



¿Medimos lo que importa?

“La medida importa pero ¿medimos lo que realmente importa?” preguntó un participante en el taller para examinar las medidas e indicadores que se utilizan en el sector transporte. Este taller fue parte de una serie de talleres, facilitados por el IFRTD en colaboración con la División de Desarrollo Urbano y de Transporte del Banco Mundial, para abrir el debate sobre el desempeño del sector transporte y medir el impacto.

En este número de Noticias del Foro colocamos esta serie de talleres dentro del contexto de la Iniciativa de los Resultados de Transporte del Banco Mundial y resumimos y compartimos con ustedes algunos de los estudios de caso, debates y recomendaciones que están emergiendo. Esta Iniciativa no sólo es sobre entender la información y los indicadores que nos ayudarán a manejar una infraestructura de transporte y servicios eficientes sino también cómo monitorear el impacto social y económico de estas intervenciones, junto con el progreso del sector para alcanzar las metas de desarrollo del milenio.

También queremos conocer sus opiniones. En la página 2 encontrará cómo puede participar en el debate.

Una Iniciativa sobre Resultados del Transporte en el Banco Mundial

En el 2003 el Banco Mundial publicó su Plan de Acción para la Infraestructura (PAI) en respuesta a las inquietudes de la junta del Banco de que éste se centraba en los aspectos clave del desarrollo humano para la reducción de la pobreza (como la educación y los servicios médicos básicos) a expensas de la igualmente importante provisión de infraestructura (incluidos el transporte, la energía y el abastecimiento de agua). Hasta cierto punto esto es una consecuencia de las Metas de Desarrollo del Milenio (MDM) adoptada por las Naciones Unidas en el 2000. Las MDM están encaminadas directamente para obtener resultados clave para la gente pobre como aumentar los ingresos sobre el límite de pobreza, reducir el hambre y reducir la mortalidad materna. Pero aun combinados con los 50 o más objetivos diseñados para respaldar las metas no se hace mención a los servicios de infraestructura que nosotros sabemos son factores esenciales para lograr las ocho MDM. El abastecimiento de agua y las condiciones de salubridad son las excepciones ya que es ampliamente conocido que juegan un papel vital en la reducción de la mortalidad infantil.

EL PAI reconoció la necesidad del Banco de responder más eficazmente a la demanda para infraestructura de los países clientes e identificó dos enfoques principales:

- Reconstruir la base del conocimiento a través del fortalecimiento del trabajo analítico del país.
- Aplicar con eficacia las herramientas nuevas y/o existentes del Banco Mundial y maximizar el apalancamiento.

El Consejo del Sector Transporte reconoció una clara necesidad de tomar acción con respecto a lo anterior y la Iniciativa de los Resultados de



Paul Starkey, 2005

¿Qué es lo que realmente significa “acceso al camino”?

Transporte fue establecida en el 2003 por la pequeña unidad central de transporte del Banco para este propósito. La Iniciativa está diseñada para:

- Mejorar y expandir el trabajo de diagnóstico de la infraestructura regional y central.
- Mejorar los vínculos entre el trabajo de diagnóstico de infraestructura y los procesos de diagnóstico en otros sectores.
- Incrementar el impacto del trabajo de diagnóstico llevado a cabo bajo programas globales.
- Desarrollar una base de datos del sector para mejorar el monitoreo del desempeño e impacto.

El principio básico es que la propiedad de la información sobre transporte generalmente se encuentra dentro del país en cuestión. Además de facilitar el trabajo de las operaciones del Banco Mundial, y de otras agencias de desarrollo, con sus países socios, la Iniciativa ha mantenido contacto directo con los enfoques y prioridades de los países en desarrollo a través de su participación en redes como el IFRTD y SITRASS, y a través del programa de talleres de consulta (véase la pág. 2).

