



COLEGIO DE POSTGRADUADOS

**INSTITUCIÓN DE ENSEÑANZA E INVESTIGACIÓN EN CIENCIAS
AGRÍCOLAS**

CAMPUS CÓRDOBA

**ESTRATEGIAS PARA LA PLANIFICACIÓN DE UNA
VÍA VERDE EN LA BARRANCA DE METLAC,
MUNICIPIOS DE FORTÍN E IXTACZOQUITLÁN,
VERACRUZ, MÉXICO**

ARAÍS ZÁRATE RODRÍGUEZ

TESINA

**PRESENTADA COMO REQUISITO
PARA OBTENER EL GRADO DE**

MAESTRA

**MAESTRÍA PROFESIONALIZANTE EN
PAISAJE Y TURISMO RURAL**

AMATLÁN DE LOS REYES, VERACRUZ

2019

CARTA DE CONSENTIMIENTO DE USO DE LOS DERECHOS DE AUTOR Y DE LAS REGALÍAS COMERCIALES DE PRODUCTOS DE INVESTIGACIÓN

En adición al beneficio ético, moral y académico que he obtenido durante mis estudios en el Colegio de Postgraduados, la que suscribe **ARAÍS ZÁRATE RODRÍGUEZ**, alumna de esta Institución, estoy de acuerdo en ser partícipe de las regalías económicas y/o académicas, de procedencia nacional e internacional, que se deriven del trabajo de investigación que realicé en esta institución, bajo la dirección del profesor **DR. RAFAEL ARTURO MUÑOZ-MÁRQUEZ TRUJILLO**, por lo que otorgo los derechos de autor de mi

Tesina **“ESTRATEGIAS PARA LA PLANIFICACIÓN DE UNA VÍA VERDE EN LA BARRANCA DE METLAC, MUNICIPIOS DE FORTÍN E IXTACZOQUITLÁN, VERACRUZ, MÉXICO”**.

Y de los productos de dicha investigación al Colegio de Postgraduados. Las patentes y secretos industriales que se puedan derivar serán registrados a nombre del Colegio de Postgraduados y las regalías económicas que se deriven serán distribuidas entre la Institución, el Profesor Consejero o Director de Tesis y el que suscribe, de acuerdo a las negociaciones entre las tres partes, por ello me comprometo a no realizar ninguna acción que dañe el proceso de explotación comercial de dichos productos a favor de esta Institución.

Amatlán de los Reyes, Veracruz a **10 de enero de 2019**.



ARAÍS ZÁRATE RODRÍGUEZ

Firma



DR. RAFAEL ARTURO MUÑOZ-MÁRQUEZ TRUJILLO

Vo.Bo. del Profesor Consejero o Director de Tesis

La presente tesina, titulada: “**Estrategias para la planificación de una Vía Verde en la Barranca de Metlac, Municipios de Fortín e Ixtaczoquitlán, Veracruz, México**”, realizada por la alumna: **Arais Zárate Rodríguez**, bajo la dirección del Consejo Particular indicado ha sido aprobada por el mismo y aceptada como requisito parcial para obtener el grado de:

MAESTRA EN PAISAJE Y TURISMO RURAL

CONSEJO PARTICULAR

CONSEJERO:



DR. RAFAEL ARTURO MUÑOZ-MÁRQUEZ TRUJILLO

ASESOR:



DR. J. CRUZ GARCÍA ALBARADO

ASESOR:



DR. JOSAFHAT SALINAS RUIZ

ASESOR:



DR. ROBERTO DE JESÚS OLAVARRIETA MARENCO

**ESTRATEGIAS PARA LA PLANIFICACIÓN DE UNA
VÍA VERDE EN LA BARRANCA DE METLAC
MUNICIPIOS DE FORTÍN E IXTACZOQUITLÁN, VERACRUZ, MÉXICO**

Araís Zárate Rodríguez, M.P.

Colegio de Postgraduados, 2019.

RESUMEN

El objetivo de la tesina “Estrategias para la planificación de una Vía Verde en la Barranca de Metlac, Municipios de Fortín e Ixtaczoquitlán, Veracruz, México”, fue proponer un conjunto de estrategias que ayuden a la planificación de un proyecto de Vía Verde en el contexto de los municipios antes mencionados. Con un enfoque de investigación cualitativa, se empleó un diseño mixto conformado por un diseño fenomenológico y estudio de caso comparativo. Los resultados se describen en 35 estrategias desarrolladas en 14 etapas. Las principales acciones identificadas en el éxito de los proyectos Vía Verde de la Sierra y las Vías Verdes Jalisco han sido; la voluntad política para la gestión del proyecto, el financiamiento público, una imagen corporativa, una gestión permanente, el aprovechamiento responsable del patrimonio natural, cultural (tangible e intangible) y el patrimonio ferroviario de sus paisajes, y para que en el contexto mexicano tenga éxito, el proyecto debe servir primero a las comunidades locales y resultará imperante la participación social. Finalmente se concluye que el área conocida como Barranca de Metlac es factible para desarrollar un proyecto de Vía Verde y centros culturales en las antiguas estaciones de ferrocarril.

Palabras clave: Estrategia, planificación, vía verde, patrimonio natural y patrimonio cultural.

**STRATEGIES FOR THE PLANNING OF A GREENWAY IN THE METLAC
CANYON, MUNICIPALITIES OF FORTIN AND IXTACZOQUITLAN, VERACRUZ,
MEXICO**

Araís Zárate Rodríguez, M.P.
Colegio de Postgraduados, 2019.

ABSTRACT

The objective of the thesis “Strategies for the planning of a Greenway in the Metlac Canyon, Municipalities of Fortin and Ixtaczoquitlan, Veracruz, Mexico”, was to propose a set of strategies to help the planning of a Greenway project in the context of the aforementioned municipalities. With a qualitative research approach, a mixed design consisting of a phenomenological design and a comparative case study was used. The results are described in 35 strategies developed in 14 stages. The main actions identified in the success of the Via Verde de la Sierra and the Vías Verdes Jalisco projects have been; the political will to manage the project, public financing, a corporate image, permanent management, the responsible use of the natural, cultural heritage (tangible and intangible) and the railway heritage of its landscapes. For this kind of project in a Mexican context, it must first serve to local communities, and get their permanent support. Finally, it is concluded that in the area known as Barranca de Metlac it is feasible to develop a project of Greenway and Cultural Centers in the old railway stations.

Keywords: *Strategy, planning, greenway, natural heritage and cultural heritage.*

DEDICATORIA

A Dios y a mis padres

AGRADECIMIENTOS

Agradezco al Consejo Nacional de Ciencia y Tecnología (CONACYT) por el financiamiento de la beca recibida durante la maestría, así como los recursos financieros para mi estancia en el extranjero. Así mismo agradezco a los mexicanos que contribuyen con sus aportaciones para que esta institución pública pueda existir y apoyar a institutos, investigadores y estudiantes para su desarrollo y formación.

Al Colegio de Postgraduados, Campus Córdoba por promover el desarrollo de la Maestría en Paisaje y Turismo Rural expreso mi profundo agradecimiento.

A todos los que han sido parte de esta experiencia de vida en COLPOS-Córdoba, les tengo en estima y admiración.

A mi consejo particular: mi Consejero el Dr. Rafael Arturo Muñoz-Márquez Trujillo, a mis asesores Dr. J Cruz García Albarado, Dr. Josafhat Salinas Ruiz y Dr. Roberto de Jesús Olavarrieta Marengo, agradezco su voluntad y apoyo.

A las chicas de la Fundación Vía Verde de la Sierra por todas sus atenciones en mi estancia en Puerto Serrano, Cádiz, España, a Vías Verdes Jalisco, México, por su disposición para mi visita y trabajo de recolección de datos.

A todas las personas que se han convertido en compañeros y amigos: al Trip Yugarochox, a Ani y su familia, Mayra, Naty, Doña Gloria, compañeros del COLPOS, administrativos, comedor, campo, coordinación de maestría, educación, biblioteca, cómputo, laboratorios y vinculación, muchas gracias.

A mi familia y esposo, gracias por su amor y apoyo.

CONTENIDO

1. INTRODUCCIÓN	1
1.1 Planteamiento del problema	3
1.2 Justificación	4
1.3 Objetivos.....	6
1.3.1 Objetivo General	6
1.3.2 Objetivos Particulares	6
2. REVISIÓN DE LITERATURA	8
2.1. Conceptos teóricos	8
2.1.1 Estrategia	8
2.1.2 Planificación.....	8
2.1.3 Paisaje	11
2.1.3.1 Paisajes naturales	12
2.1.3.2 Paisajes culturales	12
2.1.4 Patrimonio	15
2.1.4.1 Patrimonio natural.....	16
2.1.4.2 Patrimonio cultural.....	17
2.1.4.3 Patrimonio ferroviario	19
2.1.5 Vías Verdes	20
2.1.5.1 Vías Verdes en Estados Unidos: rails-to-trails	21
2.1.5.2 Vías Verdes en España: Vías Verdes España	26
2.1.5.3 Vías Verdes en México: Vías Verdes México	27
2.1.5.4 Actividades turísticas y vías verdes	28
3. MÉTODOS	30
3.1 Enfoque de investigación.....	30
3.2 Alcance de la investigación	30
3.3 Diseño de investigación	31
3.4 Población y muestra	34

3.4.1 Población.....	34
3.4.2 Característica de la muestra	35
3.4.3 Muestra de casos tipo	35
3.5 Técnica de recolección de datos	38
3.5.1 Selección de unidades de información: Muestreo mixto: Muestra de expertos-muestra en cadena o por redes (bola de nieve).	39
3.5.2 Unidades de información	40
3.5.2.1 Expertos	40
3.5.3 Entrevistas semiestructuradas.....	41
3.5.3.1 Tipos de preguntas	44
3.5.3.2 Diseño del cuestionario	44
3.5.3.3 Períodos de entrevistas	45
3.6 Método para análisis de datos.....	45
4. RESULTADOS Y DISCUSIÓN	48
4.1. Resultados del orden cronológico de narrativas de expertos en los casos de estudio.	49
4.1.1. Narrativa general Vía Verde de la Sierra	49
4.1.2. Narrativa general Vías Verdes Jalisco	52
4.2. Resultados de la comparación entre la Vía Verde de la Sierra y Vías Verdes Jalisco	60
4.2.1 Etapa 0: Interés, términos municipales implicados.....	60
4.2.2 Etapa 1: Contacto con la institución coordinadora de Vías Verdes- Conformación del ente gestor.....	62
4.2.3 Etapa 2: Inventario de Vías Verdes y cartografía de los datos recogidos	64
4.2.4 Etapa 3: Definición del estado patrimonial de la infraestructura	66
4.2.5 Etapa 4: Identificación de las partes afectadas	68
4.2.6 Etapa 5: Búsqueda de socios	71
4.2.7 Etapa 6: Establecimiento de instrumentos legales y reglamentarios ..	74
4.2.8 Etapa 7: Realización del Estudio de Factibilidad	75
4.2.9 Etapa 8: Preparación del proyecto y pliego de condiciones	78

