

# id21 insights

communicating international development research

## Transporte, ¿el eslabón perdido?

### Un catalizador para el logro de los ODM

**¿Qué hacen los agricultores rurales pobres cuando la estación de lluvias impide su acceso a los mercados? ¿Qué hacen las mujeres en labor de parto cuando la clínica más cercana se encuentra a 30 Km. de distancia y el transporte virtualmente no existe? ¿Cómo pueden ir las niñas a la escuela si el camino no es seguro? ¿Cómo pueden proveer las mujeres a sus familias cuando la carga de transporte de las tareas domésticas consume el tiempo para la generación potencial de ingresos?**

Reducir a la mitad la extrema pobreza y el hambre, reducir la mortalidad materna, lograr la educación primaria universal, y emponderar a las mujeres son cuatro de los ocho Objetivos de Desarrollo del Milenio (ODM) con implicaciones importantes en el acceso y transporte. Esta edición de id21 insights muestra cuán críticos son los temas de acceso y movilidad para el logro de los ODM para el 2015.



Fátima Adam Abakar del área de Kafaut, Dafur Norte en Sudán Oriental es agricultora y vendedora de agua y es casada con siete hijos. Ella es propietaria de un burro que usa en la agricultura y venta de agua.

Crédito: Annie Bungeerth (Cortesía de Acción Práctica)

El transporte difícilmente es mencionado en los ODM ni como una causa ni como una solución potencial a la pobreza. Sin embargo la infraestructura de transporte y servicios tienen una fuerte influencia en:

- Suministro de servicios básicos oportunos y accesibles de: salud, educación, agua y saneamiento.
- Facilitar el crecimiento económico a través del comercio internacional, regional y nacional.
- Empoderamiento de grupos vulnerables como el de las mujeres, mediante la reducción del tiempo empleado en tareas domésticas.
- Vínculos con la economía de mercado y el mundo exterior: el transporte conecta a las comunidades con los mercados y la información, pone en contacto a gente aislada con servicios y representantes, sostiene importantes redes sociales y posibilita la libertad de movimiento.

En esta edición de *id21 insights* cada artículo construye una imagen del rol catalítico del transporte en crear mayor acceso a oportunidades de empleo, educación y centros de salud, desarrollo agrícola, inclusión social y formación de redes.

#### Haciendo conexiones

Tres cuartas partes de la población mundial que padece hambre crónicamente viven en áreas rurales. Capacitando a agricultores pobres para cultivar más alimentos es una forma efectiva de reducir el hambre y la pobreza. Invirtiendo en infraestructura de transporte y servicios podrá:

#### Resumen

Editorial	1
Creando empleos	3
Una red global	3
Yendo a la escuela	4
Género y Movilidad	5
Transporte para mujeres gestantes	6
Parando el VIH/SIDA	7
Vínculos útiles en la web	7
Agendas en conflicto en Colombia	8

Margaret Grieco de la Universidad Cornell brindó asesoramiento académico para esta edición de *id21 insights* [mg294@cornell.edu](mailto:mg294@cornell.edu)

- Reducir los precios.
- Incrementar la producción agrícola.
- Reducir los monopolios comerciales agrícolas, mejorando el acceso a los mercados.

La seguridad de los alimentos también está determinada por la compra de energía y por ende por el nivel y localización de oportunidades de empleo. La inversión en transporte rural puede mejorar el acceso a oportunidades de empleo y crear empleo. En esta edición de *id21 insights*, **Emilio Salomón** muestra que el uso de microempresas para el mantenimiento de caminos rurales conduce a mayores ingresos y compra de energía y al desarrollo de empresas no agrícolas.

Brindando y accediendo a servicios básicos también se contribuye a reducir la pobreza. El artículo de **Gina Porter** demuestra cómo llegar a la escuela en las áreas rurales cuesta tiempo, energía y dinero –impidiéndoles asistir a los niños, particularmente a las niñas, y al personal.

Tres ODM se focalizan en temas de género: promover equidad de género y empoderamiento de las mujeres, reducir la mortalidad infantil, y mejorar la salud materna. **Priyanthi Fernando** muestra que existen pocos incentivos para que las mujeres utilicen el transporte del que se dispone, a pesar del hecho de que frecuentemente ellas tienen que caminar largas distancias cargando bultos pesados. Fernando resalta el hecho de que

- ▶ 'disponible' no siempre significa transporte 'apropiado' o 'accesible'.

Los servicios de salud dirigidos a la reducción de la mortalidad materna e infantil y la expansión del VIH/SIDA, se beneficiarían con un transporte seguro, oportuno y apropiado de pacientes, personal de salud y medicinas. El trabajo de **Taye Berhanu** en Etiopía sobre el transporte seguro de mujeres gestantes y un nuevo programa de investigación sobre Movilidad y Salud apuntan a dar mayor visibilidad a estos temas.

Sin embargo, mejor transporte puede tener efectos secundarios negativos, por ejemplo exacerbando la expansión del VIH/SIDA, como muestra el artículo de **Mac Mashiri**. El transporte también puede abrir áreas rurales a impactos adversos en el medio ambiente como la tala ilegal –con efectos negativos en la economía local y capital social. **Luz Marina Monsalve Friedman** describe los esfuerzos locales en Chocó, Colombia para parar la construcción de caminos destructivos.

Los planificadores del transporte aún deben considerar de forma global los temas de medio ambiente desde una perspectiva rural, a pesar del impacto que el desarrollo del transporte urbano ha tenido en el medio ambiente rural. No obstante, soluciones de transporte sostenibles y amigables con el medio ambiente existen en las áreas rurales, particularmente donde se dispone de vías acuáticas y métodos no motorizados de transporte.

