

Noticias del Foro

Foro Internacional para el Transporte Rural y el Desarrollo

Bicicletas para la Reducción de la Pobreza

Volumen 14, Número 2, Junio 2008

El Debate sobre las Bicicletas

Las bicicletas son de bajo costo, fáciles de reparar y generalmente confiables. Ellas proporcionan una solución para un buen transporte en las áreas rurales donde el transporte público es escaso, el transporte motorizado privado es caro, y los caminos a menudo son malos o no existen. Hasta aquí el sector transporte parece tener consenso. Sin embargo, cuando comenzamos a explorar las formas en las cuales las bicicletas puedan hacer asequibles económicamente y accesibles a más gente pobre, este consenso cae para ser reemplazado por preguntas.

De dónde deben proceder las bicicletas: ¿se deben fabricar localmente para estimular la economía local o importarlas baratas del extranjero? ¿Cuál es una política de buen gobierno para las bicicletas: gravar con impuestos las importaciones de éstas, o proveer bicicletas de bajo costo (eg. Shova Kalula en África del Sur)? Los proyectos de bicicletas dan a menudo bicicletas recicladas provenientes de los países desarrollados a las comunidades rurales pobres de los países en desarrollo, algunas veces sin costo alguno, ¿cuáles son las implicancias de esto?

En este número de Noticias del Foro nos zambullimos dentro de algunas de estas discusiones, trayéndoles diferentes perspectivas y experiencias de alrededor del mundo, y optimistamente provocar algunos pensamientos críticos sobre estrategias futuras. ¿Cuál es la política ambiental favorable para estimular el uso de la bicicleta? ¿Cuáles son las prioridades de los diferentes grupos de interés –usuarios, artesanos, comerciantes, importadores, gobiernos y agencias de desarrollo, y cuáles son las compensaciones para las decisiones que tomamos?



Capacitando a las mujeres rurales en la reparación de bicicletas, Tamil Nadu, India

Es importante que Ghana eliminara los derechos de importación para las bicicletas a mediados de los '90. El gobierno fue serio en su ayuda al pobre y entendió que las bicicletas eran esa ayuda. Algunos países del África consideran a las bicicletas como juguetes recreacionales y le cargan tanto como el 100% de la tarifa.

Por David Peckham

Extraído de 'Sustentando las Bicicletas como transporte rural deseable'

Artículo completo: www.ifrtd.org/new/issues/op_bicycles4.php

CE: info@villagebicycleproject.org

Trabajar dentro del Sistema de Mercado

El Proyecto de Bicicletas para el Pueblo ha estado trabajando en Ghana para hacer las bicicletas más asequibles económicamente desde 1999. Nos enfocamos en tres áreas específicas: abastecimiento de bicicletas y sus partes, herramientas para las bicicletas, y proporcionar capacitación para repararlas. En las áreas rurales la capacitación para repararlas va aparejada con bicicletas dadas con descuentos (a mitad de precio), haciendo efectivamente que las bicicletas estén disponibles en las comunidades pobres a la vez que los empoderamos para una mejor calidad de sus vidas.

Es importante que trabajemos con el sistema de mercado. Nosotros no regalamos cosas. El 100% de caridad desordena los mercados, lo cual es contrario a la sostenibilidad. El regalar promueve una cultura de dependencia, devalúa los bienes y servicios, y es un imán para la corrupción y el engaño. Las cosas que se dan sin costo alguno se desechan de la misma forma. El enfoque del Proyecto de Bicicletas para el Pueblo baja la barra de acceso para las bicicletas, dando acceso a un amplio espectro de gente que trabaja duro pero económicamente pobre. Con el riesgo de sonar un poco Darwinianos, si regalamos bicicletas a los desaventajados económicamente de la sociedad, ¿cómo afectaría esto a la imagen general de las bicicletas? En su lugar, al hacer las bicicletas más asequibles, éstas se asociarán más con el éxito y se harán psicológicamente más atractivas.

