



# Noticias del Foro

Foro Internacional para el Transporte Rural y el Desarrollo

Transporte y Desastres

Volumen 12, Número 1  
Marzo 2005

## ¿Reconstruyendo la vulnerabilidad o reconstruyendo con cambio?

*Después de los recientes sucesos, la capacidad del sector transporte para responder a las demandas tanto inmediatas como de largo plazo en las situaciones de desastre ha vuelto a ser el centro de atención. Noticias del Foro trató este tema en el 2002 cuando se centró en la minimización del riesgo antes que en los desastres naturales en función de reducir la vulnerabilidad. En esta edición, destacamos este tema desde otro ángulo, propugnando que prevenir el riesgo debe ser también un componente clave en la rehabilitación del desastre.*

*Aquí los artículos contrastan lo aprendido del huracán Mitch en 1998 y del ciclón Orissa en 1999, con los enfoques que han surgido hoy después del tsunami en Sri Lanka, y examinamos la capacidad del sector transporte para equilibrar su concienciación en temas sociales y en la planificación a largo plazo para la sostenibilidad con la necesidad de actuar inmediatamente. Este Noticias del Foro concluye dando una mirada nuevamente a la propuesta de una red de Acceso durante una Emergencia. ¿Puede éste proporcionar los medios para asegurar que la respuesta inmediata del sector transporte lleve consigo lo aprendido del pasado?*



Construyendo un puente luego del-Tsunami en Sri Lanka

El Huracán Mitch fue descrito por muchos como el peor huracán tropical que haya afectado al Caribe en los últimos 200 años. La magnitud de este desastre "natural" en octubre de 1998 fue más intensa en países centroamericanos como Honduras, Nicaragua, El Salvador y Guatemala, donde las pérdidas por dos billones de dólares americanos representaron el 70 del GDP. Sin embargo, para entender realmente el impacto del huracán Mitch, tenemos que ver más allá de las estadísticas: las consecuencias para el empleo y los ingresos de las familias pobres; el trauma sufrido por los niños, mujeres, hombres y ancianos; la reubicación obligatoria y migración que siguió a la crisis; y el acceso desigual a los recursos disponibles para la reconstrucción –cada uno de los cuales representa factores claves en la recuperación y el futuro desarrollo de la región.

En Honduras el enfoque del sector transporte fue tanto positivo como negativo. En lo positivo, las organizaciones bilaterales y multilaterales unieron fuerzas para el plan de reconstrucción, y mientras algunas agencias donantes trabajaron al nivel gubernamental, otras como la Cooperación Suiza para el Desarrollo (COSUDE), actuó sobre la base de lo solicitado directamente por las comunidades. Trabajaron con los municipios, proporcionándoles maquinaria, herramientas y apoyo técnico, y generando empleo para las comunidades locales. Esta ayuda de corto plazo -solo dos años- de COSUDE y otros donantes

proporcionó el empuje inicial para la reconstrucción y el desarrollo respondiendo a las necesidades de la población rural pobre. Lo menos positivo, la mayor inversión luego del desastre se concentró en las carreteras primarias o secundarias y no en las redes rurales. Algunas agencias incluso trajeron sus propios contratistas, perdiendo la oportunidad de crear empleo y generar ingresos locales. En el contexto de la reconstrucción post-desastre, la moderna retórica del sector transporte en temas como la sostenibilidad y mantenimiento, género y medio ambiente estuvieron extrañamente ausentes.

El análisis post-desastre frecuentemente se centra en el impacto del suceso en el desarrollo de una nación, distrayendo la culpabilidad del modelo de desarrollo existente que permitió que ocurriera el desastre en primer lugar. Los desastres no arrojan a la gente al subdesarrollo; en vez, el subdesarrollo, los ambientes insostenibles y la gente pobre vuelven un desastre natural en uno humano. Al ignorar su propia retórica de una sensibilidad social, ¿es el sector transporte cómplice en reconstruir la vulnerabilidad?

