

Arando en el desierto: Poner el conocimiento del transporte rural en la agenda de desarrollo Latinoamericano *(Cultivating the desert: Putting knowledge of rural transport on the agenda of Latin American development)*

Ana B Bravo H.¹

Cuando en 1997 iniciamos el trabajo de promover el tema del transporte rural en América Latina, apenas contábamos con 14 personas en la región que conocían del trabajo del Foro Internacional para el Transporte Rural y Desarrollo –IFRTD (por su nombre en inglés: Internacional Forum for Rural Transport and Development). Los bancos y los gobiernos ponían la mayor parte de sus esfuerzos y recursos económicos en los grandes y aparentemente incuestionables proyectos de infraestructura del transporte. La pobreza parecía un hecho desvinculado de los beneficios del transporte. El acceso era un término desconocido. Los programas eran netamente ingenieriles y no se tomaba en cuenta el conocimiento de la población para contribuir a una mejor intervención. Además, los programas de desarrollo daban por sentado el tema del transporte rural, a pesar de que muchos de ellos, como los programas alimentarios, agrícolas, de salud o de asistencia a las poblaciones golpeadas por la violencia o los desastres lo tenían en su diario quehacer como un obstáculo para lograr sus objetivos.

Por ello, con aquel grupo de personas, basados en cuatro estudios de caso y un taller regional en Puno, Perú, iniciamos lo que en el tiempo se convertiría en la red más importante de información sobre el transporte rural y el desarrollo en la región, más conocida como el Foro Internacional para el Transporte Rural y Desarrollo en América Latina –IFRTDAL. El ámbito de trabajo de la red cubre un espectro amplio de actividades. En primer lugar, se ha trabajado en la revaloración del conocimiento local, invitando a participar a los interesados y las interesadas -sin que necesariamente sean 'investigadores profesionales'- en las investigaciones temáticas internacionales en red, la generación de información en temas que afectaban a poblaciones rurales marginales, la construcción y fortalecimiento de capacidades, el compartir información y el proceso de lucha continua para que la información esté al alcance de la población y a tiempo. En segundo lugar, en talleres de trabajo conjunto, se ha hecho un esfuerzo importante por romper barreras al poner en igual nivel de diálogo a quienes formulan y deciden las políticas con usuarios y otros grupos de interés del desarrollo rural y por desafiar los procesos de participación y decisión con base en la transparencia de los procesos. Y en tercer lugar. Se han desarrollado formas de monitoreo y gobernanza propias del grupo y los subgrupos adscritos al IFRTDAL. Todo estos se han construido en un proceso de ensayo y error que ha ayudado a consolidar la red de la cual sus miembros se sienten orgullosos.

La esencia de esta red de información se basa en la fuerza del espíritu de compartir, de sentirse parte de una comunidad con un objetivo común, en la oportunidad de participar y en la comunicación oportuna. Todos los miembros tienen su espacio y los objetivos personales o institucionales no pierden su individualidad y su riqueza al sumarse al conjunto. El presente artículo da cuenta de cómo en torno a un interés común de compartir y generar conocimiento e información, es posible desarrollar valores añadidos particulares de una comunidad en red.

Nuestros Inicios

La experiencia de formación y desarrollo del IFRTDAL no se puede desvincular del desarrollo general del Foro al nivel internacional. Si bien es cierto que América Latina tuvo y tiene una experiencia de crecimiento diferente de África y Asia, el proceso se construyó en buena medida sobre las bases acordadas en reuniones internacionales sobre transporte rural. Como comunidad en red, tuvo sus propias estrategias, formó su propia dinámica y creó su propio sello, espiritual, solidario y voluntario.