4.2.10 Etapa 9: Ejecución de Obras	81
4.2.11 Etapa 10: Gestión y mantenimiento	82
4.2.12 Etapa 11: Inauguración de la Vía Verde, promoción local	93
4.2.13 Etapa 12: Promoción y difusión de la experiencia adquirida a través de las instituciones coordinadoras de Vías Verdes	94
4.2.14 Etapa 13: Evaluación	96
4.3. Estrategias para la planificación de una Vía Verde en la Barranca de Metlac 97	
4.3.1 Etapa 0	99
4.3.2 Etapa 1	103
4.3.3 Etapa 2	103
4.3.4 Etapa 3	104
4.3.5 Etapa 4	105
4.3.6 Etapa 5	106
4.3.7 Etapa 6	107
4.3.8 Etapa 7	108
4.3.9 Etapa 8	110
4.3.10 Etapa 9	111
4.3.11 Etapa 10	111
4.3.12 Etapa 11	112
4.3.13 Etapa 12	113
4.3.14 Etapa 13	114
4.4. Discusión	114
5. CONCLUSIONES	118
6. RECOMENDACIONES	119
7. LITERATURA CITADA	122
8. ANEXOS	131
A.1. Guía de preguntas para entrevistas a expertos en los casos Vía Verde de la Sierra y Vías Verdes Jalisco	131
A.2. Matriz de análisis. Concentración de los datos en orden cronológico Vía Verde de la Sierra	133

A.3. Matriz de análisis. Concentración de los datos en orden cronológico	
Vías Verdes Jalisco.....	228
A.4. Matrices (meta-tablas) de comparación.....	323
A.5. Levantamiento topográfico del segmento de vía de ferrocarril en	
desuso, entre la ex estación Sumidero y la ex estación Fortín, municipio de	
Fortín, y, municipios de Ixtaczoquitlán, Fuente: Trabajo académico de	
licenciatura de López (2011).....	472

LISTA DE CUADROS

Cuadro 1.	Rankings donde se buscaron ejemplos con el mejor caso de Vía Verde en España. Fuente: Elaboración propia.	37
Cuadro 2.	Temas de entrevistas, basados en los 12 Consejos para los responsables locales Guía de Buenas Prácticas para Vías Verdes en Europa: Ejemplos de realizaciones urbanas y periurbanas (AEVV, 2013).	42
Cuadro 3.	Ejemplo de meta-matriz (meta-tabla), Ordered Meta-Matrix: Format for Student Impact Data (Miles, et al., 2014).	46
Cuadro 4.	Formato de matriz (meta-matriz, meta-tabla) para análisis de datos obtenidos de las entrevistas a expertos y documentos, basado en las propuestas de Miles, Huberman y Saldaña (2014), (Elaboración propia).	47
Cuadro 5	Capacidad de compatibilidad de los edificios. Fuente: Tesina, Análisis del valor arquitectónico y parámetros de reutilización de los edificios del Ferrocarril Mexicano en la Barranca de Metlac (Zárate, 2011). 116	
Cuadro 6.	Guía de preguntas abiertas, de acuerdo a los temas de entrevistas.	131
Cuadro 7.	Matriz con la cronología de hechos en el proceso de planificación de la Vía Verde de la Sierra, en base a los datos obtenidos de las entrevistas. Fuente: Elaboración Propia.	133
Cuadro 8.	Matriz (meta-tabla), para análisis de datos obtenidos de las entrevistas a expertos y documentos, Comparación de Casos, Vía Verde de la Sierra y Vías Verdes Jalisco, Etapa 0: Interés, términos municipales implicados.	323
Cuadro 9.	Matriz para análisis de datos obtenidos de las entrevistas a expertos y documentos, Comparación de Casos, Vía Verde de la Sierra y Vías Verdes Jalisco, Etapa 1: Contacto con la institución coordinadora de Vías Verdes-Conformación del ente gestor.	327

LISTA DE FIGURAS

- Figura 1.** Principales pasos y acciones a realizar en el presente diseño de investigación mixto, adaptado con una combinación de diseño fenomenológico y estudio de caso comparativo..... 33
- Figura 2** Conjunto de estrategias para la planificación de un proyecto de Vía Verde en la Barranca de Metlac, Municipios de Fortín e Ixtaczoquitlán, Veracruz, México. Fuente: elaboración propia. 98
- Figura 3** Antiguo trazo de Vía del Tren en la Barran de Metlac y edificaciones históricas. Fuente: Tesina, Análisis del valor arquitectónico y parámetros de reutilización de los edificios del Ferrocarril Mexicano en la Barranca de Metlac(Zárate, 2011)..... 115
- Figura 4.** Puntos de mayor potencial paisajístico, compatibles como puntos de observación, áreas de descanso, información y/o miradores. Fuente: Tesina, Planificación de paisaje como marco para la implementación de un corredor ecológico en la Barranca de Metlac (Tula, 2011)..... 117

1. INTRODUCCIÓN

El objetivo de este trabajo, es proponer un conjunto de estrategias que ayuden a la planificación de un proyecto de Vía Verde en el contexto de los municipios antes mencionados.

El conjunto de estrategias se obtiene de un estudio comparativo. Este tipo de estudio describe y compara dos procesos previos de creación de proyectos de Vías Verdes exitosos, en dos contextos nacionales diferentes; la Vía Verde de la Sierra (VVS), España y la Vías Verdes Jalisco (VVJ), México. Por medio del método de comparación cualitativa se elaboraron 14 matrices donde se identifican y señalan similitudes de ambos casos para comprender, identificar y seleccionar las acciones que en cada contexto específico contribuyeron a consolidar los proyectos. Con base a esas acciones, se propone una serie de estrategias que pueden contribuir al óptimo desarrollo de un nuevo proyecto de Vía Verde en el área conocida como Barranca de Metlac, Municipios de Fortín e Ixtaczoquitlán, Veracruz, México, sitio donde existe la vía de tren que perteneció al Ferrocarril Mexicano, primera línea del tren en México, inaugurado el 1° de enero de 1873.

La VVS es parte del Programa Español Vías Verdes España coordinado por la Fundación de Ferrocarriles Españoles. La VVS es parte de una oferta de 115 itinerarios en toda España, gestionada por medio de la Fundación Vía Verde de la Sierra (FVVS), organismo miembro también de la Asociación Europea de Vías Verdes (AEVV), y considerada entre las mejores Vías Verdes de Europa. Se localiza entre las Provincias de Cádiz y Sevilla, atravesando entre las divisiones políticas de las administraciones de los ayuntamientos de Puerto Serrano, El Coronil, Montellano, Pruna, Coripe y Olvera (FVVS, s.f.).

Por su parte, VVJ es una iniciativa de la administración pública del Gobierno del Estado de Jalisco, México, en el período 2007-20013. Las gestiones actuales de

aprovechamiento y conservación de este programa de Vías Verdes lo llevó a cabo la administración estatal, 2013-2018, con la colaboración de cada administración municipal por donde discurren segmentos de VVJ.

Las Vías Verdes son proyectos ligados al patrimonio cultural y natural de las sociedades desde un enfoque de sostenibilidad, la cultura y paisajes por donde atraviesan, el patrimonio existente de cada lugar es parte del recurso que posibilita el éxito de los proyectos de vías verdes (Secretaría de Cultura, 2016).

México tiene un importante legado patrimonial, dentro de él se encuentra el patrimonio cultural ferroviario, con 9000 kilómetros de vías en desuso, así como 237 estaciones elevadas a categoría de monumento histórico (CONACULTA, 2008). Forma parte del patrimonio cultural de México y en ocasiones conforma atractivos paisajes del país. En algunos casos, estas vías abandonadas han quedado dentro de alguna categoría de áreas naturales protegidas, como el sitio de la Barranca de Metlac, lo cual podría utilizarse para aprovechamientos diversificados de actividades asociados al patrimonio natural y cultural de la zona.

En otros contextos, el patrimonio ferroviario en desuso ha sido el eje articulador de implementación de programas como las Vías Verdes en España, en paisajes que aprovechan sus bienes culturales y naturales mediante actividades como el turismo en sus diferentes modalidades, tales como: deportivo, cultural, rural, industrial e histórico, que permiten generar: protección de la titularidad de las infraestructuras, generación de empleo local, conservación del medio natural, promoción de la movilidad sostenible, y refuerzo de la identidad, entre otras (FFE, 2017).

México ha intentado desarrollar proyectos de Vías Verdes, proyectos que en el continente Europeo y en Estados Unidos, *greenways* en su traducción, han logrado consolidar itinerarios que ayudan a la conservación del medio natural y cultural, a la par del desarrollo sostenible local por donde discurren (CONACULTA, 2008).

Hasta el momento México, y durante el período comprendido entre 1994 y 2018, se han convertido aproximadamente 150 km de vías en desuso a Vías Verdes, lo cual representa apenas el 1.67% del potencial de vías de ferrocarril en desuso (8982 km) susceptibles para analizar y verificar la factibilidad de reconversión a proyectos de Vías Verdes (CONACULTA, 2008).

En países como Francia, España, Estados Unidos de Norteamérica y Canadá (Meseguer, 2016; FFE, 2017; RAILS-TO-TRAILS, s.f.; Route verte, s.f.) han creado y publicado, información en torno al tema de vías verdes en el sentido de planificación, beneficios en el desarrollo local, ambiental y social.

Los proyectos han logrado institucionalizarse bajo diferentes formas de organización, pública, privada, social, y han consolidado procedimientos para las gestiones de creación de nuevos proyectos, así como de financiamiento para el mantenimiento posterior a su creación.

1.1 Planteamiento del problema

Actualmente el abandono y desuso de líneas del ferrocarril en México han provocado diferentes problemáticas como; la degradación del patrimonio ferroviario nacional, la disminución de las actividades económicas de las poblaciones que se beneficiaban del transporte de personas por tren, el saqueo, vandalismo y apropiación ilegal de los terrenos e inmuebles ferroviarios, entre otros (CONACULTA, 2008).

Actualmente, la zona conocida como Barranca de Metlac, localizada en la zona centro del estado de Veracruz, México, presenta una línea de ferrocarril en desuso, la cual atraviesa por dos términos municipales, Fortín e Ixtaczoquitlán. Al quedar abandonado este segmento de línea, diversos actores estuvieron interesados en crear un proyecto de Vía Verde, pero nunca llegó a concretarse dicho proyecto (CONACULTA, 2008).

Actualmente las autoridades locales e interesados organizados, en crear una Vía Verde en la Barranca de Metlac, requieren planificar un proyecto de este tipo para poder desarrollarlo, pero se enfrentan al problema de no saber cuáles son las actividades que deben ejecutarse, cuáles son los involucrados a los que deben recurrir, cuáles son los objetivos que se alcanzan con las vías verdes y cómo deben implementarse y coordinarse para alcanzar los objetivos del proyecto.

1.2 Justificación

Las Vías Verdes de acuerdo con Solórzano (2018)^[1] toman, como principal recurso el reaprovechamiento de vías de ferrocarril, edificios y equipamientos ferroviarios fuera de uso, combinando los demás recursos del patrimonio natural y cultural de las comunidades locales, que perdieron los beneficios de las dinámicas que se desarrollaban en torno al servicio de pasajeros que se ofrecía en las líneas del tren actualmente abandonadas.

Los proyectos de vías verdes en diferentes países tienen como objetivo alcanzar un uso sostenible de los recursos del paisaje, donde se ven implicados los diferentes sistemas de gobierno, una serie de acciones públicas, institucionales, académicas y sociales que interactúan en favor de un desarrollo económico sostenible y actividades de promoción ambiental, inclusión social y revaloración de las cualidades de cada paisaje.