Entender el Sentido de Propiedad

Promover el sentido de propiedad de la bicicleta no se refiere sólo a mantener la cadena engrasada.

Como parte de nuestras operaciones vendemos algunas bicicletas con precios subsidiados a los empresarios de comunidades de base, pero no pedimos pago por las bicicletas que son para los voluntarios de los servicios de salud de la comunidad. Actualmente, para tratar el sentido de propiedad, gastamos varias horas de discusión con cada beneficiario en un esfuerzo de que quede claro el vínculo entre su trabajo voluntario y el recurso que están recibiendo. También para tratar problemas e inquietudes que puedan tener relacionados con su nuevo recurso.

En una discusión reciente sobre estrategias de propiedad, un colega me regañaba por no cobrarles a los voluntarios por sus bicicletas. "Pero", yo

Continúa en la pág. 2

En este número:

1. El Debate sobre las Bicicletas

2. ¿Están las importaciones baratas desafiando la economía local?

3. Instantáneas de una Economía Rural sobre dos ruedas; Bicicletas para la Inclusión Social

4. Noticias y Eventos; Recursos en Línea; Acerca del IFRTD

Continúa de la pág. 1

protesté, "si las NU decidió que mi trabajo era valioso y me compró una 4x4 para ayudarme a hacerlo mejor; yo estaría muy agradecido por el reconocimiento. Esto me motivaría más para hacer mi trabajo, porque no me quedaría nunca más atorado en la arena camino a los pueblos, y tendría una sensación de orgullo por haber sido recompensado con una pieza de equipo tan útil". Aparte de esto, argüí, son los hombres quienes controlan más el ingreso familiar; y serían los hombres a quienes la mayoría de mujeres voluntarias

recurrirían para solicitar efectivo para comprar la bicicleta. Entonces serían los hombres quienes verían el bien como perteneciente a ellos.

Por Michael Linke, Ben Bikes Namibia

Extraído de 'Entonces quién puede montar una bicicleta'

Artículo completo: www.ifrtd.org/new/issues/op_bicycles3.php

CE: Michael@benbikes.co.za

¿Están las importaciones baratas desafiando la economía local?

En dos artículos contrastantes tenemos noticias de Namiz Musafer en Sri Lanka en donde la industria local de reparación y ensamblaje ha sufrido a expensas de precios accesibles para el consumidor. Mientras tanto, Jeffrey Maganya nos informa sobre cómo en Kenya el impuesto cero sobre la importación de bicicletas ha apalancado una industria local completamente nueva, los boda boda.

El auge y aumento del uso de la bicicleta en Kenya

Uno de los resultados clave de la eliminación de los derechos de importación en las bicicletas en Kenya en el 2002 ha sido el crecimiento de las taxi bicicletas como un medio de transporte en las áreas rurales y peri urbanas.

La confluencia de un alto crecimiento y empleo juvenil en asentamientos peri-urbanos de gran densidad, faltos de un servicio de transporte público confiable llevó a un crecimiento espectacular de las taxi bicicletas conocidas como "boda boda". De acuerdo con el PNUD (2006) el alto nivel de desempleo en Kenya empujó a muchos a considerar trabajar en el sector de las taxi bicicletas como una oportunidad de empresa con barreras bajas de ingreso. Aunque este crecimiento ha sido espontáneo, fue fundamentalmente posible por una política de gobierno más amplia en el uso de bicicletas.

Los intentos para fabricar bicicletas localmente en Kenya fueron abandonados en los '90 debido al reducido tamaño del mercado y a una falta de ventajas comparativas con China o India. Las bicicletas son importadas por partes y ensambladas localmente. En el 2002 el gobierno de Kenya anunció la eliminación de los derechos de importación de las bicicletas y los años que siguieron vieron un gran crecimiento en el número de bicicletas importadas. De acuerdo con el resumen de las estadísticas del gobierno de Kenya del 2007, se importaron 386,503 en el 2002, elevándose a 446,638 en el 2003 y llegando a 722,418 en el 2004. El incremento entre el 2002 y el 2005 fue del 87%. En el mismo período la importación de vehículos a motor; que no experimentó ningún cambio en el régimen de impuestos, tuvo un 28% de incremento en sus importaciones.