En 1992 se fundó el Foro Internacional para el Transporte Rural y el Desarrollo -IFRTD- gracias a la iniciativa de la Organización Internacional del Trabajo –OIT con sede en Suiza y la empresa consultora IT Transport con sede en Inglaterra y al apoyo económico de la Cooperación Suiza para el Desarrollo –COSUDE. Contó en sus inicios con una secretaría compartida y un comité asesor, todos profesionales del transporte y el desarrollo rural, nacionales de países económicamente desarrollados. Su objetivo ha sido desafiar las políticas y prácticas vigentes entonces -y aun hoy- de que los megaproyectos de caminos de primer orden bastan para terminar con la pobreza económica de las poblaciones rurales. La primera publicación del IFRTD, *Roads are not enough* (Dawson y Barwell 1993, pp. 79) dio suficientes argumentos del por qué era necesario promover e incluir acciones complementarias a estas grandes inversiones para hacer una diferencia en la calidad de vida de las poblaciones aisladas y de menos recursos económicos en las zonas rurales en países en vías de desarrollo económico.

En 1996 se creó una secretaría permanente con sede en Londres y tres colegas de diferentes culturas y lenguas maternas combinaron su conocimiento y experiencias en desarrollo, transporte y manejo de redes para empujar el desarrollo de una red internacional y el llenar los vacíos de información en la temática del transporte rural. Es gracias a este equipo y al apoyo del entonces comité asesor que incluía a un miembro del fiel donante de recursos económicos que se le da un giro diferente al Foro. Se desarrolló una estrategia de comunicación e información para llegar a aquellos que tuvieran capacidad de decisión y hacer políticas y varios instrumentos para fortalecer la red y facilitar la relación entre los miembros fueron introducidos. Un boletín *-Noticias del Foro-* con cuatro ediciones anuales, cada uno con una temática específica sobre el transporte rural, una página web interactiva, oportunidades para los miembros de países en vías de desarrollo de participar en

consultorías nacionales e internacionales, talleres temáticos internacionales y regionales, entre otros.

Los efectos de estos cambios llegaron pronto hasta América Latina. Para 1997 ya se había identificado la relevancia de trabajar el tema del transporte rural y el desarrollo en esta región. Y se dieron los primeros pasos no sólo para motivar el tema sino para trabajar en red en el nuevo continente latino.

Arando en el Desierto: Estrategias semilla

Vivir en la región, tener una mente abierta y comunicativa, disposición para el cambio, ser sensible a las preocupaciones de las poblaciones rurales y traducir estas últimas en mensajes de información para influir en las políticas de transporte rural y desarrollo fueron ingredientes esenciales para los primeros años de promoción e introducción del tema en la región. Estos ingredientes fueron provistos por la secretaría del IFRTD, a través de su primera oficina descentralizada de coordinación regional y también fueron identificados en colegas que con el tiempo se convirtieron en miembros activos del Foro. Valerse de contactos personales y profesionales para llegar a las poblaciones rurales, a los niveles de gobierno nacional y subnacional y a otros grupos de interés como las organizaciones de desarrollo e instituciones académicas y de investigación también sirvieron al propósito inicial de sensibilización en lo temático del transporte rural y desarrollo y en lo estratégico del trabajar en red.

A la par del uso efectivo del liderazgo y de las estrategias para llegar a más gente en la región, se introdujeron oportunidades de participación en investigaciones internacionales y reuniones de socialización de la información existente. Ambos tuvieron como fin el romper barreras al poner en el mismo nivel de diálogo a quienes trabajaban en políticas como a quienes estaban al nivel de implementación e inclusive quienes recibían los efectos e impactos de tales políticas e intervenciones. Se buscó también sensibilizar sectores como transporte y economía así como los de desarrollo, acción social, salud y educación, para que el transporte rural, como eje transversal del desarrollo, fuera un tema visible y tratado por estos sectores en un diálogo multisectorial y multidisciplinario. También se buscó el fortalecimiento de capacidades, la socialización de la información y experiencias existentes, la identificación de información a desarrollar (basada tanto en las necesidades de las poblaciones objetivo como en los vacíos en las políticas de transporte y desarrollo rural existentes) así como el ayudar a tejer la comunidad de interesados e involucrados en el transporte rural y el desarrollo.

