



Noticias del Foro

Foro Internacional para el Transporte Rural y el Desarrollo

Transporte y Pobreza

Volumen 12, Número 4, Febrero 2006

Vigilar la Agenda de Pobreza

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

Vigilar la Agenda de Pobreza es un programa internacional en curso puesto en marcha por el IFRTD para destacar la relación entre el transporte y la reducción de la pobreza. Sus objetivos se dividen en dos aspectos:

- Identificar, hacer un perfil, y promover las dimensiones del transporte que son importantes para la reducción de la pobreza.
- Nutrir el papel de la sociedad civil para monitorear e influir en el diseño de las políticas del sector transporte, programas de inversión en transporte, e inclusión de temas de movilidad y acceso dentro de las políticas nacionales de desarrollo claves.

El proceso para lograr estos objetivos es la movilización y la capacidad de construcción de la sociedad civil para llevar a cabo un trabajo analítico sobre los vínculos entre transporte y pobreza, e implementar ese conocimiento a través de políticas de defensa o intervenciones prácticas. A través de este enfoque, Vigilar la Agenda de Pobreza está construyendo una masa crítica de grupos de interés capaces de debatir los temas e identificar prioridades claves para una agenda en transporte y pobreza en cada país.

La primera fase del programa Vigilar la Agenda de Pobreza se puso en marcha en 14 países de América Latina, Asia y África: Nicaragua, Perú, Bolivia, Indonesia, Camboya, Sri Lanka, Nepal, Kenia, Tanzania, Uganda, Zimbabwe, Burkina Faso, RD Congo y Senegal. En estos países los participantes en el programa han logrado llevar a cabo estudios de cómo y si las políticas y estrategias nacionales de transporte existentes se interrelacionan con los



Los embarcaderos espontáneos sirven a las necesidades de las comunidades locales en Nicaragua, los investigadores de Vigilar la Agenda de Pobreza en América Latina identificaron una falta de interés en las vías acuáticas

Principios Claves de Vigilar la Agenda de Pobreza

El Programa Vigilar la Agenda de Pobreza se fundó sobre el principio de que un sector que es tan estratégico no sólo para la economía sino también para el desarrollo en general, necesita una mayor responsabilidad pública y una auditoría regular sobre su impacto en la reducción de la pobreza. El programa tiene tres principios subyacentes:

- La función del transporte para lograr resultados más amplios de desarrollo no es suficientemente captada por los modelos económicos y de ingeniería predominantes que guían los procesos de toma de decisiones dentro del sector transporte.
- Aunque el transporte no tiene un impacto directo en la pobreza, éste juega un papel importante para mantener el crecimiento económico en general, y concretamente ayuda a la gente pobre a desarrollar sus bienes físicos y acumular capital humano, social y político.
- Raramente se considera necesario someter las políticas del sector transporte y las decisiones de inversión a un análisis a favor del pobre. Esto lleva a que los patrones de inversión resulten en una diferenciación económica y social y a la larga, en desigualdad y pobreza.

esfuerzos nacionales de reducción de la pobreza. Los resultados de estos estudios están disponibles como estudios de caso por país, los cuales también han sido sintetizados en cuatro documentos destacando los temas regionales clave.

Estos estudios han producido una abundante información y conocimiento sobre el papel del transporte y el acceso en la reducción de la pobreza en diferentes contextos y perspectivas. Los miembros del IFRTD han podido utilizar el conocimiento obtenido de estos estudios de diferentes maneras, incluyendo el cabileo de procesos de política nacional y contribuyendo a los debates sobre la reducción de la pobreza.

Esta edición doble de *Noticias del Foro* da vistazos a los estudios de los países seleccionados y a las síntesis regionales. También presenta un borrador del Marco para el Monitoreo del Transporte y la Pobreza (MTP) el cual es un resultado clave de la primera fase del programa Vigilar la Agenda de Pobreza. El borrador del Marco para el MTP fue debatido en un taller realizado en diciembre del 2005 en Nairobi, Kenia, y se encuentra en las páginas 4 y 5 para su crítica. Nosotros esperamos que el Marco sea la base para un debate y discusión posterior con respecto a hacer el transporte más receptivo a la pobreza tanto en la política como en la práctica.

Los Estudios de Caso de los 14 países y los cuatro documentos de síntesis regional están disponibles en el sitio web del IFRTD:

http://www.ifrtd.gn.apc.org/new/proj/pov_watch.php o puede contactar a la Secretaría del IFRTD (Véase "Acerca del IFRTD", en la pág. 8).

En este número:

1. Vigilar la Agenda de Pobreza; Principios Claves
2. Transporte y Pobreza; Panorama Internacional
3. Taller Internacional; Lecciones Aprendidas
4. Cambio de Política; Marco para el MTP
5. Marco – Evaluación de Políticas; Retroalimentación
6. Añadiendo Valor; Marco – Reseña de la Implementación e Impacto
7. Micro-nivel; Recuperación Económica; América Latina
8. Noticias y Eventos



Transporte y Pobreza: Encontrando el nexo

La reducción de la pobreza y el logro de las Metas de Desarrollo del Milenio actualmente son los pilares claves del desarrollo de la política nacional y global. El papel del sector transporte ha estado bajo un particular enfoque debido al papel estratégico del sector en las economías nacionales, regionales y globales. Una contribución eficaz del transporte a la reducción de la pobreza requiere apuntar y actuar en procesos y mecanismos a través de los cuales el transporte pueda inducir a impactos que reduzcan la pobreza. Se debe enfatizar que la relación entre transporte y la reducción de la pobreza ni es directa ni automática. A un nivel conceptual la contribución del transporte a la reducción de la pobreza puede ocurrir de diversas maneras:

1. A través del apoyo al crecimiento económico en general. Esta es la perspectiva tradicional de un proceso que discurre. Mejorar la infraestructura de transporte y los servicios indudablemente contribuye a reducir los costos de transporte, la expansión de los mercados, mejorar la productividad y la competitividad. Estas son condiciones necesarias para el crecimiento económico pero ciertamente insuficientes para la reducción de la pobreza. El mismo sector transporte no puede garantizar que los beneficios de un crecimiento macro económico puedan fluir hacia el pobre. Ese es un proceso que descansa sobre la gobernanza, estructuras institucionales y mecanismos de política sobre los cuales el sector transporte no tiene influencia inmediata.
2. Aun dentro de la función económica del transporte, el sector contribuye a los patrones de crecimiento a favor del pobre al tener como objetivo las intervenciones del transporte para apoyar el desarrollo de los mercados y negocios que sirven y emplean al pobre. El sector también puede aportar directamente dentro de la reducción de la pobreza al proporcionar empleo para el pobre a través de la operación de los servicios de transporte y por una utilización apropiada de las técnicas de la mano de obra para la entrega de ciertos tipos de infraestructura de transporte. Sin embargo, se podrá observar que el sector transporte por sí mismo no puede inducir y sostener el

crecimiento a favor del pobre. Se necesitan otros incentivos como por ejemplo, reforma agraria, micro financiamiento, pequeña empresa y desarrollo.

