



Noticias del Foro

Foro Internacional para el Transporte Rural y el Desarrollo

Transporte y Comercio en la Frontera

Volumen 11, Número 1, Julio 2003

Atravesando Fronteras

Aunque al nivel nacional el transporte sirve a las necesidades de expansión económica, control territorial y unidad nacional, al nivel de comunidad fundamentalmente permanece como herramienta para el cambio social y la forma de vida. Esto es puesto de manifiesto en las zonas de frontera del África donde los mercados persisten a pesar de la problemática del sistema de transporte heredado de la época de la colonia y de la post independencia de África.

Las zonas fronterizas son el centro para el intercambio económico y social. Tienen un impacto positivo en la economía local, estimulando la producción agrícola, oportunidades de comercio al por menor (especialmente para las mujeres), y el abastecimiento de una variedad de alimentos básicos, al proporcionar puntos de venta para el comercio y el intercambio. A nivel nacional, los mercados fronterizos, lugares de confluencia para los productos de diferentes regiones ecológicas, son una herramienta eficaz en las políticas de seguridad alimentaria, al llevar estos productos a áreas marginales y proporcionar un canal a los centros urbanos y mercados nacionales principales.

Las redes de comercio se desarrollaron en áreas de intensa actividad comercial pre-colonial, particularmente en África Occidental y Oriental. Después de independizarse la mayoría de los países africanos nacionalizaron los productos agrícolas y de minería orientados a la exportación. El Estado se retira, el fin del monopolio del Estado en el comercio de cereales de acuerdo con las políticas de ajuste estructural, aunada a las campañas lucrativas que siguieron el desarrollo de las cultivos comerciales, han contribuido considerablemente a la modificación de las redes de intercambio. En este vacío organizativo, sin redes de distribución eficientes, las comunidades rurales crearon su propia economía, basada en los canales del mercado informal. Entonces la creación de fronteras después de la independencia fracasó en romper las redes sociales y de comercio particularmente en las zonas de frontera y la gente continúa operando dentro de mecanismos que funcionan más allá de la estructura del Estado.

El sector transporte desempeña claramente un papel crítico para el traslado de bienes y personas a los mercados fronterizos. Los enfoques convencionales favorecieron las inversiones intensivas de capital en infraestructura y sistemas de transporte motorizado, y las políticas de transporte se enfocaron en construir sistemas nacionales de transporte que unieran centros urbanos con los pueblos más importantes. En consecuencia los sistemas de transporte que operan autónomamente en cualquier lado de una frontera son manifestaciones de políticas nacionales con distintos objetivos, pero fracasan en reflejar los vínculos socioeconómicos compartidos por las sociedades que se extienden en estas tierras de frontera, a menudo con una antigüedad de cientos de años.

Así, como un testimonio de la fortaleza de antiguas relaciones sociales y de comercio de estos siglos, la debilidad de la infraestructura del transporte en las zonas fronterizas no ha detenido el comercio. Las mercaderías son transportadas por todos los medios, desde camiones hasta furgonetas, haciendo uso de la amplia variedad de medios intermedios de transporte (botes, bicicletas, motocicletas, carretas, etc.). Los mercados o ferias semanales son un centro verdadero y ejemplifican perfectamente la naturaleza complementaria de los sistemas de transporte con la presencia de toda la parafernalia de los Medios Intermedios de Transporte (MIT) al lado de camiones y furgonetas.



Un centro para el transporte y el comercio, Kindia, Guinea Conakry

Sin embargo, el fenómeno de zonas sin salidas al mar parcial o totalmente en regiones marginales ha sido acentuado por el enfoque preponderante de la ciudad como centro en lugar de vincular en red los sistemas de transporte, y es una limitación importante al mejoramiento de las formas de vida rural. Atender el total de la gama de necesidades de transporte de las comunidades rurales, particularmente aquellas que viven en las zonas de frontera, demanda una nueva orientación para hacer políticas de transporte. Políticas holísticas e integradas que traten los temas de transporte desde una perspectiva en red sortearía esta barrera artificial de la "frontera".

