la gestión de la comunidad y la participación de todos los grupos de interés.

Participantes

Participaron un total de 25 personas de nueve países latinoamericanos: Bolivia, Brasil, Colombia, Guatemala, México, Nicaragua, Panamá, Paraguay, Perú y una invitada del Reino Unido. Todos eran representantes de organizaciones que implementan programas de desarrollo de caminos rurales y tenían experiencia adecuada sobre temas de transporte rural. Ocho de los participantes eran mujeres.

Metodología

La mayor parte del taller tuvo lugar en pequeños grupos de trabajo, que alimentaron las sesiones plenarias. El primer día se presentó el juego de herramientas, los temas principales que trata y se aclararon preguntas. Se dio lugar a una presentación motivadora por parte del MOP Panamá. En trabajo grupal se discutieron los temas prioritarios a ser tratados cuando se promueve la sostenibilidad de la infraestructura de transporte rural con base en la comunidad y se sugirieron ideas de uso del juego de herramientas. Por la tarde, una presentación de Brasil ejemplificó cómo vienen siendo tratados estos temas claves en el programa de Microcuencas. El segundo día, la visita de campo sirvió para poner en práctica lo discutido en el primer día e identificar cuáles de los temas claves identificados para la sostenibilidad de la infraestructura rural son relevantes y considerados

por los actores y/o beneficiarios de la infraestructura. El tercer día se presentaron tres estudios de caso con participación comunitaria en México, Perú y Colombia. Y se terminó con una lista de temas claves para lograr la sostenibilidad rural y sugerencias de actividades al nivel regional.

DIA 1: Temas prioritarios para promover la sostenibilidad de la infraestructura rural.

DIA 2: Visita de campo para contrastar la práctica real de la comunidad con lo discutido el primer día

DIA 3: Prácticas exitosas y sugerencias de actividades

Desarrollo del Taller

DIA 1

Tema: Los temas prioritarios cuando se promueve la sostenibilidad de la infraestructura

El Decano de la Facultad de Ingeniería Civil de la Universidad Tecnológica de Panamá, señor ingeniero Martín Candanedo, nos dio la bienvenida.

Luego se hicieron algunas dinámicas de motivación. Se pidió a los participantes que mencionaran sus expectativas, cómo les gustaría que fuera el taller y qué cosa no sucediera. Los resultados de esta dinámica se presentan a continuación.

Expectativas del taller:

- Aplicabilidad del intercambio de experiencias
- Oportunidad de intercambio de experiencias
- Lograr contribuciones propias para países menos desarrollados
- Conclusiones prácticas y útiles
- Incursionar en el área rural
- Obtener experiencias aplicables
- Aprender y compartir experiencias
- Ampliar conocimiento y compartir
- Conocer más sobre el componente social relacionado
- Mejorar el entendimiento del tiempo con la participación de la comunidad
- Conocer herramientas
- Establecer contactos
- Conocer la implementación y sostenibilidad del transporte rural
- Que se pueda aplicar el juego de herramientas
- Que las discusiones se transformen en propuestas
- Aplicación de elecciones de mantenimiento vial
- Entender qué es participación comunitaria

Cómo le gustaría participar en el taller:

- Expresarme libremente
- Mucha participación
- Práctica e imperativa
- Dinámico
- Aporte de los participantes activamente
- Logros y fallos que se conozcan
- Trabajo de campo
- Que se logren las expectativas
- Ser alegres
- Crear amistades, camaradería
- Relaciones pos foro
- Se repitan los encuentros

Qué no le gustaría que sucediera:

- No hubiera interacción
- Que no haya continuidad después del taller, que no se use luego
- Que sea formal
- Poco productivos o improductivo
- Perder el tiempo
- Conflictos
- Dormirse
- Que no se abarque todo el programa
- Que no haya integración
- Intercambio deshonesto
- Monotonía
- Que no sea largo

Luego, el señor ingeniero Dennis Miguel Acosta, del Ministerio de Obras Públicas de Panamá, nos hizo una introducción al debate con una experiencia en particular, la del Programa de Mantenimiento Rutinario, Peón Caminero 2000, Plan Dinámico 2001-Peón. Fue la única experiencia en este tema que tuvo Panamá y no hubieron réplicas. La presentación giró en torno a cómo involucraron a la comunidad, que consistió básicamente en capacitarlos para que cumplieran diferentes tareas del mantenimiento de los caminos, haciéndoles un pago mensual fijo en balboas. El trabajo cubrió tanto áreas urbanas como rurales y dio empleo a un total de 661 peones. El programa tuvo sus lados positivos y sus puntos débiles (entre ellos el que no se consideraron cuestiones de género) y fueron precisamente estos los que abrieron el debate. Aunque la experiencia no fuera un éxito a los ojos de los participantes, su presentación cumplió el objetivo de invitar a los participantes a debatir sobre el tema. Gracias a esto, el ingeniero Dennis, quien sólo había venido a hacer su presentación, participó durante el resto del día en el taller. (Esta presentación puede solicitarse, pesa 8 MB)

Ya para los trabajos en grupo se les pidió que respondieran a las siguientes preguntas:

¿Cuáles son los temas prioritarios a ser tratados cuando se promueve la sostenibilidad de la infraestructura de transporte rural con base en la comunidad en América Latina?

