



¿Es tiempo de ampliar el debate sobre la Seguridad en el Transporte?

Mucho ha sucedido desde el 2001 cuando *Noticias del Foro* se centró en el tema de la seguridad y el transporte rural, sin embargo las estadísticas aún pintan un panorama sombrío sobre las tendencias actuales y pronosticadas:

- La Organización Mundial de la Salud (OMS) predice que para el 2020 los accidentes en las carreteras serán la tercera causa más importante de muerte o invalidez en el mundo.
- Más del 85% de las muertes y lesiones por el tráfico en las carreteras ocurren en países de bajos y medianos ingresos, sin embargo éstos sólo tienen el 40% de los vehículos motorizados del mundo.
- El costo económico global de la seguridad en los caminos se estima en más de \$100 billones. Esto comparado con el total de la ayuda bilateral al extranjero que ascendió a \$106.5 billones en el 2005.
- Se estima que durante los próximos 15 años el número de accidentes de tránsito fatales en las carreteras se elevará de 1.2 millones a 2.4 millones por año siendo el aumento en los países en desarrollo y en transición (Fuente: www.GRSProadsafety.org).

Estas estadísticas han llamado la atención tanto a nivel internacional como a nivel regional y nacional. Hoy en día la Asociación Global para la Seguridad en los Caminos (GRSP sus siglas en inglés) juega un papel clave unificando a los gobiernos, empresas y la sociedad civil en un esfuerzo concertado para salvar vidas. En el 2004 la OMS dedicó el Día Mundial de la Salud a la seguridad vial y consiguientemente las Naciones Unidas (NNUU) establecieron la Cooperación de las Naciones Unidas para la Seguridad Vial conformada mayormente por organismos de las NNUU. Recientemente el Banco Mundial ha establecido el Servicio Global de Seguridad Vial para generar mayor financiamiento para el tema; mientras que para los países con bajos o medianos ingresos la Red de Investigación de Lesiones por Tránsito en las Carreteras (RILTC) ha sido establecido en Sri Lanka con el objetivo primordial de desarrollar estrategias e intervenciones apropiadas para países en desarrollo. Finalmente, la Primera Semana de Seguridad en las Carreteras de las NNUU está planeada del 23 al 29 de abril del 2007.

Hasta ahora los temas sobre la seguridad en el sector transporte se han concentrado abrumadoramente en las carreteras, las vías rápidas o el tránsito motorizado. En esta perspectiva la Comisión Económica de las NNUU para el África y la OMS recientemente invitaron al IFRTD para organizar un panel para su próxima Conferencia Anual sobre Seguridad en las Carreteras en Ghana, para explorar las dimensiones rurales de la seguridad en el transporte, ampliando el debate más allá de las carreteras. La información sobre accidentes en las carreteras es aún escasa (se estima que en algunos países se reportan menos de la mitad de las muertes que ocurren como resultado de los accidentes de tránsito en las carreteras) y la información confiable sobre temas de seguridad en transporte rural es aún más difícil de encontrar. Sin embargo, cinco investigadores (miembros del IFRTD) han llevado a cabo pequeños estudios, principalmente cualitativos, en la **India, Perú, Camerún, Madagascar** y **Sri Lanka** para explorar cómo y si es que los temas en seguridad en el transporte están afectando las vidas de las mujeres, los hombres y los niños en las áreas rurales.



María Gutiérrez, 2006

Las mujeres micro empresarias en el Perú diferencian entre seguridad personal y seguridad del transporte cuando viajan