En la Diversidad está la Riqueza

La invitación a tomar parte en las actividades de la red estuvo siempre abierta a todos quienes se interesaran por los temas del transporte rural y el desarrollo. No profesionales y profesionales de variadas disciplinas, desde las típicas del transporte como ingeniería y economía hasta las sociales y de antropología, pasando por salud y

educación; la academia y las instituciones de investigación, el gobierno en sus diferentes niveles, los bancos, los miembros de las comunidades rurales, los sectores de desarrollo, estudiantes y representantes de comunidades al nivel local y el sector privado, todos fueron invitados y de hecho muchos se aunaron a la red del transporte rural y el desarrollo.

Para que el conocimiento tuviera los menores sesgos posibles y la mayor amplitud en su construcción y análisis, la red promovió siempre la importancia del diálogo multidisciplinario y horizontal. Y para atravesar fronteras dentro de cada país y entre países, se valoró también la interculturalidad, el género y la inclusión y el derecho a tener opiniones diferentes. Las contribuciones de información y del conocimiento fueron valoradas per se y no necesariamente con base en el mayor o menor bagaje intelectual de quien las hizo.

El Foro entiende que las redes son dinámicas. Los miembros entran y salen del Foro por diferentes razones. Por ello, entre las estrategias para asegurar la continuidad de la construcción del conocimiento y el compartir información sobre transporte rural y desarrollo está el sembrar semillas al nivel de formación de profesionales de pregrado y también de posgrado.

Una feliz coincidencia en esta red ha sido que buena parte de los miembros activos de la red están dedicados a la investigación o son parte de la academia. Tal vez ello se deba a que en general los investigadores y académicos están más preocupados por la verdad, y el generar y compartir información es parte de su cotidiano. El desafío está en fortalecerlos para que aseguren que este conocimiento sea aprovechado por quienes tienen la capacidad de decidir e influir al nivel político.

El IFRTDAL: Información que fluye

Para mantener a las y los colegas interesados en temas de transporte rural en permanente comunicación se creó un foro virtual ifrtdal@dgroups.org, que vivió sus primeros años (2000-2004) en el servidor del yahoogroups. Fue una atribución de prestigio, sugerida por los propios miembros del foro virtual, el que se trasladara luego al servidor de dgroups.

Con apenas una veintena de entusiastas en sus inicios, la información que se intercambiaba en ese entonces provino de experiencias de consultoría y resultados de proyectos en la región. Profesionales que habían tomado o eran parte de proyectos pioneros de infraestructura rural o interesados que compartían información extraída de informes de avance o de evaluación de proyectos de infraestructura rural que de otro modo se hubiera quedado engavetada aseguraban un cierto flujo de conocimiento.

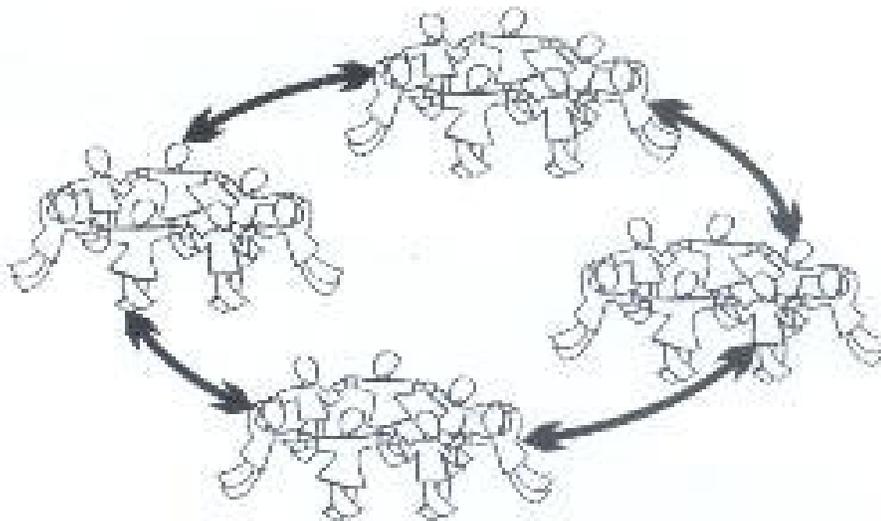
También estuvieron las preguntas y los cuestionamientos, la identificación de vacíos de información y la reflexión en torno a los desafíos de las realidades rurales y urbanas y la necesidad de tener estrategias e intervenciones innovadoras para llegar de manera efectiva a las poblaciones rurales marginales. La secretaría regional también

contribuyó con insumos de temáticas y experiencias relacionadas de África y Asia y las tendencias sobre transporte y desarrollo rural vigentes entonces en la agenda internacional.