El desafío clave para el transporte es reconstruir con cambio, evitando convertirse en un mecanismo para construir nuevas vulnerabilidades o exacerbando aquellas que ya existen. Por ejemplo, priorizar la rehabilitación de redes de carreteras rurales que permita a los pequeños granjeros acceder a los mercados podría potencialmente desalentar la

Continúa en la página 2

### En este número:

1. ¿Reconstruyendo la Vulnerabilidad o Reconstruyendo con cambio?
2. Recuperación y Construcción de la Capacidad: Después del Gran Ciclón Orissa; Soluciones de Empleo Intensivo; Las Carreteras Rurales después del Tsunami en Sri Lanka
3. Acceso en la Emergencia; Taller sobre Seguridad en las Carreteras de Modjo, Etiopía
4. Transporte y Participación de la Comunidad – Taller en Gaya, Niger; Taller de TransNet sobre Movilidad y Salud; ¡Feliz Aniversario Grupo de Bicicletas de Ngware!; Acerca del IFRTD



Viene de la página 1

inmigración post-desastre a áreas rurales vulnerables o a barriadas urbanas. Al continuar prestando atención a las necesidades del pobre en el contexto de un post-desastre, el sector transporte tiene el potencial para evitar crear nuevas sociedades con aun más vulnerabilidad.

**Para mayor información sírvase contactar a:**

Ana Bravo, Coordinadora Regional América Latina

CE: ana.bravo@ifrtd.org

**También puede consultar a:**

LA RED – Red de Estudios Sociales en Prevención de Desastres para América Latina

<http://www.desenredando.org/>

## Recuperación y Construcción de la Capacidad: después del Gran Ciclón Orissa

El 29 de octubre de 1999 un gran ciclón golpeó la costa de Orissa, India, desencadenando muerte y destrucción a gran escala. Doce de los 30 distritos, con más de cinco millones de personas, fueron severamente afectados. Las casas fueron destruidas, la infraestructura colapsó, el medio ambiente fue arrasado e inundado, y la forma de vida y la economía quedaron arruinadas. La entrada de agua salada proveniente de las olas del mar de más de 10 metros dejó la mayoría de las fuentes de agua bebibible contaminadas y sin funcionar por días.

Además del número de muertes, más de 30,000 personas (10,000 de acuerdo a los registros del gobierno), el gran ciclón ha traumatizado a millones de sobrevivientes, diezmado aldeas de barro y caña y dejado sin trabajo a seis millones de personas por lo menos seis meses. Más de 350,000 cabezas de ganado perecieron, nueve millones de árboles se perdieron, más de 24 millones de hectáreas de campos de arroz destruidos, y el aumento de la salinidad afectó la fertilidad de las tierras por años. Este ciclón erradicó completamente la textilera económica de la región costera.

Se ha vuelto una prioridad para el estado de Orissa no solamente recuperarse del gran ciclón, sino llevar adelante las lecciones aprendidas de este e integrar la preparación para el desastre como un componente central de sus planes de desarrollo. No es para menos, pues el subcontinente de la India es una de las seis regiones más golpeadas por los ciclones en el mundo, y de todos los inclementes ciclones que llegan a la costa este, se podría esperar que más del 20% afecte directamente a Orissa.

Al construir un componente para la reducción del desastre en las actividades de desarrollo es posible conseguir objetivos idénticos de restauración y recuperación así como construir capacidades para enfrentar futuros desastres. La preparación combinará los conocimientos tradicionales y los mecanismos de defensa con tecnología de la ciencia moderna y sistemas de información. Las carreteras construidas en áreas propensas a inundaciones y ciclones serán elevadas y fortalecidas de manera tal que puedan resistir los impactos del desastre, y la restauración y regeneración del medio ambiente, incluyendo la reforestación de los manglares, la plantación de árboles como cinturones de protección, y la reconstrucción de muros de contención en la costa, deberán ser priorizados.