Los estudios han mirado diversos aspectos sobre la seguridad en el transporte rural. En la India y el Perú los investigadores miraron temas de seguridad en los caminos rurales. Ellos argumentan que al construir caminos rurales y abrir áreas anteriormente aisladas la seguridad se vuelve un tema crítico, particularmente debido al incremento de la interacción entre el tránsito motorizado y no motorizado. El estudio de la India por Ashoke Sarkar (véase la página 2) ha visto el desarrollo de un Índice de Accidentes Potenciales (IAP), mientras que el estudio de caso del Perú por María Gutiérrez se ha concentrado en las dimensiones del género en la seguridad y resaltado la distinción entre seguridad personal y seguridad del transporte. El estudio titulado *"Mientras mejor es el camino mayor es el riesgo"* explora los vínculos entre la rehabilitación del camino, el turismo y la seguridad de los niños y las mujeres. Este demuestra que las personas, especialmente las mujeres y las niñas, sienten una mayor inseguridad después que las carreteras se establecen. El acoso sexual en los servicios de transporte es frecuente, una persona interrogada declaró *"Si utilizo el carro que pasa a las 6 de la mañana no conseguiré un asiento cuando el ómnibus regrese, entonces viajaré aplastada y apretujada en el ómnibus, y algunas veces me tocan"*. El estudio sobre las mujeres Bayam-Salam en Camerún, en la página 3, también explora las dimensiones del género sobre la seguridad en el transporte rural.

En Madagascar Didier Young encontró que la interacción entre el transporte motorizado y no motorizado causó la mayoría de los incidentes en los caminos rurales. Estos incidentes raramente son fatales y con las lesiones tratadas en los centros de salud rurales éstos generalmente no se reportan. El estudio también se enfocó en algunos elementos sobre la seguridad en el transporte acuático rural, destacando los riesgos adicionales asociados con la utilización de las piraguas tradicionales.

Continúa en la pág. 2

En este número:

1. ¿Tiempo de ampliar el debate sobre la seguridad en el Transporte?

2. Desarrollando un Índice Apropiado de Accidentes Potenciales

3. Sin elección: los viajes de las mujeres Bayam-Salam del Camerún; Empleadas domésticas, caminos que se entrecruzan

4. Niños, Movilidad y Transporte en el Sub-Sahara de África; Construyendo puentes: los Cruces Acuáticos Rurales en Sri Lanka; La nueva Estrategia de 5 años del IFRTD; Acerca del IFRTD



Viene de la pág. 1

Granie R. Jayalath evaluó los temas de seguridad en la infraestructura local, principalmente los puentes peatonales y otros cruces acuáticos, en Sri Lanka. El estudio, llevado a cabo en cuatro pueblos, reveló que la mayoría de los cruces acuáticos no son de ingeniería y no satisfacen ninguna norma de seguridad. Alrededor del 40% de 142 familias entrevistadas pudieron recordar ocasiones en que se vieron obligadas a quedarse en casa con sus ancianas madres enfermas debido a los riesgos de seguridad involucrados al llevarlas a través de los cruces acuáticos. Sin embargo, para la mayoría de las comunidades rurales los cruces acuáticos permanecen como un avance positivo, a pesar de sus deficiencias en seguridad, ya que les ahorran la mitad de tiempo para llegar a los servicios críticos.

Anticipando un Debate más amplio

Como estos pequeños estudios del IFRTD han mostrado, la seguridad en el transporte rural es multidimensional y un desafío para mucha gente, especialmente para las mujeres y los niños en las áreas rurales. Entonces ¿qué soluciones se pueden ofrecer? La respuesta más obvia, tocada en todos los estudios, es una mejor aplicación de la ley. Un estudio reciente sobre los Servicios de Transporte Rural, encargado por el Programa de Políticas de Transporte del Sub Sahara de África (SSATP sus siglas en inglés) y llevado a cabo por un equipo de especialistas en transporte rural liderado por Paul Starkey, ha arrojado alguna luz en esto. El estudio, realizado en cuatro países en el Sub Sahara de África, reveló que los operadores, reguladores y pasajeros están de acuerdo que la aplicación de nuevas y existentes regulaciones en seguridad podrían poner fin a los ya limitados servicios de transporte rural. Esto podría significar un desastre para la accesibilidad de las comunidades rurales y probar ser contraproducente para los objetivos de la mayoría de los programas de caminos rurales. Se recomienda un enfoque más sensible al contexto combinado con regulaciones de seguridad realistas. Por ejemplo, en las áreas rurales con escasez de servicios de transporte podría permitirse a los vehículos de carga combinar pasajeros y carga.