El crecimiento del negocio de los boda boda ha sido un fenómeno de mediano tamaño en ciudades de Kenya como Kisumu, Nakuru y Kakamega. De acuerdo con el PNUD en el 2000 habían 5,000 taxis bicicletas en Kisumu y desde entonces, la asociación de Boda Boda de Kisumu informa más de 20,000 boda bodas en la ciudad.

Aunque el comercio de las taxi bicicletas ha mejorado han habido algunos desincentivos. Muchos concejos locales las ven como una fuente de ingresos a través de impuestos locales. El concejo Municipal de Nakuru cobra alrededor de US\$5 por mes por cada operador como un impuesto. Las bicicletas también necesitan infraestructura, incluyendo senderos y parques de estacionamiento, los cuales no son priorizados por las autoridades locales. La prevención de accidentes, el manejo del delito y la armonización con otros medios de transporte son otras áreas clave de las políticas de intervención.

En el 2007, como resultado de la presión de los socios comerciales de la región de África oriental para ajustar los impuestos, el gobierno de Kenya gravó con un 10% el derecho de importación a las bicicletas. Aunque no hay números actuales para mostrar como esto ha afectado la importación de bicicletas, el precio al por menor de éstas se ha incrementado de \$48 a \$71 aproximadamente. El efecto en el negocio de los boda boda está aún por verse.

A pesar del subsecuente ajuste de esta decisión política en el 2007, el ciclismo está ahora firmemente afianzado como un flexible y competitivo medio de transporte personal y de pasajeros.

Para mayor información sírvase contactar a: Jeffrey Maganya

CE: maganya@hotmail.com

La cambiante cara de la industria de las bicicletas en Sri Lanka

En la Sri Lanka rural donde el transporte privado es caro, hay una mala conexión a los caminos principales y una carencia de servicio de transporte público asequible económicamente, la bicicleta parece una opción obvia para las comunidades aisladas.

Hasta que Sri Lanka adoptó una política económica abierta en 1977 había un uso extendido de las bicicletas y una fuerte industria de manufactura de éstas. Desde entonces ha habido una influencia de vehículos extranjeros (motocicletas, taxi motos, autos y vans) que ha impactado sobre la industria local de manufactura y reparación de bicicletas. La reciente tendencia de los negociantes de importar bicicletas usadas de países en desarrollo está desafiando más la industria del ensamblaje de bicicletas. Hoy el incremento del valor local para una bicicleta es mínimo comparado con la situación a mediados de los años '70, aunque el uso de la bicicleta continúa en aumento con 150,000 a 200,000 bicicletas por año agregadas a los caminos.

En Sri Lanka la bicicleta es el vehículo multifuncional más accesible para las familias pobres. En promedio cada 2 de 3 familias en las áreas rurales posee una bicicleta, con un estimado de 3.5 millones utilizadas por todo el país, los usuarios de éstas son atendidos por aproximadamente 3,500 talleres de reparación de bicicletas. Como la inversión inicial para establecer un taller de reparación es baja, son comunes aún en las áreas rurales. Sin embargo, el bajo reconocimiento social y las bajas ganancias no alientan a la gente joven a embarcarse en una carrera de reparación de bicicletas. Por ejemplo, ninguna de las instituciones vocacionales o técnicas ofrece cursos reconocidos en esta disciplina. Los aprendices deben aprender el trabajo de los técnicos mayores (algunas veces repitiendo sus errores) en vez de seguir una capacitación estructurada para mejorar su conocimiento y habilidades.

El uso de bicicletas como pasatiempo, actividades de esparcimiento, ejercicio y carreras por una afluente multitud urbana ha vuelto a despertar el interés en las bicicletas en las áreas rurales. Las "bicicletas estándar" manufacturadas localmente están siendo rápidamente reemplazadas por las bicicletas usadas importadas con multivelocidades, vendidas solo con un mínimo incremento de precio respecto de una nueva bicicleta estándar.