3. El transporte es importante para construir el capital humano del pobre al facilitar el acceso a los servicios sociales como la salud, educación, agua potable y servicios administrativos básicos. Sin embargo, no se pueden lograr beneficios sociales óptimos del sector sin niveles de atención satisfactoria en los lugares donde los servicios se buscan. Por ejemplo, en el caso de la salud, debe haber un suministro aséptico y adecuado de medicamentos y personal competente de asistencia médica en los servicios de salud.
4. Hay muchos aspectos de la igualdad de género que necesitan el aporte del transporte y la movilidad. Estos incluyen el acceso a los servicios de salud reproductiva, reducir lo tedioso del cargar sobre la cabeza o la espalda, y el acceso a la educación para las jóvenes. Hasta dónde puede contribuir el transporte depende del contexto general de la conciencia y empoderamiento de género dentro de un país o una región.

La otra cara de la moneda del transporte es que este puede exacerbar las desigualdades y ahondar la pobreza si sus aspectos negativos no son manejados apropiadamente. Por ejemplo, es más probable que la gente pobre sufra de accidentes de tránsito, esté más expuesta al VIH/SIDA en los corredores y centros de transporte, y al desplazamiento de hogares y formas de vida durante la construcción de infraestructuras. Es vital que el sector transporte se esfuerce por seguir una senda de responsabilidad social que salvaguarde los derechos del pobre y mitige su vulnerabilidad.

Es importante reconocer que el transporte por sí mismo no puede tener un impacto decisivo en la pobreza. Esto sugiere la necesidad del sector transporte de fortalecer sus relaciones políticas, de planificación e implementación con otros sectores de desarrollo clave como salud, educación, agua y saneamiento, con el fin de llegar más eficientemente hacia la agenda de reducción de la pobreza.

Vigilar la Agenda de Pobreza: Un panorama internacional

Los estudios de caso de Vigilar la Agenda de Pobreza confirman los vínculos entre transporte y reducción de la pobreza y ponen de manifiesto que la mayoría de los países tiene algún tipo de documento sobre política de transporte, ya sea terminado o en borrador. Por lo general donde no existen las políticas de transporte hay un problema generalizado de fragmentación institucional en la implementación de actividades del sector transporte. A la inversa, en los casos donde existe una política de transporte, la implementación de objetivos políticos, incluso la reducción de la pobreza, a menudo quedan rezagados por razones institucionales y estructurales.

El tamaño relativo del sector transporte en las diferentes regiones varía de país a país. Por ejemplo, en Burkina Faso y Senegal los sectores de transporte se llevan en promedio el 16% del presupuesto nacional. En América Latina y Asia el transporte tiene una gran participación en la inversión pública (aproximadamente el 30%, principalmente en infraestructura de carreteras) y contribuye con alrededor del 6% del producto nacional bruto (PNB). Por ejemplo, el transporte en Bolivia se lleva el 30% de la inversión pública y contribuye con 7% al PNB. También genera el 6.9% del empleo total. En Nepal, la suma del valor anual del índice de crecimiento en el sector transporte durante los últimos tres periodos planificados fue en promedio 7.2%.

Los objetivos de la política en transporte tienden a variar dependiendo del contexto nacional. Sin embargo, pruebas de los estudios de caso de Vigilar la Agenda de Pobreza han mostrado que la mayoría de las iniciativas incluyen: creación de empleo en áreas rurales a través del mantenimiento de caminos, micro empresas y programas de emergencia específicos; descentralización de responsabilidades administrativas (gestión, construcción y mantenimiento) al nivel local y departamental, privatización y comercialización de infraestructura y servicios de transporte; facilidades para el comercio a través del desarrollo de corredores internacionales de transporte; y también reformas en el sector transporte como el establecimiento de sistemas de administración de red de caminos, la revisión del diseño de los caminos y los estándares de mantenimiento, promover medidas de seguridad en los caminos, y mecanismos innovadores para financiar caminos. Grupos de interés del desarrollo proporcionan una considerable parte del financiamiento para estos programas.

El transporte es cada vez más reconocido como uno de los medios para reducir la pobreza y como una prioridad clave en el contexto de las Estrategias para la Reducción de la Pobreza (ERP). Sin embargo, todavía hay la necesidad de tratar la coherencia entre las políticas de transporte y las ERP. En África anglohablante dicha coherencia se realiza a través del Marco de Gastos a Mediano Plazo (MTEF), los Documentos de Estrategia para la Reducción de la Pobreza (DERP), y Apoyo al Presupuesto, entre otros procedimientos. En el caso de África francóhablante, el enfoque del sector transporte está definido por las ERP, esto es, la reducción de costos, crecimiento, equilibrio de género y acceso a los servicios básicos. En América Latina, aunque las políticas de transporte de Bolivia, Perú y Nicaragua no mencionan específicamente la relación entre transporte y estrategias de reducción de la pobreza (ERP), está implícita dentro de los objetivos inmediatos que incluyen apoyo al desarrollo económico nacional.

En general, el análisis del contenido político y/o los vínculos políticos entre transporte y pobreza en América Latina han demostrado que los programas para la reducción de la pobreza están reconociendo la importancia del transporte, aunque relegando el tema al sector transporte. En el contexto del desarrollo rural, el énfasis está en un enfoque económico (acceso al mercado). Sin embargo, la política guarda silencio sobre la seguridad en el transporte (los estudios de caso de Perú y Nicaragua mencionan altos índices de accidentes en las carreteras) y otros aspectos externos.

En Asia las políticas en favor del pobre identifican al transporte como un área crítica. La pobreza está directamente relacionada al aislamiento que se ve agravada por la difícil topografía. En Nepal, por ejemplo, donde hay un alto porcentaje de pobreza en las áreas montañosas debido a su difícil acceso, el sector transporte se concentra en destacar su accesibilidad a través de mejorar la infraestructura de caminos. En Indonesia las políticas también incluyen un enfoque en la pobreza pero la política de transporte está más preocupada por la pobreza urbana que la rural.

En Camboya, diversas políticas en favor del pobre han sido incluidas en el programa de acceso rural que dirige el Ministerio de Desarrollo Rural, mientras Sri Lanka tiene un programa de alivio de la pobreza a nivel nacional llamado "Samurahi". Todas las políticas del sector en Sri Lanka incluyen políticas en favor del pobre. Sin

Continúa en la pág. 3



Viene de la pág. 2

embargo, no hay coordinación entre las agencias respecto a la implementación, resultando en intervenciones fragmentadas entre los sectores. Hay una política predominante en los sistemas reguladores de tarifas de los servicios de ómnibus y tren, y la infraestructura del mega transporte ha sido priorizada sin prestarle ninguna atención a la conectividad en las áreas rurales. Sin embargo, la descentralización política en Sri Lanka ha logrado llevar los servicios de asistencia médica y educación más cerca del pobre. La política nacional en medio ambiente también ha contribuido a proporcionar servicios subsidiados de ómnibus en áreas rurales y al desarrollo de carreteras de gran densidad. Políticas más recientes incluyen el establecimiento de un fondo de caminos y una propuesta para desarrollar sociedades privadas públicas en el suministro y desarrollo de infraestructura.