Otra solución destacada es el desarrollo de un enfoque de planificación e implementación integradas que aplique criterios para la reducción de la pobreza e involucre a todos los grupos de interés rurales, incluyendo a las mujeres y niños. Para los programas nacionales de caminos rurales, como aquellos en el Perú y la India, los investigadores sintieron que un componente de educación sobre seguridad debería ser incluido para sensibilizar a las comunidades en cambios inminentes. En el contexto de Sri Lanka las comunidades locales podrían involucrarse en la identificación y priorización de los cruces acuáticos más urgentes y ayudar a los gobiernos locales a construir y mantener estructuras nuevas y más seguras.



Granie R. Jayalath, 2006

Débiles, irregulares los cruces acuáticos pueden ser peligrosos (Sri Lanka)

Finalmente se necesita una mayor investigación, tanto cuantitativa como cualitativa. Estos pequeños estudios del IFRTD son sólo la punta del iceberg, necesitamos generar un mayor conocimiento de los riesgos verdaderos y específicos en la seguridad del transporte experimentados cada día por los hombres, las mujeres y los niños en las áreas rurales.

Recursos:

- La Asociación Global de Seguridad Vial – www.GRSroadsafety.org
- Los Estudios de Caso sobre Transporte Rural y Seguridad del IFRTD (2007) – www.ifrtd.org/new/projlr_trans_safe.php
- La Cooperación de las NNUU para la Seguridad Vial – www.who.int/roadsafety/en/
- El Servicio Global de Seguridad Vial – www.worldbank.org/globalroadsafety/facility/
- La Red de Investigación de Lesiones por Tránsito en las Carreteras (RILTC) – www.ritim.net
- SSATP Estudio de los Servicios de Transporte Rural - www.ifrtd.org/new/issues/AssessingRuralTransportDraft060315.pdf

Desarrollando un Índice Apropriado de Accidentes Potenciales

En el 2000 el gobierno de la India inició un programa, conocido popularmente como el Programa de Caminos Rurales del Primer Ministro o Pradhan Mantri Gram Sadak Lojana (PMGSY sus siglas en inglés). El PMGSY apunta a construir caminos rurales para todo clima para conectar a todos los pueblos con poblaciones que excedan las 500 personas para finales del 2007. Las mejoras en la accesibilidad y movilidad que el PMGSY ha llevado han tenido impactos tanto positivos como negativos. Aunque el capital social, físico, financiero y humano ha mejorado, el aumento de las altas velocidades y el tráfico motorizado pesado que llega a los pueblos han tenido un impacto negativo en los niveles de seguridad en el transporte rural. Estos temas son particularmente relevantes para los escolares quienes viajan grandes distancias para llegar a sus colegios.

Para identificar en particular las áreas propensas a accidentes se realizó un estudio en cinco pueblos seleccionados en Rajasthan con el objetivo primario de desarrollar un Índice de Accidentes Potenciales (IAP) a lo largo de los caminos del PMGSY con un alto tránsito de niños que van al colegio. Los parámetros considerados incluyeron:

- Las características geométricas de los caminos.
- El ancho y calidad del lado del camino.
- Las distancias que se necesitan viajar a lo largo de los caminos del PMGSY.
- El medio de transporte utilizado por los estudiantes (a pie y a bicicleta).
- El volumen del tráfico y la combinación modal en los caminos.

Los pesos relativos de los parámetros fueron determinados a través de una encuesta de opinión a expertos y los niños y los pobladores participaron para ayudar a evaluar los puntajes contra cada parámetro. Sorprendentemente el estudio reveló que los niños se sienten más seguros yendo al colegio en bicicleta que a pie. El valor resultante del IAP



Ashoke Sarkar, 2006

Las curvas cerradas con puntos ciegos ocasionan que los ciclistas en particular sean susceptibles a los accidentes

ayudará a los que toman las decisiones a identificar los tramos de camino que requieren atención inmediata para mejorar los niveles de seguridad. Hasta ahora este estudio se ha llevado a cabo como un piloto pequeño y se recomienda que se realice a mayor escala para pruebas adicionales y estandarizar el IAP.