La presencia de este intercambio socioeconómico en las áreas fronterizas no se traduce necesariamente en estrategias para una mejor movilidad que facilitará y fortalecerá el intercambio, o contribuirá a la integración del Estado. Todavía quedan allí limitaciones importantes que impiden que las comunidades locales saquen mayor ventaja del potencial económico del intercambio fronterizo y de participar plenamente en el establecimiento de agrupaciones macroeconómicas. Los pobres servicios de transporte, una baja densidad de la infraestructura y de la capacidad de manejo, y economías locales pobres son serios cuellos de botella para mejorar significativamente la movilidad de la gente. Calzadas inseguras, la expansión del fraude, y la explotación anárquica de los recursos forestales son también consecuencia de estas debilidades.

El sector transporte tiene que vencer estos retos. ¿Cuáles son las estrategias de transporte que se necesitan para desarrollar las oportunidades que estos espacios fronterizos ofrecen potencialmente a las comunidades locales para mejoras sostenibles de sus formas de vida? Esto es un aspecto ignorado en la construcción de la unidad regional de África, que demanda una visión global, una preponderante política de fronteras, y considerar las necesidades correspondientes a otros sectores: la armonización de los trámites de aduana, detener la expansión del VIH SIDA, crear calzadas seguras, y proteger el medio ambiente. El reto será confiarle a las comunidades y las instituciones de las zonas fronterizas el futuro de su espacio y armonizar las redes de transporte con los espacios fronterizos socioeconómicos establecidos.

Para mayor información por favor contactar a: Cheick Amadou Bamba Thioye
IFRTD Regional Coordinator West Africa
Fax: 221827 9487; CE: bamba.thioye@ifrtd.org

En este número:

1. Atravesando Fronteras
2. Comerciendo VIH SIDA; Comerciendo a través del Lago Victoria; Las mujeres comerciantes se cambiaron al transporte
3. Comercios Fronterizos; El acceso en las fronteras para la seguridad alimentaria; Un nuevo Portal de Transporte para Sudáfrica
4. Encuentros Regionales del IFRTD en África; XIV Simposio Colombiano sobre Ingeniería de Pavimento; Foro de Transporte Fluvial de la Orinoquía



Comerciendo VIH SIDA

Hoy en día cualquier discusión sobre desarrollo esta incompleta si no se toca el tema del VIH SIDA en Africa. Estz pandemia ha llevado a un declive del 10% en la esperanza de vida, y ha distorsionado de gran manera la estructura de dependencia de la población al diezmar la generación normalmente productiva de 18-45 años. Las consecuencias son un severo impacto en las economías nacionales, con un atraso aproximado de 15-120% de en los promedios de crecimiento del PIB.

Al tiempo que tiene efectos negativos en los negocios, comercio y empresas en general, es importante subrayar los vínculos entre las actividades comerciales fronterizas y la expansión del VIH SIDA. Esto proporciona un mejor ámbito para entender las causas subyacentes del problema, y las formas posibles de reducir su difusión y mitigar los impactos.

El comercio en general necesita grandes niveles de movilidad, circulación e interacción entre la gente. El comercio fronterizo en particular se realiza en lugares específicos fronterizos que no son sólo lugares de verificación aduanera, sino también son núcleos importantes de transporte y sitios de descanso para los viajeros y camioneros que vienen de lugares lejanos. Invariablemente esto los lleva a ser crisoles de una incontrolada vida social. Los puntos fronterizos típicos como Namanga, entre Kenya y Tanzania, Busia entre Kenya y Uganda, o Beit Bridge entre Zimbabwe y Sudáfrica, no sólo invitan a actividades de comercio legal sino que también atraen actividades ilegales. Esto crea las condiciones para múltiples contactos sexuales y transforma los centros comerciales fronterizos en lugares críticos para esparcir el VIH SIDA.

Es importante centrarnos en esta característica de interacciones fronterizas y buscar formas en que las comunidades locales y sus respectivos países puedan impedir que se siga esparciendo esta enfermedad. En Busia, un punto fronterizo entre Kenya y Uganda, los operadores de bicicitaxis (boda boda) han sido alentados a tomar el liderazgo mostrando materiales de concienciación sobre el VIH SIDA en sus bicicletas o en sus camisetas. Estas iniciativas deberán ser reforzadas por una firme política de compromiso para desarrollar la capacidad de monitorear y aislar áreas y sectores que muestran una gran disposición hacia la exposición del VIH.