### ¿Una nueva agenda para el transporte?

El transporte y la infraestructura son temas importantes en la agenda del desarrollo, pero algunos donantes bilaterales están cambiando la opción de invertir en transporte o moviendo su pericia en transporte a otros sectores, reflejando un cambio para el sostenimiento de los ODM. Una gran proporción del préstamo del Banco Mundial y del Fondo Monetario Internacional es para infraestructura, particularmente en países con ingresos medios donde existe un menor riesgo y mayor probabilidad de mantenimiento a largo plazo. Los bancos regionales también tienen un mayor interés en infraestructura a pesar de que el foco está cambiando del transporte rural a prioridades urbanas y uniones portuarias y al interior de las ciudades.

Los donantes necesitan comprender que el transporte es vital para el logro de los ODM, y que tipos apropiados de transporte, por ejemplo, por río o usando animales o bicicletas, pueden ser tan importantes como construir caminos.

## IFRTD

**El Foro Internacional para el Transporte Rural y el Desarrollo (IFRTD) es una red global de individuos y organizaciones interesados en temas de transporte rural en los países en vías de desarrollo.**



Una riqueza de conocimiento es generada por iniciativas internacionales, regionales y nacionales que podrían ayudar a empujar hacia delante una nueva agenda que aborde la relación entre accesibilidad rural y pobreza. En India, por ejemplo, el Programa de Caminos Rurales del Primer Ministro está estableciendo objetivos a nivel nacional para conectar las áreas rurales y urbanas, y está fortaleciendo su foco en participación comunitaria para asegurar su sostenibilidad.

**Los donantes necesitan comprender que el transporte es vital para el logro de los ODM, y que tipos apropiados de transporte, por ejemplo, por río o usando animales o bicicletas, pueden ser tan importantes como construir caminos.**

Por lo tanto, promover servicios de transporte e integrar temas de desarrollo social dentro del planeamiento de transporte, continúa siendo un reto. Los donantes necesitan comprender que el transporte es vital para alcanzar los ODM, y en particular en áreas rurales, tipos apropiados de transporte, por ejemplo por río o usando animales o bicicletas, puede ser tan importante como construir caminos.

Mientras gobiernos nacionales y locales contribuyen aportando la inversión, varias organizaciones no gubernamentales, tales como el Foro Internacional para el Transporte Rural y el Desarrollo, están promoviendo una nueva agenda para el transporte rural. **Peter Njenga** y **Kate Czuczman** argumentan la necesidad de políticas alternativas que promuevan el compromiso de los actores involucrados, mecanismos de sostenibilidad financiera, y un contexto de desarrollo en el que el transporte rural sea reconocido como un tema central.

Ministros de transportes y donantes deben:

- Integrar las perspectivas de género en política, planeamiento e implementación de desarrollo.

**El centro neurálgico para el transporte y comercio, Kindia, Guinea Conakry - Paul Starkey**

*Crédito: Paul Starkey*

- Compilar la función del transporte e indicadores de impacto en forma precisa e informativa.
- Priorizar la construcción y mantenimiento sostenible de caminos rurales.
- Evaluar el éxito o no de las intervenciones locales en transporte.
- Concentrarse en ayudar a las áreas rurales a desarrollar sistemas de transporte que no dañen el medio ambiente, como ha sucedido en las ciudades ■

**Danang Parikesit**

Presidente, Foro Internacional para el Transporte Rural y el Desarrollo

**Dan-dan@indo.net.id**

**Kate Czuczman**

IFRTD Secretariat, 113 Spitfire Studios, 63-71 Collier Street, London N1 9BE, UK

**kate.czuczman@ifrtd.org**

**T +44 (0)20 7713 6699 F +44 (0)207 713 8290**

**www.ifrtd.org**

## Subscríbase a id21 insights

**Para subscribirse de manera totalmente gratuita a id21 insights en inglés, por favor envíenos su dirección postal completa a:**

**id21  
Institute of Development  
Studies  
University of Sussex  
Brighton BN1 9RE, UK  
email id21@ids.ac.uk**

## Creando empleos

**En áreas rurales donde las oportunidades de empleo no agrícolas son raras, el mantenimiento de caminos puede proporcionar mucha necesidad de trabajo.**

Los países andinos han adoptado una política de emplear microempresas comunitarias para llevar a cabo el mantenimiento rutinario de caminos nacionales, secundarios y rurales.

Entre el 2004 y 2005, la Organización Internacional para el Trabajo, oficina subregional para países andinos, en colaboración con PROVIAS Departamental en Perú y Unidad de Caminos Vecinales en Ecuador, determinaron los beneficios e impactos de las microempresas.

Los objetivos de la investigación fueron:

- Evaluar el impacto de las microempresas en crear empleo.
- Evaluar el impacto de los salarios de los trabajadores de las microempresas en las economías de las familias y comunidad.
- Identificar lecciones que puedan ayudar a las organizaciones a crear microempresas sostenibles.
- Averiguar si las microempresas en Perú tienen la capacidad para mantener caminos secundarios.
- Averiguar si las microempresas, que operan colectivamente, pueden ser aplicadas en áreas de Ecuador que no tienen tradición de trabajo colectivo.

Financiadas originalmente por el Banco Interamericano de Desarrollo y el Banco

Mundial, las microempresas son financiadas de manera externa a los presupuestos nacional, regional y municipal.

Los trabajadores de las microempresas reclutan nuevos miembros, identificados mediante un proceso de selección que incluye una prueba de habilidades. También es tenida en cuenta la situación socioeconómica de las familias de los miembros potenciales, dando preferencia a las familias más pobres y hogares cuyo cabeza de familia es una mujer. Las empresas tienen bajos requerimientos de capital y pueden emplear hasta 15 trabajadores.

Para caminos rurales, un trabajo que necesita un mantenimiento se genera cada 2,5 kilómetros en contraposición con los caminos nacionales, donde ese trabajo de mantenimiento se genera de 3,5 a 5,5 kilómetros. La evaluación también muestra que con ingresos fijados mensualmente los trabajadores de microempresas y sus familias se benefician claramente:

- Comunidades con microempresas perciben en promedio mayores ingresos que las comunidades vecinas y han elevado su poder adquisitivo.
- Ellos pueden planear sus gastos y generar ahorros para inversiones.
- Alrededor del 40 por ciento de los trabajadores investigados usaron sus ingresos adicionales para comprar, restaurar o expandir sus hogares, comprar tierras o establecer negocios colectivos o privados.
- Unos mínimos requerimientos de salud y condiciones de trabajo son cubiertos.