La Iniciativa cubre todos los principales medios de transporte –caminos, tren, transporte fluvial, puertos marítimos y por aire. También trata aspectos específicos como el “comercio y tránsito” o el “transporte urbano” y alienta la atención a temas menos visibles como los peatones y el transporte no motorizado. Un fuerte énfasis se pone en la definición de las medidas centrales que se requieren para definir y monitorear el desempeño e impacto de cada medio.

Cuando es práctico, la Iniciativa construye sobre la práctica establecida. Aunque a menudo hay alternativas viables generalmente no se propone reemplazar las prácticas establecidas y en funcionamiento. Es importante asegurar que las definiciones que son aplicadas estén claramente establecidas y comprendidas. La necesidad de definiciones claras empieza con la simplicidad

Continúa en la pág. 2

En este número:

1. ¿Medimos lo que importa?; Una Iniciativa sobre Resultados del Transporte en el Banco Mundial
2. AsiaRuTIN – Colaborando con los Indicadores de Transporte; ¿Está el Índice de Acceso Rural demasiado orientado al abastecimiento?; La Serie de Talleres amplía el diálogo con los Grupos de Interés
3. Africa del Sur emprende la más grande encuesta nacional de viajes por familia; La Encuesta del 2004 sobre los Patrones de Viaje por Familia Urbana en Nairobi
4. Noticias y Eventos; Acerca del IFRTD



Viene de la pág. 1

de las medidas. Por ejemplo cuando se describe la longitud de un camino es de mucha ayuda el distinguir entre "carreteras nacionales" y "carreteras principales" y "caminos secundarios y caminos distritales", ya que estas dos clases de camino tienden a desempeñar diferentes funciones económicas y sociales dentro de la red en conjunto. El propósito de la Iniciativa es alentar a recoger información clara y coherente, antes que imponer la uniformidad.

En el caso de los caminos la Iniciativa apunta a ser consistente con la terminología utilizada por la Federación Internacional de Caminos, la cual ha estado compilando la información global de "Estadísticas sobre Trabajo en los Caminos" desde 1958. Aunque las definiciones guardarán amplia concordancia pueden variar de país a país, las distinciones funcionales permanecerán consistentes en general. Algunas comparaciones a través del país o regionales, pueden por lo tanto, ser útiles, si se hacen con un conocimiento contextual. Pero hacer un seguimiento a los cambios dentro de un país será de mayor utilidad, asumiendo que las definiciones y las medidas prácticas permanezcan constantes en sucesivas investigaciones.

Cada país tiene diferentes usos para la información del sector, variando desde la gestión de los servicios e infraestructura existente, pasando por la identificación de demandas insatisfechas y cambios esperados en la actividad del transporte hasta la planificación, diseño y monitoreo de intervenciones nuevas. Particularmente en el transporte vial hay un aumento de interacciones complejas entre la empresa privada y las organizaciones del sector público a nivel de gobierno nacional y local. Como resultado se ha vuelto cada vez más difícil acceder a la información en todos los aspectos significativos del sector.

Una prioridad importante del gobierno, compartida por el Banco Mundial, es la necesidad de enfocarnos más en el impacto del transporte en función de establecer éste de manera significativa en un amplio contexto socio económico. La Iniciativa, por lo tanto, ha identificado los "indicadores titulares" claves que están orientados al usuario y a los resultados. El más reconocido de estos indicadores titulares es el Índice de Acceso Rural, que cual mide la proporción de la población rural con un adecuado acceso al transporte. Otros conjuntos de índices globales, como la Movilidad Urbana y el Costo del Transporte de la Carga, también han sido desarrollados como un diagnóstico social y económico clave para el sector transporte.