**Para mayor información sírvase contactar a:**

Sr. P Pattanaik

CE: osvswa@rediffmail.com

## Soluciones de Empleo Intensivo

En octubre de 1998 el huracán Mitch causó estragos en Nicaragua, destruyendo a su paso gran parte de su infraestructura. Muchos de los que tuvieron la suerte de sobrevivir se quedaron sin hogar e ingresos, y con muy poco acceso a los servicios básicos, resultando en una situación aun más generalizada de pobreza y desempleo.

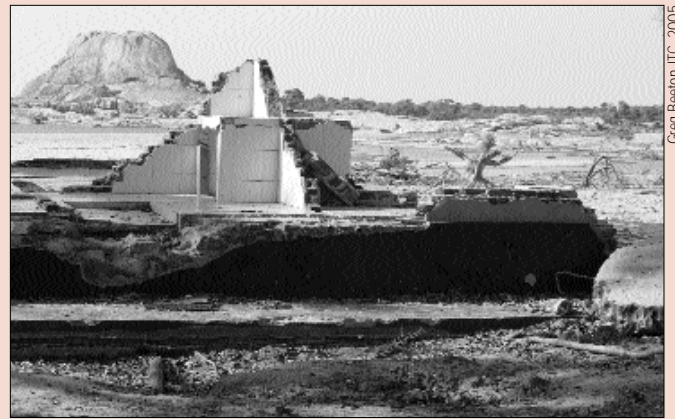
El apoyo internacional estuvo a mano para ayudar en la reconstrucción del país, con una inversión esperada de un billón de dólares por un período de hasta cinco años. Además de crear la tan necesitada infraestructura de transporte y otras, la reconstrucción ofreció una gran oportunidad para generar empleo a través del uso de tecnologías con mano de obra.

## Las carreteras rurales después del Tsunami en Sri Lanka

Cientos de carreteras rurales en las provincias del sur, este y norte de Sri Lanka fueron severamente dañadas por el tsunami de Asia. La Autoridad de Desarrollo Carretero (ADC) calcula que unos 2425 km. de los 2825 km. de la franja costera de Sri Lanka ha sido afectada. La consecuente falta de acceso al área ha traído abajo las redes sociales y retrasado considerablemente las actividades de rehabilitación incluyendo la distribución de ayuda, comunicaciones y urgente construcción.

Según el Centro para Operación Nacional (CON-Sri Lanka), se prestará menos atención a la restauración de la red de caminos rurales dañados (caminos de grava, de tierra, caminos de herradura, puentes peatonales y senderos), mientras que las carreteras grado "A" y "B" serán rehabilitadas por el gobierno con la asistencia de la comunidad internacional. Se espera que el Asian Development Bank estudie los requerimientos de financiamiento urgentes para el sector transporte en una estimación de necesidades junto con el Banco Mundial y el Japan Bank for International Corporation (JBIC). Falta finalizar los costos para la reconstrucción y el Ministerio espera obtener el financiamiento de los donantes para cubrir cualquier brecha. La capacidad de los gobiernos locales (Pradeshiya Sabna) para atender los temas de acceso ha estado restringido por la falta de conocimientos técnicos y limitaciones financieras.

El Foro de Lanka sobre Desarrollo del Transporte Rural (LFRTD), una red local afiliada al IFRTD, recientemente elaboró unos lineamientos para la construcción, rehabilitación y mantenimiento de caminos rurales, dirigido a los hacedores de política. Estos lineamientos se publicarán en los periódicos y se difundirán estratégicamente via el desarrollo de materiales de información específica para cada público. El LFRTD espera presionar al gobierno a través de los ministerios de línea y alentar a las ONGs para que adopten estos lineamientos en su trabajo. El Intermediate Technology Development Group (ITDG) está asociándose con el LFRTD para desarrollar y publicar estos lineamientos. ITDG ya ha incorporado los conocimientos de los lineamientos en sus planes para



Vista de los daños luego del tsunami en Sri Lanka

los proyectos de rehabilitación por el tsunami. Además, el LFRTD se comprometerá con los ministerios correspondientes como transporte y autopistas, y con los gobiernos locales y concejos provinciales para propugnar la construcción de estacionamientos para las bicicletas y ciclovías en las recientemente construidas ciudades/pueblos, y promover la necesidad de MIT costo-efectivos en lugares donde los diferentes modos de transporte se han perdido. El reto es integrar estos temas dentro de una situación de planificación que requiere acción urgente.