Es por ello que resulta conveniente propiciar el desarrollo de proyectos que aprovechen el uso del patrimonio ferroviario como las Vías Verdes, considerando que es de suma importancia atender problemáticas y potencialidades de cada paisaje. Aquí radica la conveniencia de la propuesta de esta investigación; lograr obtener un conjunto de estrategias de planificación para intervenir un paisaje con una Vía Verde que pueda, desde su consideración particular, vincular los demás

¹ Solórzano, M. Doctora en Arquitectura Departamento del Hábitat y Desarrollo Urbano (HDU), Proyectos de Aplicación Profesional (PAP), ITESO, Guadalajara, Jalisco. (monicasg@iteso.mx).

elementos que integran el paisaje y que a su vez son los que confieren especificidad. Considerando que el paisaje, se interpreta por las circunstancias culturales, sociales, económicas, políticas, ambientales y naturales de un territorio determinado.

La relevancia social del presente estudio es el beneficio directo e indirecto para los interesados en gestionar un proyecto de Vía Verde en la Barranca de Metlac. Orendain y Estévez (2018)^[2] mencionan que los proyectos de Vías Verdes tienen como principales beneficios:

- Recuperar el patrimonio histórico de la sociedad
- Preservar el patrimonio natural
- Habilitar espacios públicos para el uso y disfrute de la sociedad
- Fomentar el esparcimiento sostenible como la movilidad no motorizada
- Generar una cultura del ocio activo, mejorando la salud de los usuarios
- Desarrollar la economía local con diversificación de actividades en el área y generación de empleos.
- Reforzar la identidad de los pobladores por medio de la recuperación de la memoria histórica y el reconocimiento del patrimonio cultural y natural.
- Recuperar el dominio de los espacios públicos para disminuir el nivel de inseguridad de la zona.
- Promover la preservación de la biodiversidad por medio de la educación no formal ambiental.
- Preparar a las comunidades anfitrionas para futuras actividades compatibles con el patrimonio cultural y natural como el turismo sostenible, cultural, de naturaleza, deportivo, entre otros.

Los beneficiarios de este resultado de investigación son en primer término las poblaciones locales del área de estudio, los tomadores de decisión sobre los

² Orendain V., T., y M. S., Estévez G., 2018. Director de Patrimonio Cultural del Estado de Jalisco y colaboradora de Vías Verdes Jalisco. Gobierno del Estado de Jalisco.

proyectos territoriales, los funcionarios de la gestión pública, investigadores y académicos interesados en el tema de proyectos relacionados a la reutilización del patrimonio cultural ferroviario.

El presente estudio resuelve un problema real y permite:

- Determinar si un proyecto de Vía Verde es factible para ser implementado en el área de estudio.
- Sugiere los proyectos técnicos y gestiones que ya se han desarrollado exitosamente con recursos financieros públicos o privados.
- Sugiere acciones que deben evitarse en la planificación de un proyecto de vía verde en el área de estudio.
- Determina la pertinencia de invertir recursos en la elaboración de proyectos técnicos
- Evita invertir recursos en proyectos de Vías Verdes que no tienen probabilidades de éxito.

Como máximo alcance, se espera que la propuesta de estrategias para la planificación de una Vía Verde en la Barranca de Metlac, pueda ser empleado por los interesados en la gestión de este proyecto y en un futuro replicado en algunos de los nueve mil kilómetros de vías en desuso de nuestro país, para determinar si hay más segmentos con probabilidad de crear proyectos similares.

1.3 Objetivos

1.3.1 Objetivo General

- Proponer un conjunto de estrategias para planificar un proyecto de Vía Verde en la Barranca de Metlac

1.3.2 Objetivos Particulares

- Describir el proceso de creación de dos Vías Verdes; Vía Verde de la Sierra, Cádiz y Sevilla, España y Vía Verde del Mariachi, Jalisco, México

- Identificar las variables similares entre la Vía Verde de la Sierra, Cádiz y Sevilla, España y Vías Verdes Jalisco, México, para la planificación de una Vía Verde en la Barranca de Metlac
- Proponer un conjunto de estrategias para la planificación de una Vía Verde en la Barranca de Metlac

2. REVISIÓN DE LITERATURA

2.1. Conceptos teóricos

2.1.1 Estrategia

Las estrategias son el conjunto de actividades planificadas y la manera en cómo serán implementadas y coordinadas sistemáticamente en un periodo de tiempo, para lograr objetivos propuestos por los actores involucrados en una organización (Contreras Sierra, 2013).

El concepto de estrategia es aplicado en diferentes disciplinas y se relaciona con otros conceptos como relacionados a la planeación, evaluación, diagnóstico, entre otros. Al mismo tiempo tiene como característica poseer múltiples opciones de desarrollo, así como múltiples resultados, favorables o desfavorables (Contreras Sierra, 2013).

Otra peculiaridad de las estrategias, es que no son perdurables en el tiempo y por ello requieren una revisión y actualización constante de los resultados que estas tienen, evaluando si cumplen con los objetivos planteados en un inicio (Contreras Sierra, 2013).

2.1.2 Planificación

El concepto de planificación de acuerdo con el Diccionario de la Real Academia Española es un: Plan general, metódicamente organizado y frecuentemente de gran amplitud, para obtener un objetivo determinado, tal como el desarrollo armónico de una ciudad, el desarrollo económico, la investigación científica, el funcionamiento de una industria, etcétera (RAE, 2018).

Una planificación auxilia a la organización de proyectos como las Vías Verdes, pero al ser un modelo de intervención en paisajes con bienes culturales de temprano desarrollo en nuestro contexto nacional, para poder realizar una propuesta de

planificación nueva, es necesario referir un proceso de planificación ex-ante a-priori para posteriormente presentar la nueva propuesta.

Una manera efectiva de ordenar, sistematizar, estructurar la posible realización y ejecución de un programa o proyecto es por medio de una herramienta y elementos planificadores compuesta de reglas sencillas y claras, que expliquen la manera en que la planificación pueda ser exitosa, disminuyendo el riesgo de fracaso (Terrazas, 2011). Esto quiere decir: la planificación debe describir los componentes que logren un objetivo determinado de forma sencilla y clara, para que el alcance de su uso pueda auxiliar al mayor número de involucrados en su desarrollo y el riesgo de fracaso por un mal uso de la herramienta sea menor, aumentando así, el éxito de su implementación.

La planificación también es entendida como un elemento de racionalidad que ayuda a determinar la prioridad de los fines de acuerdo a los medios dados y las condiciones existentes en una situación determinada para llegar a una situación buscada (Vega Morales, 1998). Algunos autores dividen los componentes de la planificación en:

- Actores: Son los involucrados en las acciones y de los cuales hay que distinguir las propiedades que tienen para llevar a cabo la acción y/o las propiedades de alcance de influencia a otros actores. (Vega Morales, 1998)
- Medios: Se refiere a las actividades, insumos, etc. que debe tener la acción para ser llevada a cabo (Vega Morales, 1998).
- Condiciones: son los supuesto por los que debe transitar la acción (Vega Morales, 1998).
- Fines: son los objetivos específicos y generales de la acción (Vega Morales, 1998).

Las vías verdes son proyectos planificados de distintas formas, en algunos países como Estados Unidos se han realizado proyectos con sistemas de planificación mixta; sectorial y territorial, España por su parte ha implementado una forma de

planificación para la puesta en marcha de sus Vías Verdes de índole sectorial, dependiendo de la organización de gobierno y/o empresas que tienen competencias de acción sobre los bienes.

El término sectorial refiere a proyectos donde no se toma la opinión de la sociedad civil, y las decisiones recaen sobre los representantes públicos y las instituciones de gobierno de una nación, por otro lado, los proyectos territoriales responden a aquellas iniciativas sociales, donde la población civil juega un rol de involucramiento determinante en los proyectos.

Aunque el éxito de muchos emprendimientos están asociadas al grado y esfuerzo de planificación y programación que hacen los actores involucrados sobre estas herramientas, no debe recaer toda la responsabilidad del éxito en ello, pues al igual que toda acción de índole humana, tiene probabilidades de error y se somete a las condiciones de un futuro no controlado (Terrazas, 2011).

En el entendido que la planificación es una actividad que atiende a la asignación y distribución de recursos, en procura de alcanzar un objetivo, es preciso seleccionar los elementos para proponer estrategias de planificación adecuadas a la implementación de un proyecto de vía verde. Y en la consideración que cada proyecto de vía verde en el mundo es diseñado, desarrollado y evaluado de diferente forma, es fundamental entender cuáles han sido las estrategias de casos exitosos de vías verdes para tener un panorama de lo que será necesario atender en la planificación de nuevos proyectos. Estas estrategias de planificación, deben considerar que son una directriz, pero pueden ser modificadas al tratarse de un contexto diferente a cualquier otro, y que han de implantarse en un análisis nuevo de los componentes de un paisaje determinado, para recomendar las acciones particulares que deban considerarse y evitar la probabilidad de error de la implementación del proyecto (Terrazas, 2011).

Una parte importante del sistema de planificación, es que en base a los resultados de sus primeras etapas es posible obtener resultados que guíen sobre las actividades concretas que han de realizarse, y de las cuales derivará la programación de las mismas. La programación es un concepto asociado al proceso subsecuente de la planificación y se le considera la parte ejecutora de planificación, aquella donde se precisan las operaciones, definen los tiempos y lugares (Terrazas, 2011).

2.1.3 Paisaje

Preciso mencionar que el término y su aplicación es reciente en México, en el año 2003 se promulgó la Ley para el Desarrollo Forestal Sustentable, la cual define al paisaje como un servicio ambiental indispensable de preservación (Zetina, 2015).

En la Carta Mexicana del paisaje 2011 (Zetina, 2015), emitida por la Sociedad de Arquitectos Paisajistas de México se divulga la importancia del término paisaje y la importancia por la gestión de labores para la protección de los diversos tipos de ellos en el país. En ésta misma se define al paisaje como:

“bien de interés público que al integrar el ambiente natural y las manifestaciones humanas, sociales y culturales, se constituye en un factor de calidad de vida, fuente de armonía y placer estético”.

En el entendido que el paisaje es un bien social, es imprescindible su estudio para la toma de decisiones en toda clase de proyectos y actividades. El paisaje es el elemento inicial de evaluación para la implementación de cualquier proyecto, en un inicio para el diagnóstico de los rasgos físicos y su factibilidad territorial, cercanía, infraestructura, etc., las características culturales, que nos ayudan a determinar los bienes, los valores estéticos que van de la mano con el beneficio psicológico, emocional y de confort, que brinda a las personas que lo experimentan, por medio del contacto de los sentidos, capacidades y limitaciones que cada individuo tiene, y con el aprovechamiento que la sociedad local maneje de su propio paisaje.

Las Vías Verdes, en su esquema nacional y en su antecedente internacional español, considera como elemental el acceso a el patrimonio natural y cultural, con la responsabilidad y cuidado adecuado a fin de no impactar negativamente al medio ambiente, pues al tratarse de infraestructura ferroviaria abandonada, ya forman parte integral del paisaje, por lo cual el valor y belleza de los lugares, remarcan por sí mismo y sin una necesidad de alteración significativa el legado cultural de las localidades (Meseguer, 2016).