Teniéndose como respuesta estos temas prioritarios:

GRUPO 1

- Revisión y análisis de la institucionalidad
- Organización. Niveles de decisión política
- Organización comunitaria
- Capacidad de generar recursos, autosostenibilidad
- Posibilidades de acceder a recursos "no locales"
- Capacidad técnica institucional
- Capacidad financiera de los Gobiernos Locales
- Capacidad de gestión local
- Deficiencias de movilidad: terrestre, fluvial, etc

GRUPO 2

- Cambio de mentalidad
- Organización comunitaria
- Participación comunal
- Fortalecer la capacidad técnica municipal
- Apropriación de las comunidades
- Decodificar el conocimiento

GRUPO 3

- Se entiende por infraestructura de transporte rural los caminos del tipo terciario vecinal, municipal, y los caminos de herradura (todos los caminos marginales de tierra, empedrados, etc.), así como ríos, quebradas y otro tipo de cauces donde se implementa el transporte acuático y otro modo de transporte como los sistemas de cables.
- Incorporación en los planes de desarrollo de gobierno: Debe haber decisión política
- Sinergia: Sistema organizacional integrado: (alcaldías, comunidades, entidades ambientales y todos los actores). Deben coordinarse los esfuerzos o planificación de las intervenciones para evitar la duplicación de esfuerzos o la mala inversión de los recursos, así como una interdisciplinidad técnica
- Enfoque social: La infraestructura de transporte rural debe tener un enfoque que priorice el aspecto socio ambiental y vincule a las comunidades beneficiarias
- Vinculación con acuerdos Internacionales: Los planes de infraestructura de transporte rural a los acuerdos y convenios internacionales como el caso de la Agenda 21
- Recursos financieros: Inversión de recursos financieros
- Recursos cognitivos: Tecnología, técnicas y herramientas
- Recursos humanos: Comunitarios, técnicos

GRUPO 4

- fondos económicos sostenibles focalizados en la red terciaria
- voluntad política
- participación comunitaria en priorización de proyectos
- orientación y capacitación permanente a la comunidad
- soluciones técnicas que respondan a las necesidades de la comunidad (género) y a su entorno mismo

¿Si se diera la posibilidad, cómo podría usarse el juego de herramientas?

Teniéndose como respuestas:

GRUPO 1

- Proceso de selección y planificación de proyectos participativos
- Puede ser aplicado en proyectos de desarrollo sostenible
- Difundir la herramienta en los Gobiernos Locales
- Para el análisis y evaluación de proyectos en ejecución

GRUPO 2

- La herramienta es producto de una visión de infraestructura de transporte rural como obras de proyectos
- No tiene visión de red
- Es una agenda para la toma de decisiones
- Traslada la decisión a los técnicos
- No es entendible ni aplicable a las comunidades o municipios
- Se puede usar en la unidad técnica o de planificación cercana a la generación de proyectos

GRUPO 3

- Como una herramienta de planificación
- Como una fuente de referencia
- Como base para la adaptación y la mejora de la herramienta a las propuestas de sostenibilidad enfocadas a nuestros problemas específicos de cada país (compartimos muchos problemas típicos en América Latina)
- Como iniciativa para crear una base de datos de experiencia latinoamericana

GRUPO 4

- Que sea aplicado en la unidad de planeación mas cercana a la comunidad
- Grupos multidisciplinarios
- Conocer las características de la vía a intervenir, geometría, localización, población, etc.
- Crear los mecanismos para lograr comunicación con la comunidad
- Su aplicación a nivel de red terciaria presenta dificultad

Casi al finalizar el primer día, el ingeniero Dalcio Pickler Baesso presentó la experiencia de Micro Cuencas en el Brasil, donde nos explicó cómo vienen siendo tratados los temas claves en la segunda fase del programa. (Esta presentación puede solicitarse, pesa 30 MB).

Para cerrar el día el ingeniero Eric Muñoz nos hizo una introducción a la visita de campo.

Visita de Campo

Tema: Aprender de los actores locales sobre el impacto de los programas de rehabilitación y mantenimiento de caminos del gobierno de Panamá y cómo puede ser mayor la participación de estos actores locales.

Esta tuvo como objetivo poner en práctica lo discutido en el primer día e identificar cuáles de los temas claves identificados para la sostenibilidad son considerados o tomados en cuenta por los actores y/o beneficiarios de la infraestructura.

Entre las tareas de la visita de campo estuvieron:

- El identificar a los actores locales y/o usuarios de las vías y entrevistarlos
- ¿Cuáles son las necesidades de movilidad de la población? ¿La vía satisface todas estas necesidades?
- Problemas y conflictos en su uso. ¿Qué soluciones plantean?
- ¿Qué beneficios les ha traído la rehabilitación de estos caminos?
- ¿Quién decidió la rehabilitación del camino?
- ¿Le hacen mantenimiento? Si sí, ¿quién lo hace? ¿De dónde vienen los fondos para su mantenimiento?
- ¿Quiénes administran la vía?
- Discutir con ellos cómo hacer que estas obras de rehabilitación sean más participativas para hacerlas sostenibles. ¿Qué elementos de sostenibilidad están tomando en cuenta o se están dando? ¿Cómo?