**Para mayor información sírvase contactar a:**

Nimal Dassanayaka, Coordinador para el Lanka Forum on Rural Transport Development (LFRTD)

CE: lfrtd@eol.lk



Habiendo verificado el interés de las agencias de inversión nacionales e internacionales en tal enfoque, se identificó la necesidad de construir la capacidad en los sectores público y privado para la ejecución de trabajos con mano de obra. Un proyecto piloto de la OIT financiado por Holanda, proporcionó capacitación y concienciación para los esfuerzos de reconstrucción financiados por otras fuentes nacionales e internacionales, en áreas como la rehabilitación de vías rurales, pavimentación de caminos urbanos, viviendas, protección del río y recuperación de tierras.

Por medio de la "capacitación en el trabajo", los contratistas fueron capacitados en las tecnologías con mano de obra y administración de empresas, mientras que los funcionarios del gobierno local fueron capacitados en la identificación y diseño de proyectos así como en la administración y supervisión de contratos. Al nivel central, las actividades se centraron en institucionalizar la capacidad de entrenamiento, y crear conciencia del enfoque del empleo intensivo como una herramienta política.

Durante sus 11 meses de existencia, el proyecto no sólo demostró efectivamente la viabilidad de utilizar la inversión en infraestructura para generar las urgentes necesidades de ingreso para el pobre en situaciones de crisis, sino también probó medios efectivos de desarrollo económico local y alivio de la pobreza dentro de una estrategia general de desarrollo. Sin embargo, el proyecto fue muy corto para tener un impacto significativo en los esfuerzos de reconstrucción, los cuales de hecho aún están en curso en Nicaragua. Al nivel local, el establecimiento y sostenibilidad del enfoque fueron buenos, así como el beneficio para las municipalidades y contratistas fue evidente. Al nivel nacional, el proyecto sobre todo creó conciencia, pero no tuvo éxito en institucionalizarla debido al limitado tiempo. Un programa de seguimiento financiado por Luxemburgo afortunadamente está atendiendo este tema.

Una segunda dificultad fue la dependencia del proyecto en los fondos de reconstrucción de fuentes externas y la falta de coordinación en estas inversiones, lo que resultó en que el proyecto tuviera que ir a buscar inversiones más convenientes y subsecuentemente entrar en acuerdos separados con cada una de las agencias financieras, retrasando gravemente las actividades iniciales. Por lo tanto, se recomienda que proyectos similares en el futuro incluyan una cantidad mínima de los fondos de financiamiento para propósitos de demostración.

Habiendo aprendido de ésta y otras crisis de intervención, la OIT, a través de su Programa de Inversiones Intensivas en Empleo, actualmente está promoviendo el enfoque del empleo intensivo en los esfuerzos de reconstrucción en curso en las áreas afectadas por el tsunami. Varios países están incorporando el enfoque dentro de sus estrategias de respuesta, concientes de la necesidad inmediata de reconstruir la infraestructura así como la generación de ingresos.