Sin embargo, algunas comunidades han expresado celos o indiferencia hacia las microempresas debido a la falta de

oportunidades reales que ellos ofrecen a otros para participar en los beneficios económicos que proveen.

Los planificadores del transporte y economía necesitan ser conscientes de que:

- Las microempresas de mantenimiento de caminos son un medio efectivo para el mantenimiento de caminos, creando empleo y reduciendo la pobreza
- El dinero extra mejora el poder adquisitivo, genera ahorro e inversiones y crea la capacidad para el desarrollo de empresas locales.
- Contratar microempresas para mantener caminos secundarios (con alto volumen de tráfico) les requerirá reforzar el mantenimiento rutinario con maquinaria y tecnología más complicada.
- El cómo esté organizada una microempresa no influye en su capacidad técnica—sea colectiva o privada, ella puede cumplir satisfactoriamente ■

**Emilio Salomón**

Av. Dos de Mayo N° 961 Apt. 901, San Isidro, Lima 27, Perú

T +51 1 440 5982

salomonbalsamo@terra.com.pe

**Ver también**

Organización Internacional del Trabajo—Programa de Inversiones Intensivas en Empleo  
[www.ilo.org/public/spanish/employment/recon/eiip/index.htm](http://www.ilo.org/public/spanish/employment/recon/eiip/index.htm)

*Resultados de la Evaluación del Modelo Piloto de Promoción de Microempresas de Mantenimiento Vial en el Perú: Provias Rural y Propuesta de Aplicación en el Ambiente Nacional*, Lima, Perú, Juan Contreras Sepúlveda, 2003

*Evaluación del Modelo de Promoción de Microempresas de Mantenimiento Vial en el Perú: Provias Rural y Provias Nacional*, Lima, Perú, Juan Contreras Sepúlveda, 2004  
[www.oitandina.org.pe/](http://www.oitandina.org.pe/)

## Una red global para el transporte rural

**Enfoques convencionales para el ODM 8 – una asociación global para el desarrollo – tiende a focalizarse en el comercio, ayuda y temas del sector privado. El Foro Internacional para el Transporte Rural y el Desarrollo (IFRTD) está desarrollando otro tipo de sociedad, una red global de individuos y organizaciones para mejorar el acceso y movilidad de la gente pobre en áreas rurales.**

El IFRTD brinda una red de colaboración, intercambio de información, debate y abogacía que traspasa fronteras geográficas, jerárquicas y sectoriales. En 30 países, redes nacionales autónomas están afiliadas al IFRTD, que es facilitada por un pequeño secretariado descentralizado en Kenya, Perú, Sri Lanka y el RU.

La red está involucrada en un rango de programas que tienen impacto directo con los ODM de salud y erradicación de la pobreza. Debajo hay dos ejemplos.

El IFRTD, en colaboración con organizaciones internacionales y suizas en transporte y salud, está llevando a cabo un programa de investigación de dos años en los vínculos entre movilidad y salud. Los objetivos son:

- Incrementar la comprensión de los impactos de las restricciones de movilidad en la salud y

bienestar de gente pobre en diferentes países en desarrollo.

- Desarrollar herramientas para posibilitar a los profesionales del transporte incluir abordamientos holísticos de impacto en salud y medidas de mitigación en el planeamiento, diseño e implementación de intervenciones de transporte.
- Desarrollar un programa de abogacía para sensibilizar al sector salud acerca de la relación entre movilidad y salud.

El observatorio de pobreza está ayudando a las organizaciones de la sociedad civil en toda América Latina, Asia y África a hacer un seguimiento e influir en el diseño de políticas e inversiones nacionales. A través de la construcción de habilidades analíticas y de seguimiento y aumento de la comprensión de los lazos entre transporte y pobreza, el Observatorio de Pobreza ha establecido una red de comunidades rurales, ONGs, academia y gobierno local y central. Ellos debaten los temas e identifican prioridades clave para la agenda del transporte y pobreza en sus países.

Miembros del IFRTD usan los hallazgos en investigación del transporte y su contribución a la reducción de la pobreza para influir en los procesos de política nacional y contribuir al debate sobre reducción de la pobreza.

En Kenya, el Observatorio de Pobreza trabaja con Parlamentarios Comunitarios—foros de la sociedad civil de multi-actores involucrados—para influir en las decisiones del transporte local. Talleres o ‘Días de Observatorio de Pobreza’ son una oportunidad para las comunidades

de desarrollar un entendimiento de temas críticos en transporte, en caso de llegar a la adopción de intervenciones apropiadas y el establecimiento de nuevas asociaciones, particularmente con el sector privado.

El Observatorio de Pobreza ha esbozado una Matriz de Seguimiento del Transporte y la Pobreza que formará las bases para un futuro debate. Esto muestra que para acertar en los objetivos de reducción de la pobreza, el sector transporte necesita:

- Integrar políticas de transporte en los amplios objetivos de reducción de la pobreza y desarrollo nacional, por ejemplo con salud, agricultura, educación e iniciativas de comercio
- Asegurar que existen mecanismos para traducir las políticas de transporte en estrategias de implementación sólidas, usando procesos participativos en planeamiento y entrega de infraestructura y servicios.