La visita de campo fue coordinada con el Ministerio de Obras Públicas y se escogieron tres proyectos de rehabilitación de caminos:

Proyecto de rehabilitación del camino Faldares – Los Cañones (9 Km)

Proyecto de rehabilitación del camino Nueva Arenosa – Faldares (12 Km)

Proyecto de rehabilitación del camino Nueva Arenosa – Bonga Centro – Bonga Arriba (12 Km)

A cada grupo se le alcanzó una hoja con datos del camino y de la obra de rehabilitación. Todos los caminos habían sido rehabilitados en un máximo de 12 Km con material selecto compactado. Las poblaciones beneficiarias de cada camino rehabilitado variaron entre 555 habitantes (cuatro comunidades) para el camino de 9 Km, a 1,500 habitantes (ocho comunidades) para el camino de 12 km rehabilitados, pasando por 1,050 habitantes (diez comunidades) para otro camino de 12 km rehabilitados. Todos los caminos mostraban características similares antes a su rehabilitación. Se tornaban intransitables durante la época de lluvia y ello impedía que durante este período los pobladores pudieran acceder a servicios básicos como educación, salud, empleo e inclusive llegar al mercado con sus productos. Todos estos caminos fueron rehabilitados en el año 2000.

Los resultados de la visita de campo se presentan a continuación.

NUEVA ARENOSA – BONGA CENTRO – BONGA ARRIBA

Algunos datos sobre el camino:

- Un tramo de 7 km, de los cuales 2 km (hasta el cruce Arena Blanca) rehabilitada y el resto sólo es apertura de vía sin obras de drenaje (terreno arcilloso)
- 30 minutos de viaje en 7 km, aprox. 14 km/h promedio
- Estado general del camino: pésimo
- Fue construido hace más de 40 años
- Población bastante dispersa. A lo largo del camino se ha “detectado” no más de 20 viviendas

Cuáles son los actores y/o usuarios del camino:

- Comité Pro Mejora de Caminos
- Beneficiarios directos: 8 comunid.
- Beneficiarios Indirectos: 16 comunid.
- Transportistas
- Ministerio de Desarrollo Agropecuario
- Patronatos
- Ministerio de Vivienda
- Ministerio de Obras Públicas
- Fondo de Inversión Social
- Unión Fenosa

Cuáles son las necesidades de movilidad de la población:

- Acceso a servicios de salud: regular y emergencias
- Acceso a mercados (venta y compra)
- Educación: niños en edad escolar y profesores
- Uso doméstico: transporte de leña

Existen problemas o conflictos. Qué soluciones plantean:

- Sólo existe un servicio al día. Existe un sola unidad de transporte público, “chiva”
- Los costos del transporte son muy altos respecto al precio de sus productos (yuca, ñame, etc.)
- Desmotivación debido a la falta de respuesta del estado
- Contar con un camino transitable en toda época

Qué beneficios les traería la rehabilitación:

- Mejore acceso a servicios
- Más “chivas” para el transporte
- Menor costo del transporte, en particular en caso de emergencias
- Mayor posibilidad de vender productos

Se hace mantenimiento al camino:

- No hay un mantenimiento programado
- Sólo se hacen mejoras puntuales sin orientación técnica
- Cuadrillas de 10 a 15 personas en puntos críticos, bimensual
- Trabajo voluntario

Quién administra el camino:

- No hay un organización encargada de la administración
- La comunidad, a través del Comité, hacen gestión
- Actividades para recaudar fondos

Elementos de sostenibilidad:

- Dispuestos a contribuir con mano de obra y materiales locales
- Están organizados y comprometidos con la mejora del camino
- Disposición para involucrar a todas las comunidades beneficiarias

- Están concientes que el camino necesitará de mantenimiento

CAMINO FALDARES - LOS CAÑONES

Antecedentes:

- El camino se construyó en 1994
- Antes solo era un camino de verano
- Se rehabilitó en el año 2001
- Comunidad apoyo con trabajo comunitario con mano de obra no calificada, materiales locales y en los puentes.

Usuarios:

- La Trinidad
- Cirios soto
- Cobalito
- Humildad
- El Chorro
- Ciricito
- Araña Gatal
- Los Laguitos
- La Encantada
- Los Cañones
- Los Ortigales

Total beneficiarios: 3,500 personas

Existen:

- 8 unidades de transporte colectivo, propiedad de vecinos de la comunidad que hacen promedio de un viaje diario.
- Durante los fines de semana, quincenal, realizan aprox. 20 viajes
- 6 vehículos particulares, propiedad de dueños de fincas en el área.

Usos del Camino:

- Sacar Productos (Granos Básicos, Raíces y Tubérculos)
- Comprar Mercancías
- Visitar Puesto de Salud (14 Km. de distancia)
- Educación (Asistir Secundaria, 20 Km.)
- Visita Familiar

Costo del pasaje por persona es de: B/. 2.50¹ hasta la capital del corregimiento
 Costo funcionamiento de transporte: B/. 11 en combustible diesel
 Que tiende a subir de acuerdo al alza del combustible

Quién decidió la Rehabilitación:

- Por gestión de la directiva comunal ante FIS
- Solicitud aprobada en 2000
- Inicio de estudio del proyecto
- Inicio de ejecución de proyecto el 2001

Aporte de la Comunidad:

- Mano de obra
- Facilidades
- Derecho de vía
- Material local

¹ Balboas B/. 1 = US \$1

Mantenimiento:

- El mantenimiento esta a cargo de la comunidad (Limpia y Chapeo)
- Cada uno de la comunidad limpia su frontis
- Para la limpieza de cunetas hacen junta de vecinos(3 veces al año)
- La jornada es de 9:00 a 14:00 horas.
- El FIS hizo una capacitación.
- Tienen ideas de mantenimiento en derrumbes, lluvias, limpieza y otros