Para mayor información sírvase contactar al:

Dr. Ashoke Sarkar **CE:** asarkar@bits-pilani.ac.in

Visite: www.ifrtd.org/new/projlr_trans_safe.php www.pmgys.org



Sin elección: los viajes de las mujeres Bayam-Salam del Camerún rural

Las mujeres Bayam-Salam (compra y venta) del Camerún rural son micro empresarias que viajan entre las áreas rurales comprando mercadería perecible y no perecible para vender en las áreas urbanas. Este es un ingreso popular que genera actividad para las mujeres vulnerables, particularmente las huérfanas, en Camerún. Un proverbio local describe el mercado como "una madre para las huérfanos", reflejando el abrigo y protección socioeconómica que proporciona.

Vivien Meli, una socióloga de la Universidad de Dschang, condujo un estudio cualitativo para documentar los temas de seguridad que enfrentan las mujeres Bayam-Salam en sus viajes. El estudio se realizó en las altas mesetas de las áreas rurales de Bagam y Galim en el oeste de Camerún y la zona urbana de Mboud a la cual las mujeres Bayam-Salam viajan para vender su mercadería.

El estudio ha demostrado que un transporte confiable y seguro es el determinante clave de los tipos de mercaderías que las mujeres pueden comprar y vender. Los bienes perecibles, en particular; demandan un acceso rápido a los mercados y debido a los altos costos de transporte involucrados las mujeres Bayam-Salam están en la mayoría de los casos imposibilitadas de comerciar estas mercaderías. Un transporte rural seguro es generalmente difícil de lograr; los caminos malos, los malos hábitos de manejo, como la velocidad y sobrecarga, son todos frecuentes. Sin embargo, el estudio también ha mostrado que las mujeres en particular enfrentan riesgos en su seguridad cuando utilizan las opciones de transporte disponibles: mini ómnibus, camionetas rurales (bush taxi), motocicletas o ir a pie. Por ejemplo:

- Es más probable para las mujeres, que para los hombres, ser víctimas de sobornos en los tramos de los caminos ya que mayormente ellas se sientan encima de los vehículos para proteger su mercadería y son, por lo tanto, más accesibles a los "policías".
- El utilizar los senderos de la comunidad para acceder a los productores y negociar directamente mejores precios compromete la seguridad personal de las mujeres ya que están expuestas al acoso sexual.

- El transporte inseguro exacerba la exposición de las mujeres Bayam-Salam a las enfermedades de transmisión sexual incluido el VIH/SIDA. Los favores sexuales (usualmente sin protección) entre el proveedor del transporte y la mujer son a menudo negociados o demandados a cambio de asientos mejores y seguros.



Mientras más seguro el asiento más alta la tarifa

Las mujeres Bayam-Salam enfrentan los temas sobre su seguridad en el transporte utilizando una variedad de medios de transporte, almacenando los productos y contribuyendo financieramente con los trabajadores que hacen el mantenimiento de los caminos. Sin embargo, todos estos son mecanismos de enfrentamiento informales. Este estudio recomienda una investigación cuantitativa y cualitativa posterior para apoyar la integración de estos verdaderos asuntos sobre la seguridad de las mujeres en la planificación e implementación de los servicios de transporte rural e infraestructura.

Para mayor información sírvase contactar a:

Vivien Meli **CE:** melvivien_03@yahoo.fr

Visite: www.ifrtd.org/new/projlr_trans_safe.php

Empleadas domésticas, caminos que se entrecruzan

El Perú acoge tanto a varones y a mujeres aunque no de la misma manera. La calle, si bien es cierto es un espacio de riesgos para ambos grupos, lo es mucho más para la población femenina.

Tomando como referencia los testimonios recogidos en un pequeño taller realizado en Lima, Perú, dirigido a las empleadas domésticas, nos hicimos la siguiente pregunta: ¿Qué podrían tener en común las mujeres que vienen de la sierra y la selva y las que son de la capital?

La respuesta es que mucho en común como veremos a continuación. Lima, la capital del Perú, es el destino favorito de muchas mujeres, quienes dejan su familia en busca del tan ansiado progreso. Al llegar a Lima, la visión que ellas tienen es que es una ciudad ruidosa, enorme, con demasiado tráfico y congestión vehicular; además de particularmente diferente en el trato entre hombres y mujeres.