**Peter Njenga**

IFRTD, PO Box 314, 00502, Karen, Nairobi, Kenya

T +254 20 883323

Peter.njenga@ifrtd.org

**Ver también**

Estudios de caso del Observatorio de Pobreza  
[www.ifrtd.org/new/proj/pov\\_watch.php](http://www.ifrtd.org/new/proj/pov_watch.php)

Parlamentarios comunales

[www.kendat.org](http://www.kendat.org)

Movilidad y Salud

[www.mobilityandhealth.org/es/index.php](http://www.mobilityandhealth.org/es/index.php)

# Llegando a la escuela

## Logrando la educación primaria universal

La movilidad física y las barreras de transporte que impiden a los niños rurales acudir a la escuela primaria pueden ser sustanciales, pero frecuentemente son complejas y están ocultas. La situación es particularmente severa en el África sub-Sahariana donde, con pocas excepciones, más de la mitad de los niños de todas las edades no van a la escuela regularmente.

Una Investigación realizada por la universidad de Durham con niños, profesores y padres en los distritos de Gamo y Assin en el sur de Ghana, identifican la disponibilidad del transporte y los costos como barreras significativas para que los niños rurales puedan acudir a la escuela.

Los niños tienen que caminar hasta seis kilómetros para ir a la escuela, después de haber realizado tareas domésticas y otro tipo de trabajos (frecuentemente relacionados con el transporte de mercancías). En un pueblo fuera del camino, niños y niñas de alrededor de 10 años de edad cargan regularmente bultos pesados de leña para vender en el distrito principal antes de ir a la escuela—un viaje total de alrededor de diez kilómetros.

Caminos malos y transporte inadecuado o normalmente caro, impiden a los niños que viven en áreas remotas asistir a la escuela regularmente. Otros factores relacionados con la movilidad y el transporte que influyen en la asistencia a la escuela incluyen:

- Edad, género, orden de nacimiento, discapacidad física y situación socio-económica familiar pueden influir en qué niños son capaces de viajar largas distancias hasta la escuela, particularmente si el viaje es sin acompañamiento e implica transporte público poco fiable.
- Condiciones locales de la agricultura y patrones asociados a la producción económica, influyen en los quehaceres diarios que deben realizar los niños, tales como reunir el ganado y recoger agua y leña.

### Gatnet Género y Transporte Comunal

Únase a este grupo de discusión por correo si tiene usted interés en mejorar el acceso y movilidad de mujeres y hombres pobres en países en desarrollo.

[www.dgroups.org/groups/worldbank/Gatnet](http://www.dgroups.org/groups/worldbank/Gatnet)



Un niño en camino a la escuela en Debresellasié, un pueblo en la sub-zona de Areza, Zona Debub, Eritrea. Los niños tienen que caminar por colinas muy escarpadas durante horas para llegar a la escuela del pueblo.

Crédito: Ezra Simon, 2002

Una niña de un pueblo flotante en el Lago Tonle Sap en Camboya se dirige a su casa de vuelta del colegio. El colegio está sobre zancos en la vía fluvial. El pueblo cambia su ubicación varias veces al año, según sea de la época seca / de lluvias.

Crédito: Eric Thompson, 2005 (Cortesía de Photoshare)



### Niños y niñas de alrededor de 10 años de edad cargan regularmente bultos pesados de leña para vender en el distrito principal antes de ir a la escuela—un viaje total de alrededor de diez kilómetros.

- La distancia entre la localización de estas actividades y el transporte disponible influyen en cuanto al tiempo extra que un niño tenga.
- Transporte inadecuado y/o muy costoso para movilizar los productos agrícolas y otras mercancías puede causar que las familias utilicen a los niños, especialmente a las niñas, como portadoras, lo que retrasa o impide su asistencia.
- En lugares donde el transporte público es costoso y/o irregular, los niños podrían usar bicicletas para llegar a escuelas distantes; el tiempo que las niñas invierten en tareas domésticas (y algunas veces convenciones culturales) tienden a restringir sus oportunidades para usar bicicleta.
- Los maestros son normalmente reacios a cubrir plazas en escuelas de poblados muy alejados debido a que las pocas opciones de transporte los aislarán de la interacción regular con otros colegas y gente de similar posición social. Estos pueblos pueden no tener profesores adecuados por largos periodos; maestros asignados a estos puestos pueden tomar ausencias no oficiales regularmente.

Niños y maestros se enfrentan a muchas dificultades para llegar a la escuela en partes rurales de África, Asia y América Latina. Existe, sin embargo, insuficiente evidencia respecto a la extensión y naturaleza de los impactos en la matrícula y asistencia a las escuelas.

Un nuevo estudio está empezando a

desarrollar este trabajo sobre infancia y movilidad en el África sub-Sahariana. En donde se encuentren vinculaciones, se harán necesarias soluciones imaginativas y de contexto específico. Éstas podrían incluir:

- Promover amplia disponibilidad de bicicletas (como el reciente Programa Nacional de Bicicletas Shova Kalula que ha realizado en África del Sur, proporcionando bicicletas subsidiadas), cursos de reparación de bicicletas para niños y niñas en la escuela, ómnibus sólo para niñas, o educación a distancia.
- Investigación que implica a los niños directamente (tanto dentro como fuera de la escuela) para establecer los problemas y sus potenciales soluciones.
- Usar transporte del sector público para lograr las metas educacionales, incluyendo hacer recorrer bibliotecas móviles con información y tecnologías de comunicación, bonos de viaje para profesores, organizando transporte escolar y demás ■

Gina Porter y Kathrin Blaufuss con Frank Owusu-Acheampong

Departamento de Antropología, Universidad de Durham, 43 Old Elvet, Durham, DH1 3HN, UK  
[r.e.porter@durham.ac.uk](mailto:r.e.porter@durham.ac.uk)

#### Ver también

'Improving policy on children's mobility and access through development of a participatory child-centred field methodology/toolkit', Project Pages  
[www.dur.ac.uk/child.mobility/](http://www.dur.ac.uk/child.mobility/)

'Children, Transport and Traffic in Southern Ghana', International workshop on children and traffic, Copenhagen, Denmark, por Gina Porter y Kathrin Blaufuss, 2-3 mayo, 2002

'Living in a Walking World: Rural Mobility and Social Equity Issues in Sub-Saharan Africa' *World Development* 30 (2) pages 285-300, por Gina Porter, 2002

# Equilibrando la carga

## Género y Movilidad

**L**as mujeres, particularmente en áreas rurales pobres, con frecuencia invierten más tiempo y esfuerzo en transporte, tienen menor acceso a servicios públicos y menor control sobre recursos. Las mujeres también tienen menores oportunidades que los hombres para usar diferentes tipos de transporte, tales como carretillas, tracción de animales o motocicletas.