2.1.3.1 Paisajes naturales

Sauer, citado por Rigol (2004) define, al paisaje natural como un paisaje constituido por elementos y/o componentes complejos, formados en los procesos naturales. Si consideramos que el paisaje se compone en tres subsistemas: esfera biótica, esfera abiótica y esfera antrópica, el término de paisaje natural, intrínsecamente conlleva la influencia de las relaciones del ser humano con su entorno, sin embargo, el término paisaje natural obedece a aquellos paisajes que a simple vista no contienen elementos relacionados con las actividades humanas.

2.1.3.2 Paisajes culturales

El concepto de Paisaje Cultural, de acuerdo con Sauer, citado por Rigol (2004) fue definido, como resultado de la acción de un grupo social sobre un paisaje natural: el área natural es el medio que la cultura (agente) transforma en paisaje cultural. Esta formulación se refiere sólo a la identificación espacial de áreas de actividad humana, principalmente económica, visibles a escalas grandes (Aceves, 2015).

“Desde un punto de vista subjetivo un paisaje no solamente se ve y se contempla, sino que se siente, se asimila con todos los sentidos y penetra en nuestro cuerpo y nuestra mente produciendo ricos y variados sentimientos” (Álvarez, 2011)p.4.

El paisaje cultural es una realidad compleja, integrada por componentes naturales y culturales, tangibles e intangibles, cuya combinación configura el carácter que lo identifica como tal, por ello debe abordarse desde diferentes perspectivas.

Las definiciones son varias pero todas denotan la influencia y acción humana, sobre un espacio, donde la relación que al paso del tiempo y la presencia del hombre en sus diversas actividades, genera un paisaje donde conviven hombre y espacio natural. En los casos de aplicación práctica, se ha privilegiado la conservación de paisajes culturales donde la asociación entre las dimensiones geográfica y humana es evidente en determinados usos del suelo, principalmente agrícolas o de asentamientos (Aceves, 2015).

Es a partir de los intereses por salvaguardar el patrimonio natural, y más tarde el patrimonio cultural, de la constante amenaza por acciones sociales; como las guerras, desastres naturales; erupciones volcánicas, maremotos, incendios, huracanes, etc., que inician las gestiones por su preservación, en el ejercicio mutuo de las sociedades interesadas por cuidar su identidad, historia, espacios, etc. que en 1972 comienza una labor por medio de las celebraciones internacionales con la Convención sobre la protección del patrimonio mundial, cultural y natural. El cual puntualiza en su artículo 1, en el segundo inciso de patrimonio cultural: “los conjuntos: grupos de construcciones, aisladas o reunidas, cuya arquitectura, unidad e integración en el paisaje les dé un valor universal excepcional desde el punto de vista de la historia, de arte o de la ciencia” (UNESCO, 1972). A partir de ese momento queda registrado a nivel mundial la importancia del paisaje cultural, como parte del patrimonio cultural.

En 1992 es mejor delimitado su término y las consideraciones para su categorización, la cual tiene por finalidad ayudar a su registro y documentación, siempre teniendo presente que pueden existir al paso del tiempo y bajo el interés de la sociedad, diferentes propuestas que no se incluyan en esa categorización, y no por ello, queden excluidas de ser nombradas para su preservación.

Durante la Convención del Patrimonio Mundial de 1992, UNESCO, define al paisaje cultural como el resultado del trabajo conjunto del hombre y la naturaleza; expresión de una variedad de interacciones entre la humanidad y su ambiente natural, la manifestación de la evolución y asentamiento de la sociedad humana y el uso del espacio a lo largo del tiempo, bajo la influencia de limitaciones físicas y/o las oportunidades presentadas por el medio, y de factores sociales, económicos y culturales, tanto externos como internos (UNESCO 1999, 2005) (Álvarez, 2011).

Los tipos de paisajes culturales consideran ser plenamente definidos, creados y diseñados intencionadamente por el hombre, según la Convención del Patrimonio Mundial de UNESCO y los clasifican en;

- Paisajes ajardinados y parques, construidos por razones estéticas que generalmente, aunque no siempre, se encuentran asociados a edificios religiosos o monumentos de otra índole.
- Paisaje evolucionado orgánicamente, debido a un imperativo inicial de carácter social, económico, administrativo y/o religioso, y que ha evolucionado hasta su forma actual como respuesta a la adecuación a su entorno natural. Este proceso se refleja de formas diferentes, por lo que se establecen dos subtipos:
 - Paisaje vestigio (o fósil), es aquel en el que su proceso evolutivo concluyó en algún momento del pasado, pero sus rasgos característicos son todavía visibles materialmente.
 - Paisaje activo, es el que conserva un papel social activo en la sociedad contemporánea asociado con el modo de vida tradicional, y cuyo proceso de evolución sigue activo.
- Paisajes culturales asociativos son aquellos en los que existen poderosas asociaciones, religiosas, artísticas o culturales con el medio natural, en lugar de pruebas culturales materiales, que pueden ser inexistentes o poco significativas.

2.1.4 Patrimonio

Una definición general de patrimonio es **conjunto de los bienes y derechos propios adquiridos por cualquier título** (RAE, 2014). A razón de esta definición, el patrimonio son los bienes y derechos sobre estos, propiedad en distintas formas de titularidad.

Desde un enfoque multidisciplinario, el concepto de patrimonio contiene un patrón constante; la necesidad de preservar recursos y servicios del entorno, así como la necesidad humana por reforzar el espíritu y el amor hacia el entorno tangible e intangible que le rodea.

El patrimonio debe evaluarse en ser materia de conservación estática, firme sin cambios ni reutilizaciones, donde vale más su conservación que el aprovechamiento para cubrir las necesidades del ser humano, o ser recurso que otorga significado histórico, que explica el presente y que orienta al futuro, que puede ser aprovechado sin para satisfacer y resolver las carestías sociales de desarrollo (Campos, 2008).

El patrimonio es un recurso tanto simbólico, como económico y político, lo que lo coloca en un ámbito más amplio y complejo que el de la simple rememoración del pasado. Concebido así es más factible abordar las significaciones, los usos y aprovechamientos de los espacios ferrocarrileros en distintos niveles de análisis (Campos, 2008).

En el caso de las Vías Verdes, el patrimonio ferroviario reactiva la comunicación bajo un modelo de menor impacto sobre las antiguas trazas y líneas del ferrocarril, los recorridos no motorizados, garantizan una capacidad de carga mucho menor a la original y las comunicaciones alternas entre localidades, pueblos, estaciones, etc., contribuye a fomentar el desarrollo de las actividades económicas directas e indirectas y a fomentar el empleo local a través del impulso de actividades de turismo rural (Meseguer, 2016).

El patrimonio al ser reconocido y valorado por la misma sociedad, se convierte en un bien de uso social, debe entonces ser gestionado y apropiado por la misma sociedad y protegido legalmente para garantizar su cuidado. De esta forma, el patrimonio en esta zona debe considerar desarrollos territoriales y esquemas de aprovechamiento turísticos sostenibles. Promoviendo el ambiente necesario y contextualizado en actividades económicas afines a la capacidad del sitio, equipos adecuados, la promoción y educación ambiental y cultural de la sociedad, así como su constante capacitación (González y Castañeda, 2015).

2.1.4.1 Patrimonio natural

Con base en la Convención sobre la protección del patrimonio mundial, cultural y natural, y la promulgación de su artículo 2, la UNESCO define al patrimonio natural como:

“los monumentos naturales constituidos por formaciones físicas y biológicas o por grupos de esas formaciones que tengan un valor universal excepcional desde el punto de vista estético o científico, las formaciones geológicas y fisiográficas y las zonas estrictamente delimitadas que constituyan el hábitat de especies, animal y vegetal, amenazadas, que tengan un valor universal excepcional desde el punto de vista estético o científico, los lugares naturales o las zonas naturales estrictamente delimitadas, que tengan un valor universal excepcional desde el punto de vista de la ciencia, de la conservación o de la belleza natural” (Coordinación Nacional de Patrimonio Cultural y Turismo, 2006)p.13.

La demanda por actividades en contacto con la naturaleza puede traducirse en el interés social para preservar el patrimonio natural y cultural (Meseguer, 2016). Esta demanda ha aumentado la expansión de un turismo rural y ecológico que promueve la conservación, reutilización y rehabilitación del patrimonio.

A nivel Nacional existen diversas denominaciones que decretan y regulan la protección del patrimonio natural, en Áreas Naturales Protegidas, la Comisión Nacional de Áreas Naturales Protegidas (CONANP), es un órgano desconcentrado de la Secretaría de Medio Ambiente, Recursos Naturales y Pesca (SEMARNAT), encargado de administrar las Áreas Naturales Protegidas:

Las Áreas Naturales Protegidas son las zonas del territorio nacional y aquellas sobre las que la nación ejerce su soberanía y jurisdicción en donde los ambientes originales no han sido significativamente alterados por la actividad del ser humano o que requieren ser preservadas y restauradas (CONANP, 2014).

Se crean mediante un decreto presidencial y las actividades que pueden llevarse a cabo en ellas se establecen de acuerdo con la Ley General del Equilibrio Ecológico y Protección al Ambiente, su Reglamento, el programa de manejo y los programas de ordenamiento ecológico. Están sujetas a regímenes especiales de protección, conservación, restauración y desarrollo, según categorías establecidas en la Ley (CONANP, 2014).

2.1.4.2 Patrimonio cultural

Algunas referencias al término Patrimonio Cultural como el de Torres *et al.* (2012) mencionan, “...*patrimonio cultural es el legado de la humanidad, tanto del pasado, presente y la herencia que se dejará a futuras generaciones*”.

Antecedente en la conformación de este término, es el trabajo de la Organización de las Naciones Unidas para la Educación, la Ciencia y la Cultura, en su 17ª Conferencia General, celebrada en París del 17 de octubre al 21 de noviembre de 1972, en la **Convención sobre la protección del patrimonio mundial, cultural y natural**, establece en su artículo 1 y artículo 2, la definición de patrimonio cultural y patrimonio natural respectivamente, al mismo tiempo menciona para cada caso, a qué elementos deben considerarse como uno y otro:

Artículo 1:

A los efectos de la presente Convención se considerará "patrimonio cultural":

los monumentos: *obras arquitectónicas, de escultura o de pintura monumentales, elementos o estructuras de carácter arqueológico, inscripciones, cavernas y grupos de elementos, que tengan un valor universal excepcional desde el punto de vista de la historia, del arte o de la ciencia,*

los conjuntos: *grupos de construcciones, aisladas o reunidas, cuya arquitectura, unidad e integración en el paisaje les dé un valor universal excepcional desde el punto de vista de la historia, del arte o de la ciencia,*

los lugares: *obras del hombre u obras conjuntas del hombre y la naturaleza así como las zonas, incluidos los lugares arqueológicos que tengan un valor universal excepcional desde el punto de vista histórico, estético, etnológico o antropológico.*

Por tanto, el patrimonio cultural de un pueblo comprende las obras de sus artistas, arquitectos, músicos, escritores e intelectuales, así como las obras anónimas, surgidas del alma popular, y el conjunto de valores que dan sentido a la vida, es decir, las obras materiales y no materiales que expresan la creatividad de ese pueblo; la lengua, los ritos, las creencias, los lugares y monumentos históricos, la literatura, las obras de arte y los archivos y bibliotecas. El patrimonio cultural tiene dos vías de manifestación: la material, como edificaciones u objetos, y la inmaterial, como procesos, lenguas y técnicas (Coordinación Nacional de Patrimonio Cultural y Turismo, 2006).