**Para mayor información sírvase contactar a:**

Serge Cartier van Dissel, Organización Internacional del Trabajo  
**CE:** cartier@ilo.org  
**Web:** www.ilo.org/eiip

## Acceso en la Emergencia

Hace dos años *Noticias del Foro* publicó un artículo nuestro proponiendo establecer una organización dedicada que satisfaga las necesidades de transporte en situaciones de emergencia. Esto fue provisionalmente llamado "Acceso en la Emergencia" o AE. Habiendo estado involucrados con infraestructura de transporte en situaciones de desarrollo o desastre, reconocimos que los problemas de acceso estaban limitando el despliegue eficiente de la ayuda y el subsecuente ritmo de recuperación. Sin embargo, el concepto no atrajo mayor interés o financiamiento, así que la idea permaneció latente.

Recientemente el tsunami en Asia y otras emergencias han confirmado nuestra opinión que el asegurar una infraestructura adecuada de transporte en situaciones de desastre puede no ser tratado de manera costo-efectiva o apropiadamente en relación con el trabajo de desarrollo.

Otras necesidades técnicas que han surgido de las situaciones de emergencia pueden tener "paquetes" o equipo pre-listo y recursos que pueden ser llevados al lugar e instalarse. Sin embargo, lograr el acceso requiere manejar una serie de problemas a través de diversas distancias. Esto puede demandar enviar grandes cantidades y tamaños de equipo, con las inevitables demoras durante las cuales otras provisiones de ayuda también tienen que ser aerotransportadas, o requieren la rápida movilización de la capacidad nativa.

Durante las últimas décadas los programas de desarrollo han creado una extensa capacidad indígena para la construcción y mantenimiento de

caminos. La utilización de la capacidad indígena local en todas las etapas, desde la respuesta inicial a la rehabilitación a largo plazo, podría ayudar a las comunidades locales a recuperarse y reconstruir después de los desastres al proporcionar la continuidad del trabajo, el desarrollo de nuevas habilidades, y el reestablecimiento de la confianza en la comunidad. También podría potencialmente ahorrar enormes sumas de dinero al ser más rápido, más efectivo y más apropiado localmente.

Pero cuando el desastre golpea, esta capacidad es a menudo ignorada. Tanto los contratistas internacionales como las agencias externas de ayuda o el personal militar y el equipo son desplegados en su lugar. Entre las razones para esto están:

- La capacidad indígena no puede ser identificada fácilmente por las organizaciones de ayuda.
- Aún siendo identificada, su capacidad no puede ser estimada prontamente. Durante las emergencias las agencias de manejo no pueden correr el riesgo de equivocarse al entregar componentes cruciales de operaciones más amplias.
- La capacidad local puede no tener las aptitudes y capacidades necesarias para satisfacer el inevitable aumento de la demanda en la emergencia. Esto podría ser tanto un déficit general de los recursos para hacer frente a las extraordinarias demandas como la falta de recursos y pericia especializada.
- La capacidad local misma del sector privado y público podrían haber sufrido la pérdida de recursos humanos y materiales en el desastre.
- Los arreglos contractuales pueden tomar tiempo para establecerse con operaciones de menor escala. El tiempo ahorrado en movilizar la capacidad local podría ser mayor que lo que se demora la autorización para empezar el trabajo.

Para poder utilizar la capacidad indígena con confianza, estos cinco puntos necesitan ser atendidos. La propuesta "El Acceso en una Emergencia" pudo haber enfrentado directamente estas barreras estableciendo redes internacionales, regionales y locales para identificar, estimar, contratar, apoyar y reforzar la capacidad local competente en el momento de necesidad mientras actuaba como punto de enfoque para las agencias de alivio internacional que necesitan socios para la implementación. ¿Ha llegado el momento de construir ya la capacidad de un AE?

**Envíenos su opinión sobre la propuesta de un AE o para mayor información sírvase contactar por CE a:**

Neil Brown - **CE:** neilbrown1@freeuk.com  
 David Stiedl - **CE:** david.stiedl@mogu.co.uk  
 Simon Done - **CE:** sdone@trl.co.uk

## Taller sobre Seguridad en las Carreteras de Modjo, Etiopía

El Foro Nacional para el Transporte Rural y el Desarrollo de Etiopía (FNTRDE), una red afiliada al IFRTD, organizó un taller sobre Transporte y Seguridad en las Carreteras de Modjo, el 5 de febrero del 2005.