Mejorar la movilidad de mujeres y niñas y reducir su 'pobreza de tiempo' ayudarán a lograr el tercer ODM: promover igualdad de género y empoderamiento de las mujeres.

'Pobreza de tiempo' significa que las mujeres tienen que trabajar muchas más horas que los hombres y tienen que hacer más cambalaches entre sus actividades. Esto restringe sus opciones económicas y no les permite transferir con facilidad su trabajo a la economía de mercado. Las mujeres también tienen desigual acceso a servicios de soporte y préstamos agrícolas, información de mercado y créditos (particularmente créditos basados en par colateral que dependen de reuniones frecuentes).

**Una combinación de pobres relaciones de género y bajo poder adquisitivo aún impiden el acceso de las mujeres al transporte.**

Una investigación del Banco Mundial descubrió que en Marruecos caminos nuevos hacen que el viaje a la escuela sea más seguro, estimulando a los padres a enviar a sus hijas a la escuela e incrementando la matrícula de mujeres en la escuela primaria a un 68 por ciento de una tasa pre-proyecto de 28 por ciento. En zonas rurales de Pakistán, en comunidades con niveles similares de disponibilidad de escuelas, se tienen diferentes tasas netas de matrícula de niñas en primaria, que dependen de la disponibilidad de caminos válidos con todo tipo de clima.

Invertir en agua, infraestructura

sostenible de energía y transporte, que acorta el tiempo que emplea la mujer en tareas domésticas, puede reducir drásticamente su pobreza de tiempo y quitar impedimentos para su empoderamiento.

Intervenciones apropiadas incluyen:

- Senderos o rutas locales que lleven a las fuentes de agua y leña.
- Servicios de transporte que satisfagan las necesidades de salud especiales de las mujeres
- Transporte asequible para las mujeres, tales como bicicletas, o proveerles de servicios de crédito para acceder a las tecnologías existentes
- Servicios de transporte que sostengan las actividades económicas de las mujeres, tales como aumentar el espacio para el transporte de carga en transportes públicos.

Temas de género, sin embargo, son raramente priorizados en las inversiones de transporte. En China, la maquinaria nacional de género, responsable de asegurar la implementación de estrategias de equidad de género, incluyen 24 ministerios y 5 organizaciones de la sociedad civil pero no el Ministerio de Transportes. Desde que el Banco Mundial resaltó primero la desigual carga de transporte de las mujeres hace diez años, su más reciente investigación en Burkina Faso, Camerún, Tanzania y Zambia muestra que una combinación de pobres relaciones de género y bajo poder adquisitivo aún impiden el acceso de las mujeres al transporte. La movilidad de las



**Una mujer lleva con dificultad una carga por una carretera rural en Etiopía. Las mujeres a menudo llevan cargas muy pesadas, ya que no hay disponibles otros medios de transporte o los que hay no son asequibles.**

*Credito: Chandrakant Ruparella, 2004 (Cortesía de Photoshare)*

mujeres también está restringida por su bajo 'poder de elección' – incluyendo el modo de transporte a usar o a dónde pueden ir.

Atender la equidad de género y el empoderamiento de las mujeres no sólo depende de invertir en caminos. También depende de:

- El compromiso de los gobiernos y agencias de transporte de integrar el género en sus procesos de planificación.
- Cuán lejos las agencias de gobierno y transporte están en capacidad o desean atender la pobreza de tiempo de las mujeres, su falta de acceso a tecnologías de transporte asequible y finalmente las relaciones de género, que refuerzan estas barreras para la movilidad femenina ■

**Priyanthi Fernando**

Centre for Poverty Analysis, 29 Gregory's Road, Colombo 7, Sri Lanka  
 priyanthif@cepa.lk

**Ver también**

*Integrating Gender into World Bank Financed Transport Programs*, IC NET, 2004 por el Banco Mundial IC NET, 2004

[www.dgroups.org/groups/worldbank/gatnet/docs/TAG1\\_final.pdf](http://www.dgroups.org/groups/worldbank/gatnet/docs/TAG1_final.pdf)

*Balancing the Load: Women, Gender and Transport*, Zed Books: Londres, editado por Priyanthi Fernando y Gina Porter, 2003



**Miembros de una cuadrilla de construcción de caminos totalmente compuesta por mujeres, mueven montículos de cascajos en Dais Ababa, Etiopía**

*Credito: Ian Oliver, 2004 (Cortesía de Photoshare)*

## Transporte para mujeres gestantes en Etiopía

**África tiene la tasa más alta de mortalidad materna, con 830 muertes por 100.000 nacidos vivos, según la Organización Mundial de la Salud.**

Servicios prenatales y cuidados posparto, asistencia por personal entrenado y acceso a servicios de emergencia de obstetricia, podrían reducir estos números. Sin embargo, en áreas rurales donde los pacientes con frecuencia viajan largas distancias para llegar a servicios de salud de referencia sin servicios de transporte apropiados y al alcance, tal cuidado esencial es difícil de alcanzar.

El Foro Nacional Grupal de Etiopía (FNGE) ha investigado cómo transportar pacientes críticos y de alto riesgo de forma segura. En la Etiopía rural, donde vive el 85 por ciento de la población, los pacientes tienen dificultad para llegar a clínicas u hospitales de referencia. La investigación muestra que existen dos problemas principales:

- La crítica escasez de medios de transporte en áreas rurales obliga a los pacientes a caminar largas distancias, teniendo como resultado el deterioro de su condición para cuando llegan al centro de salud.
- En lugares donde se usan medios de transporte tradicionales, la posición en que los pacientes son transportados puede causar complicaciones. Transportes tradicionales comunes incluyen: camillas de madera hechas localmente cargadas por cuatro personas, en la espalda de animales o de otras personas, o transporte por carretas de caballo o burro, camión o algún auto disponible.