Poco a poco se fue estableciendo el diálogo fluido y horizontal entre los colegas miembros del foro virtual. Podía estar opinando un colega de una comunidad rural de la selva del Perú en respuesta a la búsqueda de información sobre transporte fluvial de una colega universitaria que hace investigación sobre el mismo tema en la Orinoquía Colombiana. La interacción virtual podía estar siendo seguida de cerca por los colegas de los gobiernos locales de estos países y otros con similar realidad (además de los demás miembros del foro virtual). La búsqueda de información en un determinado tema podía llevar a que se escucharan voces de diferentes países del continente americano, las problemáticas podían semejarse y de manera conjunta se podía empezar a dar luces para posibles soluciones.

Estas conversaciones virtuales se vieron enriquecidas además por las oportunidades de encuentros reales, cara a cara, gracias a los talleres regionales o temáticos, cubiertos económicamente de manera parcial por donantes y también por los participantes. Las reuniones luego crearon mayores sinergias y condujeron a mayores y mejores dinámicas de flujo de información sobre temas específicos a través de la red virtual.

El fin de estas conversaciones no ha sido necesariamente escribir juntos, como red, una propuesta de proyecto de soluciones a ser implementado. El fin ha sido más bien proveer suficientes insumos de información que conduzcan a la crítica constructiva y la reflexión para lograr un trabajo de influencia a nivel personal y también institucional. En el mejor de los casos, esta información ha logrado cumplir el papel de influir en algún miembro con llegada a niveles políticos y de decisión, nacional o subnacional.



Dibujo: Imagen de redes interrelacionándose. Autor: Krishan Jayatungue.

Capacidad para influir

La construcción de la credibilidad del Foro en la región ha sido una tarea conjunta. No ha habido estrellas solitarias que hicieran el milagro. Ha sido una constelación con su dinámica la que ha construido y aún sostiene la energía del conocimiento.

Tal vez el mayor desafío en la gestión del conocimiento en el IFRTDAL ha sido el estar atentos a la agenda internacional del transporte y el desarrollo. También el tener claro para qué queremos generar nuevo conocimiento, qué uso le vamos a dar. La información puede provenir de diferentes fuentes y fluir entre los miembros con mayor o menor análisis pero mientras no se haya utilizado para influir y producir un cambio, aunque mínimo, en pro de la población rural marginal a la cual queremos llegar no habrá pasado de ser un mero ejercicio intelectual. Esta red de información ha buscado desde su fundación el influir en las políticas públicas.

Un factor importante en la construcción del conocimiento y cómo usarlo para influir ha sido el de dónde vino, cómo se construyó, quién lo construyó. La credibilidad de quien transmite la información o el conocimiento ha sido un factor con impactos variados en cómo esta ha sido tomada por los interlocutores. Algunos miembros de esta comunidad de práctica se han basado en su larga trayectoria profesional para dar credibilidad al tema del transporte rural en la región. Otros han contribuido y enriquecido su experiencia y bagaje participando en talleres temáticos o en investigaciones internacionales. Gracias a estas prácticas de intercambio -cara a cara y de manera virtual, no sólo las capacidades de los miembros han sido fortalecidas, sino que además se ha logrado influir en diferentes espacios y niveles políticos, desde el más inmediato que puede ser uno mismo, pasando por el institucional, los gobiernos en el nivel local hasta el nacional.