El patrimonio cultural ha sido afectado o en el peor de los casos destruidos por actividades humanas como la urbanización, industrialización, penetración

tecnológica, negligencia, al colonialismo, los conflictos armados, las ocupaciones extranjeras y la imposición de valores exógenos.

Son muchas las fuentes que contribuyen a destrozar el vínculo y la memoria de la sociedad son su pasado.

Ante este hecho, la sociedad se vuelve vulnerable, pues es por medio de preservar y apreciar el patrimonio cultural, que existe un reconocimiento de su identidad cultural la cual permite defender su soberanía e independencia, ante su auto-reconocimiento y promoción de su patrimonio cultural.

2.1.4.3 Patrimonio ferroviario

Los espacios donde se desarrolló la actividad ferrocarrilera, rememoran la construcción de la historia nacional, la cual otorga identidad a la sociedad. Los espacios ferrocarrileros que encontramos en la barranca y otros lugares son sitios dinámicos que permiten dar lectura de los procesos sociales, lo cual conforman un significado general, que relacionan a una memoria e identidad de un lugar determinado y lo convierte en un patrimonio para poder ser aprovechado (Campos, 2008).

El patrimonio ferrocarrilero de México está asociado con el patrimonio industrial el cual tiene su origen en la arqueología industrial, surgida en Inglaterra hacia 1963. La arqueología industrial se ocupa de la localización, registro, documentación y preservación de los elementos que fueron parte de los inicios del desarrollo industrial de las naciones. Para 1978 en el tercer congreso para la conservación de los monumentos industriales en Estocolmo en 1978 y con la creación del *International Committee for the Conservation of the Industrial Heritage*, se añadió la información oral y escrita, la valoración del pasado industrial, restos físicos y contexto social, como parte del patrimonio industrial (Novelo, 2005).

El patrimonio cultural ferrocarrilero mexicano, tangible e intangible, se compone de un diverso y numeroso conjunto de bienes con valor histórico, artístico y tecnológico; presente a lo largo y ancho de la República mexicana y que puede apreciarse en cientos de estaciones de pasajeros y de carga; talleres, tanques de agua, casas de máquinas y redondas; obras de ingeniería como puentes y túneles, locomotoras, herramientas, obras de arte, cine y literatura y, por supuesto, las mismas vías del ferrocarril, infraestructura de enorme valor cultural para México (Secretaría de Cultura, 2018)

2.1.5 Vías Verdes

Los proyectos de vías verdes tienen presencia en distintos países. España y otros países iberoamericanos emplean el concepto *Vía Verde* (FFE, 2017). *Voies Vertes*, *Voies Douces* y *Voies Lentes* en Francia (Meseguer, 2016). *Route verte* en Canadá (Route verte, s.f.). *Greenways* y *Rails-Trails* en Estados Unidos y Reino Unido (RAILS-TO-TRAILS, s.f.). *Ejes Verdes*, *Pasillos Verdes*, *Corredores Verdes*, Bicisendas, Ecopistas son términos empleados también en España y Portugal (FFE, 2017) y *Radweg* en Alemania (Meseguer, 2016).

A continuación se presenta una recopilación algunas de las definiciones que el término vía verde adquiere en Estados Unidos donde se originó la idea de qué hacer con el patrimonio ferroviario que quedaba en desuso en el Estado Español y del cual surgió el concepto al castellano de Vías Verdes, propuesto desde el organismo nacional Española, la Fundación de los Ferrocarriles Españoles, quien coordina y gestiona los proyectos de Vías Verdes España y miembro de la Asociación Europea de Vías Verdes. Vías Verdes España, como más adelante se detalla, es referenciado como modelo en México para implantar similarmente un programa que asumiese los mismos objetivo, bajo este entendido, la importancia de su descripción.

2.1.5.1 Vías Verdes en Estados Unidos: rails-to-trails

Algunas definiciones piensan en las *greenways* como espacios de recreación, un segundo enfoque es el de la conservación de los recursos naturales y un tercer enfoque es el de ver a las *greenways* con términos estéticos, preservando las excepcionales características naturales como acantilados, miradores, ríos barrancos o establecimiento de paisajes naturales en áreas urbanas (RAILS-TO-TRAILS, s.f.).

Una propuesta de definición de las Greenways de Pennsylvania intenta considerar todos los aspectos que caracterizan los beneficios de las *greenways*.

“Una vía verde es un corredor de espacios abiertos, que varía mucho en escala, e incorpora o vincula diversos recursos naturales, culturales y escénicos. Algunas vías verdes son corredores recreativos o caminos escénicos que acomodan el tráfico de vehículos peatonales y no motorizados en tierra y agua; mientras que otros funcionan casi exclusivamente para la protección del medio ambiente y no están diseñados para el paso humano”.

Rails-trails-Conservanci expone que las *greenways* traen múltiples beneficios a la vida de las personas de diferentes maneras: *umentando nuestra movilidad, mejorando nuestra salud, estimulando el desarrollo económico y la creación de empleo, protegiendo nuestro medioambiente y creando poderosas conexiones dentro, entre y en las comunidades* (RAILS-TO-TRAILS, s.f.).

El origen de las *greenways* se basa en actividades de ocio en recorridos de paisajes. Posteriormente con los trabajos de los parques que se realizaban sobre la costa este de Estados Unidos, ejemplo de ellos *Central Park* y *Prospect Park*, se generó un interés por dar mayor énfasis a la necesidad de generar propuestas para crear espacios de recreación al aire libre (Bischoff, 2011).

Ante esa necesidad reconocida por Law Olmsted y Calvert Vaux, ganadores del concurso *Greensward* en 1858, del proyecto de Central Park (de estilo orgánico y natural inspirado de los jardines ingleses) los condujo a proponer diseños de los espacios abiertos públicos para dar oportunidad a que la sociedad pudiese acceder a la naturaleza como una forma de escapar del estrés urbano. El resultado, propuestas avenidas anchas para paseos en carruajes de placer, con plantaciones de árboles para dar sombra, en *Brooklyn* y *Queens*, que datan de 1866 en el actual Nueva York (Bischoff, 2011). Puede observarse entonces que surge un fenómeno del reconocimiento de los espacios naturales y recorridos para generar espacios de disfrute, ocio y esparcimiento como una necesidad de las personas en espacios urbanos.

Posteriormente el concepto *greenway* vuelve a tener protagonismo con Peter Trowbridge arquitecto paisajista, al ganar el Premio al Mérito Profesional de la *American Society of Landscape Architects* (ASLA) por el trabajo presentado para la Vía Verde Brooklyn-Queens, *Brooklyn-Queens Greenway*, la cual presenta un importante patrimonio histórico (Bischoff, 2011).

A la par de los trabajos antes mencionados, el *parkway* era otro concepto que tomaba importancia en Estados Unidos. *Minneapolis-St. Paul Metropolitan Park* es un ejemplo histórico de ese concepto, culminado en 1895 por H.W.S. Cleveland. Olmsted y Charles Eliot en el *Emerald Necklace* inician en 1879 (Bischoff, 2011).

Estos diseños fomentaron la implementación de proyectos de caminos para peatones y carruajes, con la finalidad de disfrute y recreación en el contexto de un paisaje natural. Con la introducción y uso del vehículo motorizado, un trabajo de propuestas de avenidas para el *Bronx Ricer Parkway* en 1906 con elementos destinados a la recreación en espacios al aire libre (Nolen y Hubbard, 1937 citado por Bischoff, 2011).

Posteriormente a todas esas propuestas de implementación de espacios naturales en centros urbanos, con finalidades de recreación, uso y disfrute público, promovieron que los programas de recreación se volvieran más estructurados, organizados y especializados (Cranz, 1982 citado por Bischoff, 2011).

Al respecto de este fenómeno de los parques (*parkways*) y avenidas (*greenways*) en Estados Unidos, L. H. Weir escribió que los propósitos de recreación de esos proyectos eran un medio de satisfacer los intereses humanos, expuestos en base a la ética griega de la buena vida, elistada en siete categorías (Doell *et al.*, 1954 citado por Bischoff, 2011):

- Intereses de actividades físicas
- Intereses creativos y constructivos
- Intereses en aprender sobre el mundo natural
- Interés en la comunicación
- Interés en expresar sentimientos, emociones y conceptos
- Interés social para reunirse y mezclarse
- Interés fundamental en un "poder superior" subyacente.

En 1944 se incluye a la lista de los intereses humanos el interés de expresión, derivado de una encuesta realizada para la Ciudad de Minneapolis (Bischoff, 2011).

Al respecto de este interés, Robert Sears expone en su discusión *new generation of greenways* que el papel expresivo puede desarrollarse de manera creativa en las nuevas propuestas diseño de vías verdes, sin ser excluyente con los intereses conservacionistas de algunas posturas ecologistas, llegando a ser en algunos ejemplos muy compatibles (Searns, 1993 citado por Bischoff, 2011).

A finales de los años sesenta y principio de los setentas, también se mostró la importancia de las *greenways* con el beneficio económico de las *urban greenways* (Gunn *et al.*, 1972 y 1974 citado por Bischoff, 2011).

En general también se ha mostrado los beneficios ambientales de las *greenways* (Platt, 1991 y 1994 citado por Bischoff, 2011), así como los valores históricos, paisajísticos (Riddle, 1993 citado por Bischoff, 2011), de educación ambiental y actualmente beneficios relacionados con los propósitos ecológicos ante las consecuencias ambientales del uso de recursos naturales y los compromisos de la conservación de la biodiversidad.

Las *greenways* evolucionaron desde que fuesen planteadas para cubrir principalmente propósitos de recreación, proporcionados por la implementación de senderos utilizando *stream corridors* para moverse por la ciudad a pie o en bicicleta. Fueron reconocidos como importantes hábitats de la vida silvestre en la formación de esos corredores de corriente, al ser un importante corredor biológico por donde las especies podían desplazarse hacia espacios más aislados de espacios abiertos (Bischoff, 2011).

Los múltiples objetivos de las *greenways* se relacionan con la inclusión del hábitat y la migración de la vida silvestre, la gestión de aguas pluviales y la gestión de los recursos. Existirá entonces una mayor cantidad de beneficios entre mayor sea la complejidad abordada de los problemas existentes en su espacio (Bischoff, 2011).

Los proyectos de *greenways* son un poderoso vehículo para la protección de espacios abiertos, aprovechando la infraestructura existente de vías de ferrocarril abandonadas, pero con un esquema creativo de usos múltiples (Bischoff, 2011).

En el esquema estadounidense se sugiere los sistemas de planificación del paisaje para las *greenways* no se basen principalmente al enfoque ecológico, aunque uno de sus mayores objetivos de las vías verdes sea el de conservación de la biodiversidad, para que las vías verdes promuevan realmente un uso sostenible de los paisajes, debe considerar objetivos que promuevan la protección del medio ambiente, sociales y culturales (Bischoff, 2011).

Varían en diseño y gestión dependiendo del contexto donde se implemente. En algunos casos la *greenway* comparte un derecho de vía y el sendero corre paralelo a una vía viva de tren, de alta velocidad, o de baja velocidad. O reemplazan espacios por donde transitaba alguna línea de tren que había quedado en desuso.