Al visitar un pequeño mercado de un pueblo en Sri Lanka se puede observar toda clase de extensiones para bicicletas. Las bicicletas con remolques y cuadros extendidos son utilizadas para aumentar la capacidad de transporte de carga para pasajeros o mercancías. Los portaequipajes son utilizados al frente y atrás de la bicicleta en función de transportar mercadería comercial a pequeña escala eg. pan, cigarrillos, pescado, vegetales. Madera para combustible y agua también son transportados, a menudo por largas distancias. Algunas personas utilizan el manubrio de las bicicletas para llevar o vender mercaderías como cocos, mientras que el cuadro principal es utilizado para mercadería como leche y periódicos. Soportes especiales se pueden agregar a la parte de atrás de la bicicleta para transportar; por ejemplo de 4-6 cilindros estándar de gas de petróleo (12.5 g gas).

Para mayor información sírvase contactar a: Namiz Musafer

Soluciones Prácticas Asia del Sur

CE: namiz.musafer@practicalaction.org.lk

Instantáneas de una Economía Rural sobre dos Ruedas

Comerciantes

La provincia del sur de Camerún revela un buen ejemplo del papel de la bicicleta en el desarrollo económico de las áreas rurales. Aquí, a lo largo de los caminos rurales, los colonos transportan mercadería para actividades comerciales en las canastas o los manubrios de la bicicleta.

Un zapatero remendón con quien nos encontramos en el cruce de Sangmelima para Oveng, a 25 km. de Oveng en un camino sin asfaltar, utiliza su bicicleta para visitar pueblos ofreciendo su servicio. Su hábil servicio de reparación es importante en las áreas rurales donde la gente generalmente no puede comprar zapatos nuevos. En vez de desecharlos, los zapatos son reparados desde 10 centavos a \$1 para usarlos otro día. El zapatero remendón viaja de pueblo en pueblo en su bicicleta durante la semana.

Otro comerciante, originariamente de la parte nor occidental de Camerún, viaja de pueblo en pueblo en bicicleta. El comercializa mercadería no perecible (sandalias, artículos de cocina) y puede viajar más de 80 km. por día. Su bicicleta es un modelo chino muy modificado.

Juguete o Transporte Doméstico

Las bicicletas de madera son una característica particular de la provincia del sur de Camerún. Tienen todas las partes esenciales de una bicicleta —lantas, cuadro, portaequipaje, manubrios; pero sin un sistema de transmisión. Hecha con madera local, capas de caucho son agregadas a la rueda de madera de la bicicleta para limitar tanto el deterioro como reducir la transmisión del impacto del suelo. Una palanca flexible adjunta al cuadro cerca a las ruedas es utilizada como el freno. Una vez bajada usa la fricción para reducir la velocidad de la bicicleta.

Las bicicletas de madera son fundamentalmente un juguete para los niños, pero también prueban ser útiles para la familia. La gente de pueblo dice que ésta satisface sus necesidades de transporte al transportar gente y carga de un pueblo a otro con una capacidad de carga de más de 4 personas y hasta 200 kg. de carga.

Un Indicador Social

En la mayoría de las áreas del Camerún rural la bicicleta es de dominio exclusivo de los hombres. Poseer una es un privilegio y un símbolo de estatus. Por lo general su uso está estrechamente unido a una específica actividad comercial rural. Por ejemplo, los jóvenes repartidores llamados "Batcham" en el distrito de Bamoutous, al oeste de Camerún, utilizan la bicicleta como el principal medio para transportar sus mercaderías a los grandes mercados rurales.