Las redes del IFRTD en Africa del Este y del Sur financiadas por el DFID Reino Unido han emprendido una investigación sobre la relación entre transporte y VIH SIDA. Para mayor información por favor contactar a: Mac Mashiri, Coordinador del FN de Sudáfrica, Transportek, CSIR, PO Box 395, Pretoria, South Africa CE: mmashiri@csir.co.za

Comerciendo a través del Lago Victoria

El Lago Victoria, el segundo lago más grande de agua dulce en el mundo es compartido por Kenya, Uganda y Tanzania, cuyas comunidades ribereñas lo utilizan como fuente de alimento, energía, agua y transporte. Una activa red de caminos acuáticos unen las islas y las ciudades comerciales y pueblos que se alinean en las orillas del lago de estos tres países.

El comercio en la frontera del Lago Victoria abarca productos de consumo, textiles, gasolina y materiales de construcción. Las embarcaciones utilizadas van desde grandes barcas hasta rudimentarios tablones y canoas de refugio. En los últimos 35 años, particularmente desde el colapso de la "primera generación" de la Comunidad Africana Occidental, el transporte lacustre ha recibido una insignificante atención política. Antes de este colapso las políticas de transporte ferroviario y marítimo estaban bien armonizadas.

Con el resurgimiento de la Comunidad Africana Occidental, hay una visión renovada para mejorar el transporte en función de facilitar el comercio. El manejo del Lago Victoria es una de las áreas que atrae una significativa atención. Aparte de su abundante reserva de peces, el lago tiene un considerable potencial para facilitar el transporte de gente y mercaderías dentro de los respectivos países y a través de las fronteras. Sin embargo, un número de temas necesitan ser priorizados en la agenda de transporte. Estos incluyen:

- Mejorar la seguridad actualizando las cartas de navegación y el equipo de control.
- Aumentar la vigilancia para reducir los actos de piratería.
- Combatir las malezas de jacinto que hace difícil el transporte.
- Mejorar la infraestructura marítima particularmente en los lugares de desembarco de las islas y los pequeños centros de mercados.
- Facilitar el acceso para mejorar las tecnologías de los botes, particularmente para los pescadores artesanales y los comerciantes a pequeña escala.

*Para mayor información contactar a: Peter Njenga
CE: peter.njenga@ifrtd.org Dirección: Véase "El IFRTD y su Secretaría"
También puede visitar: www.ruralwaterways.org*

Las mujeres comerciantes se cambiaron al transporte

Las mujeres de Africa Occidental comercian activamente alimentos y otras artículos y están en posición de contribuir al incremento del comercio en las fronteras. La naturaleza predominantemente informal de su negocio hace difícil medir su contribución económica al nivel regional y nacional, y algunos arguyen que esta economía paralela las confina a actividades de bajos ingresos con muy pocas oportunidades de acumular ganancias. Sin embargo, ellas contribuyen claramente con la seguridad de alimentos, al comerciar productos alimenticios de áreas que producen hacia áreas con déficit, y a través de la compra de servicios (formal e informal) que crean formas de vida para otros.

El WIDTECH (Women in Development Technical Assistance Project) emprendió una estimación de las actividades comerciales de las mujeres en las fronteras de Benin, Ghana, Mali, Senegal y las zonas de frontera de Burkina Faso, Costa de Marfil y Nigeria. En estos países las mujeres se dedican a negociar productos agrícolas, bienes procesados, o mercadería manufacturada ligera. Las limitaciones que estas mujeres afrontan incluyen: aduanas y otros pagos, falta de servicios financieros, pobre seguridad, poca habilidad en el manejo de negocios, limitada información del mercado e inadecuado transporte público y privado.

Las mujeres utilizan tanto el transporte privado como el público para llevar sus mercaderías a través de las fronteras hacia el mercado. El transporte privado va desde carretas tiradas por animales, carros, pequeños camiones y camionetas y grandes camiones. Las mujeres que comercializan en pequeña escala se ven afectadas de manera desproporcionada por un transporte inadecuado mientras que aquellas que comercian en gran

escala a menudo son capaces de utilizar sus propios camiones y camionetas. Las mujeres también representan el 70% de los usuarios del transporte público regional, y debido al pobre estado del transporte público regional en Africa Occidental muchas veces afrontan largas demoras. Estas demoras las hacen perder los días del mercado (o feria) regional y que los artículos perecibles como los productos agrícolas y alimentos procesados se malogren.