Estos métodos son problemáticos:

- Mantener a los pacientes en una posición neutral y segura es generalmente difícil.
- El retraso en conseguir tratamiento médico a los pacientes puede llevar a complicaciones de salud adicionales.
- Pacientes con lesiones múltiples y severas, tales como lesiones de la columna cervical o médula espinal, tienen riesgo de daño orgánico secundario.

Los más vulnerables – aquellos que no tienen transporte adecuado y que padecen de pobre salud—son mujeres gestantes y pacientes con fístula. Es un mayor reto para el personal de salud realizar actividades para salvar vidas y puede resultar en la muerte del paciente por lesiones secundarias causadas por el transporte.

Dos recomendaciones políticas principales surgen de la investigación para los planificadores locales, personas con poder de decisión y funcionarios del gobierno:

- Hardware – El acceso físico a



servicios de salud mejoraría con un planeamiento integral, incluyendo salud, transporte y otros ministerios del gobierno. Mejores tecnologías de transporte, motorizados y no motorizados, tales como ambulancias en bicicleta para distancias cortas, o taxi ambulancias para distancias medias y largas, ayudarían enormemente.

- Software – A corto plazo, materiales de formación para ilustrar el correcto posicionamiento de pacientes usando los medios tradicionales de transporte ayudarán. Esto puede basarse en



**Voluntarios del Distribuidor Comunitario (Community Based Distributor - CBD)** ayudan a las enfermeras del CBD a llevar sus mochilas y las bolsas con material anticonceptivo sobre un río torrencial en las montañas de Erap, en el distrito de Nawaeb, provincia de Morobe, en Papúa Nueva Guinea. Los voluntarios del CBD se encuentran con las enfermeras de CBD en el borde de la carretera o en el muelle y las ayudan a caminar durante horas de un pueblo a otro, administrando píldoras e inyecciones anticonceptivas.  
*Kingston Namuni/Mark Munguas, 2002 (Cortesía de Photoshare)*

**Una mujer embarazada en Zambia montada en la parte de atrás de una camioneta en visita de emergencia a la clínica.**

*Crédito: CCP, 2001 (Cortesía de photoshare)*

modelos existentes de 'formador de formadores' usados por organizaciones no gubernamentales relacionadas con salud, organizaciones de base comunales y centros de salud locales ■

### Taye Berhanu

Africa Beza College, Ethiopia National Forum Group,  
PO Box 13655, Addis Ababa, Ethiopia  
T +251 (0) 9 663638/517246  
[tayeberhanu@hotmail.com](mailto:tayeberhanu@hotmail.com)

### Ver también

'Transport and Health in Ethiopia: the Impact of Traditional IMTs on Critical Patients', Presentation to the *Transnet Workshop on Mobility and Health*, por Taye Berhanu, noviembre 2004

[www.trans-web.ch/transnet/transnet8/](http://www.trans-web.ch/transnet/transnet8/)

Toolkit on Gender Transport and Maternal Mortality, por Margaret Grieco y Jeff Turner, 2005

[www.people.cornell.edu/pages/mg294/maternalmortality.html](http://www.people.cornell.edu/pages/mg294/maternalmortality.html)

*The Impact of Transport Provision on Direct and Proximate Determinants of Access to Health Services*, Swiss Tropical Institute, por Kate Molesworth, 2005

[www.ifrtd.org/new/issues/Molesworth2005.doc](http://www.ifrtd.org/new/issues/Molesworth2005.doc)

## Los Objetivos de Desarrollo del Milenio

- Erradicar la pobreza extrema y el hambre
- Lograr la enseñanza primaria universal
- Promover la igualdad entre los géneros y la autonomía de la mujer
- Reducir la mortalidad infantil
- Mejorar la salud materna
- Combatir el VIH/SIDA el paludismo y otras enfermedades
- Garantizar la sostenibilidad del medio ambiente
- Fomentar una asociación mundial para el desarrollo

## Deteniendo la marcha del VIH/SIDA en África

**A todo lo largo del este y sur de África, los impactos socio-económicos del VIH/SIDA en los individuos, familias, comunidades y sociedad como un todo es devastador. Ningún sector ha quedado incólume, incluyendo salud, educación, agricultura, transporte, negocios grandes y pequeños, comerciantes y sociedad civil. ¿Qué puede hacer el sector de transporte rural para ayudar a sacar lección del impacto de la enfermedad?**

Un estudio realizado por el Foro Internacional para el Transporte Rural y el Desarrollo en Kenya, Sudáfrica, Tanzania, Uganda y Zimbabwe revela muy poca integración de temas de VIH/SIDA en los programas nacionales de transporte. Los costes de transporte son los mayores obstáculos para buscar y proporcionar tratamiento de atención sanitaria. Programas de inmunizaciones y control de enfermedades son problemáticos porque la seguridad y el reparto oportuno de las medicinas se interrumpen frecuentemente. El poco acceso impide a los pacientes buscar atención sanitaria y regresar a por un tratamiento posterior.

La propagación del VIH se intensifica a medida que la movilidad de la gente sea mayor. En promedio, la prevalencia de VIH entre los conductores de camiones de largas distancias es considerablemente más alto que entre la población general.

Sin embargo, mejorar el acceso rural puede ser riesgoso: la diseminación del VIH se intensifica con la mayor movilidad de la gente. Los centros de transporte, corredores de caminos y locales de construcción de infraestructura y mantenimiento, todos actúan como catalizadores para una rápida transmisión del VIH y otras enfermedades infecciosas.