Las mujeres están restringidas de usar bicicletas por razones socio-culturales. Sin embargo, hay una excepción en Santchou, Camerún Occidental, donde la bicicleta es un objeto único de la cultura Bamileke. Cada familia posee por lo menos una bicicleta y cada uno, hombres, mujeres y niños, tienen acceso a ésta. En Santchou, hombres y mujeres aprenden a manejar bicicletas desde niños, y se burlan de aquellos que no saben manejar diciéndoles "extranjeros".

La bicicleta es un indicador social importante. Su adquisición es relativamente barata, pero su propiedad, el modelo y la forma como se la mantiene es importante.

Para mayor información sírvase contactar a:
Guy Kemtsop, Coordinador Regional IFRTD
CE: guy.kemtsop@ifrtd.org

Vivien Meli
CE: melvivien_03@yahoo.fr

Bicicletas para la Inclusión Social

El uso de bicicletas en las zonas urbanas de Brasil ha aumentado recientemente. Sea que esto se deba a temas económicos, continuos embotellamientos de tráfico o a la alta tasa de contaminación ambiental, los ciclistas están aún así llenando el espacio a que tienen derecho. Sin embargo, la falta de infraestructura de caminos adecuados para bicicletas hace que los ciclistas se sientan inseguros, especialmente los niños, y esta rápida, divertida y autónoma forma de ir al colegio es abandonada frecuentemente debido a los riesgos enfrentados por los escolares cuando manejan bicicleta.

El actual sistema de caminos privilegia el transporte privado de carros y, por lo tanto, esconde o hasta impide otro medio de transporte. Para comprender mejor esto, se realizaron dos estudios en Florianópolis.

En la primera investigación "Rutas seguras para la escuela", los investigadores Giselle Noceti Ammon Xavier y Milton Carlos De la Giustina, de la Universidad Estatal de Santa Catarina (UDESC), juntamente con la ONG Asociación de Ciclistas de Grande Florianópolis (VIACICLO), realizaron estudios sobre las condiciones de transporte de escolares de seis colegios públicos ubicados a lo largo de los caminos estatales en diferentes vecindarios en Florianópolis.

En la segunda investigación "Movilidad ciclística: un modelo de inclusión socioespacial", realizada por Roberta Raquel, el propósito era conocer acerca de las condiciones para el uso de bicicletas por estudiantes en colegios públicos localizados a lo largo de los caminos estatales en el vecindario de Río Tavares, como una posibilidad para la inclusión social y espacial.

Ambos estudios entrevistaron estudiantes y obtuvieron conclusiones muy similares: alrededor de 80% de los estudiantes tienen bicicletas, pero menos del 15% de ellos la utiliza para hacer la ruta casa-escuela. Este uso infrecuente se debe principalmente a la falta de adecuada infraestructura y tener al tráfico.

Como los colegios públicos son concurridos por estudiantes de familias de bajos ingresos, el proveerles de estructuras seguras para manejar bicicleta tendría un impacto directo sobre la economía familiar, reduciendo la

demanda de transporte público. Más aún, esto contribuiría indirectamente a la economía familiar porque el pedaleo es un ejercicio físico importante para mantenerse en forma.

Los estudios, respaldados por las perspectivas de los usuarios, resaltan el hecho de que tarde o temprano en la vida, los ciudadanos ven que su transporte autónomo es difícil y están propensos a buscar el uso de vehículos motorizados en el futuro, saturando el tráfico aún más. El hecho de que los estudios se hayan realizado en áreas suburbanas, hace creer a los investigadores que la situación se empeorará con el aumento de áreas urbanas.

Aun ahora algunos planificadores de transporte no consideran las bicicletas como una buena opción de transporte en sus ciudades. Sin embargo, las bicicletas son una opción para romper la lógica individualista, proveyendo un medio de transporte extremadamente eficaz en tramos cortos y medianos y reduciendo la presión sobre las carreteras de la ciudad.

En este sentido, los estudios mencionados anteriormente sirven como instrumentos importantes de análisis social sobre el uso de bicicletas para transporte. Estos muestran que el transporte en bicicleta favorece el transporte de la gente de bajos recursos. No obstante, la falta de infraestructura reduce la demanda potencial de una gran proporción de la población, resaltando que las autoridades públicas no están realizando su función.