El objetivo de este taller fue sensibilizar a los involucrados, a saber, propietarios y conductores de carretas tiradas por caballos, funcionarios de la policía de tránsito, representantes de la administración local y el público en general, sobre el gran impacto de los accidentes de carreteras en la vida humana, animales y propiedad en áreas tanto rurales como urbanas.

El taller estableció algunas recomendaciones claves las cuales incluyen:

- 1) La necesidad de los involucrados de coordinar sus esfuerzos para prevenir accidentes viales que ocurren como resultado del manejo imprudente y/o infracción a las reglas y normas de tránsito por los conductores y peatones.
- 2) La necesidad de organizar Comités de Transporte y Seguridad Vial, que reúnan involucrados claves como la policía de tránsito, la oficina de transporte, las asociaciones de propietarios de carretas y las compañías de seguros.
- 3) La necesidad de los involucrados de continuar intercambiando información y debatir los temas de seguridad vial, brindando talleres similares a las Asociaciones de Propietarios de Carretas y otros grupos de interés.



# Noticias y Eventos

## Transporte y Participación de la Comunidad –Taller en Gaya, Níger

**P**articipación de la Comunidad en la Promoción de la Infraestructura del Transporte Sostenible en Areas Rurales fue el tema del taller realizado en Gaya, al norte de Níger del 6 al 9 de diciembre del 2004. El evento fue organizado por la Secretaría del IFRTD en colaboración con la Agencia Suiza para la Cooperación y el Desarrollo (SDC). La reunión agrupó las experiencias de Benin, Burkina Faso, la República Democrática del Congo, Guinea, Togo, Senegal y Níger. Los participantes exploraron las fortalezas y debilidades de las políticas existentes, estrategias y programas de manejo de los caminos rurales en estos países, y el taller proporcionó la oportunidad de compartir información útil para atender los retos de adoptar un enfoque participativo para construir y mantener caminos rurales.

Las sesiones plenarias para compartir las experiencias, información y retroalimentación, fueron intercaladas con el trabajo en grupo para permitir una discusión más profunda en los temas identificados. Un organizado viaje de campo le dio a los participantes la oportunidad de discutir con aquellos involucrados en las practicas de implementar los proyectos de la comunidad en el área local. Como resultado de observar lo que sucedía en el terreno, algunas propuestas y recomendaciones para mejorar la situación actual fueron formuladas para desarrollarse al nivel de toma de decisiones local y nacional y por los donantes, ONGs y organizaciones de la sociedad civil.

**Para mayor información sírvase contactar a:**

*Cheikh Amadou Bamba Thioye*  
**CE:** [bamba.thioye@ifrtd.org](mailto:bamba.thioye@ifrtd.org)

## Taller de TransNet sobre Movilidad y Salud

**L**a significativa contribución del transporte y la movilidad al desarrollo y forma de vida de la gente pobre es ampliamente reconocida. Sin embargo, al sector de desarrollo todavía le falta reconocer y entender el papel del transporte para mejorar la salud de la gente pobre.

El Taller sobre Movilidad y Salud de TransNet, realizado en Bern, Suiza en noviembre del 2004, buscó salvar esta brecha, reuniendo a especialistas en transporte y salud, muchos provenientes de las redes de TransNet y del IFRTD, para discutir los temas y desarrollar un plan de acción que pueda impulsar hacia delante a esta relativamente nueva agenda.