La evidencia muestra que, en promedio, la prevalencia del VIH entre los chóferes de camiones de largas distancias está considerada mayor que entre otros trabajadores del transporte y la población general. En Tanzania, las paradas de camiones atraen a trabajadoras de comercio sexual, así como micro comerciantes, camareras y otros de áreas vecinas. La primera respuesta del sector transporte ha sido focalizarse en prevención, poniendo como objetivo el transporte y las trabajadoras de sexo comercial, sin darse cuenta de que la gente cercana a las actividades de transporte también necesitan seguridad.

El Consejo de Investigación Científica e Industrial en Sudáfrica recientemente completó un estudio preliminar para el gobierno Sudafricano de integración de movilidad rural y acceso (IRMA) en tres distritos. La gente con VIH/SIDA necesita contactos regulares con profesionales sanitarios y servicios rurales de transporte disponibles y asequibles son cruciales para disminuir el impacto. IRMA busca:

- Mejorar la atención de los pacientes en las clínicas
- Mejorar la flexibilidad sobre el lugar en que los profesionales sanitarios sean puestos
- Introducir tecnologías de transporte para reducir la carga de las actividades domésticas de modo que particularmente las mujeres puedan tomar empleos pagados o tener mayor tiempo para cuidar a los miembros de su familia viviendo con VIH/SIDA
- Proveer a las clínicas rurales con motocicletas para mejorar su acceso a hospitales mejor equipados o, por ejemplo, transportar muestras de sangre o repartir insumos médicos.

El estudio resalta el importante rol que juega el transporte en la reducción del impacto del VIH/SIDA. El sector transporte necesita educar y aconsejar a su personal e involucrarse más en llegar a comunidades a lo largo de corredores de transporte. Para que el transporte rural sea más efectivo en la guerra contra el VIH/SIDA, se necesita:

- Identificar a los más vulnerables y a la gente que vive con VIH/SIDA
- Para las organizaciones de base comunitarias y familias, comprometerse en investigación operativa e identificar las soluciones más apropiadas.

- Institucionalizar un enfoque de asociación multisectorial, con el sector transporte jugando un papel central, anclado en las realidades de la gente que vive con VIH/SIDA y otros grupos vulnerables.
- Más trabajo para fortalecer mecanismos de enfrentamiento y estrategias que aseguren la sostenibilidad de la subsistencia rural por mucho tiempo después de que los financiamientos externos hayan terminado ■

### Mac Mashiri

Coordinador del Foro Nacional Grupal de Sudáfrica (South Africa National Forum Group), CSIR  
Built Environment, PO Box 395, Pretoria, South Africa  
T +27 12 841 2942  
Mmashiri@csir.co.za

### Ver también

*Community Responses to HIV/AIDS along transit corridors and areas of transport operations in Eastern and Southern Africa*, IFRTD/CSIR, Final Report, abril 2004  
[www.ifrtd.org/new/reg\\_wrk/reg\\_hiv.php](http://www.ifrtd.org/new/reg_wrk/reg_hiv.php)

## Vínculos útiles en la web

Foro Internacional para el Transporte Rural y el Desarrollo  
[www.ifrtd.org/spanish/index.htm](http://www.ifrtd.org/spanish/index.htm)

Global Knowledge Transport Partnership  
[www.gtkp.com/index.aspx](http://www.gtkp.com/index.aspx)

Red Latinoamericana de Tracción Animal  
[www.relata.org.ni](http://www.relata.org.ni)

Instituto de Seguridad y Educación Vial  
[www.isev.com.ar](http://www.isev.com.ar)

Programa de Movilidad y Salud  
[www.mobilityandhealth.org/es/index.php](http://www.mobilityandhealth.org/es/index.php)

Access Exchange International  
[www.globalride-sf.org/espanol.html](http://www.globalride-sf.org/espanol.html)

Programa de Pequeñas Ayudas (GEF)  
<http://sgp.undp.org>

Global Road Safety Partnership  
[www.grsroadsafety.org](http://www.grsroadsafety.org)

Transporte Acuático y Formas de Vida  
[www.ruralwaterways.org](http://www.ruralwaterways.org)

Sector Transporte del Banco Mundial  
[www.worldbank.org/transport](http://www.worldbank.org/transport)

Programa de Políticas de Transporte para África Sub-Sahariana  
[www.worldbank.org/afr/ssatp](http://www.worldbank.org/afr/ssatp)

Transaid  
[www.transaid.org](http://www.transaid.org)

Animal Traction Network for Eastern and Southern Africa  
[www.atnesa.org](http://www.atnesa.org)

IT Transport Consultants  
[www.ittransport.co.uk](http://www.ittransport.co.uk)

Institute for Transportation and Development Policy  
[www.itdp.org](http://www.itdp.org)

Transweb  
[www.trans-web.ch](http://www.trans-web.ch)

Kate Czuczman  
[kate.czuczman@ifrtd.org](mailto:kate.czuczman@ifrtd.org)

Ana Bravo  
[ana.bravo@ifrtd.org](mailto:ana.bravo@ifrtd.org)

## Agendas en Conflicto en Colombia

**En la selva tropical de Colombia, comunidades indígenas y de descendientes africanos viven aisladas del resto del país. El desarrollo de transporte a gran escala, responsable de las emisiones de gases de efecto invernadero y la extensa deforestación, tiene un record ambiental bajo, en una de las únicas dos selvas tropicales húmedas que quedan en el planeta.**

Las grandes ciudades y la globalización están demandando en forma creciente la extracción de madera, plantas medicinales, materias primas para productos farmacéuticos, petróleo, gas natural y minerales de áreas rurales de Colombia y otros países Latinoamericanos. Sin una adecuada representación en el gobierno, la población local es incapaz de oponerse al desarrollo de carreteras principales y la extracción de recursos en áreas tradicionales.