Conflictos:

- Hay gente que no colabora
- No tienen manuales de información para mantenimiento
- Construcción con pendientes muy elevadas (arriba del 12%)
- La mujer no participa en las jornadas
- Los diseños de las carreteras no tienen bombeo, peraltes (inclinación en las curvas)
- No hubo supervisión en la rehabilitación de los caminos
- Ausencia de alcantarillas (obras de drenaje menor)
- Falta de apoyo del MOP
- Falta cooperación de la comunidad
- Hace falta cuchilla (maquinaria) para mantenimiento mayor
- Falta de capacitación a la población
- Insuficiente coordinación con los actores locales y organizaciones que hacen uso de la infraestructura vial (transportistas, finqueros, vecinos, comerciante)

Sostenibilidad:

- Alternativa económica del PROIN
- Trabajo comunal por comida
- Trabajo voluntario
- Iniciativa de los directivos

Personas entrevistadas:

- Jose AGRIPINO BENAVIDES
- Marcelino MARCIAGA
- Ormelis RIVERA
- Ramiro MARCIAGA
- Pastor DOMINGUES

LOS FALDARES

Características de la población:

- El camino fue rehabilitado hace aproximadamente 4 años, y el último mantenimiento fue hace un año atrás.
- Se abastecen de Agua para consumo de Pozos, que es tratado con cloro
- Se abastecen de Energía Eléctrica a través de un generador
- El Salario diario es de 4 USD
- El viaje redondo cuesta 5 USD
- Cuentan con 8 unidades de transporte (Chivas)
- El transporte de carga: por quintal es de 1 USD y todo el camión varía de 40 a 50 USD
- La Escuela funciona desde el Kinder hasta el 6to Grado
- La Economía Local se basa de la agricultura para autoconsumo, y en pocos casos agricultura para mercado local y ganadería de carne.
- Dos médicos asisten 2 veces a 1 mes a la escuela

Actores locales y/o usuarios de las vías:

- Se realizaron consultas con la comunidad en general, usuarios frecuentes de la vía, amas de casa, profesor de la escuela, alumnos, pequeños productores, transportista de la zona y comerciantes.

Cuáles son las necesidades de movilidad de la población:

- Para acceder a Escuela, Servicios de Salud, Mercados, adquisición de productos de consumo básico e insumos agropecuarios.

Cuáles de estas necesidades satisface la vía:

- Todas las anteriores

Problemas y conflictos, qué soluciones plantean:

- La vía se rehabilita a través de Fondos del Gobierno, y posteriormente no se ejecutan actividades de mantenimiento rutinario ni periódico. Únicamente se realiza mantenimiento de emergencia cuando ocurren fenómenos extraordinarios que no permiten la circulación continua. Esta actividad se realiza a través de la comunidad.
- Antes de la Rehabilitación la comunidad se organizaba para mantener el caminos en condiciones de transitabilidad.
- Los entrevistados manifiestan que el camino es de la comunidad y están dispuestos a organizarse si se requiriera.

Qué beneficios les ha traído la Rehabilitación/Mantenimiento de estos caminos:

- El beneficio más visible es la mayor disponibilidad de transporte que les permite el acceso a mayores servicios y movilidad

Quién decidió la rehabilitación del camino:

- La comunidad la solicitó al Gobierno a través de una solicitud conjunta con otras comunidades. El financiamiento fue a través de recursos facilitados por los estadounidenses.

¿Le hacen mantenimiento? Quién, de dónde vienen los fondos para su mantenimiento

- Se realizan mejoramientos puntuales a través de los Fondos asignados al Corregimiento La Trinidad, y Mantenimiento Emergente por parte de los comunitarios a través de trabajo voluntario.

Quién administra la vía, qué papel cumple la comunidad en su administración

- Nadie. No existen hoy día grupos organizados. Sin embargo, el corregidor toma acciones cuando se requiere.

Discutir con ellos cómo hacer que estas obras de Rehabilitación sean más participativas para hacerlas sostenibles. Qué elementos de sostenibilidad están tomando en cuenta o se están dando y cómo:

- La comunidad manifestó que cuando la rehabilitación de la vía concluyó, hubo una entrega oficial de la misma.
- Manifiestan voluntad para colaborar con el Mantenimiento, sin embargo no existe un comité organizado para este fin.
- La comunidad manifiesta voluntad de colaborar con mano de obra y recursos económicos de acuerdo su capacidad, si fuera requerido y estuvieran organizados

DIA 3

El Camino a Seguir

Tema: Aprender de las experiencias presentadas y definir formas prácticas y reales en que los participantes puedan contribuir a promover la sostenibilidad de la infraestructura rural

Durante la mañana del tercer día se hicieron tres presentaciones de experiencias de éxito con participación comunitaria, una de México sobre experiencias de construcción o rehabilitación de caminos rurales con énfasis en impactos ambientales mínimos y participación de la comunidad; otra de Colombia, sobre el mantenimiento de caminos con microempresas asociativas de la comunidad; y una tercera de Perú, sobre descentralización y sostenibilidad económica del mantenimiento de

caminos con participación de diferentes actores. Experiencias comparativas de Ecuador, Bolivia y Perú.