En términos de formulación de políticas, la evidencia presentada por los estudios de Vigilar la Agenda de Pobreza sugiere un dominio del proceso por el desarrollo de socios y agencias del sector público. Para crear un equilibrio y representación en la formulación de políticas, enfoques participativos así como asociaciones del sector público con el privado están surgiendo ahora en todas las regiones. La situación, sin embargo, tiene una manera de lograr un nivel de participación satisfactorio. Nicaragua y Bolivia, por ejemplo, casi no demuestran espacio para la participación de la sociedad civil en la formulación de políticas.

Los estudios de caso de los 14 países proporcionan una base sólida para el mejoramiento y desarrollo de los marcos de la política de transporte que están fundados en los principios para la reducción de la pobreza. Al proporcionar evidencias basadas en el análisis de las políticas de transporte de países con variados antecedentes sociales, políticos, económicos y medio ambientales, pero donde la pobreza está arraigada en la sociedad, ellos son la mayor contribución para la lucha local, nacional e internacional para la planificación de las políticas y estrategias de transporte que estén verdaderamente a favor del pobre.

Un Taller Internacional

En diciembre del 2005 el IFRTD organizó un taller internacional en Nairobi, Kenia, para desarrollar un marco para el Monitoreo del Transporte y la Pobreza (MTP). El taller atrajo a un número de investigadores de América Latina, Asia y Africa, quienes tomaron parte en el programa de Vigilar la Agenda de Pobreza. El taller marcó la culminación de la primera fase de Vigilar la Agenda de Pobreza.

Los objetivos del taller de Nairobi fueron:

- Sintetizar y divulgar lo aprendido en la fase uno del programa de Vigilar la Agenda de Pobreza.
- Desarrollar un marco y utilizarlo para determinar los vínculos clave entre políticas de transporte, estrategias, programas, y esfuerzos para la reducción de la pobreza.

Junto con los estudios de caso de los países seleccionados y los documentos de las síntesis regionales de la primera fase del programa se presentaron experiencias adicionales del proceso de Revisión de la Pobreza y el Transporte regional del Banco Mundial en Kenia, y el modelo del Parlamento de la Comunidad desarrollado por KENDAT, un socio local en la implementación de Vigilar la Agenda de Pobreza. El trabajo en grupo se organizó alrededor del desarrollo del Marco para el Monitoreo del Transporte y la Pobreza y se centró en cinco preguntas claves:

- Identificación de los principios clave, temas e interfases que vinculan el transporte a la reducción de la pobreza.
- Acuerdo en el alcance y límites del marco
- Identificación de los niveles en los cuales se puede aplicar
- Identificación de socios/clientes para el marco
- Formas en las cuales este puede poner a prueba un piloto

Para mayor información sobre el borrador del marco sírvase ver las páginas 4, 5 y 6.

Las actas de todo el taller se encuentran disponibles en el sitio web del IFRTD en

http://www.ifrtd.gn.apc.org/new/proj/pov_watch.php

Para mayor información sírvase contactar a:

Kenneth Odera

CEI: kennethodero@yahoo.co.uk

Lecciones Aprendidas

1. Cada vez más el transporte es reconocido como un medio para la reducción de la pobreza y una prioridad clave en el contexto de las Estrategias para la Reducción de la Pobreza (ERP).
2. El proceso para la formulación de políticas de transporte está mayormente dominado por socios en desarrollo y agencias del sector público, de ahí la necesidad de propuestas de participación así como de sociedades del sector público y privado.
3. A pesar del creciente conocimiento de cómo debe parecer la política de transporte en favor del pobre, llevar este conocimiento a la acción continúa siendo problemática.
4. A pesar de la retórica en contra, el desequilibrio de género persiste en el sector transporte siendo las mujeres quienes tienen que soportar la mayor carga de esta tendencia.
5. El mismo sector transporte todavía está constreñido al crecimiento económico y a los modelos económicos del goteo. La implementación del transporte en favor del pobre no encaja con las instituciones, formas de pensar, herramientas de análisis y prácticas, que se han desarrollado alrededor del sector.
6. Una política de transporte eficiente debería asegurar resultados sociales, económicos, medio ambientales y financieros sostenibles. El Marco del Monitoreo del Transporte y la Pobreza (MTP) sugiere que un sector transporte que apunte a objetivos de reducción de la pobreza necesitará estar acompañado de una sólida implementación de estrategias que estén integradas en amplios objetivos políticos de reducción de la pobreza y el desarrollo nacional.
7. En el Marco del MTP hay una necesidad de permitir diferencias regionales, nacionales y contextuales a pesar del hecho de que existen algunas similitudes globales, por ejemplo, la creación de empleo en áreas rurales a través del mantenimiento de carreteras y propuestas para un transporte descentralizado.



KENDAT 2005

A través del programa Vigilar la Agenda de Pobreza las comunidades en Mwea, Kenya, fueron capacitadas en nuevas oportunidades como el reciente mecanismo introducido de financiamiento descentralizado, el Fondo para el Desarrollo de la Comunidad (FDC). Algunos ahora son miembros del comité de administración del FDC con voz en los proyectos del área que están cambiando positivamente sus formas de vida.

El IFRTD desea expresar su agradecimiento al Civil Society Challenge Fund, DFID del Reino Unido, así como a COSUDE y ASDI, por el apoyo financiero brindado para la primera fase del Programa Vigilar la Agenda de Pobreza.



Observatoire sur la Pauvreté
Poverty Watch
Vigilar la Agenda de Pobreza

DFID Department for International Development



Progreso y Desafíos para lograr un cambio de política

Este programa se guía por el nombre de “Vigilar la Agenda de Pobreza” para enfatizar su apoyo a la sociedad civil a monitorear el desempeño del sector transporte en favor de los objetivos de la reducción de la pobreza. Las actividades llevadas a cabo bajo este programa reafirmaron el perfil del IFRTD como una red orientada hacia políticas y programas de transporte en favor del pobre.

Internacionalmente se espera que el programa contribuya con los debates que se están llevando a cabo sobre cómo podemos fortalecer nuestra medida de progreso para el logro de las Metas de Desarrollo del Milenio. El marco para el Monitoreo del Transporte y la Pobreza (véase abajo) viene desarrollándose desde el 2004 a través de la colaboración de los participantes del programa de Vigilar la Agenda de Pobreza.