La clasificación de *greenways* son (RAILS-TO-TRAILS, s.f.):

Rail-trail

Son caminos públicos multipropósito creados a partir de antiguos corredores ferroviarios. A menudo son planos o siguen una pendiente suave a medida que atraviesan las comunidades urbanas, suburbanas y rurales en América. Ideal para muchos usos, como caminar, andar en bicicleta, patinar en línea, esquiar a campo traviesa, y el uso de sillas de ruedas y ecuestres, las rails-trails son extremadamente populares tanto para el transporte como para la recreación (RAILS-TO-TRAILS, s.f.).

Rail-with-trail:

Es un camino público que corre paralelo a una línea ferroviario activa.

Para 2015 el número de rutas de *greenways* sumaban más de 2000 con al menos una en cada estado, también se registró para este año más de 700 rutas en proceso y se observa un comportamiento mensual de proyectos que se suman a esta creación de proyectos (RAILS-TO-TRAILS, s.f.).

Actualmente las *greenways* consideradas la próxima generación de planes y diseños son aquellas que combinan una adaptación al paisaje con propuestas creativas, donde las *greenways* integran arte, cultura, ecología y tecnología. Como las propuestas de Lynne Hull. La expresión es un factor clave y puede presentarse de forma verbal como visual, y derivan de motivaciones culturales, sociales,

personales, creativas, políticas, culturales, religiosas, patrióticas, históricas o estéticas (Bischoff, 2011).

La mayoría de las gestiones se realizan a partir de un interés local, de ciudadanos, agencias locales, estatales o federales. Los trabajos de planificación y diseño lo gestionan estas mismos actores de forma interna o por medio de asesores o empresas externas expertas en la creación de proyectos adecuados a las características de las *greenways* estadounidenses (RAILS-TO-TRAILS, s.f.).

La administración generalmente es llevada a cabo por la administración pública, pero en otros casos pueden ser operadas por medio de organizaciones civiles o fundaciones comunitarias (RAILS-TO-TRAILS, s.f.).

2.1.5.2 Vías Verdes en España: Vías Verdes España

La Asociación Española de Vías Verdes define a las Vías Verdes como infraestructuras de comunicación en sitio propio, parcial, o totalmente fuera de servicio, y que, una vez acondicionadas, se ponen a disposición de los usuarios no motorizados, como peatones, ciclistas, personas con movilidad reducida, patinadores sobre ruedas esquiadores de fondo, jinetes, etc. (Meseguer, 2016).

Las características de estas Vías son (Meseguer, 2016):

- Pendientes suaves (máximo 3%), e incluso nulas.
- Autonomía física real, en relación con la red de carreteras.
- Número reducido de cruces con carreteras. Para el caso de canales, dicha intersección no existe.
- Continuidad de los trazados mediante el mantenimiento del dominio público y la selección de enlaces de conexión en los tramos en que esta continuidad se haya perdido.

2.1.5.3 Vías Verdes en México: Vías Verdes México

Vías Verdes México se presenta como un programa nacional que tiene por eje la preservación del patrimonio cultural ferroviario en su propio contexto y que rescata las antiguas vías del tren mediante su aprovechamiento como infraestructura cultural y para desplazamientos no motorizados que promueven el turismo cultural y natural, el transporte urbano sustentable, el tránsito rural, la recreación y los ambientes saludables, trayendo consecuencias benéficas en términos de desarrollo social y sustentabilidad (MNFM. CNPPCF, s.f.).

Las Vías Verdes en México son consideradas bajo las mismas connotaciones del concepto que retoma del programa Vías Verdes España, el cual se relaciona a la definición asentada en la Declaración de Lille (2000) como:

“vías de comunicación autónomas reservadas a los desplazamientos no motorizados, desarrolladas en un marco de desarrollo integrado que valore el medio ambiente y la calidad de vida, cumpliendo las condiciones suficientes de anchura, pendiente y calidad superficial para garantizar una utilización en convivencia y seguridad a todos los usuarios de cualquier capacidad física. En este sentido, la utilización de los caminos de servicio de canales y de las vías ferroviarias abandonadas constituyen un soporte privilegiado para el desarrollo de Vías Verdes (Réseau Vert Européen, 2000)”p.2.

Para Vías Verdes México, el patrimonio ferroviario da sentido y dirección a los proyectos de reutilización en una experiencia significativa al tiempo que promueve el turismo activo en contacto con el patrimonio industrial y el entorno humano, en el disfrute de los antiguos caminos del tren así como del paisaje cultural (MNFM. CNPPCF, s.f.).

México tiene una gran oportunidad para consolidar proyectos de vías verdes, con un numeroso patrimonio cultural ferroviario, que en ocasiones se encuentra inmerso en paisajes de excepcional calidad visual y recursos naturales.

2.1.5.4 Actividades turísticas y vías verdes

La actividad turística ha pasado a formar parte de las prioridades de nuestro país, por la capacidad que esta industria tiene para promover diversos sectores de la economía. Si bien es cierto que en algunos países es motor para el desarrollo económico, al mismo tiempo su acelerada expansión, consecuencia de la globalización, genera severos impactos ambientales negativos, convirtiéndose en una herramienta para la destrucción de los recursos naturales y culturales (Beliel, M., 2004, referida por Rivera *et al.*, 2015). Respecto al patrimonio cultural, las afectaciones que ha ocasionado la actividad turística es la degradación del mismo, en específico la pérdida de las lenguas, la pérdida de rasgos identitarios de las culturas receptoras, la privatización de espacios públicos, y la privatización de patrimonio cultural, entre otros (Beliel, M., 2004, referida por Rivera *et al.*, 2015).

“La actividad turística sustentada en la puesta en valor del patrimonio —y desarrollada de forma responsable bajo los parámetros de la sostenibilidad— puede contribuir al despegue económico y a la mejora social, cultural e incluso medioambiental de las comunidades locales” (Porcal, 2011).

En México, los proyectos de Vías Verdes son tomados de referencias internacionales. Las vías verdes se describen como posibilitadoras del desarrollo regional por medio de la práctica del turismo, aunado a ejes temáticos en los que las vías verdes basan su composición, como lo son; los mecanismos de comunicación territorial y ecológica así como la preservación del patrimonio cultural y natural de las diferentes comunidades rurales y urbanas por donde pase la Vía Verde. Para México los grandes retos para posibilitar el desarrollo regional, por

medio de las prácticas turísticas en Vías Verdes son la gestión y desarrollo material del programa federal Vías Verdes México (Rivera B., et al., 2015).

Después de dar a conocer el potencial de 9,000 kilómetros aproximados de vías de ferrocarril en desuso en México, por parte del Consejo Nacional para la Cultura y las Artes (CONACULTA), diferentes actores reconocieron a Vías Verdes como proyectos con alto potencial para el turismo natural y cultural, y como una opción de movilidad sustentable. Iniciaron entonces propuestas de para realizar vías verdes: Vía Verde de la Mariposa Monarca en el estado de Michoacán, Sendero Municipal de Tulancingo en el estado de Hidalgo, Vía Verde de la Barranca de Metlac en Veracruz y Vías Verdes en el estado de Jalisco. Cada una tuvo desarrollos diferentes, actualmente Vías Verdes Jalisco es la única que se ha trabajado desde una coordinación estatal, donde se ha establecido un programa específico de vías verdes dentro de la Dirección de Patrimonio Cultural, de la Secretaría de Cultura del Estado de Jalisco (Rivera B., *et al.*, 2015).

3. MÉTODOS

3.1 Enfoque de investigación

La presente investigación obedece al enfoque de la investigación cualitativa la cual se describe como un proceso inductivo, quiere decir que a partir de la observación particular de diferentes hechos en torno a un objeto de estudio, puede tener como resultado conclusiones generales para fenómenos similares a los objetos estudiados (Hernández S. , et al., 2014).

Los métodos cualitativos se desarrollan de forma interactiva entre los fundamentos teóricos y los datos obtenidos de la realidad estudiada (Maxwell, 1996 citado por Tonon, 2011).

Para este tipo de investigaciones es necesario reconstruir la realidad desde el punto de vista de los actores en un sistema social definido, sin que durante el trabajo de estudio exista una manipulación de esta realidad por parte del investigador. Considera además, un sentido holístico al reconocer la importancia de todos los elementos que dan sentido a la compleja realidad del sistema, del cual es parte el objeto de la investigación (Hernández S. , et al., 2014).

3.2 Alcance de la investigación

El alcance de la presente investigación es descriptivo, pues la intención de la comparación de casos se realizará para describir las situaciones, eventos y hechos que han existido en el desarrollo de creación de proyectos de Vías Verdes.

Este tipo de estudios especifican propiedades, características y perfiles importantes del objeto de estudio que se trate (Hernández S. , et al., 2014).

3.3 Diseño de investigación

De acuerdo con Hernández, Fernández y Baptista (2014), los diseños cualitativos pueden ser mixtos y para la presente investigación se ha utilizado así, considerando la combinación de dos tipos de diseño.

El diseño de investigación mixto para este estudio se basa en el enfoque del **diseño fenomenológico** en combinación con el **estudio de caso comparativo** y se constituye con una serie de acciones fundamentadas en ambos, como se muestran en la Figura 1.

Por una lado el diseño de investigación fenomenológica tiene como principal objetivo explorar, describir y comprender, a partir de la experiencia de quienes han vivido un fenómeno específico (objeto de estudio) y encontrar elementos que sean comunes entre los involucrados sin dejar a un lado la cronología y conexión de los sucesos, otorgando una mayor importancia a la experiencia compartida, la cual generará categorías a partir de la participación de cada involucrado, sin caer en una abstracción rígida y aislada de cada experiencia (Hernández S. , et al., 2014).

Esta investigación toma del proceso del estudio fenomenológico los siguientes pasos

- Identificar el fenómeno a estudiar
- Recopilar datos de las personas que lo han experimentado
- Hacer una narración con la descripción del fenómeno en base a la información obtenida de los actores involucrados.

Los pasos del estudio fenomenológico permiten en esta investigación:

- Describir y entender el fenómeno de estudio, considerando la interpretación de cada participante sobre el fenómeno, para posteriormente construir una interpretación colectiva.
- En base a la información obtenida de la interpretación de cada participante, es posible analizar el tema de estudio y posibles significados.

- Permite una interpretación por parte del investigador de manera holística, en base a la información proporcionada por cada participante, para aprender la experiencia y perspectiva de cada uno.
- El investigador considera el aporte de cada participante en un contexto:
 - Temporalidad (momento en que sucedieron)
 - Espacio (Lugar donde ocurrieron)
 - Corporalidad (Quiénes intervinieron)
 - Contexto relacional (Relaciones y vínculos generados durante el proceso)

Existen diferentes herramientas para este tipo de estudios, para este estudio se emplearon **entrevistas personales con preguntas semiestructuradas**. (Hernández S. , et al., 2014):

Por otra parte, se ha seleccionado el estudio de caso comparativo pues el proceso de éste se ajusta a la necesidad de comparar dos casos de estudio y de esa comparación obtener resultados que puedan ser aplicados a resolver un fenómeno de-caso similar a los estudiados, por medio de; concentrar una base de datos y analizarlos, establecer significados y así describir el fenómeno estudiado desde las perspectivas de los participantes en la entrevistas a expertos. (UNICEF, 2014).

Para emplear el método de estudio de caso comparativo se tomó como referencia el propuesto por el Centro de Investigaciones Innocenti, de la UNICEF (UNICEF, 2014).