Blandina es una joven de 22 años, natural de Iquitos, Loreto, donde habitualmente el transporte se hacía por medio de animales, como burros y caballos, aunque también habían combis. Ella nos dice en forma tajante que Lima es peligrosa, hay muchos hombres que faltan el respeto, en su pueblo nunca era así. Ella recuerda el incidente que una vez tuvo en el interior del vehículo en el que se transportaba: "El vehículo estaba repleto, todos estábamos muy cerca unos con otros, y un señor se pegó a mí, en forma grosera. Yo no me quede callada y empecé a gritarle. Felizmente lo bajaron del carro. Eso siempre pasa en los carros, pero si uno no dice nada, las faltas de respeto van a continuar."

Virginia es otra joven de 27 años, que afirma que los mayores peligros estaban en su distrito, llamado San Sebastián, en el departamento de Cuzco, donde casi no había carros, en realidad la gente del lugar se transportaba a pie mayormente, exponiéndose a las inseguridades que

encierran caminos, poco alumbrados. "Muchos se han caído, han resbalado y han muerto en ese camino." "Acá en Lima, sobran los carros, pero la gente es mas peligros [...]." Afirma sorprendida.

Las empleadas del hogar a grandes rasgos se subdividen en dos grupos diferenciados: las que viajan todos los días desde su casa hasta su centro de labores y las que viven en su centro de labores, lo que se llama "cama adentro". Para las primeras resulta difícil levantarse a las 5 de la mañana de lunes a sábado dejando las cosas listas en la propia casa, para luego hacer un viaje que les toma en promedio dos horas de camino, ya que la mayoría de ellas vive en las afueras de Lima y trabaja en el centro de la misma o en zonas residenciales con escaso servicio de transporte público. Viajan normalmente en "combis" o "coasters", apretadas y expuestas muchas veces al manejo temerario de los conductores de los vehículos en donde viajan. Las del segundo grupo no tienen que viajar a diario pero tienen en cambio largas jornadas de trabajo, incluso hasta las 10 de la noche.

En los últimos tiempos las empleadas domésticas han sido centro de interés por una masiva toma de conciencia de organismos internacionales, ONG y el propio Estado, han vivido en una situación de vulnerabilidad desde hacía ya mucho tiempo en la vía pública o en las propias casas donde trabajan. Por lo que resulta necesario un plan de concienciación dirigido a la sociedad civil, en busca de su buen trato y al respeto de sus derechos laborales y ciudadanos.

Para mayor información sírvase contactar a:

Milagros Rodríguez **CE:** micarodriguez2003@hotmail.com o a

María Gutiérrez **CE:** mategusa@yahoo.com



Niños, Movilidad y Transporte en el Sub-Sahara de Africa

Los datos específicos sobre el acceso y movilidad de los niños, particularmente en la zona rural del Sub Sahara Africano, es un área desatendida de la investigación del transporte. Una perspectiva de corta visión, dado que los niños representan el futuro de Africa, y sus necesidades de salud y educación son componentes esenciales de los Objetivos de Desarrollo del Milenio.

Gina Porter, 2006



Una ruta peligrosa al colegio (Malawi)

En un esfuerzo por salvar la brecha la Universidad de Durham ha iniciado un programa de investigación de tres años en asociación con el IFRTD, el Comité para la Investigación Científica e Industrial de Africa del Sur (CICI), la Universidad de Malawi, la Universidad de Costa del Cabo en Ghana y niños investigadores de Africa del Sur, Malawi y Ghana.

El objetivo global es establecer un cúmulo de fuerte evidencia centrada en los niños que sea suficiente para sustentar mejoras en la política en los tres países enfocados, y por último en Africa. Este se enfoca en los siguientes temas:

1. Las restricciones de movilidad que enfrentan los niños y niñas para acceder a la salud, educación y otros servicios en el Sub Sahara de Africa.
2. La falta de información directa en como estas restricciones tienen impacto en las oportunidades actuales y futuras de las formas de vida de los niños.
3. La falta de lineamientos sobre como tratar estas restricciones.

El programa de investigación probará una innovadora metodología de dos corrientes centrada en el niño involucrando tanto a investigadores adultos como niños. Además de las entrevistas convencionales conducidas por investigadores adultos con niños, padres, profesores y líderes de la comunidad el estudio también incluirá un componente de investigación complementario conducido por niños investigadores con facilitación adulta. El programa utilizará esta metodología para establecer un conjunto de datos cuantitativa y cualitativamente sustanciales y comparables a partir de los cuales se pueden desarrollar lineamientos políticos.