A nivel nacional el programa se centró en generar entendimiento y conciencia pública sobre cómo el transporte se vincula con la reducción de la pobreza, y en el desarrollo de una estrategia política de defensa. En Tanzania, por ejemplo, el Foro Nacional (FN) afiliado al IFRTD pudo organizar una reunión para dialogar con los miembros del parlamento para fijar su atención en cómo las políticas de transporte rural y los planes de inversión en el país podrían ser más efectivas para atender la pobreza. Mientras tanto en Kenia, el Parlamento Modelo de la Comunidad –un foro que ha puesto en marcha un socio local en lugares seleccionados– está proporcionando un mecanismo útil para influenciar las decisiones relativas al transporte al nivel local, y en Zimbabwe los miembros de la red de IFRTD han sido involucrados en la preparación de una política de transporte nacional.

En Camboya la red nacional afiliada al IFRTD no sólo ha tenido un impacto en las estrategias de transporte nacional sino que ha tenido una increíble influencia en dos ministerios, Obras Públicas y Desarrollo Rural. Tradicionalmente estos ministerios son muy tecnocráticos, verticales y

orientados hacia la infraestructura. La influencia de los miembros del FN dentro de los ministerios está ayudando a concebir enfoques más orientados a la gente. El FN ha ayudado a desarrollar asociaciones comunales de transporte que organizan la participación en la construcción y mantenimiento de caminos así como monitorean los impactos de los caminos en la reducción de la pobreza.

A través de la implementación del Programa de Vigilar la Agenda de Pobreza en diversos países se ha visto que a pesar del creciente conocimiento sobre cómo debería verse la política de transporte en favor del pobre trasladar este conocimiento a la acción aún es problemático. Esto podría ser el resultado de sistemas de gobierno enmarcantes que no están alineados con la agenda en favor del pobre, y a la falta de eficientes procesos institucionales que puedan traducir la retórica de la política en práctica.

A un nivel más conceptual, la relación entre los enfoques de la reducción de la pobreza y el paradigma dominante de desarrollo del mercado aún permanece poco establecido. En la implementación de políticas, a pesar de la retórica en favor del pobre, la práctica imperante de los gobiernos y donantes continúa siendo –primero lograr el crecimiento económico y después lidiar con la reducción de la pobreza. El mismo sector transporte todavía está constreñido al crecimiento económico y a los modelos que discurren. La implementación de un transporte en favor del pobre no encaja con las instituciones, formas de pensar, herramientas de análisis y prácticas que se han desarrollado alrededor del sector.

El ingreso de la sociedad civil al debate sobre el transporte es un intento para desencadenar un cambio de paradigma y darle una dimensión social a la agenda e influir en los mecanismos institucionales a través de los cuales la formulación de la política y su implementación se lleva a cabo.

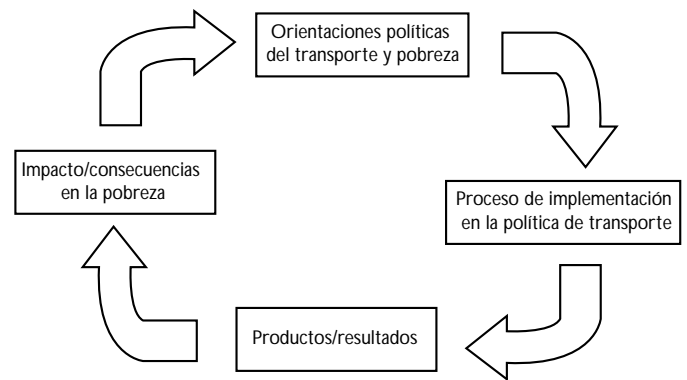
El Marco para el Monitoreo del Transporte y la Pobreza (MTP)

El marco para el MTP que se muestra en las páginas 5 y 6 fue desarrollado a través de procesos de consulta, utilizando las reseñas de los países de Vigilar la Agenda de Pobreza y la revisión de una extensa literatura como recursos de antecedentes.

Este marco está diseñado para aplicarse tanto a nivel nacional como local. A nivel nacional puede ser utilizado para revisar el contenido de la política, en particular la política relacionada al transporte y la pobreza. La revisión deberá juzgar cómo son analizados los temas de pobreza y hasta dónde son investigados los vínculos intersector. Esta también deberá examinar hasta dónde la formulación de la política es un proceso participativo que involucra varios grupos de interés. A nivel local el marco puede ser utilizado para examinar cómo los niveles locales y nacionales están vinculados al proceso de formulación de la política, cómo es interpretada e implementada una política, y los resultados, los cuellos de botella y las lecciones que surgen. Hay también potencial para una aplicación más universal del marco del MTP como punto de referencia y/o aprendizaje entre naciones.

El punto de inicio para cualquier análisis contextual de los vínculos entre transporte y pobreza es revisar las estrategias y políticas tanto del transporte como las de la reducción de la pobreza. Además de las declaraciones sobre política de transporte es necesario examinar las leyes, estatutos, planes, pautas y procedimientos relacionados emitidos o utilizados por diversas agencias preocupadas por el manejo de las actividades del sector transporte a nivel nacional, regional y local. También es necesario examinar el contexto (topografía, reservas de infraestructura, demografía), y factores económicos, industriales y sociales particulares de cada país.

El Marco para el Monitoreo del Transporte y la Pobreza (MTP) lleva esta revisión a un estadio superior al reconocer que el sector transporte que se pronuncia por los objetivos de la reducción de la pobreza necesitará más que una buena política. Las políticas correctas deben estar acompañadas por una sólida implementación de estrategias que estén integradas con amplios objetivos políticos para la reducción de la



El Proceso del Marco – Política y Práctica

pobreza y el desarrollo nacional. Una política de transporte eficiente deberá asegurar resultados social, económica, ambiental y financieramente sostenibles.

El Marco para el MTP resume los campos claves de interés en el análisis del vínculo entre el transporte y la pobreza. Busca asegurar que los vínculos y la interdependencia entre las políticas, la implementación de procesos, los resultados e impactos esperados de pobreza sean monitoreados y evaluados. La representación cíclica del proceso del marco (véase arriba) representa la naturaleza del proceso de formulación de política en curso, permitiendo incrementar las mejoras más tiempo reflejando lecciones aprendidas y contextos cambiantes. Las tablas 1 y 2 en las siguientes páginas presentan las variables e indicadores pertinentes para el monitoreo de las actividades del transporte sensible a la pobreza en las etapas de política e implementación, respectivamente.