Para mayor información sírvase contactar a: Peter Roberts, Departamento de Desarrollo Urbano y Transporte, Banco Mundial **CE:** proberts@worldbank.org **Website:** <http://www.worldbank.org/transport> (pulse sobre Medida de los Resultados de Transporte)

**AsiaRuTIN –
Colaborando para Desarrollar Indicadores**

El Foro Nacional de Indonesia para el Transporte Rural y el Desarrollo (FNITRD) ha propuesto una Asociación Regional para el Desarrollo de Indicadores Rurales (AsiaRuTIN), con el objetivo de:

- Apoyar a la región de Asia a desarrollar los sistemas necesarios para recoger información confiable que informarán la política y la acción en el desarrollo del transporte rural.
- Alentar a compartir las experiencias y el desarrollo técnico
- Facilitar un mejor conocimiento del desempeño del transporte rural alentando sólidos métodos para recoger información.

Los resultados que se podrían esperar producto de esta clase de interrelación regional de investigación en red abarcan:

- Una lluvia de ideas y preselección de indicadores potenciales de transporte rural.
- Un juego de herramientas metodológico compuesto de módulos guía en diversos aspectos del recojo de información.
- Pruebas de la medida del desempeño del transporte rural en la región.
- Recomendaciones para homogeneizar los métodos de recojo de información regionales, y para establecer mecanismos para la provisión de información y comunicación.

Como punto de inicio el FNITRD ha desarrollado una plataforma interactiva en línea <http://asiarutin.pustral-ugm.org> en la cual ellos han iniciado la lluvia de ideas de potenciales indicadores de transporte rural. Lo invitamos a visitar el sitio web y a contribuir con sus propios indicadores a la lista.

Para mayor información y/o participar sírvase contactar a: Arif Wismadi, Coordinador del FNITRD **CE:** pustral-ugm@indo.net.id

¿Está el Índice de Acceso Rural Demasiado orientado al abastecimiento?

En una reciente reunión del IFRTD en Tanzania, los participantes reflexionaron sobre el desempeño de los diversos indicadores de transporte que están en desarrollo. De interés particular era el **Índice de Acceso Rural**, uno de los indicadores más destacados en el título. La opinión expresada fue que su actual definición: **% de la población dentro de 2 km. de camino motorizado** no se orienta lo suficiente a los alcances de las formas de vida. La sola distancia a un camino motorizado no capta del todo las complejidades del acceso rural, el cual incluye disponibilidad, asequibilidad y confiabilidad en los servicios de transporte. Se discutió si el cálculo del índice debería incorporar el tiempo además de la distancia.

¿Usted qué piensa? El IFRTD desea conocer sus opiniones. Envíenos un correo electrónico o escribanos a la Secretaría del IFRTD o comparta sus opiniones en nuestro web blog en <http://ruraltransport.blogspot.com> Compartiremos con la red todos los comentarios que recibamos y los alimentaremos dentro de la Iniciativa de la Medida de los Resultados del Transporte del Banco Mundial en curso.

Referencia clave: Índice de Acceso Rural: un indicador clave de desarrollo: Roberts P., KC Shyam y Rastogi C.: Documento sobre Transporte DT-10, Banco Mundial. Marzo del 2006. Lo puede encontrar en inglés en línea en <http://ruraltransport.blogspot.com>

La Serie de talleres amplía el Diálogo con los Grupos de Interés

Durante los dos últimos años el IFRTD ha estado colaborando con la División Urbana y de Transporte (DUTR) de la vice-presidencia de Infraestructura del Banco Mundial para crear una plataforma de diálogo con los grupos de interés en el desarrollo de indicadores de desempeño e impacto del transporte.

Hasta la fecha se han realizado tres exitosos talleres regionales, en colaboración con los socios del IFRTD, en Kenya, Sri Lanka y África del Sur, en el 2004, 2005 y 2006 respectivamente. Cada taller reunió entre 25 y 30 grupos de interés de agencias y organizaciones nacionales, regionales e internacionales que trabajan en el sector transporte.

Los tres talleres tuvieron como objetivo común el comprometer a los expertos y grupos de interés en un diálogo sobre los desarrollos actuales respecto al monitoreo del desempeño del transporte. Ellos facilitaron el intercambio de información sobre las prácticas existentes para recoger y manejar información, y los desafíos que existen para asegurar la evidencia basada en el sector transporte en los procesos de toma de decisiones. Todos los talleres se realizaron con el espíritu de consultar, compartir y aprender –ninguna posición política formal institucional o de país fue presentada.