La escasez de vehículos para trasladar grandes cargamentos limita el volumen de mercaderías que las mujeres pueden negociar. Las mujeres que comercian aceite de palma, arroz, petróleo, pescado seco y otros bienes a menudo se organizan entre ellas en convoys y negocian el transporte de sus mercaderías utilizando agencias de carga. Debido a que organizar el transporte por convoy puede tomar semanas las mujeres que comercian con pescado ahumado a lo largo de la frontera de Burkina Faso-Mali se arriesgan a viajar con sus mercaderías en el techo de los vehículos.

Las mujeres que utilizan los servicios de transporte público están expuestas a mayores incidencias de asalto físico y robo. Aunque algunos comerciantes viajan en grupos para protegerse entre ellos, otros han dejado de viajar a los mercados del puerto como Lomé y Lagos debido al aumento de experiencias de violencia en esos lugares.

Aunque las usuarias claves de transporte en la región de Africa Occidental son las mujeres comerciantes, marginadas por la naturaleza informal de su trabajo, el sector transporte no ha sido justo con ellas.

Para mayor información sobre el proyecto WIDTECH puede visitar: http://www.widtech.org/Publications/West_Africa_Trade_Final-sm-box.pdf



Comercios Fronterizos

Un enfoque sobre Uganda

Africa tiene alrededor del 10% de la población mundial pero juega un papel insignificante en el comercio internacional. El continente no ha desarrollado la capacidad productiva y ventajas comparativas necesarias para participar plenamente en el proceso del comercio global. Una inadecuada capacidad de abastecimiento, altos costos de transporte, marcos institucionales poco adecuados y regulaciones restrictivas incrementan el tiempo necesario para llevar los productos a los mercados. Estudios sobre Africa demuestran que el transporte por tierra solo contribuye del 30 a 40% de los precios de los productos, poco competitivo con Asia y América Latina.

Sin embargo, un vibrante comercio fronterizo existe entre los países africanos. Al operar fuera de los marcos nacionales y regionales este comercio está etiquetado como "informal", a menudo considerado como ilegal, y desalentado por las aduanas y las autoridades de gobierno ya que ellos creen que contribuye al contrabando y pérdidas al fisco. Esto no está acorde con la política del gobierno de Uganda, que se centra en pedir inversión extranjera a pesar que la economía ha sido liberada.

Hay una mayor comprensión y entendimiento que el comercio informal en las fronteras es una forma legítima de actividad económica que puede ser rastreada hasta antes de la época colonial. Este ofrece un aumento del comercio dentro de los sistemas de producción tradicional africana basados en la agricultura de subsistencia, donde los niveles de producción son demasiado bajos para beneficiarse de economías a escala. Este comercio informal contribuye al empleo, la integración social entre regiones y la seguridad entre regiones. En Africa Occidental, por ejemplo, el maíz es exportado a Kenya de Uganda en pago por bienes manufacturados.

El transporte juega un papel crucial en la facilitación del comercio fronterizo. Donde los volúmenes de producción son bajos pero los puntos de recolección están dispersos los medios intermedios de transporte (por ejemplo, bicicleta, motocicletas, carretillas y botes) pueden proporcionar el más apropiado y asequible medio de comercio.

Tanto el comercio informal como el comercio formal es competitivo y responde a la fuerza de la oferta y demanda. En un reciente estudio de transporte acuático en Uganda (www.ruralwaterways.org), se reveló que a los comerciantes les desagrada los botes movidos por remos y prefieren los botes a motor por su velocidad y seguridad a pesar de sus altos precios. Los operadores de bote también han respondido a las fuerzas del mercado equipando sus embarcaciones con contenedores para hielo para conservar el pescado.

Dado el hecho que este mercado existe, se reconoce la necesidad de revisar las políticas y procedimientos de comercio para apoyar su desarrollo, por ejemplo, a través de la simplificación de los procedimientos de aduana y los estándares de garantía de calidad de seguridad. Dada la escasez de datos confiables disponibles sobre comercio fronterizo, la recolección de datos

sobre el comercio por observatorios nacionales será el primer paso hacia una efectiva planificación y monitoreo.