Cuadro 1 – Guía Operacional del Marco para el Monitoreo del Transporte y la Pobreza: Revisión de Políticas

Pregunta	Justificación	Indicadores
¿Está la política bien asentada en el contexto de pobreza del país?	El transporte no puede ser efectivo en la reducción de la pobreza si el entorno de la política nacional no está orientado en favor de la pobreza y la equidad.	<ul style="list-style-type: none"> ■ Una política de transporte que esboce pautas claras que contribuyan a reducir la pobreza. ■ Estrategias de implementación bien definidas y mecanismos de monitoreo de impacto de la pobreza
¿Reconoce la política la necesidad de prestar atención a la infraestructura y medios de transporte empleados por la gente pobre?	La mayoría de la gente pobre en las áreas urbanas y rurales no utiliza transporte motorizado. Sin un enfoque integrado de infraestructura y servicios, la inversión en transporte es poco probable que tenga un impacto significativo en la pobreza.	<ul style="list-style-type: none"> ■ Provisión financiera para infraestructura al nivel local y redes de acceso. ■ Incentivos para modos y servicios de transporte, asequibles económicamente ■ Incremento del uso y acceso a los servicios de transporte.
¿Se encuentra reconocido el vínculo entre transporte y acceso a los servicios?	El difícil acceso afecta adversamente la efectividad de la entrega del servicio a las comunidades rurales urbanas. Esto exacerba el aislamiento de los pobres y reduce las oportunidades de empleo, mejor salud, mercado e ingresos.	<ul style="list-style-type: none"> ■ Integración sectorial al nivel de implementación. ■ Acceso a servicios básicos, particularmente para los pobres.
¿Existe salvaguardia contra los aspectos externalidades relacionadas con el sector transporte?	Mientras el aumento de la movilidad de las personas y los bienes está asociado con el incremento de beneficios económicos y sociales, la movilidad puede tener externalidades negativas. Por ejemplo, predominio de altos niveles de VIH/SIDA, accidentes y alta tasa de criminalidad.	<ul style="list-style-type: none"> ■ Un enfoque esclarecedor y sensible a las intervenciones de planificación de transporte. ■ Servicios públicos de transporte más seguros y confiables. ■ Existen redes de seguridad para mitigar los aspectos externos negativos.
¿Están diferenciadas las necesidades de transporte de los pobres urbanos y los pobres rurales?	Las comunidades pobres en las áreas urbanas y rurales tienen distintas necesidades de transporte. Por ejemplo transporte de artículos agrícolas en las áreas rurales o movilidad hacia el empleo en las áreas urbanas.	<ul style="list-style-type: none"> ■ Se usa el diálogo en el proceso de formulación de políticas inclusivas. ■ Intervenciones de transporte planificadas y ejecutadas dentro de un amplio contexto de formas de vida, recursos, conocimientos y derechos.
¿Existe una perspectiva de largo plazo para las inversiones en infraestructura rural y urbana y servicios de transporte?	Para un desarrollo efectivo se requiere mayor sostenibilidad tanto para el mantenimiento de infraestructura como para la operación de servicios.	<ul style="list-style-type: none"> ■ Costos de transporte descendiendo. ■ Estrategias claras para financiar desarrollo y mantenimiento.
¿Está el género integrado en la política de transporte?	Hombres y mujeres tienen distintas necesidades de transporte. Los desequilibrios deben ser dirigidos por las políticas de transporte y creación de mayor conciencia de género	<ul style="list-style-type: none"> ■ La comisión y el uso de estadísticas de transporte desagregadas en la formulación de la política. ■ El análisis de género en los planes de transporte, incorporados en todas las intervenciones. ■ Aumento de conciencia de los temas de género en transporte.
¿Están reconocidas las necesidades especiales?	Las necesidades especiales de los escolares, los ancianos y los discapacitados deben estar en la corriente de planificación del transporte.	<ul style="list-style-type: none"> ■ Planificar las necesidades especiales de transporte incluyendo: diseño, seguridad, rutas y horarios de transporte en todos los niveles
¿Reconoce la política el potencial para el empleo en favor de los pobres?	Los programas intensivos de empleo generan más oportunidades de empleo e ingresos directos e indirectos a través del uso de recursos locales disponibles y, por ende, creando mayor demanda para los productos y servicios locales, que los programas de alta tecnología que confían en las importaciones.	<ul style="list-style-type: none"> ■ Utilizar enfoques e iniciativas de mano de obra alineadas más directamente con las MDM. ■ Más recursos financieros comprometidos en proyectos de transporte con mano de obra intensiva. ■ Expansión del empleo en la operación de servicios de transporte. ■ Utilizar al máximo los recursos locales para las mejoras de infraestructura de transporte local.
¿Proporciona la política planes claros de implementación y mecanismos de monitoreo del rendimiento?	La evaluación y monitoreo rigurosos son el único medio para asegurar la retroalimentación al proceso de formulación de políticas y garantizar que la elaboración de políticas evolucione con el tiempo para reflejar un contexto cambiante.	<ul style="list-style-type: none"> ■ Se estableció un marco de monitoreo y una agencia de implementación. ■ El monitoreo regular y continuo es dirigido en todos los niveles en las áreas relevantes ■ Regularmente es emprendida una revisión de la política.
¿Está bien definido el contexto físico, social y político en donde las actividades de transporte se desarrollan?	Una buena política de transporte necesita preocuparse por equilibrar los aspectos sociales, económicos y ambientales del transporte sostenible.	<ul style="list-style-type: none"> ■ La compensación recíproca entre la accesibilidad, disponibilidad y movilidad, por un lado, y el ambiente y la seguridad por el otro, está bien definida y factorizada dentro de la estrategia de transporte.

Retroalimentación y Prueba Piloto

Este marco es un trabajo en desarrollo. Se necesita una retroalimentación y un diálogo más avanzado para fortalecerlo como una herramienta de monitoreo en los impactos del transporte sobre la pobreza a nivel local, regional y nacional.

Se sugiere que el marco sea piloto en varios países, al menos, uno de los cuales podría ser un buen actor en la reducción de la pobreza. El equipo de Vigilar la Agenda de Pobreza está interesado en revisar el

papel que ha jugado el transporte en los procesos de reducción de la pobreza y cómo las políticas están vinculadas a los procesos de implementación.

Está previsto que el marco final sea presentado en un evento internacional de trabajo en red sobre transporte y pobreza en el 2007.

Sírvase enviar sus comentarios a: Peter Njenga, Secretaria del IFRTD. CE: peter.njenga@ifrtd.org



Cuadro 2 – Guía Operacional del Marco para el Monitoreo del Transporte y la Pobreza: Implementación y Revisión del Impacto