Además de estas presentaciones, otros colegas presentaron algunos otros temas relacionados, como el del Taller Participativo de Transporte y Género, en Satipo, Perú; el de la experiencia del Programa de Apoyo al Sector Transporte de Danida en Nicaragua que tenía como objetivos el asegurar el contribuir a mejorar las condiciones socioeconómicas de la población rural beneficiaria del programa y asegurar el mantenimiento sostenible de la infraestructura mejorada con responsabilidad compartidas entre la municipalidad y comunidades beneficiarias; y la gestión socioambiental sostenible en la infraestructura del camino rural (Agenda 21), experiencia de Brasil.

Un último trabajo de grupo para discutir qué puede hacerse para tratar los temas prioritarios y qué hacer para difundir las ideas del juego de herramientas dio como resultado lo siguiente.

Para tratar los temas prioritarios:

GRUPO 1

- Involucrar en Procesos de Planificación:
 - Trabajar en Procesos de Sensibilización a nivel de Gobiernos Locales
 - Involucrar a Tomadores de Decisión (niveles técnicos gubernamentales)

GRUPO 2

- El foro esta formado por las personas que lo integran. Cada miembro debe actuar en su ámbito profesional o institucional, bajo la óptica del foro. Ampliar el enfoque del transporte rural hacia el enfoque del acceso rural.

GRUPO 3

- Voluntad Política:
 - Sensibilizar a los tomadores de decisiones, políticos y técnicos, a través de las organizaciones (ONG's, gremiales, comunitarias, municipales, etc.)
 - Incentivar el potencial comunitario a través de la capacitación, con el fin de promover su participación dentro del proceso de planificación de desarrollo local
 - Promover el desarrollo de políticas para la definición de especificaciones técnicas, aplicadas a caminos rurales
- Descentralización:
 - Si existe una buena sensibilización, la descentralización sería mejor planificada y, en consecuencia, los recursos mejor aprovechados en inversiones prioritarias y de mayor impacto positivo en el desarrollo local.
 - Pugnar porque prevalezcan de forma clara los aspectos socio-ambientales de forma sostenible sobre los aspectos económicos
- Desafíos académicos:
 - Incluir el tema de los caminos rurales en la formación de profesionales de la ingeniería.
 - Promover la sinergia entre las facultades relacionadas con el ámbito de los caminos rurales (economía, sociología, antropología, ambiental, etc.)
 - Elaborar tesis de post-grado, etc. en el tema de caminos rurales
- Participación ciudadana:
 - Fomentar la organización ciudadana y fortalecer las organizaciones existentes (que sean jurídicamente funcionales, etc.), a través de las ONGs y organizaciones locales

GRUPO 4

Recursos Económicos

- Presentar propuestas ante las autoridades que toman las decisiones

- Gestión para la generación de recursos con la comunidad
- Dar apertura a mesa de negociación de actores incluyendo al sector político
- Hacer gestión encaminada a la asignación de partidas presupuestales provenientes de los gobiernos locales para el mantenimiento de caminos vecinales
- Fomentar convenios de cofinanciación (contrapartidas)

Participación Comunitaria

- Elaboración de herramientas de gestión con participación ciudadana (planes de desarrollo local y presupuesto participativo)
- Priorizar con base en la organización y demostración de cumplimiento de compromisos por parte de la comunidad
- Crear incentivos a la comunidad con base en la evaluación de cumplimiento de compromisos
- Presentación a la comunidad de un balance beneficio costo resultante del trabajo que se invierte en la obra

Voluntad Política

- Concienciar y sensibilizar al tomador de decisiones
- Organizar una mesa de negociaciones con los actores involucrados
- Lograr mayor difusión de la importancia del tema

Para difundir las ideas que contiene el juego de herramientas:

GRUPO 1

- Procesos de en organizaciones:
 - Introducirlo como parte de la “Institucionalización del Sector Rural”, a nivel gubernamental.
 - A nivel de Directivos y personal involucrado en el tema de Transporte Rural (ONGs)
 - Influenciar a nivel de Gobierno y Unidades Ejecutoras (Agencia Multilateral)
 - Influenciar divulgación a nivel académico.
- Procesos de en el foro:
 - Tomar los resultados obtenidos en el proceso de difusión a nivel de organizaciones y socializarlos a través del foro para intercambios de experiencias y mejoramiento de la Herramienta.
 - Aplicar a un Proyecto específico ya implementado y otro con propósitos similares en implementación, evaluando y divulgando los resultados obtenidos a nivel del foro.

GRUPO 2

Como foro:

- Actuar a nivel de los hacedores y ejecutores de políticas de transporte, y específicamente del transporte rural
- Promover el cambio de enfoque entre los hacedores de políticas y transmisores de conocimiento
- Promover la cooperación horizontal entre integrantes del foro.
- Actuar mediante:
 - cabildeo a nivel macro (ministros, viceministros, etc.),
 - Seminarios y foros de discusión
 - Talleres y cursos de capacitación
 - Investigaciones
 - Publicaciones

GRUPO 3

- Complementándolo con experiencias de casos en Latinoamérica y difundirlo a través de las organizaciones de cada país y a través del foro
- Aplicar la herramienta en la formulación de proyectos, socializando la información con ONGs, grupos de ingenieros, talleres, municipalidades.