En general la mayor parte de los grupos de interés aceptaron que el sector transporte está a la zaga de los demás sectores para vincular el desempeño del transporte al desarrollo. Esto se debe a la perspectiva del transporte no como un fin en sí mismo sino como un medio para lograr los objetivos nacionales y subnacionales a través de otros sectores. En consecuencia en muchos países los intereses del transporte son reflejados en forma insuficiente en las estrategias nacionales de desarrollo.

En el taller de Asia se notó que en muchos países el desarrollo de herramientas para el monitoreo del desempeño ha sido lento y desigual, y donde se ha hecho algún progreso este está limitado a pequeños enclaves de programas financiados por los donantes. Además el monitoreo del desempeño se realiza más para informar a los donantes y financiadores de los diferentes programas que por la necesidad de proporcionar información al público.

Hay la necesidad de ir más allá de monitorear el desempeño para calcular el impacto. La creciente demanda de todos los sectores para calcular el impacto de la pobreza obliga al sector transporte a mejorar la recolección de información y manejo del marco. Mientras que los indicadores del desempeño son importantes para evaluar la eficiencia de lograr resultados, los indicadores de impacto se basarían en un contexto más amplio del sector transporte, cubriendo temas como el medio ambiente, impacto social y de género, así como las dimensiones económicas y políticas.

Se subrayó la necesidad de tener un marco genérico para la recolección de información a través de los diferentes subsectores del transporte, agencias y países. El actual monitoreo del desempeño rara vez es comprensible para el sector transporte como un todo. El sector es



fragmentado en subsectores, tipos de infraestructura y medios. En la mayoría de los países no hay agencias con el mandato para supervisar y asegurar el desarrollo de políticas y estrategias de un amplio sector de transporte integrado, incluyendo la interrelación de información con otros sectores al cual el transporte es un aporte esencial. Un marco genérico pero flexible podría apoyar la creación de definiciones, terminologías y sistemas de medición comunes y permitir la coherencia en la información, así como facilitar las comparaciones y puntos de referencia entre países.

Existe también la necesidad de una información mínima de fondo sobre las características del transporte nacional y los viajes. Se observó que mientras la mayoría de los países recogen información en activos físicos y desempeño técnico en los diversos subsectores, hay una limitada información mostrando las características y los patrones de viaje nacional. Esto significa que hay un conocimiento limitado de los niveles de servicio de transporte existentes a través de un país y, por lo tanto, no hay base para definir el estándar del servicio. Los esfuerzos para tratar este problema a través de la utilización de encuestas de viajes por familia sólo se han dado en unos pocos países.

Las recomendaciones claves que surgen de la Serie de Talleres hasta la fecha incluyen:

- 1) La necesidad de desarrollar un mecanismo de coordinación nacional para recoger y manejar la información del sector transporte. Esto podría asegurar un marco común para recoger la información y podría ayudar en la evaluación del progreso hacia los objetivos del desarrollo nacional e internacional.
- 2) La institucionalización de las encuestas nacionales de viajes por familia. Estas se pueden emprender como actividades independientes o se pueden integrar dentro de las encuestas de rutina por familia o cuando se realizan censos de población. En base a la experiencia de África del Sur en las encuestas nacionales de familia (véase el siguiente artículo) se recomendó que los países que deseaban recoger información sobre transporte nacional deberían ver cuáles son sus necesidades de información y prioridades políticas para desarrollar sus propios cuestionarios de encuestas. Los países también deberían empezar a recoger información a través de encuestas a pequeña escala de 3-5000 familias que se puedan expandir en el tiempo si se necesita recoger información más adelante.