Tema	Producto	Impacto	Indicador
Coordinación e integración de las políticas y acciones de transporte con otros planes sectoriales en diferentes niveles.	Formulación de objetivos y normas que se vinculen con los objetivos en sectores relevantes. Gestión coherente y estructura administrativa sincronizada con las necesidades y condiciones locales.	Provisión eficiente de servicios. Sectores económicos y sociales funcionales. Por ejemplo la agricultura beneficia así como contribuye a la reducción de la pobreza.	<ul style="list-style-type: none"> ■ Costos reducidos en transporte (en tiempo y dinero). ■ Mejor acceso a los servicios (en tiempo y dinero). ■ Reducción de accidentes de tránsito.
Enfoques de asociación y distribución de responsabilidades en la implementación de políticas de transporte.	Sociedades Públicas Privadas. Colaboración entre los gobiernos central y sub-nacionales. Consultados con los grupos de interés firmemente establecidas. Enfoque institucionalizado de abajo hacia arriba y de arriba hacia abajo para la toma de decisiones.	Normas de planificación, lineamientos y regulaciones que responden mejor a las necesidades locales. Coordinación más profunda a nivel inter sectorial local. Mejor entrega de servicios Aumento del compromiso público.	<ul style="list-style-type: none"> ■ Costos reducidos. ■ Mayor velocidad de implementación.
Responsabilidad hacia arriba y hacia abajo.	Mecanismos adecuados para una distribución equitativa de recursos y supervisión fiscal.	Asignación y uso de recursos eficiente y efectivo. Transparencia y sostenibilidad financieras.	<ul style="list-style-type: none"> ■ Mejor flujo de información hacia los grupos de interés.
Capacidad apropiada y creciente para la implementación de programas anti-pobreza.	Sistemas efectivos de monitoreo. Compartir información y aprendizaje institucional. Programas de construcción de capacidades realizados.	Conocimiento base mejorado en general de los grupos de interés y agencias de implementación. Mayor grado de competencia técnica.	<ul style="list-style-type: none"> ■ Mejores enfoques para la planificación e implementación de medidas anti pobreza.
Compromiso público y participación.	Instrumentos efectivos instalados para delegar el sentido de propiedad a las comunidades y grupos de interés. Uso de procesos participativos en la planificación y ejecución de infraestructura y entrega de servicios.	Mayor atención dada a las prioridades locales. Participación activa y directa de los grupos votantes locales en la planificación e implementación, así como en el monitoreo y la evaluación.	<ul style="list-style-type: none"> ■ Sentido de propiedad local de acciones anti pobreza. ■ Uso del conocimiento local y de recursos en la implementación.
Desarrollo de servicios de transporte.	Los impedimentos para el crecimiento de los servicios de transporte competitivos son atendidos.	Accesibilidad mejorada en general. Aumento de oportunidades de empleo en los servicios de transporte.	<ul style="list-style-type: none"> ■ Reducción de costos en transporte ■ Mejores ingresos en el sub-sector de servicios de transporte.
Sostenibilidad en el manejo de la infraestructura.	Inventario exhaustivo de los activos del transporte local y servicios establecidos. Marco establecido para el financiamiento sostenible. Requerimientos de recursos humanos atendidos. Utilización óptima de recursos locales incluyendo mano de obra	Financiamiento adecuado para el mejoramiento y mantenimiento de la infraestructura para peatones y otros medios intermedios de transporte Mejora en el manejo de la red.	<ul style="list-style-type: none"> ■ Costos de transporte reducidos. ■ Niveles de acceso mejorados.

Instantáneas: El Transporte y la Economía

Una de las justificaciones del programa Vigilar la Agenda de Pobreza fue reconocer el impacto significativo que tiene el transporte en las economías nacionales a través de su contribución a la producción nacional, creación de empleo y demanda de recursos de inversión. Aquí hay algunas instantáneas de los estudios de caso de Vigilar la Agenda de Pobreza:

- El transporte contribuye a la economía a través del valor agregado de bienes y servicios, empleo y generación de ingresos. En muchos países en desarrollo, el transporte da cuenta de entre el 6% y 12% del PNB.
- El transporte da cuenta de entre el 10% y 15% de los gastos familiares mientras que da cuenta del 4% de los costos de cada unidad de la producción manufacturada.
- Comúnmente el transporte da cuenta del 5% al 8% del total del empleo pagado en los países en desarrollo.
- Alrededor del 15% del portafolio de préstamo total del Banco Mundial va a transporte, y 60% de éste está relacionado a inversiones en carreteras.
- En Bolivia el sector contribuye con 9.3% al PNB y genera el 6.97% de todos los empleos disponibles actualmente en el país. Los ingresos promedio en el sector son US \$160 comparados con el promedio boliviano de US \$77. El sector se lleva cerca del 30% del presupuesto de inversión pública nacional.
- En Senegal y Burkina Faso las inversiones públicas del gobierno dentro del sector transporte son alrededor del 16% del presupuesto del sector público, más del 90% de esta inversión se gasta en el sector de carreteras.
- En Kenya el sector transporte contribuye con el 6% al PNB y se lleva el 6.3% del presupuesto de inversión pública nacional. En Tanzania contribuye en promedio con 5% al PNB y en Uganda con 6%.

Añadiendo Valor

El valor agregado anticipado del Marco para el Monitoreo del Impacto del Transporte y la Pobreza abarca:

- Un punto de partida o referencia común para la formulación e implementación de políticas y estrategias de transporte más efectivas en favor de los pobres.
- Una mayor responsabilidad – la participación del gobierno y los actores independientes de la sociedad civil.
- Alentar al sector transporte para explorar los vínculos intersectoriales que pueden llevar a un mejor logro de los resultados para la reducción de la pobreza.

Impactos de Micro Nivel

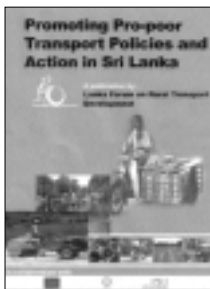
Como parte del programa Vigilar la Agenda de Pobreza el Foro de Sri Lanka para el Transporte Rural y el Desarrollo (LFRTD) comisionó cuatro casos de estudio en diferentes lugares de Sri Lanka. Cada estudio se enfocó sobre la relación entre transporte y pobreza y cómo los impactos positivos pueden ser optimizados mientras se mitigan los aspectos externos negativos. Todos los estudios demostraron que una mejor infraestructura y conexiones de transporte incrementan la disponibilidad y acceso a una variedad de servicios y modos de transporte que a su vez estimulan el comercio y un mayor acceso a los mercados. Las mujeres en particular podían trabajar en la industria de la confección con la seguridad de que tendrían transporte cada día. El acceso a las escuelas y

Continúa en la pág 7



Viene de la pág. 6

LFRTD 2005



LFRTD Poverty Watch publication

hospitales se volvió más fácil y los lugareños podían visitar a sus familiares, mantener redes sociales y participar en los procesos políticos. Uno de los estudios de caso describió cómo la falta de servicios de transporte e infraestructura agrava el aislamiento e induce a la emigración, especialmente de los miembros más calificados de la comunidad, con consecuencias negativas para el desarrollo local. Sin embargo, algunos de los estudios de caso también demostraron que el mejorar las conexiones les está ayudando a detener la emigración ya que ahora los lugareños pueden viajar de un lado para otro para acceder a los servicios claves. El estudio de caso en Malberigama demostró la importancia de brindar oportunidades a las

mujeres de tomar parte en la planificación e implementación de proyectos. 63 de 75 personas involucradas en el proyecto de construcción de carreteras comunales fueron mujeres. Su participación se vio facilitada por el diseño del proyecto, el cual les dio la oportunidad de combinar sus tareas del hogar y trabajar en el lugar del proyecto. Los estudios de caso también documentaron los impactos negativos que van desde la emergencia de las prácticas agrícolas con sustancias químicas hasta la comercialización de tierras familiares y destrucción del medio ambiente.