La presente investigación combina ambos métodos, para reconstruir la realidad desde dos contextos diferentes que han implementado proyectos similares de Vías Verdes, donde el sistema social y natural tendrá características únicas que han de ser reconocidas, para determinar similitudes. El reconocimiento de los elementos que componen cada proyecto, y la comparación entre ambos casos permiten descubrir las condiciones favorables y desfavorables que presentaron durante su

proceso, estas condiciones se retoman para proponer un conjunto de estrategias para implementar este tipo de proyectos en un contexto diferente a los anteriores, específicamente el sitio conocido como Barranca de Metlac, ubicado en los municipios de Fortín de las Flores e Ixtaczoquitlán, Veracruz, México.

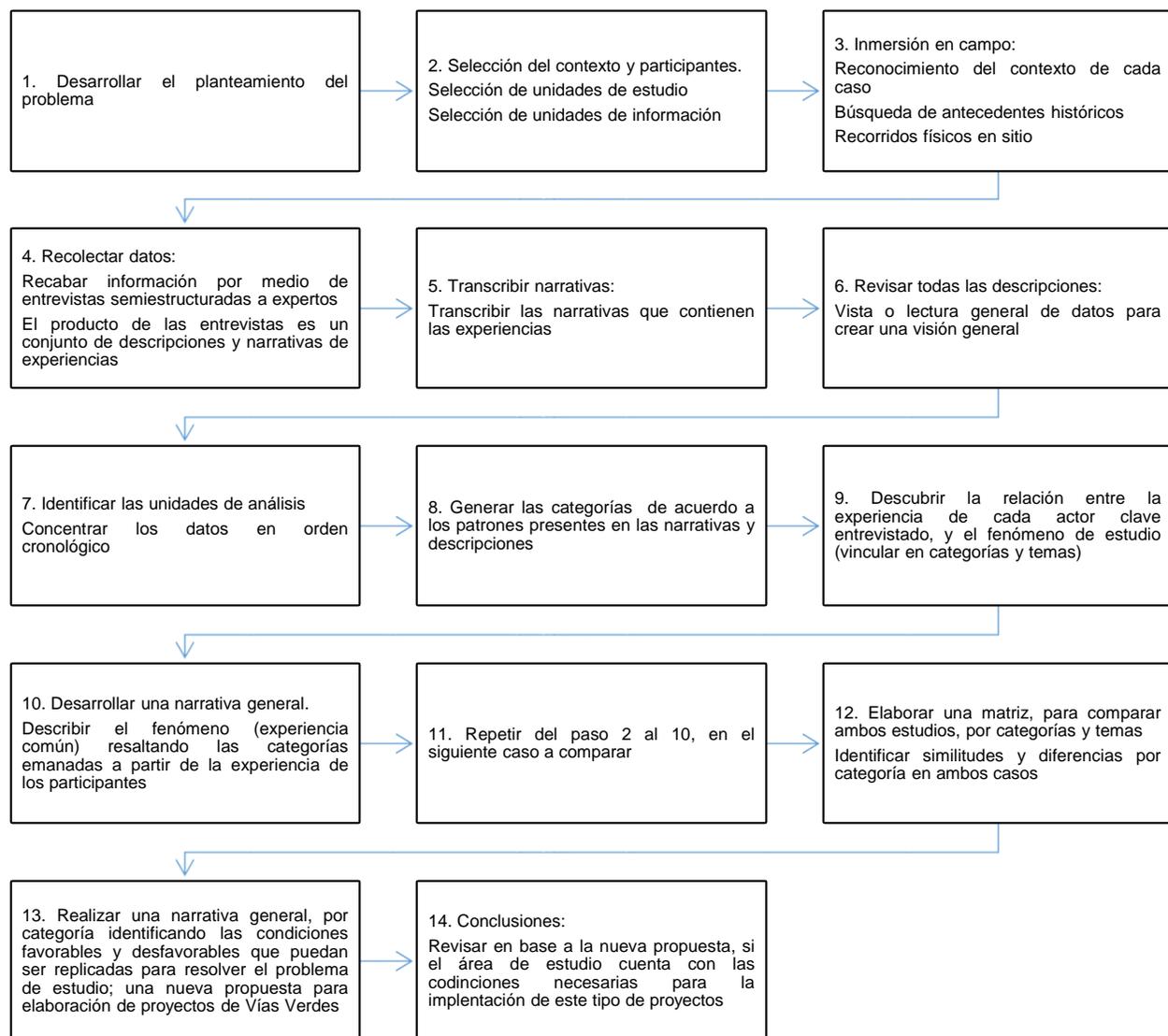


Figura 1. Principales pasos y acciones a realizar en el presente diseño de investigación mixto, adaptado con una combinación de diseño fenomenológico y estudio de caso comparativo.

3.4 Población y muestra

Para el caso de la investigación de enfoque cualitativo el cálculo de una muestra no se requiere y la población es discriminatoria de todo aquel elemento que no reúna características e información de interés para el estudio (Hernández Sampieri, et al., 2014) Por esta razón, la muestra de Vías Verdes es seleccionada, pues cuenta con características de amplio interés para el investigador, las cuales están profundamente relacionadas con proyectos de Vías Verdes.

3.4.1 Población

Al ser la intención de este estudio, proponer un conjunto de estrategias que puedan guiar una nueva forma de planificar una Vía Verde en el sitio conocido como Barranca de Metlac, ubicado en los municipios de Fortín de las Flores e Ixtaczoquitlán, Veracruz, México, se consideró fundamental conocer cómo se han desarrollado proyectos de Vías Verdes.

Las Vías Verdes son proyectos que actualmente se desarrollan en diferentes países del mundo, pero para este estudio se seleccionaron dos casos, cada uno perteneciente a poblaciones diferentes. La primer población era la del conjunto de Vías Verdes en el contexto nacional mexicano, mismo al que pertenece el área de la Barranca de Metlac, y la otra población es el conjunto de Vías Verdes en el contexto nacional español, pues fue del modelo de Vías Verdes España, la referencia para implementar proyectos de Vías Verdes en México (CONACULTA, 2008).

Por tanto las poblaciones de donde se obtiene la muestra de casos a comparar son:

- Vías Verdes España, con 115 itinerarios de vías verdes (FFE, 2018).
- Vías Verdes México, se compone del registro de 9 casos (Díaz M., 2013).

Posteriormente, esta investigación continúa con un proceso de comparar ambos casos desde una interpretación del investigador, a través de una matriz (meta-matriz, meta-tabla, ver Cuadro No. 2) para análisis de datos obtenidos de las

entrevistas a expertos y documentos, basado en las propuestas de Miles, Huberman y Saldaña (2014), a fin de identificar similitudes, para proponer un conjunto de estrategias para llevar a cabo este tipo de proyectos de Vías Verdes, en un contexto, que aunque diferente a todos los demás, podrá tomar la experiencia de quienes han sido participantes en los procesos de dos casos considerados entre los más reconocidos en cada uno de ambos países.

3.4.2 Característica de la muestra

Hernández *et al.* (2003) define, la muestra en el enfoque cualitativo como **la unidad de análisis o conjunto de personas, contextos, eventos o sucesos sobre el (la) cual se recolectan los datos sin que necesariamente sea representativo (a) del universo**

En este estudio, se emplea un **muestreo no probabilístico**, el cual se define como **el subgrupo de la población en la que la elección de los elementos no depende de la probabilidad, sino de las características de la investigación** (ídem).

Para este trabajo de investigación, se empleó la **muestra de casos tipo** y la **muestra de expertos**, ésta última de **forma mixta** con **muestra en cadena o por redes**, conocida también como **bola de nieve** para la selección de las unidades de información (Hernández S. , et al., 2014).

3.4.3 Muestra de casos tipo

Para la selección de los **casos de estudio para comparar**, se empleó la muestra de casos tipo. La intención de esta muestra, como anteriormente se ha mencionado, es una riqueza, profundidad y calidad de la información, pues esta muestra se compone de dos vías verdes que poseen claramente información de las situaciones que se buscan analizar (Hernández S. , et al., 2014).

De acuerdo con la intención de investigación, en que el proyecto de Vía Verde seleccionado fuera un proyecto altamente consolidado, exitoso y reconocido, para

la muestra de caso tipo en la población de Vías Verdes España se realiza una discriminación basado en los premios que realiza la Asociación Europea de Vías Verdes, máximo organismo en coordinación y promoción sobre los trabajos de Vías Verdes en el continente Europeo (FFE, 2017).

Por el mayor número de premios se selecciona la Vía Verde de la Sierra como la muestra de estudio. Confirmando el reconocimiento de los usuarios de Vías Verdes en España, por medio de búsqueda en navegador web con las palabras *Mejores Vías Verdes en España*, de los primeros 5 rankings en la lista de resultados se seleccionó el de mayor frecuencia.

Cuadro 1. Rankings donde se buscaron ejemplos con el mejor caso de Vía Verde en España. Fuente: Elaboración propia.

El viajero independiente	Guía Repsol	El Viajero	Listas 20 minutos	Desnivel.com
Las cinco mejores vías verdes de España para recorrer en bicicleta	Top Ten España en diez Vías Verdes	Las mejores Vías Verdes	Vías Verdes de España	Las 10 vías verdes que no te puedes perder
Vía verde del Carrilet I, en la Garrotxa	El Carrilet - La Garrotxa – Girona	Vía Verde de la Sierra Cádiz y Sevilla	Vía Verde de la Sierra de la Demanda	Navarra y Guipúzcoa. Vía Verde del Plazaola
Vía Verde de la Sierra	El Fuso - Desde Oviedo al río Nalón – Oviedo	Vía Verde de la Sierra de la Demanda, en Burgos	Vía Verde de la Senda del Oso	Navarra y Guipúzcoa. Vía Verde del Plazaola
Vía verde de la Senda del Oso	El Pas - De Astillero a Ontaneda – Santander	Vía Verde de Ojos Negros	Vía Verde Tajuña I y II	Girona. El Carrilet
Vía verde de Ojos Negros	La Demanda - Monterrubio de la Demanda - Burgos	Vías Verdes de Girona	Vía Verde de la Sierra	Jaén y Córdoba. Vía Verde del Aceite y de la Subbética
Vía verde de Sierra de la Demanda	La Jara - Montes de Toledo - Castilla La Mancha	vías de Val de Zafán, Terra Alta y Baix Ebre	Vía Verde del Pas	Toledo. Vía Verde de la Jara
	De los Ojos Negros, de Teruel a Valencia	La Vía Verde de La Jara (Toledo)	Vía Verde del Elsa	Teruel y Tarragona. Vía Verde del Zafán
	La Val de Zafán - Matarranya – Zaragoza		Vía Verde de la Jara	Teruel, Castellón y Valencia. La Vía Verde de los Ojos Negros
	Plazaola - Navarra y Gipuzkoa		Vía Verde del Cidacos	Cádiz. Vía Verde de la Sierra
	Del Aceite - Subbética - Jaén		Vía Verde de la Subbética	Madrid. Vía Verde del Tajuña
	Del Noroeste - Murcia		Vía Verde del Valle de Turón	Albacete. Vía Verde de Alcaraz
			Vía Verde de las Vegas del Guadiana y las Villuercas	
			Vía Verde de los Alcores	
			Vía Verde del Moncayo	
			Vía Verde del Val de Zafán	
			Vía Verde de Alcaraz	
			Vía Verde del Aceite	
			Vía Verde del Litoral	
			Vía Verde de Tarazonica	
			Vía Verde del Noroeste	
			Vía Verde de Tierra de Campos	
			Vía Verde del Campo de Cartagena	
			Vía Verde de la Campiña I y II	
			Vía Verde del Ojailén	
			Vía Verde del Fc Vasco – Navarro	
			Vía Verde del Plazaola – Leizaran	
			Vía Verde de Ojos Negros I y II	
			Vía Verde del Carrilet	
			Vía Verde del Serpis	
			Vía Verde del Urola	
			Vía Verde de Maigó	
			Vía Verde de los Montes de Hierro	
			Vía Verde de la Terra Alta y el Baix Ebre	
			Vía Verde de Xurra	
			Vía Verde del Llobregat	
			Vía Verde de la Vall Fosca	

Posterior a esta tabulación se obtuvo un resultado con tres vías con el mismo número de frecuencia:

- Vía Verde del Carrilet I, en Girona
- Vía Verde de la Sierra, entre Cádiz y Sevilla
- Vía Verde de Ojos Negros, entre Teruel, Castellón y valencia

Para la selección del caso en el contexto mexicano se tomó la recomendación de la coordinadora a nivel nacional del Programa Vías Verdes México, Teresa Márquez Martínez, adicionalmente se realizó una búsqueda por medio de navegador internet, encontrando que el proyecto mejor consolidado en base a las características del programa nacional, es Vías Verdes Jalisco.