La inclusión social y espacial considera ambos, el tema del acceso de la gente a la ciudad en su totalidad (trabajo, entretenimiento, estudios, etc.) y el tema de libertad de las personas para hacer como a ellos les gusta. En donde los ingresos familiares son utilizados para gastos básicos como casa y comida, la falta de transporte es un factor que contribuye a la exclusión y segregación social. Es dentro de este contexto que las bicicletas se plantean como una posibilidad de transporte, como un vehículo barato y de bajo costo de mantenimiento para toda la familia.

Para mayor información sírvase contactar a: Roberta Raquel
CE: betaraquel@gmail.com
Asociación de Ciclo Usuarios de Florianópolis

Noticias y Eventos

Bicicletas y Motocicletas difundiendo el mensaje de VIH en Uganda

La Alianza Internacional en VIH/SIDA, una alianza que apoya la acción comunitaria sobre SIDA en los países en desarrollo, ha estado reparando bicicletas, motocicletas y cheques en ceremonias a través de Uganda como parte de una iniciativa para mejorar la concepción de los servicios de VIH en el país.

Las ceremonias marcan el crecimiento de un programa de Alianza Uganda para ampliar el rol de las redes de la gente que vive con el VIH en la entrega de servicios de prevención, tratamiento y cuidado. A través del programa, la Alianza y el NAFOPHANU (el Foro Nacional para la Gente que vive con el VIH/SIDA en Uganda) han capacitado a la gente que vive con el VIH para que se conviertan en agentes de la red de apoyo. Estos agentes trabajan para vincular a los proveedores de servicios de prevención, tratamiento, cuidado y apoyo con la gente que vive con el VIH y sus familias.

Las nuevas bicicletas, motocicletas y subvenciones permitirán a los agentes de la red de apoyo construir sobre este trabajo, el cual incluye apoyo a la gente con su tratamiento de VIH, y trabajar para atender las barreras sociales y psicológicas hacia servicios –por ejemplo, trabajando con la gente y sus familias para desmitificar lo que el tratamiento involucra y trabajar directamente con los proveedores de servicios.

Fuente: Alianza Internacional en VIH/SIDA

Para mayor información:
<http://tinyurl.com/hivbicycles>

Programa de Micro Crédito dirigido a las Mujeres Rurales que transportan carga

El Proyecto de Micro Crédito para Bicicletas, organizado por Pedaleando para salir de la Pobreza, el NCDO y el I-CE, está llevando a cabo programas en Uganda Kenya, Burkina Faso y Ghana.

El objetivo del proyecto es reducir la pobreza mejorando el acceso a las bicicletas para las mujeres africanas pobres en áreas rurales. El transporte por bicicleta consume menos tiempo y energía que transportarse a pie, y el tiempo y energía que se ahorra se puede disponer para otras actividades de sus formas de vida como:

- Generar mayores ingresos al transportar más productos
- Diversificar los ingresos al aprovechar otras actividades que generan ingresos (siendo menos dependientes de una sola fuente de ingresos y menos vulnerables a los impactos).
- Mejorar el acceso a los servicios como los centros de salud y educación.

El proyecto de micro crédito apunta a las mujeres que no tienen medios financieros para comprar una bicicleta en la tienda y pagar por ella de inmediato. Las mujeres que tienen una visión sobre cómo las bicicletas pueden ayudarlas a salir de la pobreza pueden comprar una bicicleta y pagarla luego en cuotas.