GRUPO 4

- Ampliar la red de difusión y participación de las entidades públicas y privadas a nivel internacional
- Continuar con la realización de los talleres de seguimiento
- Difusión de información en línea a través de la web
- Necesitamos conocer más la forma de trabajo del foro
- Identificación de posibles temas de investigación prioritarios

Para contribuir a lograr los objetivos del taller y monitorearlo:

GRUPO 1

- Que todos los participantes del Taller estén incluidos en el foro
- Incluir las experiencias aprendidas en los Procesos de Planificación y Capacitación.
- Propiciar la elaboración de Módulos de capacitación de acuerdo a los requerimientos y necesidades de los usuarios finales.

GRUPO 3

Monitoreo:

- Intercambiar información con el IFRTD y entre los participantes, respecto al trabajo de difusión de la herramienta y su implementación en cada uno de los países.

GRUPO 4

Lo monitoreamos:

- a través de los talleres
- a través de los boletines y su difusión en internet
- foro electrónico multidisciplinario
- definir banco de datos, indicadores y metas

Ya en plenaria, se resumieron los siguientes temas claves y sugirieron actividades

Temas claves para lograr la sostenibilidad de la infraestructura rural:

- Voluntad política: Política de estado, institucionalidad
- ¿Descentralización?
- Conflictos de interés: rentabilidad vs. social
- Desafiar la academia de ingeniería
- Participación ciudadana y control social

Sugerencias de actividades

- Taller o foro regional sobre micro empresas
- Investigar situación o currículo académico sobre el tema en las universidades
- Investigación sobre políticas de transporte rural en América Latina
- Investigación sobre el papel del género en transporte en América Latina
- Foro sobre el papel del transporte rural en turismo
- Investigación sobre el papel de los burros en el transporte rural

- Articulación entre transporte rural (MIT) y transporte urbano (transporte motorizado)

Evaluación del Taller

Antes del cierre del taller se distribuyeron formatos de evaluación y se les pidió a los participantes que lo completaran de manera anónima. Un total de 19 formularios fueron completados.

Se pidió a los participantes que evaluaran 25 aspectos diferentes del taller sobre una escala de A (muy útil, muy bueno), pasando por C (satisfactorio) y E (muy pobre). La información de todos los formatos fue consolidada y el promedio de cada respuesta fue ordenado jerárquicamente. Las respuestas en general fueron muy positivas. Del total de 456 estimaciones hechas, el 85% fueron muy bueno y bueno y menos del 4% fueron regular o muy pobre. Los elementos que tuvieron el mayor porcentaje fueron en cuanto a contenidos, la discusión grupal pos visita de campo y la visita de campo en sí. También las presentaciones de los colegas y la opinión general y utilidad del taller. Al otro extremo estuvo el guardar los tiempos dentro del taller.

Entre las cosas que los participantes aprendieron durante el taller:

- Importancia de la participación de la comunidad en la toma de decisiones
- Una visión más amplia sobre las necesidades de acceso de las comunidades (salud, educación, mercado, etc.) Ellos conocen mejor cuáles son sus necesidades y alternativas de solución
- Se requiere mayor empoderamiento de los beneficiarios de las obras de infraestructura
- Importancia del tema de género
- Participación ciudadana
- Criterios de sostenibilidad más claros
- Aspectos ambientales ligados a transporte rural
- Similar problemática sobre caminos rurales en toda la región: se asignan fondos para construcción pero no para el mantenimiento
- Mantener un bien es responsabilidad de todos
- Importancia de identificar los diferentes actores en el proceso de planificación de los programas rurales
- Planes y uso de técnicas en mantenimiento
- Micro empresas rurales de transporte
- Soluciones prácticas a problemas existentes
- Es importante diseñar nuevos esquemas de financiamiento para la realización de proyectos de caminos rurales
- Desarrollar trabajos multi disciplinarios
- Enriquecimiento conceptual y práctico del tema
- Posibilidad de uso de la herramienta adaptándola a problemas específicos de cada país
- Mejor conocimiento sobre transporte rural en América Latina
- Necesidad de mayor intercambio de experiencias entre países

A las preguntas abiertas sobre los aspectos más útiles del taller los participantes respondieron: intercambio de experiencias e información, trabajo en grupo y estudios de caso, integración a la red del ifrtd, multidisciplinariedad, la visita de campo, conclusiones alcanzadas, oportunidad de dinamizar los conocimientos del tema, temario variado que permitió captar mejor los objetivos del taller.

Entre las ideas sobre cómo mejorar el taller estuvieron: mayor práctica o didáctica, visitar caminos con buena experiencia en los aspectos de sostenibilidad participativa, sacarle más provecho a la visita de campo, un programa menos cargado o mayor tiempo para el mismo, conclusión efectiva de las ponencias y experiencias, conocer los diferentes tipos de transporte, divulgar el sistema modal de transporte, propiciar mayor discusión sobre planificación, incluir moderadores para las presentaciones.

Entre las sugerencias: dar seguimiento a los resultados del taller, luego de tres meses, por ejemplo; realizar más talleres, divulgar mucho más el juego de herramientas, propiciar mayor documentación.

PROGRAMA

Día 1: Miércoles, 13 de octubre del 2004

08:00 Registro de participantes

09:00 Inauguración
Palabras de Bienvenida

Rector de la UTP o Decano de la Facultad de Ingeniería Civil

Presentación General

Ministerio de Obras Públicas de Panamá

Agradecimiento

Ana Bravo, IFRTD

10:00 C A F É / T É / J U G O

10:15 Presentación de los participantes

11:00 Introducción al taller
Presentación del Juego de Herramientas

- Temas principales que trata
- Cómo funciona
- Preguntas de aclaración

11:30 Discusión Grupal
¿Cuáles son los temas prioritarios a ser tratados cuando se promueve la sostenibilidad de la infraestructura de transporte rural con base en la comunidad en América Latina?
¿Si se diera la posibilidad, cómo podría usarse el juego de herramientas?