Para mayor información sírvase contactar a: Peter Njenga Coordinador Regional de África del Este y del Sur del IFRTD **CE:** peter.njenga@ifrtd.org **Website:** http://www.ifrtd.gn.apc.org/new/proj/transp_ind.php

Africa del Sur emprende la más grande Encuesta Nacional de viajes por familia

Los resultados de la Encuesta Nacional sobre Viajes por Familia en África del Sur fueron dados a conocer el año pasado (2005). Esta fue la primera encuesta representativa a nivel nacional sobre viajes por familia en el país, que involucró una muestra de 45,000 familias. Esta se llevó a cabo en el 2003 en colaboración con el Departamento de Transporte y Estadísticas de África del Sur.

De acuerdo al Ministro de Transportes de África del Sur la encuesta, que se cree está entre las más grandes emprendidas a nivel mundial, ayudará al gobierno a definir problemas y buscar soluciones a los desafíos del transporte. La encuesta proporcionó indicadores claves de desempeño que permitirán a las diferentes esferas del gobierno acceder a información detallada que los ayudará en la formulación de sus planes de desarrollo y transporte integrado.

En general la encuesta proporciona un análisis preciso sobre los patrones de transporte de acuerdo al género, medios de transporte, áreas rural y urbana, y zonas de planificación de la autoridad local (e.g. distritos municipales, suburbios, etc.)

Entre los temas claves que han surgido de la encuesta están:

- Cómo evaluar y dirigir más eficazmente los subsidios del transporte público.
- Qué tan accesible es el transporte para acceder al empleo.
- La factibilidad del transporte.
- El nivel de prevención y seguridad.

Cerca del 41% de la población de África del Sur vive en áreas rurales, en comparación con el 33% en áreas metropolitanas y el 26% en áreas urbanas. La Encuesta mostró que la incidencia de problemas de transporte por familias era más alta en las áreas rurales y más baja en los asentamientos urbanos, por ejemplo:

- Aproximadamente el 82% de las familias rurales experimentan problemas de transporte.

- En uno de los distritos más pobres, la Municipalidad de OR Tambo, el 65% de los encuestados no tienen servicio de ómnibus y el 25% está más de 30 minutos de un servicio de taxi. Además el 95% de los que están estudiando van a pie al colegio, de los cuales el 36% camina por más de 30 minutos. Hay 245,000 niños quienes caminan por más de una hora por día para ir y venir del colegio en este distrito municipal.
- La Encuesta investigó los tiempos de viaje a los servicios médicos por provincia. En general el 44.2% de la población de África del Sur está dentro de 1 a 15 minutos de tiempo de viaje a un servicio de salud. Sin embargo, las provincias con una gran proporción de familias rurales tienen severos problemas. En Cabo del Este, por ejemplo, el 16% de las familias viaja por más de una hora para acceder a los servicios médicos. El 40.7% de las familias encuestadas accede a los servicios de salud caminando, las más altas incidencias de ir caminando ocurren en Free State (59.7%), Northern Cape (52.7%) y Limpopo (49.2%).

Aproximadamente el 82% de las familias rurales experimentan problemas de transporte.

Todos los grupos raciales y todas las provincias encuestadas indicaron que el factor más importante cuando viajan es la seguridad respecto a los accidentes, y si se incluyeran también sus preocupaciones de prevención entonces sus factores a escoger se vuelven "aún más abrumadores". Más de un millón de personas, la mayoría entre los económicamente activos, informaron que sufrieron una o más formas de discapacidad lo cual afecta su capacidad para viajar.

Para mayor información sírvase contactar a: Laverne Dimitrov, Director de Investigación, Departamento de Transporte de África del Sur **CE:** dimitrol@dot.gov.za

La Encuesta del 2004 sobre los Patrones de Viaje por Familia Urbana en Nairobi

La Encuesta sobre los Patrones de Viaje por Familia Urbana en Nairobi (EPVFU) se llevó a cabo en el 2004 con el objetivo general de proporcionar soluciones innovadoras y prácticas a los desafíos presentes y futuros del transporte público en los centros urbanos en Kenya. Los objetivos específicos incluyeron:

- Llevar a cabo una encuesta de la demanda de transporte para Nairobi.
- Formular un modelo que se ajuste a la demanda actual y futura.
- Analizar el desempeño del sistema de transporte actual.
- Determinar el tamaño óptimo para los vehículos de servicio público y los factores que influyen en el costo del viaje urbano.
- Formular propuestas políticas para mejorar el desempeño del transporte urbano en Nairobi.