Por ejemplo, una estrategia usada por los miembros de la red es la oportunidad de ser anfitriones de una actividad regional. Generalmente esta actividad es una oportunidad de que en el país anfitrión se cabildeen diferentes tópicos de los temas del transporte rural y el desarrollo con una mayor visibilidad del Foro. También sirve para reunir a los diferentes grupos de interés en un determinado momento y llevar a cabo debates y análisis de información que podrían conducir a la influencia en las políticas (en lo más ambicioso) o mínimamente en el pensar o el quehacer cotidiano de quienes tienen el poder de tomar decisiones y hacer las políticas. Muy pocas veces estos talleres temáticos conducen a la formación de una red temática (que en el Foro llamamos comunidades de práctica). Normalmente sirven para poner en la agenda temas cuya información es escasa o poco visible (como el transporte por agua de pequeña y mediana escala, procurar que las intervenciones de transporte tengan un impacto positivo y real en las mujeres, niñas y niños, personas con movilidad reducida, planificación integral del acceso con participación comunitaria, etc.)

Una Forma de Gobierno Dinámica

En 1999, luego de los estudios pioneros de transporte rural en la región y de la reunión regional de transporte rural y el desarrollo en 1998 en Puno, Perú, la secretaría del Foro creó una coordinación regional permanente con sede en Lima, Perú, para motivar el tema entre los profesionales del transporte y el desarrollo rural en América Latina. La inexperiencia en el tema del transporte de esta coordinación llevó a que se conformara un comité asesor formado por miembros de diferentes bagajes e instituciones de varios países.

Elegidos ad hoc, los miembros del comité asesor elaboraron una visión y misión en línea con la visión y misión del Foro al nivel internacional, trazaron planes y estrategias de acción y su forma de gobierno. Para esta última, definieron un período de transición y uno de consolidación.

Durante el período de transición (que culmina con la puesta en marcha de la nueva estrategia internacional) serían parte del comité los colegas fundadores y miembros activos que aportaron alguna pericia para una mejor formación de capacidades de los miembros de la red. Así, los temas de género, planificación, transporte por agua, personas con movilidad reducida, seguridad vial, energía, ingeniería alternativa de transporte, mantenimiento de caminos, medio ambiente y otros fueron introducidos de manera rotativa dentro del comité. Ya que este comité asesor daría dirección al trabajo regional en lo temático (y también influía en el nivel internacional), fue estratégico el contar con peritos en estos y otros temas dentro del comité. Cada año en la reunión anual del comité había algún nuevo miembro aportando alguna nueva pericia, que luego haría eco en las diferentes actividades a realizarse a través de la red durante ese y años sucesivos.

Durante este mismo período se esperaba que se fuesen creando foros nacionales (redes nacionales) por iniciativa propia. Uno de los miembros de estos foros nacionales tomaría entonces un lugar en el comité asesor y ganaba así el derecho al acompañamiento en su formación de parte de la coordinación regional.

En la fase de consolidación, el comité estaría formado por un miembro de cada foro nacional que cumpliera con los criterios para ser reconocido como tal, aprobados estos criterios al nivel internacional y regional del Foro. La fase de transición fue considerada de corto a mediano plazo, ya que se reconocía que la formación de redes nacionales tomaría su tiempo, ello en términos de articularse como grupo humano trabajando en red para generar información y compartir conocimiento y tener credibilidad ante los gobiernos locales y nacional.

Este comité asesor, además de ayudar a dar dirección y ejecutar acciones en la región, también fue parte de un trato deferente por parte de la secretaría internacional, como por ejemplo el ser los primeros a ser considerados para organizar alguna actividad regional. También, dos de sus miembros podían durante dos años consecutivos tomar parte en la reunión del comité ejecutivo internacional del Foro.

El comité asesor, durante su tercer encuentro anual acordó cambiar su nombre por el de comité ejecutivo, para reflejar su papel de ejecutor de acciones que coadyuvaban al desarrollo de la red a la par que la expansión del conocimiento en el transporte rural y el desarrollo. Actualmente el comité ejecutivo está listo para entrar en su fase de consolidación. Ya se vislumbran al menos tres foros nacionales que cumplen con los criterios necesarios para ser reconocidos como tales y asumir la dirección del comité regional.