### Chocó, Colombia

Chocó es una de las áreas más pobres de Colombia. Esta localizada entre el océano Pacífico y el océano Atlántico, pero los habitantes de esta zona se mantienen aislados y sin salida al mar debido a su pobre estado socio económico y la falta de redes apropiadas de transporte. A pesar de ser rico en minerales y en biodiversidad, Chocó tiene uno de los índices más altos de necesidades básicas insatisfechas en Colombia – 81,5 por ciento contra un promedio nacional de 37, 6 por ciento.

Construir una autopista de un lado a otro de Chocó ha estado en agenda desde 1967. Es parte de un proyecto nacional – Puerto de Tribugá, el cual abrirá el mercado con países de Asia y formará conexiones entre el océano Pacífico y el océano Atlántico. Solo una sección ha sido construida hasta el momento; ya está en necesidad de ser reparada y su construcción ha ocasionado un daño irreparable, que incluye deforestación y pérdida de biodiversidad. Actualmente, el 60 por ciento del área esta pendiente de ser construida, la cual, si se realiza, definirá su futuro.

El desarrollo de la carretera ha sido interrumpido por una protesta local contra la mala gestión ambiental del proyecto y por comunidades que priorizan una autonomía territorial y defienden su cultura e identidad, por encima del comercio nacional e internacional.

En este contexto rural, los ríos y el océano pueden proveer medios de transporte que beneficien a los indígenas y descendientes africanos. En una región con ríos navegables:

- Hay un gran potencial para sistemas de transporte que usan tecnologías de sostenibilidad ambiental como teleféricos, chalupas (pequeños botes) y botes de cola larga que pueden acoplarse con transportes terrestres no motorizados, como bicicletas y animales.
- Diferentes clases de transporte y una política clara de desarrollo sostenible prevendría la explotación de recursos genéticos y de madera, y pararía cambios irreversibles al ecosistema.

### la necesidad de un debate a nivel local

El transporte en áreas rurales es un problema político con distintos intereses representados. Perspectivas de desarrollo nacional y local deben ser debatidas, incluyendo a los habitantes locales. Recientemente los miembros de la sociedad civil acordaron colaborar con el Departamento Nacional de Planeamiento para preparar una política global nacional para el transporte rural. Para que el cambio tenga lugar a nivel local:

- Espacios similares deben ser creados para que las comunidades puedan hablar con los ministerios involucrados en el proyecto, incluyendo los Ministerios de Ambiente, de Transporte y del Interior. El debate debe tratar de proyectos innovadores que respeten la economía territorial y la identidad cultural de los grupos étnicos.
- El debate debe proveer el aprendizaje de experiencias exitosas de otras comunidades de países en desarrollo en situaciones similares.



**Aldeanos del distrito de Dhading en Nepal cruzan uno de los ríos más largos de Nepal (el Trisuli) con la ayuda de un cable de acero. No hay otro modo de cruzar el río. Los aldeanos deben usar este peligroso medio de transporte para ir al mercado, a la ciudad o a una zona de transporte público. Muchas veces la cuerda se ha roto y el río ha arrastrado a personas.**

Crédito: [www.nepalfoto.com](http://www.nepalfoto.com), 2005 (Cortesía de Photoshare)

- En la ausencia de diálogo o donde éste no es suficiente, las comunidades estarán dispuestas a movilizarse y protestar para ganar la atención de las autoridades gubernamentales.
- El equilibrio sólo se puede obtener preservando áreas rurales y asegurando una buena calidad de vida para sus habitantes, quienes proveen los bienes y servicios que hacen la vida urbana posible ■

### Luz Marina Monsalve Friedman

Calle 46 N 70A-46, Apto 301, Medellín, Colombia

T +57 4 250 4942

luzma635@gmail.com

### Ver también

*Estudio de Impacto Ambiental y Consulta Previa de la Conexión Terrestre Ánimas Nuquí*, Universidad Tecnológica del Chocó, Luz Marina Monsalve Friedman et al, diciembre 2005

*Declaración de Importancia Estratégica de la Construcción del Proyecto las Ánimas Nuquí*, Documento COMPES 3389, Consejo Nacional de Política Económica y Social República de Colombia, Departamento Nacional de Planeación Bogotá DC, 24 octubre 2005



**id21**  
Institute of Development Studies  
Universidad de Sussex  
Brighton BN1 9RE, RU  
T +44 (0)1273 678787  
F +44 (0)1273 877335  
Email [id21@ids.ac.uk](mailto:id21@ids.ac.uk)

*id21 insights* se publica diez veces al año y está en internet en [www.id21.org/insights](http://www.id21.org/insights). El sitio web de id21 también ofrece acceso gratuito a cientos de pequeños artículos sobre temas destacados de fácil lectura relacionados con el desarrollo internacional, tales como salud, recursos naturales, educación y política social. Para suscribirse a nuestro boletín de correo electrónico, mande un email a [id21@ids.ac.uk](mailto:id21@ids.ac.uk) con las palabras 'subscribe id21 news'. Para suscribirse a id21 insights consulte [www.id21.org](http://www.id21.org) o contacte con nosotros en la dirección que aparece abajo.



**Institute of Development Studies**

id21 está financiado por el IDS con el apoyo del UK Department for International Development. Las opiniones expresadas en id21 no reflejan necesariamente la posición del DFID, IDS o de cualquier otra institución que haya contribuido. A menos que los derechos se hayan reservado en casos específicos, cualquier artículo puede ser copiado o citado sin ningún tipo de restricción con la indicación de la fuente (id21 insights) y siempre que el autor esté en conocimiento y debidamente informado.  
© Institute of Development Studies 2006;  
ISSN 1740-0074 IDS es una Organización benéfica con No.877338, garantía limitada y registrada en Inglaterra.

Editora: **Freida M'Cormack**  
Editora Senior: **Louise Daniel**  
Editorial y Apoyo Técnico: **id21 team**  
Diseño: **Robert Wheeler**  
Impreso por: **APR Ltd**  
Impreso en papel producido de bosques sostenibles