Para mayor información sírvase contactar a:
I-CE CE: marieke.dewild@cycling.nl

Pedaleando para salir de la Pobreza
CE: info@cyclingoutofpoverty.com

El Banco Mundial publica su Nueva Estrategia de Transporte

¿Cómo puede el Banco Mundial reconciliar sus responsabilidades para combatir el cambio climático y la pobreza? ¿Qué significará esto para un modelo de desarrollo en el cual el crecimiento económico es la ruta para la reducción de la pobreza y el comercio internacional la ruta para el crecimiento? Estas fueron sólo algunas de las preguntas que se formularon en un evento público especial en Londres el 22 de mayo del 2008 para lanzar la recién publicada: Estrategia de Transporte del Banco Mundial para los próximos 10 años. Entre los ponentes estuvieron Mark Juhel (Director

del Sector Transporte, Banco Mundial), a Brendan Martin (Public World) y del IFRTD a Marinke van Riet.

El discurso del IFRTD trató sobre la inclusión del género en la nueva Estrategia de Transporte. La respuesta, titulada *La verdadera crisis de energía rural es el tiempo de las mujeres*, señaló que en la actualidad la mayor parte de la producción agrícola continúa siendo transportada en la cabeza, predominantemente por mujeres, quienes constituyen la mayoría de pequeñas agricultoras y cargadoras. Se estima que el 75% de los 0.5 millones de muerte materna se pudieron haber prevenido si las mujeres hubieran tenido acceso a tiempo a los servicios de salud y atención profesional para el parto. El discurso concluyó con recomendaciones prácticas para la inclusión de género.

Para descargar la Estrategia de Transporte del Banco Mundial sírvase visitar:
<http://tinyurl.com/wbts2008>

Para descargar 'Una carga poco equilibrada' panel de discusión del IFRTD sírvase visitar:
<http://tinyurl.com/bt12008>

Recursos en línea:

Asociación de Ciclo Usuarios de Florianópolis www.viaciclo.org.br
 Pan African Bicycle Information Network (PABIN) www.ibike.org/pabin
 Bicycle Sponsorship Project and Workshop (BSPW) www.bspw.org
 Afribike NGO www.afribike.org
 Shova Kalula Bicycle Project, South Africa
<http://tinyurl.com/showakalula>
 International Bicycle Fund www.ibike.org
 Village Bicycle Project, Ghana www.villagebicycleproject.org
 'Girl Power' Ride a Bike Workshop Report
www.villagebicycleproject.org
 Bicycle Empowerment Network (Ben Bikes) www.benbikes.org.za/

Acerca del IFRTD:

El IFRTD es una red global de individuos y organizaciones que trabajan para lograr mejorar el acceso y la movilidad de la gente pobre rural. Este proporciona un marco para la cooperación, compartir información, el debate y defensa que une las fronteras tradicionales, geográficas, académicas e institucionales.

Ser miembro del IFRTD es libre. Todos los miembros reciben Noticias del Foro y otras publicaciones que están disponibles en la red. En más de 20 países en desarrollo redes autónomas que comparten la visión de la red internacional se han afiliado al IFRTD como Foros Nacionales.

El IFRTD cuenta con una pequeña secretaría descentralizada en Inglaterra, Perú, Camerún, Kenya, y Sri Lanka. Por favor contacte a la Secretaría del IFRTD como sigue:

Ana Bravo (América Latina),
Calle Capitán La Jara 181, Lima 27
(San Isidro), Perú
Tel/fax: 51 1 222 6863
CE: ana.bravo@ifrtd.org

International Programmes and Communications, 113 Spitfire Studios, 63-71 Collier Street, Londres N1 9BE, Inglaterra
Tel: 44 20 7713 6699
Fax: 44 20 7713 8290
CE: ifrtd@ifrtd.org

Guy Augustin Kemtsop (Africa Occidental y Central), PO Box 5769, Douala, Camerún
Tel: 237 994 48 30 o 237 994 78 30
CE: guy.kemtsop@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

Ranjith de Silva (Asia), 319110, Ramanayaka Mawatha, Erarawala, Pannipitiya, Sri Lanka
Tel: 94 11 284 2972
Fax: 94 11 285 6188
CE: ranjith@ifrtd.org

El sitio web del IFRTD está en inglés, español y francés www.ifrtd.org

Editado por Kate Czuczman
Traducción y Comp.: Alicia Bravo