En el 2005, los estudios de caso y análisis relativos fueron publicados en el libro: 'Promoviendo las Políticas de Transporte y Acción en favor de los Pobres en Sri Lanka'.

Para mayor información acerca del libro sírvase contactar a: LFRTD
CE: lfrtd@eol.lk Fax: 94 112 856188

La Estrategia de Recuperación Económica de Kenya – ¿un marco adecuado para una respuesta del sector transporte a la pobreza?

Las estrategias de Reducción de la Pobreza en Kenya están fijadas en un marco político conocido como: Estrategia de Recuperación Económica para la Creación de Empleo y Riqueza. (ERECER). El ERECER tiene tres pilares fundamentales:

- La aceleración del crecimiento económico.
- La equidad y reducción de la pobreza, enfocada en la educación primaria universal, mejorar el acceso a la salud básica, expansión en inversiones agrícola, económica y social en áreas áridas y semi-áridas y en barriadas donde vive la mayoría de la gente pobre.
- Un buen gobierno, centrado en la gobernanza pública, reforma judicial, mejor seguridad y reestructuración de la administración pública.

Los diagnósticos de pobreza están bien perfilados dentro de ERECER. En el 2003 se estimó que 56% de la población vivía por debajo de la línea de pobreza, un incremento de 49% y 55% en 1990 y 2001, respectivamente. Se estima que el 75% de los pobres viven en áreas rurales. Los determinantes clave de la pobreza en Kenya incluyen el nivel de educación de las cabezas de familia, la estructura de los hogares (los encabezados por mujeres tienen mayor incidencia de pobreza), localización geográfica (urbano remoto, rural remoto), acceso a la tierra, a los mercados, y ausencia de infraestructura - especialmente caminos.

No es sorprendente que los vínculos entre el crecimiento económico y la reducción de la pobreza estén faltos de claridad conceptual. En particular, el enfoque de reducción de la pobreza se mantiene conformista y con falta de innovación. La política está fuertemente orientada a la idea clásica de creación de riqueza. En el contexto de enorme disparidad de riqueza en Kenya el diseño de una política de crecimiento y reducción de la pobreza debería tener un enfoque muy marcado sobre cómo los beneficios del crecimiento pueden ser desplegados más ampliamente además de cómo los pobres por sí mismos pueden convertirse en actores del proceso de creación de riqueza. Otras omisiones incluyen la falta de una fuerte posición en empresas indígenas de pequeña y mediana escala, manejo de recursos descentralizados a lo largo de todas las regiones y políticas claras sobre el desarrollo económico local.

Las debilidades de ERECER son parcialmente atribuibles a su tercer pilar – gobernanza. Una tasa de crecimiento económico que

Recomendaciones para América Latina

Entre el 50% y el 70% de la población en América Latina es pobre y alrededor del 25 al 40% está en extrema pobreza; estas cifras se elevan en las áreas rurales. Una de las principales preocupaciones de los investigadores de Vigilar la Agenda de Pobreza fue que los métodos para medir la pobreza no toman en cuenta aspectos más relevantes para el desarrollo humano tales como el acceso a los servicios básicos e instalaciones de salud y educación, recursos naturales e interacciones sociales. En las áreas rurales, las distancias se incrementan y se reducen las oportunidades. Como el acceso a los medios de transporte frecuentemente es inexistente, el cuerpo es utilizado como un medio de transporte de carga. Con frecuencia las mujeres toman la carga más pesada debido a los diferentes papeles que ellas tienen que cumplir dentro de la familia y la comunidad, y por esta razón, ellas con frecuencia se mantienen como las más pobres de los pobres.

Existe una enorme inversión en infraestructura de caminos, la más grande comparada con otros temas de presupuesto nacional, alcanzando alrededor de 22% en Nicaragua y 30% en Perú y Bolivia. Los fondos para esta inversión vienen de acuerdos multilaterales e incrementan la deuda extranjera. Las políticas nacionales de transporte no toman en cuenta las necesidades de la gente pobre rural. Aún los programas de camino rural tienen un fuerte sesgo económico con inversiones principales hechas en infraestructura de caminos. Ellos no alcanzan las áreas de baja densidad con escasos recursos, negándoles a ellos por segunda vez la oportunidad de salir de la pobreza. Los servicios de transporte, medios alternativos de transporte, caminos rurales, tracción animal y otros medios de transporte no motorizados son en gran parte ignorados en los programas de gobierno.

En ninguno de los estudios de caso de los países la política de transporte ha tenido una referencia explícita a la relación con la estrategia de reducción de la pobreza nacional. Dentro del marco de estrategias de reducción de la pobreza, los gobiernos nacionales, a través de instituciones relacionadas al mantenimiento de caminos realizan programas de ayuda con el propósito de crear empleo de corto plazo y crear micro empresas de mantenimiento de caminos.

Los investigadores de Vigilar la Agenda de Pobreza en América Latina recomiendan atender los vacíos dentro de la ley, particularmente en relación a la regulación de los servicios de transporte. También es importante que el gobierno abra espacios de diálogo con la sociedad civil. Esto debería tratar la falta de conciencia entre la población sobre la importancia del transporte en su desarrollo. Una opción para abordar esto podría ser campañas educativas y estudios que examinen en profundidad los sistemas de transporte y las alternativas para mejorarlos. La corrupción es otro tema clave que necesita ser tratado.

Para mayor información sobre Vigilar la Agenda de Pobreza, sírvase contactar a: Ana Bravo CE: ana.bravo@ifrtd.org

se queda rezagada de la tasa de crecimiento poblacional es sólo una explicación parcial de la pobreza en Kenya. Actualmente la estructura económica de Kenya es muy dualista y con faltas de vinculación y simbiosis entre "el sector económico global" por una parte y la tenacidad del sector autóctono que aún pugna por ingresar a la corriente principal de la economía. El pilar de gobierno de ERECER se quedó corto de reconocer este problema fundamental. Al limitarse a sí mismo a la seguridad y reformas en administración judicial y pública, la estrategia de gobierno adolece de atender exhaustivamente los asuntos y procesos institucionales que incapacitan a la mayoría de kenianos a participar en la corriente principal de los procesos económicos.