Para mayor información sírvase contactar a:

Paul Kwamusi, Uganda NFG

Fax: 256 41 348 774; CE: paulkwamusi@yahoo.com

Una Visión de Camerún

Para Camerún, ubicada en la confluencia de otras naciones y cerca de la costa, el tránsito y el comercio son las actividades claves económicas. En las regiones de frontera tanto el comercio formal como informal florece y diferentes productos dirigidos hacia el hogar y compañías son intercambiados. Aquí destacamos el impacto de la infraestructura del transporte sobre las diferencias regionales en el comercio fronterizo y examinamos algunas de las consecuencias de estas diferencias regionales al nivel local y nacional.

En la zona forestal del sur de Camerún, en la frontera entre Gabón y Guinea Ecuatorial, los mercados físicos se han establecido en un lugar reconocido, donde alguna vez los comerciantes se reunieron informalmente. En este mercado los intercambios corresponden principalmente a productos de granja y pastoreo; plátano, mandioca y sus productos derivados, yuca y otros tubérculos, así como ganado y cabras, asegurando alimentos en la región. En compensación, los cameruneses compran vinos y licores de los otros países. La infraestructura del transporte fronterizo es suficiente para los camiones que prestan servicio a este mercado, con frecuencia son alquilados por grupos de mujeres profesionales y/o grupos con iniciativas comunes.

En contraste, en la región de la Sabana al norte de Camerún la falta de redes adecuadas de transporte a través de las fronteras hace difícil para ellos poder regular y reina el comercio fraudulento. Nigeria es un gran productor de petróleo y el comercio de petróleo con sus vecinos está extendido. En la frontera Camerún-Nigeria el comercio de petróleo es fundamentalmente de contrabando. Como aún no hay un mercado físico se sigue comercializando utilizando como medios el cargar en la cabeza, tracción animal, canoas, motocicletas y camiones a lo largo de 1000 km de frontera que los dos países compar ten. Este negocio es próspero y ha existido por décadas pero se le ha culpado del transtorno de las economías de los países vecinos y, en particular, del cobro de impuestos para financiar el mantenimiento de carreteras, especialmente en Camerún quien depende de los impuestos al combustible para mantener la red nacional de carreteras.

Para mayor información por favor contactar a:

Vincent Lissom, FN Camerún

Fax: 237 223 28 38; CE: vincent_lissom@hotmail.com

El Acceso en las Fronteras para la Seguridad Alimentaria

Las relaciones del comercio fronterizo en el Sub-Sahara africano están enraizadas en la historia, por ejemplo las redes de intercambio de los países del Sahel han estado comercializando maíz, plátano, camote, fruta y ganado por siglos. Estas relaciones culturales y económicas entre varios grupos étnicos de la región tienen una influencia palpable en la cadena alimenticia. La prosperidad económica de Ghana durante los años 50 fomentó la producción de cultivos comerciales como el café y el cacao en el este de Costa de Marfil, y más recientemente productos alimenticios de subsistencia del norte de Costa de Marfil se pueden encontrar en los mercados de Burkina Faso.

Con el fin de reducir la escasez de productos alimenticios en algunas partes de la región mientras otros tienen en abundancia, los que toman las decisiones han promovido el flujo de productos básicos a través de las fronteras nacionales. El comercio que una vez fue considerado ilegal recibió el reconocimiento oficial. Sin embargo, a pesar de estas medidas de liberalización, la cadena alimenticia dentro y entre los países del Sub Sahara africano ha permanecido caracterizada por un bajo volumen y fluctuaciones de precios estacionales, representando un significativo riesgo para la seguridad alimentaria. Además no ha habido un desarrollo de la infraestructura y de los servicios para facilitar este comercio y los porteadores de bienes hacia y de la frontera conservan su status quo.

Los gobiernos de la subregión han intentado diversas medidas para corregir el desequilibrio del abastecimiento de alimentos en la región incluyendo la regulación de los precios, establecimiento de centros de almacenaje como bancos de cereales, y liberalización de las reservas taponas, pero ninguno ha dado los resultados esperados y muchas han sido discontinuadas. No importa qué tan buenos incentivos ofrezcan los mercados a las comunidades rurales, ellos no serán de utilidad si las barreras físicas de y para los mercados permanecen altos.