13:15 A L M U E R Z O

14:30 Presentación de los grupos.
Síntesis de los temas claves a ser tratados en los programas de infraestructura rural

15:30 ¿Cómo vienen siendo tratados estos temas claves en la segunda fase del programa de Micro Cuencas en Brasil?

16:00 C A F É / T É / J U G O

16:30 Introducción a la visita de campo. Acordar las tareas de las visitas de campo.
Formar los grupos y seleccionar un relator.

17:15 Fin del día.

Día 2: Jueves, 14 de octubre del 2004

Tema: Aprender de los actores locales sobre el impacto de los programas de rehabilitación y mantenimiento de caminos del gobierno de Panamá y cómo puede ser mayor la participación de estos actores locales.

06:00 a 13:00	Visita de campo
	Diferentes grupos de máximo 6 personas visitarán comunidades locales y se reunirán separadamente con una variedad de actores locales (mujeres, hombres, gente pobre, comunidad indígena, jóvenes, autoridades locales, enfermera, profesor, etc.). Estas comunidades estarán ubicadas en caminos rehabilitados por el gobierno panameño. Los participantes discutirán con los actores locales los beneficios que tales caminos le han traído y también recogerán su opinión sobre cómo hacer que estas obras de rehabilitación sean más participativas para hacerlas sostenibles.
	Se llevará merienda.
13:30 a 14:30	A L M U E R Z O
14:30 a 16:00	Lecciones de la visita de campo Los grupos discutirán las lecciones aprendidas y prepararán un informe para presentar.
16:00 a 16:15	C A F É / T É / J U G O
16:15 a 17:30	Presentaciones de los Grupos de las lecciones aprendidas y sus implicaciones en el programa de rehabilitación y mantenimiento de caminos de Panamá.
20:00 a 23:00	CENA MEREcida

Día 3: Viernes, 15 de octubre del 2004

El Camino a Seguir

Tema: Aprender de las experiencias presentadas y definir formas prácticas y reales en que los participantes puedan contribuir a promover la sostenibilidad de la infraestructura rural.

- 08:30 Síntesis de los temas claves de los días 1 y 2
- 09:00 Estudios de caso con participación comunitaria
- Experiencias de construcción o rehabilitación de caminos rurales con énfasis en impactos ambientales mínimos y participación de la comunidad. *Paul Garnica, IMT*
 - Mantenimiento de caminos con microempresas asociativas de la comunidad. *Otoniel Fernández*
 - Descentralización y sostenibilidad económica del mantenimiento de caminos con participación de los diferentes actores. Experiencias comparativas de Ecuador, Bolivia y Perú. *Emilio Salomón, OIT*
- 10:00 Discusión
- 10:30 C A F É / T É / J U G O
- 10:45 Trabajo de Grupo:
¿Qué es lo que puede hacerse para
- a) tratar los temas prioritarios
 - b) difundir las ideas que contiene el juego de herramientas
 - a través de sus organizaciones
 - a través del IFRTD
- 12:00 ¿Qué es lo que usted puede hacer para contribuir a lograr lo que se conversó en el paso anterior? ¿Qué pasos específicos daría? ¿Cómo lo monitoreamos?
- 01:00 A L M U E R Z O
- 14:15 Presentación de los trabajos de grupo a manera de recomendaciones; compromisos personales y monitoreo.
- 16:00 C A F É / T É / J U G O
- 16:15 Acuerdos y conclusiones
- 17:00 Fin del taller

FACILITADORES: Hermógenes Vásquez, Ana Bravo y Madeline Church

Lista de Participantes

EDITH INDA PAREDES
Edith_inda@yahoo.es
Oficina: 0591-464955
TROMUTAR
B/La Loma, Tarija,
Bolivia

OMAR MENDOZA CORTEZ
omendoza@prometa.org /
mendoza_omc@yahoo.es
Residencial: 591-4-6634046
Oficina: 591-4-6633873
Protección del Medio Ambiente Tarija -
PROMETA
C/A del Carpio N°. 0659. Tarija,
Bolivia

DALCIO PICKLER BAESSO
dalcio@deinfra.sc.gov.br
Residencial: 55-48-3345842
Oficina: 55-48-2513142
Departamento Estadual de Infraestrutura -
DEINFRA
Teniente Silveira, 162. Florianapolis- Santa
Catarina-
Brasil

JOSE ARMANDO TORRES MORENO
jatmoreno@hotmail.com
Residencial: 55-81-32312927
Celular: 55-81-96015958
Oficina: 55-81-32681040
EMPROBIO LTDA / SLUAT
Caixa Postal 1250, Recife-PE-50000,
Brasil

MARGARITA BORDA AVILA
mborda@invias.gov.co
Residencial: 57-1-6837504 Celular: 57-315-
8586362
Oficina: 57-1-4282144
INVIAS
Centro Administrativo Nacional. Bogotá,
Colombia

HERNAN OTONIEL FERNÁNDEZ ORDOÑEZ
Herfer43@Yahoo.com
Residencial: 57-1-2362877
Celular: 57-310-2855706
Consultor Internacional Hernán Otoniel
Fernández.
C/le 98 N°.8-10. Bogotá,
Colombia