Valorar Contribuciones y más

Las y los colegas que ayudaron a formar esta red y aun hoy todos sus miembros participan de manera voluntaria en la red. El tiempo invertido en socializar información a través del foro virtual, el escribir artículos para el boletín Noticias del Foro y la página web, el tomar parte en talleres temáticos y en reuniones de gobierno del Foro al nivel regional e internacional, el formar y sostener foros nacionales (redes nacionales), son acciones que los miembros llevan a cabo de manera voluntaria. Cada acción tiene su propio fin y cada miembro le da un valor diferente. Para algunos la ganancia es a nivel personal, en lo profesional; para otros, es una oportunidad de ganancia al nivel local o de país, es una oportunidad para canalizar de manera efectiva su sensibilidad por quienes menos oportunidades de desarrollo económico tienen y llegar a ellos con opciones alternativas de mejorarles sus condiciones de vida. Para muchos, ambas ganancias van de la mano.

Lo importante en el Foro es que este es un espacio incluyente, donde hay espacio para todas y todos y que cada cual sienta que así es. En el Foro, no se busca ser prescriptivo ni de unificar criterios. La diferencia de opiniones es importante, se reconoce la interculturalidad y la multidisciplinariedad como una riqueza para el mejor y mayor conocimiento, y para evitar sesgos en el mismo.

Mapeando Alcances

Demostrar ante los donantes del IFRTD que la red es dinámica y que los resultados del trabajo de influencia pueden ser visibles en el corto, mediano o largo plazo no es tarea fácil. Aunque el marco lógico tiene sus bondades, las redes de influencia no encajan necesariamente en este modelo de monitoreo y se hace necesario entonces el monitorear procesos. Una herramienta que viene sirviendo para valorar el trabajo voluntario que vienen haciendo los colegas del comité ejecutivo del IFRTDAL y los foros nacionales, comprometidos con la visión y misión del Foro, es el mapeo de alcances. Esta fue la tercera herramienta que se ensayó con los miembros del comité para ayudarles a mirar y valorar sus contribuciones de manera individual y colectiva a la visión y misión del Foro.

Esta herramienta fue sugerida por evaluadores externos al Foro Internacional para ayudar a visibilizar las contribuciones de los diferentes miembros de la red ante ellos mismos, la secretaría y, sobre todo, los exigentes donantes.

El Mapeo de Alcances es una herramienta que fue desarrollada por el Internacional Development Research Centre del Canadá (Earl, Carden y Smutylo 2001, pp.140). Cuando se trata de logros en un proyecto, cada quien quiere atribuirse las glorias de los cambios positivos. Sin embargo, son varios los factores y actores que confluyen sobre un grupo humano en su entorno y su realidad para lograr un cambio. El mapeo de alcances ayuda a monitorear o evaluar cuánto se contribuye a la influencia de un cambio de comportamiento (de una institución, comunidad, etc.) en vez de atribuirse la sola autoría de ese cambio. Esta herramienta reconoce que el desarrollo trata esencialmente sobre personas que se relacionan entre sí y con su entorno. Su originalidad radica en que cambia la evaluación de los productos de un programa por un enfoque en los cambios de comportamiento, de las relaciones, de las acciones y las actividades de la gente, grupos y organizaciones con las que una institución u organización trabaja directamente. El mapeo de alcances rompe con los mitos sobre la medición del impacto. Ayuda a un programa a ser específico sobre los actores objetivo, los cambios que espera ver y la estrategias que emplea, y como resultado, ser más efectivo en términos de los resultados que alcanza.

Fue introducida mediante capacitación con apoyo del Overseas Development Institute (ODI) de Inglaterra a todos los miembros del comité ejecutivo que estuvieron presentes en su reunión anual del 2004 en Cuba. Fundamentalmente, el MA permite que el o la miembro activo del comité tenga una visión (ciertamente, de largo plazo), identifique un socio estratégico (al cual se desea influir) y se trace metas de corto, mediano y largo plazo con relación al trabajo de influencia sobre ese socio estratégico. Este trabajo de influencia está fuertemente basado en el conocimiento y la información en temas de transporte rural y desarrollo.