Las redes del IFRD en Africa Occidental han resaltado la importancia de los patrones de comercio fronterizo para asegurar los alimentos al nivel regional, cuyos impactos y características no son totalmente entendidos. Ellos están innovando un programa de investigación para entender las relaciones del comercio formal e informal en la región y las implicaciones de mejores sistemas de transporte fronterizos para estas relaciones.

Para mayor información sírvase contactar a:

Gnderman Sirpé, FN Burkina Faso

Fax: 226 31 55 49; CE: gnderman.sirpe@univ-ouaga.bf

Un Nuevo Portal de Transporte para Sudáfrica

Wwww.sustransa.co.za es un nuevo portal en la internet de información y trabajo en red dedicado a la movilidad sostenible en Sudáfrica. SusTrans SA es la primera parada para conocer las últimas noticias sobre proyectos en Sudáfrica y también destaca la buena práctica del resto del mundo en vías de desarrollo. El portal se centra en las mejoras del transporte público, los servicios de transporte no motorizado, e infraestructura, incluyendo las estadísticas sobre transporte de Sudáfrica, leyes relevantes, información sobre planificación y diseño, así como el manejo financiero y del medio ambiente de los servicios de transporte. SusTrans SA ha sido establecido y es mantenido por la división de CSIR's Transportek. Si usted quiere recibir un correo electrónico de alerta con las últimas noticias de SusTrans SA cada semana, por favor envíe un mensaje electrónico a sustransa@csir.co.za



Noticias y Eventos

XIV Simposio Colombiano sobre Ingeniería de Pavimento

Del 11 al 14 de junio más de 500 participantes participaron en el Simposio sobre Ingeniería de Pavimentación, organizado por la Universidad del Cauca, Popayán, Colombia. Un programa bien equilibrado reflejó las últimas técnicas sobre temas en pavimentación de caminos así como temas sociales y económicos relacionados al mejoramiento y mantenimiento de carreteras.

Ana Bravo, la Coordinadora Regional de IFRTD para América Latina presentó el "Juego de Herramientas para Promover la Sostenibilidad de la Infraestructura del Transporte Rural" al segundo plenario. Los participantes fueron invitados a unirse a la red del IFRTD y animados a utilizar el Juego de Herramientas durante la etapa de planificación de las intervenciones en infraestructura. Se alentó la participación de organizaciones a las que les gustaría probar el juego de herramientas en coordinación con consejos del autor del juego de herramientas Laurent Thévoz. En respuesta al Juego de Herramientas, la Universidad del Cauca está recomendando su propuesta sociopolítica al manejo de la infraestructura dentro de su currículo, alentando a los estudiantes a tener una perspectiva que vaya más allá del aspecto técnico usual de la construcción de carreteras.

Una copia del Juego de Herramientas en CD-Rom fue incluida gratis en la última edición de Noticias del Foro. Si usted no ha recibido la suya o le gustaría recibir una copia por favor póngase en contacto con la Secretaría del IFRTD (véase recuadro abajo).

Foro de Transporte Fluvial de la Orinoquía

El impulso originado por el programa del IFRTD Vías Acuáticas y Formas de Vida se refleja en la fundación este mes del Foro de Transporte Fluvial y Desarrollo de la Orinoquía Colombiana. El Foro ha empezado un programa de investigación de dos años sobre las características socioeconómicas y medio ambiente de la navegación a pequeña escala en la Orinoquía colombiana. Esta investigación será una importante adición para el sector del transporte rural por agua, al que le hace falta datos confiables a nivel local, nacional e internacional.

Para mayores detalles, por favor contactar a: Mauricio Gnecco, CE: mjgnecco@hotmail.com

Para mayor información sobre el programa Vías Acuáticas y Formas de Vida contactar a: CE info@ruralwaterways.org URL: www.ruralwaterways.org

El IFRTD y su Secretaría

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 propugna 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)
Av. General Garzón 852
Lima 11 (Jesús María), Perú

Tel/fax: 51 1 431-1754
CE: ana.bravo@ifrtd.org

Priyanthi Fernando (Internacional);
Kate Czuczman (Comunicaciones) y
Anita Wiafe (Administración)
Secretaría del IFRTD, 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

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

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

Recuerde visitar el portal del IFRTD www.ifrtd.org

Editado por Kate Czuczman
Traducción y Comp.: Alicia Bravo

Encuentros Regionales del IFRTD en Africa

Los encuentros regionales del IFRTD son los espacios de toma de decisiones y orientación del IFRTD al nivel regional. Los representantes elegidos en estas reuniones llevan las recomendaciones y prioridades a la reunión anual del Consejo Ejecutivo del IFRTD. Aquí recogemos las últimas reuniones regionales en Africa.