JULIAN EDUARDO POLANIA POLANIA
jpolania@plancolombia.gov.co
Residencial: 57-1-3450957 Celular: 57-310-
2450982
Oficina: 57-1-5126600
PAPRE-PIP
Calle 7, N°. 6-54. Bogotá,
Colombia

MARCO AURELIO COLINDRES ESTRADA
M_colindres@yahoo.com
Residencial: 502-24322207
Celular: 502-52045900
Oficina: 502-23350740
Consultora y Constructora IPILCO
34 Av. 19-53 Z.5, Guatemala,
Guatemala

JOSE ANTONIO ARROYO OSORNO
JAARROYO@imt.mx
Residencial: 52-55-57961273 Celular: 52-
442-1578269
Oficina: 52-442-2169777
Instituto Mexicano del Transporte
Km12+000, Carretera Querétaro-Galindo.
Querétaro,
México

PAUL GARNICA ANGUAS
pgarnica@imt.mx
Residencial: 52-442-2158140
Oficina: 52-442-2169777
Instituto Mexicano del Transporte
Av. Patriotismo 683, rol Mixcoac, 03730, México
D.F.,
México

MAURICIO JAVIER AVERRUZ CALDERON
Past1@ibw.com.ni
Residencial: 505- 60126476
Oficina:505- 7136536
Programa de Apoyo al Sector Transporte –
PAST_DANIDA – RAAS
Ferretería Briones 25 vrs Oeste, Estelí
Nicaragua

EDWIN ORLANDO MARTINEZ ARAUZ
Past1@ibw.com.ni
Residencial: 505 737-2234
Oficina:505 713-6536
Programa de Apoyo al Sector Transporte –
PAST_DANIDA - RAAS
Ferretería Briones 25 vrs Oeste, Estelí,
Nicaragua

FABIO ALEJANDRO ROSALES GONZALEZ
amdantr@turbonett.com
Celular 505 833-6648:
Oficina: 505 572-2578 / 572-1204
Programa de Apoyo al Sector Transporte –
PAST_DANIDA - RAAS
Costado Oeste Parque Reyes, Casa de
Gobierno, Apdo. Postal 75, Bluefields, RAAS
Nicaragua

IVET ANGUIZOLA GUEVARA
ivetanguizola@usa.net
Residencial: 507 260-5156
Celular: 507 674-6283
Oficina: 507 360-3020
Universidad Tecnológica de Panamá
Apdo 0819-10854 El Dorado, Panamá, **Panamá**

ANA LAURA MORAIS
moraisilva@cwpanama.net
Residencial: 507 220-9038
Celular: 507-6442414
Oficina: 507-3603032
Universidad Tecnológica de Panamá
Panamá

MARIA ISABEL BROOKS HODGSON
mibrooksr@hotmail.com
Celular 505 8304815:
Oficina: 505 572-2578, 572-1204
Programa de Apoyo al Sector Transporte –
PAST_DANIDA - RAAS
Costado Oeste Parque Reyes, Casa de
Gobierno, Bluefields, RAAS
Nicaragua

WINSTON EDUARDO MONTIEL DAVILA
winstonmontiel@yahoo.com.mx
Residencial: 505 289-2181
Oficina:505 2331340 Celular: 505 843-9115
Red Latinoamericana de Tracción Animal y
Tecnologías Apropriadas- RELATA
Km 14 Carretera Norte, 2 km al Sur. Managua
Nicaragua

Shirley Cañete
shirley@pla.net.py
shirleyca@contractor.iadb.org
Residencial: 595 21513150
Oficina:595 216162277
Banco Interamericano de Desarrollo
Quesada c/Legión Civil Extranjera. Asunción,
Paraguay

ALCIDES MADRID
amadrid@mop.gob.pa
Residencial: 507 239-4573
Oficina: 507 232-6428
Ministerio de Obras Públicas
Ministerio de Obras Públicas, Asuntos
Comunitarios, Ciudad de Panamá,
Panamá

ERIC GERARDO MUÑOZ CESPEDES
Pocri23@hotmail.com
Residencial: 507-2910437
Celular: 507-2079071
Oficina: 507-6553785
Fondo de Inversión Social
San Felipe, Ciudad de Panamá
Panamá

ANA BEATRIZ BRAVO HERNANDEZ
ana.bravo@ifrtd.org
Residencial: 511 4311754
Oficina: 511 4311754
IFRTD
Av. General Garzón 852, Jesús María, Lima 11
Perú

SIXTO UBALDO CASTILLON CAMAYO
c_sixto@hotmail.com
Instituto de Desarrollo Rural y del Ambiente -
IDRA
Av. 13 de noviembre 226, Huancayo
Perú

SAÚL RAMÍREZ ATANUI
saul@itdg.org.pe
Residencial:
Oficina: 511 447-5127
ITDG
Av. Jorge Chávez 275, Lima 18
Perú

EMILIO SALOMON
salomonbalsamo@terra.com.pe
Residencial: 511 442-8471
Oficina: 511 615-0300 (OIT) y 511 440-5982
(privada)
Organización Internacional del Trabajo
Av. Las Flores, San Isidro, Lima 27
Perú

MADLINE CHURCH
madchurch@tiscali.co.uk
Residencial: 44-20-88888874
Celular: 44-7971-429265
Oficina: 44-20-88888874
Consultora
2 Beech Road, London N11 2DA,
Reino Unido