La encuesta abarcó familias a lo largo de la ciudad de Nairobi, personal de los vehículos operando, compañías de transporte público, usuarios de

transporte público e informantes claves. Este comprendió cinco tipos distintos de encuesta

- Encuestas de Viaje por Familia – Se entrevistó a más de 7204 usuarios del servicio de transporte urbano de entre 2105 familias escogidas al azar. Estas familias estaban distribuidas entre 27 zonas de tráfico utilizando límites administrativos, índices de pobreza, características de la tierra y geográficas, y los principales corredores de transporte público urbano.
- Encuestas sobre los Censos de Tráfico – se condujeron en tres categorías: conteo del tráfico, estudios sobre demoras – y estudios sobre el origen y destino al borde de la carretera realizados en ocho lugares diferentes.
- Encuestas de Información sobre el Costo del Viaje – Apuntando principalmente a los operadores o propietarios de las ocho empresas de transporte público que operan dentro de la ciudad. Este componente también incluyó encuestas sobre conocimiento de embarque por lo cual

Continúa en la pág. 4



Viene de la pág. 3

los asistentes de investigación viajaron en los vehículos de transporte público para registrar el número de pasajeros así como para leer los odómetros y los horarios.

- Encuestas al Personal de los Vehículos operando
- Encuestas a los Informantes Claves – Incluyendo a representantes del gobierno o sus agencias, autoridades locales y sociedad civil.

Los resultados de la encuesta demostraron que por lo menos para el 68% de las familias el transporte representa más del 10% del gasto total de la familia. El 42% y 99% de los viajeros están optando por el transporte público y privado respectivamente. Los vehículos de servicio público transportan el 78% de los pasajeros a pesar de representar sólo el 36% del volumen total del tráfico en la ciudad, y dentro de esta figura la proporción de combis a ómnibus es de 14:1. El 49% de la gente que vive en la ciudad aún depende del transporte no motorizado (TNM) incluso el caminar e ir en bicicleta.

“El 49% de la gente que vive en la ciudad aún depende del transporte no motorizado, incluso el caminar e ir en bicicleta.”

La encuesta aplicó un número de indicadores para evaluar el desempeño del sistema de transporte urbano. Este incluyó los tiempos de viaje urbano, el uso de combustible, y desempeño en la intersección.

Las recomendaciones que han emergido de este estudio incluyen:

- La clara necesidad de integrar la utilización del terreno urbano y la planificación del transporte para la ciudad de Nairobi y las áreas que la rodean. Esto se puede lograr confiriendo los poderes para planificar y controlar la utilización de la tierra a un ente independiente como la Autoridad de Transporte Metropolitano.
- El actual sistema de abastecimiento del transporte necesita reorganización para contar con los patrones de crecimiento existentes. Las medidas pueden incluir:
 - Cambiar a un sistema de transporte para más ocupantes.
 - Centrarse en el desarrollo de los vínculos que faltan dentro del sistema de transporte para llevar el tráfico lejos del Distrito Comercial Central (DCC).
 - Centrarse en construir una red de carriles para transporte no motorizado incluyendo la peatonalización del DCC y otras zonas comerciales.
 - Mitigar las externalidades apoyando combustibles que no dañen el medio ambiente así como el programa cero accidentes para la ciudad.
 - Asegurar que los consumidores del transporte urbano tengan conocimiento de la completa extensión de la elección de su transporte a través de una aplicación apropiada de instrumentos económicos como las tarifas por estacionamiento.