Para mayor información, incluyendo los recursos de los antecedentes, sírvase chequear el sitio web del proyecto:

<http://www.dur.ac.uk/child.mobility/>

O contacte a la Dra. Gina Porter **CE:** r.e.porter@dur.ac.uk

Construyendo puentes, los Cruces Acuáticos Rurales en Sri Lanka

Hay un estimado de 120,000 cruces acuáticos rurales hechos por ingenieros en Sri Lanka que caen bajo la responsabilidad de los gobiernos locales llamados Pradeshiya Saba (PS). A la fecha no se ha hecho ningún intento para contar y evaluar la calidad de los así llamados cruces acuáticos "no ingenieriles". Los cruces acuáticos no ingenieriles están clasificados como aquellas estructuras que no siguen ningún estándar de ingeniería, estos son construidos en primera instancia para beneficiar a un individuo o una familia y son, consiguientemente, utilizados por la comunidad entera. El pequeño estudio realizado en cuatro pueblos, tanto en áreas montañosas como en llanos, fue el primer intento para llevar a cabo una evaluación sobre estos tipos de cruces acuáticos rurales, atendiendo las preocupaciones de seguridad que las comunidades podrían tener y las recomendaciones para hacer mejoras.

En los cuatro pueblos se examinaron 67 cruces acuáticos y se entrevistaron a 142 familias afectadas para proporcionar una figura

cualitativa y cuantitativa. Se encontró que más del 92% de estos cruces no tenían arreglos básicos de ingeniería. La deficiencia más significativa es la no disponibilidad de firmes contrafuertes. Solo el 50% de los cruces eran lo suficientemente anchos para que una motocicleta o bicicleta pasara. De las familias entrevistadas se halló que el 80% tendía a utilizar un cruce acuático si este reducía la distancia de su viaje en otro 50%. De hecho, el 35% de las familias dependían enteramente de un cruce acuático para llegar a un camino principal. En términos de acceso a los servicios de salud casi la mitad de las familias relataron incidentes donde tuvieron que quedarse en casa con sus madres enfermas debido a los desafíos de llevarlas por cruces acuáticos inseguros.

Las comunidades entrevistadas expresaron, como una solución potencial, el deseo de comprometerse con su PS para identificar y priorizar los cruces más peligrosos, los cuales podrían ayudar a mejorar. Como parte de este proceso participativo las comunidades también estaban entusiasmadas por ser involucradas en la construcción y mantenimiento, de modo que pueden hacer esto sobre una base a largo plazo. El estudio ha recomendado que los cruces acuáticos no ingenieriles sean clasificados para la integración en el anteproyecto de la Política Nacional de Transporte Rural.

Para mayor información sírvase contactar a:

Granie R. Jayalath **CE:** granierj@eol.lk,

Visite: www.ifrtd.org/new/proj/r_trans_safe.php

La Nueva Estrategia de 5 años del IFRTD

Adjunta a esta edición de *Noticias del Foro* encontrará un nuevo número de la serie *Actualidad del IFRTD*. Este número proporciona una visión general de la nueva estrategia de 5 años del IFRTD que llevará adelante la red hacia el 2011. Un largo año en el proceso de desarrollo participativo, facilitado por la Secretaría del IFRTD en colaboración con un consultor externo, ha recogido las opiniones de los miembros del IFRTD en el mundo. Estas opiniones fueron recopiladas en un documento de estrategia que resume la visión compartida de la red para el futuro. Este documento fue aprobado por el Comité Ejecutivo del IFRTD en la reunión anual de gobernanza en noviembre del 2006.

Para las minutas de la Reunión del Comité Ejecutivo sírvase visitar: <http://www.ifrtd.org/new/about/gov.php>

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.

Ser miembro del IFRTD es libre. Todos los miembros reciben *Noticias del Foro* y otras publicaciones que están disponibles en la red. 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,

Londres 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 48 30 o 994 30 78

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), 319110,

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