Cuando esta herramienta ha sido elaborada por las cabezas de los foros nacionales y llenados los diarios de alcance de manera conjunta por los miembros del foro nacional reunidos en pleno, se puede ver que el trabajo en conjunto del foro nacional puede acelerar los procesos de influencia (cambios de comportamiento en el socio directo) y lo que estaba previsto para el mediano o largo plazo esté ocurriendo ya en el corto plazo. Aunque el foro nacional no puede mostrar resultados 'tangibles' como proyectos en ejecución, puede mostrar que no ha estado 'ocioso' sino que sus acciones y estrategias de influencia para con el socio directo empiezan a tener sus frutos en los plazos trazados. Más aun, cada miembro del foro nacional puede tener su propia visión y socio directo (tomando en cuenta el principio de que en el foro cada quien es libre de contribuir como mejor puede o quiere) y los demás miembros del foro nacional apoyarle en el trabajo de influencia para que los alcances (procesos de corto, mediano y largo plazo) se puedan dar. Vale recalcar aquí que el trabajo de influencia se basa siempre en el conocimiento y la información y suele tener como fin el que esta sirva para influir en las políticas de gobierno y alguna vez se plasmen en programas de implementación que lleven en su esencia los principios del Foro.

Por otro lado, los colegas miembros que trabajan aisladamente, sin siquiera un respaldo institucional, están lejos de hacer realidad su visión. Las estrategias para influir sobre el socio directo suelen ser escasas y rápidamente colapsan. Estos colegas miembros pierden con mayor rapidez a su socio directo, encuentran más difícil el

ganar credibilidad y dirigir de manera efectiva su trabajo de influencia en base al conocimiento y la información en su país.

Esta última situación refuerza el principio de que se gana más con una constelación que con una estrella en los procesos de generación del conocimiento y compartir información para influir y contribuir al cambio.

Valores y Valores Añadidos

Hoy como ayer, los fondos administrados por la secretaría del Foro en Londres cubren de manera sostenida los gastos de la coordinadora regional y la reunión anual del comité ejecutivo. Ocasionalmente hay fondos para talleres temáticos y oportunidades de participación en investigaciones internacionales en red y actividades puntuales. Los foros nacionales (o redes nacionales) apenas si reciben un incentivo económico ocasional y a solicitud. Si valorásemos en términos monetarios todo lo que esta comunidad de información y conocimiento contribuye de manera voluntaria, multiplicaría varias veces la cifra que se recibe de los donantes a través de la secretaría. Tal vez hasta los mismos donantes reconsiderarían el ponerse exigentes con resultados y costo-eficiencia por el monto que contribuyen. Sin embargo, los mismos colegas le atribuyen un valor a esta contribución de los donantes. Las donaciones económicas son consideradas más bien un incentivo para introducir temas y prácticas novedosas, para motivar a individuos y organizaciones y a los foros nacionales a fortalecerse y sostenerse.

La comunicación entre los miembros, permanente y continua, a través de las diversas formas descritas anteriormente, ha permitido desarrollar efectivamente una comunidad en red del conocimiento y la información. Muchos miembros la ven como una fuente de oportunidades, en su acepción más amplia. Cada punto de cruce es sostenido por un miembro con mayor o menor conocimiento en los temas del transporte rural y desarrollo. Por los hilos circulan valores de solidaridad, del compartir, de la apertura, del espíritu de cambio, de la flexibilidad. De seguro hay secciones en donde la red se hace más tupida por la cercanía espiritual, intelectual o física o todas ellas de un conjunto de miembros. El conocimiento o pericia en los temas del transporte rural y el desarrollo rural cuando se miran de este lado pareciera que fueran los valores añadidos del trabajo en red y no a la inversa.