El programa del taller incluyó cuatro presentaciones variadas y profundas, dando bastante tiempo para la reflexión y el debate entre los participantes, seguidos de una sesión de lluvia de ideas para identificar las brechas en el conocimiento y las potenciales oportunidades de acción. Los mensajes claves tomados de las presentaciones y sesión de lluvia de ideas incluyen:

- Las intervenciones del transporte generan impactos tanto positivos como negativos en la salud. Para ayudar a optimizar los potenciales de salud en actividades de movilidad y transporte, el sector transporte debe estimar cabalmente los vacíos en su conocimiento y dar algunos pasos para compartir la investigación existente y generar nueva investigación para llenar estos vacíos.
- La salud va más allá del sector salud. El sector transporte necesita ser proactivo en la sensibilización del sector salud sobre la importancia de la movilidad como un componente referencial de las intervenciones de salud.

Estos temas generaron un número de ideas para la acción incluyendo un **Programa de Investigación en Red sobre Movilidad y Salud**. Este programa de investigación internacional sobre intervenciones de movilidad y su impacto con relación a la salud tendrá como sus objetivos:

- Aumentar el conocimiento sobre movilidad y temática sobre la gente pobre en contextos diferentes de países en desarrollo.
- Desarrollar herramientas que permitan a los profesionales en transporte incluir estimaciones holísticas de impacto en la salud y medidas de mitigación en la planificación, diseño e implementación de las intervenciones del transporte.
- Desarrollar un programa de propugna para sensibilizar al sector salud sobre temas de movilidad y salud.

Este taller fue financiado por las oficinas de Movilidad y de Salud del Departamento de Desarrollo Social de COSUDE.

TransNet es una Comunidad de Práctica (CDP) informal con sede en Suiza de actores públicos, privados, nacionales e internacionales en el campo del transporte. TransNet organiza dos veces al año actividades para los miembros y gente invitada para alentar el trabajo en red, pensar y aprender sobre los temas actuales del sector.

**Para mayor información sobre TransNet o el taller sírvase contactar a:**

*Roger Schmid, SKAT Consulting*  
**CE:** [roger.schmid@skat.ch](mailto:roger.schmid@skat.ch)  
**Web:** <http://www.trans-web.ch>

## Feliz Aniversario Grupo de Bicicletas de Ngware

**E**l 17 de febrero del 2005 el Grupo de Transporte en Bicicleta de Ngware, anteriormente ganadores del Premio Colin Relief del IFRTD, celebró su 15o. aniversario. El grupo Ngware fue el pionero en organizar el servicio de bicitaxis en Kisumu, Kenya. Ellos comenzaron en 1990 y fueron oficialmente registrados en 1994 por el Departamento de Servicios Sociales. Su objetivo principal es crear empleo y facilitar el acceso a los servicios de educación y salud entre sus miembros y familia.

A pesar de los muchos obstáculos, la iniciativa ha competido razonablemente con otros proveedores de servicio de transporte en el pueblo proporcionando una efectiva, eficiente y asequible alternativa de transporte. Es también accesible, confiable y no contamina el aire. Este negocio ha creado empleo tanto en Kisumu y los pueblos vecinos.

**Para mayor información sírvase contactar a:**

*Naboth Okoth*  
*Presidente del Ngware Bicycle Transport Group*  
**CE:** [njokoth@yahoo.com](mailto:njokoth@yahoo.com)

## Acerca del IFRTD

**E**l 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 secretaria 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 Garzon 852, Lima 11, Jesús María, Perú*  
**Tel/fax:** 51 1 431 1754  
**CE:** [ana.bravo@ifrtd.org](mailto:ana.bravo@ifrtd.org)

*Secretaría del IFRTD, 113 Spitfire Studios, 63-71 Collier Street, Londres N1 9BE, Inglaterra*  
**Fax:** 44 20 7713 8290  
**CE:** [ifrtd@ifrtd.org](mailto:ifrtd@ifrtd.org)

*Bamba Thioye (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.thioye@ifrtd.org](mailto:bamba.thioye@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](mailto: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](mailto:ranjith@ifrtd.org)

**Recuerde visitar el portal del IFRTD [www.ifrtd.org](http://www.ifrtd.org)**

*Editado por Kate Czuczman Traducción y Comp.: Alicia Bravo*