Africa Francohablante

Este encuentro tuvo lugar en Dakar, Senegal, el 8 y 9 de julio con representantes de los Foros Nacionales de Burkina Faso, Costa de Marfil, Camerún, República Democrática del Congo, Guinea Conakry, Chad, Togo y como país anfitrión Senegal. Las discusiones se centraron en la revisión de las actividades realizadas en la región durante el año pasado, el proceso de descentralización del IFRTD y la identificación del transporte y las prioridades de accesibilidad para la región. Diversos textos relacionados al proceso de descentralización fueron discutidos y adoptados. Estos incluyeron términos de referencia para el coordinador regional y el encuentro regional de la red, y temas relacionados para el buen gobierno de los FN.

Los participantes destacaron la necesidad de levantar el perfil del Foro a nivel regional para lograr los objetivos de la descentralización. Una estrategia y plan de acción fueron elaborados al concluir el debate, haciendo referencia a la buena práctica notada en el IFRTD de Asia y Africa del Estel y del Sur donde se observó que hay mayor involucramiento de las instituciones financieras y socios en actividades organizadas por el Foro a nivel regional o internacional. Una mejor utilización del espacio en internet y de los canales de información que comparte el IFRTD disponibles para los FN fueron identificados como un buen paso hacia delante para mejorar la notoriedad de las actividades del Foro en Africa Oriental y Central y forjar relaciones con nuevos socios.

El plan de acción adoptado prioriza la consolidación del proceso de descentralización y las actividades regionales centradas en el tema del Transporte y Pobreza. Estas actividades destacarán el impacto del transporte en las estrategias de reducción de la pobreza. Los estudios serán emprendidos dentro del Programa Poverty Watch del IFRTD, en Burkina Faso, D. R. del Congo y en Senegal. Los resultados serán compartidos a nivel regional a través de un taller regional.

Africa Oriental y del Sur

El Encuentro Regional del IFRTD en Africa Oriental y del Sur se realizó en Pretoria, Sud Africa entre el 21 y 23 de julio del 2003. Al encuentro asistieron los Foros Nacionales representantes de Kenya, Uganda, Tanzania, Ruanda, Zimbabwe y Sud Africa. Dos Foros Nacionales emergentes Etiopia y Zambia también estuvieron representados. Además de los representantes de los Foros Nacionales, los autores de los casos de estudios del país en Transporte y Pobreza asistieron para presentar sus informes. Los socios institucionales que asistieron incluyen a ILO-ASIST, CSIR, ATNESA, el National Department of Transport (Sud Africa) y el National Productivity Institute (Sud Africa). La reunión fue abierta por el Diputado Director General del National Department of Transport y clausurada por el Director de Transportek, CSIR.

Los siguientes fueron los resultados claves del encuentro.

- Cada país involucrado en el trabajo de transporte y pobreza presentó sus informes y propuestas para la siguiente fase del trabajo. La segunda fase se centrará en divulgar los reportes así como diseñar políticas de actividades influyentes.
- Dos personas, una de Sud Africa y la otra de Africa Oriental fueron propuestas para representar a la región en el Encuentro Anual del Comité Ejecutivo del IFRTD bajo la nueva estructura de gobierno.
- El coordinador regional fue autorizado para ver la sede a largo plazo de la secretaría regional. Propuestas preliminares incluyen el CSIR o ubicar la Secretaría en cualquiera de los Foros Nacionales constituidos legalmente.
- El encuentro dio la bienvenida a la participación de Etiopia y Zambia al encuentro, y el coordinador regional fue autorizado para apoyarlos y ser con todas las de la ley Foros Nacionales.

Para mayor información sobre el IFRTD en Africa del Este y del Sur y Africa Central y del Oeste, por favor contactar al coordinador regional pertinente como aparece en El IFRTD y su Secretaría.