Si la política de transporte de Kenya se deriva de este marco político que lo envuelve, entonces éste reflejará esta debilidad. Como se subrayó en el Marco para el Monitoreo del Transporte y la Pobreza (véase páginas 5 y 6) la contribución del transporte en la reducción de la pobreza prácticamente depende del ambiente general macro político. Algunas de las debilidades identificadas en ERECER, particularmente la falta de atención al sector bajo de la economía (empresas de pequeña y mediana escala) pueden ocultar el hecho de que la mayoría de las operaciones del sector transporte de Kenya se encuentra en las micro, pequeñas y medianas empresas, incluyendo el tránsito peatonal y no motorizado



Noticias y Eventos

Segunda Asamblea General gTKP

Para febrero del 2006 la Asociación Global para el Conocimiento del Transporte (gTKP) está organizando su segunda asamblea anual en Túnez. Establecida por el Departamento para el Desarrollo Internacional (DFID) del Reino Unido, el gTKP es una iniciativa para promover y divulgar conocimiento sobre transporte sostenible en países en desarrollo y en transición.

Para mayor información sírvase visitar: www.gtkp.com

- Acreditación de asesores independientes cuando son utilizados pactos de integridad
- Mantenimiento de base de datos afines

Puede enviar sus reacciones y comentarios a esta iniciativa. Ayude a combatir la corrupción visite el sitio web en www.ethicaledinburgh.org o por CE: Hamish@Goldie-Scot.freeserve.co.uk

Reunión del Comité Ejecutivo y Taller de Planificación Estratégico

El IFRTD llevó a cabo su 12a. Reunión Anual Ejecutiva en Estocolmo, Suecia, del 21 al 23 de noviembre del 2005. La reunión fue organizada por uno de nuestros donantes principales, la Agencia Suecia de Cooperación al Desarrollo Internacional (ASDI). A la reunión asistieron la Secretaría del IFRTD, representantes de los FN de América Latina, Asia y África, representantes de la red en Género y Transporte (GATNET), la red de Vías Acuáticas y Formas de Vida, ILO, ILO-ASIST, Skat, COSUDE, DFID y gTKP

La reunión del Comité Ejecutivo fue seguida por un taller de un día de planificación estratégica, marcando el comienzo del próximo ciclo estratégico 2006-2011 del IFRTD. El proceso de planificación de estrategias que se llevará a cabo a través del 2006 es facilitada por el asesor independiente Bruce Britton.

Para la agenda y las minutas de la Reunión del Comité Ejecutivo sírvase visitar el sitio web del IFRTD

<http://www.ifrtd.gn.apc.org/new/about/gov.php>

Para mayor información y/o participar en el proceso de planificación de estrategias sírvase visitar el sitio web del IFRTD

<http://www.ifrtd.gn.apc.org/new/about/strat.php> o por CE a la Secretaría del IFRTD: ifrtd@ifrtd.org

Etiopía – Taller en Transporte, VIH/SIDA y Derechos Humanos

El 29 de octubre del 2005 el Foro Nacional de Etiopía para el Transporte Rural y Desarrollo (FNETRD) organizó un taller de un día sobre Transporte, VIH/SIDA y Derechos Humanos. El taller, realizado en Mojo, al sur de Addis Ababa, tuvo como objetivo primario el sensibilizar a los participantes en los derechos de los ciudadanos al acceso y la movilidad y el derecho a la vida en lo que atañe al transporte.

El taller se centró en las responsabilidades y obligaciones de los gobiernos nacionales, regionales y locales para proporcionar infraestructura básica de transporte, y en los deberes y obligaciones de los ciudadanos en el contexto de los marcos constitucionales y legales, los valores morales y humanitarios, y las convenciones internacionales de derechos humanos. Se discutieron los desafíos de la disponibilidad, irregularidad, gestión y asequibilidad del transporte en relación a la violación de los derechos humanos. También fueron tratados los problemas que enfrentan los operadores de transporte con relación al VIH/SIDA.

Uno de los logros clave de la reunión fue la formación de un Comité de Transporte para discutir y presentar a las autoridades pertinentes sugerencias respecto a la prevención y control del VIH/SIDA y al mejoramiento de los servicios de transporte, con respecto a los derechos humanos. El Comité será establecido por la Oficina de Justicia de Mojo y el FNETRD. Los participantes del taller también decidieron formular y divulgar un código de conducta para los operadores de transporte público y privado para tratar problemas en transporte, VIH/SIDA y derechos humanos.

Los más de 70 participantes incluyeron representantes de diversas oficinas de gobierno como la Autoridad de Transporte de Etiopía, la Autoridad de Carreteras de Etiopía, la Administración de Limu Woreda, la Administración de la Ciudad de Mojo, la Oficina de Agricultura y Desarrollo Rural de Limu Woreda (sub distrito), Centros de Salud, Policía, Oficina de Prevención y Control del VIH/SIDA; y del sector privado y ONG estuvieron entre otros la Asociación de Propietarios de Carretas de Caballos, propietarios de buses pequeños, medianos y de larga distancia, organizaciones comunales de base, colegios, empresas y miembros del FNETRD.

Para mayor información sírvase contactar a: Teye Berhanu CE: tayeberhanu@hotmail.com

Hacia un Sector de Transporte Transparente

El soborno y el fraude están floreciendo, debilitando en muchos aspectos la eficacia de la ayuda del desarrollo internacional. Existen herramientas prácticas y eficientes para ayudar a mejorar la transparencia y la responsabilidad, sin embargo, éstas aún no son muy utilizadas. Está claro que si debe haber una mejora en el progreso para lograr las Metas de Desarrollo del Milenio, entonces se necesita un mayor espacio de actuación para otorgar contratos de construcción, particularmente dentro de la infraestructura del sector de transporte. Sólo esto podrá asegurar que los asesores y los contratistas involucrados sean los mejores, en lugar de aquellos que están listos para sobornar en función de ganar el trabajo.

Se está planeando un centro internacional en Edimburgo, Gran Bretaña, para proporcionar o facilitar servicios concretos que puedan ayudar a frenar la corrupción. Los servicios que brindará son:

- Apoyo a y verificación externa a compañías con procedimientos "anti corrupción".

Acerca del IFRTD:

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

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

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

Por favor contacte a la Secretaría del IFRTD como sigue:

Ana Bravo (América Latina),
Calle Capitán La Jara 181, Lima
27, San Isidro, Perú
Tel/fax: 51 1 222 6863
CE: ana.bravo@ifrtd.org

International Programme,
Communications & Administration,
113 Spitfire Studios, 63-71 Collier
Street, Londres N1 9BE, Inglaterra
Fax: 44 20 7713 8290
CE: ifrtd@ifrtd.org

Bamba Thiye (Africa
Occidental y Central),
20, TP SOM-Hann, BP 63 84,
Dakar Etoile, Senegal
Tel: 221 639 3033, 832 1732
Fax: 221 827 9497
CE: bamba.thiye@ifrtd.org

Peter Njenga (Africa del Este
y del Sur),
PO Box 314, 00502 Karen,
Nairobi, Kenya
Tel/fax: 254 2 883323
CE: peter.njenga@ifrtd.org

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

El sitio web del IFRTD está
en inglés, francés y español
www.ifrtd.org

Editado por Kate Czuczman
Traducción y Comp.: Alicia Bravo