Para mayor información sírvase contactar a: *Eric Aligula Kenya Institute of Public Policy Research and Analysis (KIPPRA)* **CE:** jairah@kippra.or.ke

Noticias y Eventos

El IFRTD da la bienvenida al nuevo Coordinador Regional de Africa Occidental y Central



En setiembre el IFRTD nombró a un nuevo Coordinador Regional para Africa Occidental y Central. Con sede en Camerún, su país de origen, Guy Augustin Kemtsop trabajará con los FN y los miembros activos en la región francoparlante de Africa para defender mejores políticas y prácticas del transporte rural.

Guy llega al IFRTD con una vasta experiencia en temas de transporte rural. Muy recientemente, como miembro activo del Foro, ha participado en el desarrollo y prueba de una metodología de evaluación rápida para el Programa de Transporte del Sub Sahara Africano coordinado por el Banco Mundial (PTSSA).

Aquí en la Secretaría estamos seguros que los miembros del IFRTD y los FN disfrutarán trabajar con Guy y se unirán a nosotros para darle la bienvenida a su nuevo puesto en el equipo de la Secretaría.

Pueden contactar a Guy por correo electrónico en guy.kemtsop@ifrtd.org.

IFRTD Asia – Trabajando en red para transferir habilidades

La División de Planificación del Ministerio de los Concejos Provinciales y Gobierno Local en Sri Lanka recientemente solicitaron ayuda del IFRTD para recomendar una capacitación apropiada para los funcionarios del ministerio e ingenieros en transporte rural, específicamente en planificación de caminos rurales, gestión del mantenimiento y alternativas de pavimentación de caminos. En respuesta, y en colaboración con las redes del IFRTD en Bangladesh, India y Vietnam, el IFRTD de Asia y el Ministerio han desarrollado un programa de capacitación técnica y concientización.

En Bangladesh los ingenieros de Sri Lanka recibirán una capacitación del Departamento de Ingeniería del Gobierno Local (DIGL). En India la Agencia Nacional de Desarrollo de Caminos Rurales (ANDCR), responsable del Programa de Caminos Rurales del Primer Ministro (PMGSY) ha ofrecido capacitación sin costo alguno para los ingenieros. El Foro Nacional de Rajasthan afiliado al IFRTD, consejero técnico del PMGSY, también ha concertado una capacitación teórica de tres días y visita de campo. La capacitación se centrará en sistemas descentralizados, y participación de la comunidad con respecto al desarrollo del camino rural.

Los aportes de Vietnam aún están en discusión. El IFRTD se ha acercado a una organización miembro de la red en Vietnam con una extensa experiencia en investigación de pavimentación de caminos quien está investigando el diseño de una capacitación apropiada.

Mientras tanto las comunicaciones entre el Foro para el Transporte Rural y el Desarrollo de Nepal (FTRDN) y el Foro para el Transporte Rural y el Desarrollo de Bangladesh (FTRDB) han identificado una necesidad similar para que los ingenieros nepalenses reciban capacitación sobre la gestión en el mantenimiento de caminos rurales. El FTRDB está explorando la posibilidad de un proyecto de capacitación común para los ingenieros nepalenses y singaleses.

Para mayor información sobre estas actividades sírvase contactar a: *Ranjith de Silva, Coordinador de Asia del IFRTD*

CE: Ranjith.desilva@ifrtd.org

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.

El IFRTD cuenta con una pequeña secretaría descentralizada en Inglaterra, Perú, Camerún, 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, 113 Spitfire Studios, 63–71 Collier Street, London N1 9BE, Inglaterra
Tel: 44 20 7713 6699
Fax: 44 20 7713 8290
CE: ifrtd@ifrtd.org

Guy Augustin Kemtsop (Africa Occidental y Central), PO Box 5769, Douala, Camerún
Tel: 237 994 4830 o 994 7830
CE: guy.kemtsop@ifrtd.org

Peter Njenga (Africa del Este y del Sur), PO Box 314, 00502 Karen, Nairobi, Kenya
Tel/fax: 254 20 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.desilva@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