La gestión del conocimiento, en resumidas cuentas, es un desafío continuo. A la par que las sociedades se renuevan, el entendimiento sobre estas y el entorno con el cual interactúan se hace un continuo necesario. En el sólo tema del transporte rural y el desarrollo, hemos visto los varios aspectos a considerar. Cómo construir ese conocimiento, con quiénes y cómo convertirlo en mensajes de influencia efectivos para quienes tienen poder de decisión y hacer políticas tiene un buen punto de apoyo en el Foro. Esta red regional y sus redes nacionales de conocimiento, multidisciplinarias e interculturales son espacios que sirven para mantener un diálogo vivo, para facilitar la comunicación entre los diversos actores, para circular la información (que seguramente de otro modo quedaría engavetada en algún archivador), para mantener el pensamiento activo y para recordarnos que no se trata

simplemente de que haya información sino de que más importante aún es usarla de manera efectiva. Influir en las políticas, con base en el conocimiento, es un paso importante en el desarrollo del transporte rural en América Latina.

Referencias

Dawson, J and I. Barwell (1993) *Roads are not Enough*, Intermediate Technology Publications: London.

Earl, S., F. Carden y T. Smutylo (2002) *Mapeo de Alcances: Incorporando aprendizaje y reflexión en programas de desarrollo*, LUR/IDRC 2002: Canadá.

Resumen

Hasta no hace mucho tiempo la pobreza parecía un hecho desvinculado de los beneficios del transporte. Los programas eran netamente ingenieriles y no tomaban en cuenta el conocimiento de la población para contribuir a una mejor intervención. El tema del transporte rural no formaba parte de la agenda de desarrollo a pesar de que para muchos programas la falta de vías era un obstáculo para lograr sus objetivos. El presente artículo describe el proceso de conformación desarrollo y consolidación el Foro Internacional para el Transporte Rural y Desarrollo en América Latina – IFRTDAL. Mediante un proceso ampliamente participativo y en el que se ha buscado involucrar de manera permanente a actores de diferentes sectores de la sociedad la Red ha ampliado su cobertura y establecido redes nacionales que a su vez han ayudado consolidar los objetivos del IFRTDAL. Con énfasis en el manejo transparente de la información y en la promoción del reconocimiento e intercambio de distintas formas de conocimiento, la Red ha logrado afianzar un proceso que cumple ya más de 20 años. El presente artículo da cuenta de cómo en torno a un interés común de compartir y generar conocimiento e información, es posible desarrollar valores añadidos particulares de una comunidad en red.

Abstract

Until recently poverty issues were not seen as related to transport benefits. Roads and infrastructure programmes were assumed as an engineering challenge and did not consider local knowledge as a source of wisdom to develop better interventions. Even though the lack of roads was a major obstacle to development programmes, rural transport was not part of the development agenda. This article describes the creation and consolidation process followed by the International Forum for Rural Transport and Development in Latin America (IFRTD). Applying a highly participatory approach and searching to involve actors from all sectors, this network has increased its scope, developed national networks in different countries, and contributed to achieve the IFRTD goals. Emphasising knowledge sharing and valuing different knowledge forms, this network celebrates more than 20 years of activities. The paper highlights the role of transparency and knowledge sharing practices in developing and strengthening a learning community.

About the author

Ana B. Bravo H. has been involved with the development field for 20 years. She received her bachelor degree from the Universidad Nacional Mayor de San Marcos (Peru) and later followed graduate studies in linguistics at London University and

public policy at the same Peruvian university. In the early 1990s, she participated actively in the former stages of the Latin American Network for Disaster Prevention and then, at the end of the same decade, she established the Latin American Regional Network from the International Forum for Rural Transport and Development. Her knowledge and experience in networking issues have grown along with her approach to the social challenges and the gaps in the existing policies, taking rural transportation into account as a cross-sectoral factor. She is convinced of the key role of information and knowledge sharing as core principles in network governance and transparency.

E-mail: ana.bravo@ifrtd.org

¹ *Dedicatoria: A mis colegas miembros del comité ejecutivo y de la comunidad del IFRTDAL, con quienes visionamos y forjamos esta red de información de la cual nos sentimos orgullosas y orgullosos de ser parte.*