3.5 Técnica de recolección de datos

Como instrumento (métodos o técnicas) de recolección de los datos se implementaron **entrevistas personales semiestructuradas a expertos** (unidades de información) que estuvieron presentes en el proceso de planificación y creación de la Vía Verde de la Sierra y Vías Verdes Jalisco.

Todos los métodos de recolección de datos fueron aplicados por el investigador, con la finalidad de lograr una mejor comprensión de la realidad estudiada.

Para la comparación de ambos casos, se empleó como método para análisis y obtención de resultados, una **matriz** (meta-tabla o meta-matriz) propuesta por Miles, Huberman, y Saldaña (2014).

Esta matriz permite obtener resultados a partir de comparar ambos, donde se han identificado los involucrados, objetivos y acciones que describen en entrevista los actores clave. Los resultados se convertirán en los factores que integrarán en una propuesta de estrategias para la planificación de una Vía Verde en la Barranca de Metlac.

3.5.1 Selección de unidades de información: Muestreo mixto: Muestra de expertos-muestra en cadena o por redes (bola de nieve).

La selección de las unidades de información, personas a entrevistar, se sujetó a una **muestra mixta**, donde se utilizó el criterio de la **muestra de expertos**, donde los sujetos de donde se obtienen datos, dominan el tema específico de vías verdes, tanto en el caso Vía Verde de la Sierra y el de Vías Verdes Jalisco. También se consideró el criterio de la **muestra en cadena o por redes**, conocida también como bola de nieve, esta muestra primero identifica a los sujetos clave, y son ellos mismos quienes dan referencia de otros más que dominen el tema, o tengan datos acordes a la investigación (Hernández Sampieri, et al., 2014).

La selección de los entrevistados se llevó a cabo en la Fundación Vía Verde de la Sierra, en donde la Directora-Gerente María Jiménez Rodríguez de la fundación indicó los actores que participaron en este proceso, y por medio de ella se realizó la vinculación para concretar entrevistas de finales de agosto de 2017 a finales del mes de noviembre de 2017.

En un primer contacto con los actores clave, se identificó que tenían relación con más de una etapa de los temas divididos, las entrevistas fueron dirigidas, conforme la disposición y participación del entrevistador, para ofrecer datos.

Las entrevistas fueron grabadas en audio, guardando un formato digital en formato mp3, y su transcripción a texto con extensión .doc.

Simultáneamente se realizó una revisión bibliográfica de las publicaciones en torno al proceso de conformación y proceso de operación de la Vía Verde de la Sierra, facilitados por la Gerencia de la Fundación Vía Verde de la Sierra y el contenido web que existe en torno a la unidad de estudio.

La selección de los entrevistados en el caso de las Vías Verdes Jalisco, se basó en la búsqueda por medio de internet de las personas a cargo del programa, Vías

Verdes Jalisco, Dirección de Patrimonio Cultural del Estado de Jalisco, Secretaría de Cultura Jalisco, Dr. Tomás Orendain Verduzco y Mayra Selene Estévez Gómez.

Estas entrevistas se realizaron en la primera mitad del mes de mayo de 2018. El proceso de entrevistas, revisión bibliográfica fue el mismo para el caso de Vías Verdes Jalisco.

3.5.2 Unidades de información

3.5.2.1 Expertos

Los sujetos expertos sobre el tema de la **Vía Verde de la Sierra**, seleccionados fueron los siguientes:

- María Jiménez Rodríguez, Directora-Gerente de la Fundación Vía Verde de la Sierra
- Carmen Sánchez Holgado, Administración de la Fundación Vía Verde de la Sierra
- Arantxa Hernández Colorado, Gerencia de Patrimonio y Turismo Ferroviario, Fundación de Ferrocarriles Españoles
- Carmen Acycart Luengo, Ex Gerente de Gerencia de Patrimonio y Turismo Ferroviario, Fundación de Ferrocarriles Españoles. Actualmente Colabora con la Asociación de Vías Verdes de Andalucía
- Francisco Martínez García, Jefe de Gestión Patrimonial, Área Sur, adif (Administrador de Infraestructura Ferroviaria)

Los sujetos expertos sobre el tema de **Vías Verdes Jalisco** fueron los siguientes:

- Tomás Orendain Verduzco, Director General de Patrimonio Cultural del estado de Jalisco, México.
- Mayra Selene Estévez Gómez, Colaboradora Vías Verdes y Paisaje Agavero, Dirección General de Patrimonio Cultural del estado de Jalisco
- Gabriel Michel Estrada, Ex Coordinador General del Programa Vías Verdes Jalisco.

- Mónica Solórzano Gil, Coordinadora del Departamento del Hábitat y Desarrollo Urbano (HDU), Proyectos de Aplicación Profesional (PAP), Instituto Tecnológico de Estudios Superiores de Occidente (ITESO).
- María Elena Vázquez Morales, Coordinadora de Actividades Culturales de Vías Verdes Jalisco.
- Christian Nicolás Meza Luquin, administrador de la Ex estación del ferrocarril de Ameca y Guía de Vías Verdes Jalisco, México.

3.5.3 Entrevistas semiestructuradas

Se aplicaron entrevistas semiestructuradas a expertos que estuvieron presentes en el proceso de planificación y creación de la Vía Verde de la Sierra y las Vías Verdes Jalisco.

Las entrevistas se realizaron de manera flexible a disposición del tiempo acordado con los entrevistados, en ambientes seleccionados por ellos y de forma abierta, de acuerdo con la naturaleza de este tipo de método de recolección cualitativa. Conforme se desarrollaba la entrevista, se introdujeron preguntas adicionales para precisar la información que se deseaba conocer, con base a los temas guía que orientaban el desarrollo de la entrevista (Hernández Sampieri, et al., 2014).

La guía de temas para las entrevistas aplicadas se estructuró considerando las recomendaciones de la Asociación Europea de Vías Verdes (AEVV, 2013), la cual ha elaborado publicaciones para interesados en crear proyectos de Vías Verdes, en base a la experiencia de países europeos que han adoptado Vías Verdes.

Los temas de las preguntas se categorizaron en 12 apartados que son equivalentes a etapas del proceso para los interesados en gestionar la creación de este tipo de proyectos. Adicionalmente se agregaron dos etapas, la etapa 0, la cual se considera como la temática donde surge el interés por crear una vía verde, y la etapa n, que sería la fase evaluación del proyecto, donde podrían medirse los resultados del proyecto.

Cada etapa refleja una fase del proceso, después de revisar su contenido se identificó la temática general de cada una, la cual guiaría la serie de preguntas a realizar a cada experto. Además, se agregó una etapa inicial y una final, para entender todo el desarrollo del proyecto. En la inicial se propone descubrir cómo surge la idea de crear estos tipos de proyectos, la final por su parte, intenta entender cómo evalúan si un proyecto de vía verde cumplió con los objetivos planteados en un inicio o si existe forma de reconocer los beneficios y afectaciones que puede traer consigo el proyecto.

Cuadro 2. Temas de entrevistas, basados en los 12 Consejos para los responsables locales Guía de Buenas Prácticas para Vías Verdes en Europa: Ejemplos de realizaciones urbanas y periurbanas (AEVV, 2013).

ETAPA 0 Interés, saber si hay más de un término municipal implicado	ETAPA I Contacto con la Asociación Europea de Vías Verdes
<p>Contenido: Como muestran los ejemplos presentados, el acondicionamiento de las vías verdes depende principalmente de vuestra voluntad; es el motivo por el cual esta guía va dirigida a ustedes, responsables políticos, así como a los servicios técnicos competentes y a los responsables de movimientos asociativos y socio profesionales. Con el fin de ayudarles a impulsar una dinámica de vías verdes, les invitamos a que, en primer lugar, lean atentamente esta guía, y, a continuación, se pongan en contacto bien sea con la Asociación Europea de Vías Verdes y sus miembros nacionales, que podrán orientar sus gestiones, bien directamente con los responsables de los proyectos presentados. Para facilitar vuestra búsqueda, unas fichas técnicas, recogidas como anexo, sintetizan las principales características de los proyectos. Además, encontrarán una lista de direcciones de contacto y de sitios Internet con información sobre este tema.</p>	<p>Contenido: Como plataforma de intercambio de información y de experiencias, la Asociación Europea de Vías Verdes y sus miembros nacionales pueden ayudarles con respecto a las gestiones que se mencionan a continuación; ambos les ayudarán en la búsqueda de referencias en materia de acondicionamiento de vías verdes y les pondrán en contacto con los socios potenciales. A cambio, su proyecto de vía verde vendrá a enriquecer la base de datos de la Asociación que se encuentra en el sitio http://www.aevv-egwa.org. Les invitamos a que se pongan en contacto con la Asociación cuando tengan la intención de poner en marcha su proyecto</p>
ETAPA II Inventario de Vías Verdes y cartografía de los datos recogidos	ETAPA III Definición de estado patrimonial de la infraestructura
<p>Contenido: Se trata de confeccionar un inventario de vías verdes y de cartografiar los datos recogidos. Una vez abandonada una infraestructura, se debe inventariar inmediatamente, con el fin de evitar pura y simplemente su desaparición. La catalogación de las realizaciones ya existentes y la identificación de las infraestructuras potenciales es el primer paso que debe darse si se desea desarrollar una red de vías verdes. Una vez inventariadas, las infraestructuras podrán preservarse e integrarse mucho mejor en un proyecto global de movilidad. Las vías verdes representan, en efecto, reservas de propiedad de suelo importantes que pueden ser objeto de actuaciones mayores.</p>	<p>Contenido: Después, habrá de determinarse el régimen de propiedad de las infraestructuras, es decir identificar los propietarios: ¿se trata de particulares o de instituciones públicas? ¿Existen escrituras de propiedad o de arrendamiento? Conviene, igualmente, verificar la legalidad de las construcciones existentes sobre la futura vía verde, así como su utilización actual (acceso a jardines privados, a garajes, campos de labor, etc.). Esta identificación y las respuestas apropiadas permitirán evitar posteriores conflictos y eventuales retrasos en los trabajos.</p>
ETAPA IV	ETAPA V

Identificación de las partes afectadas	Búsqueda de socios
<p>Fuente: Documento impreso-digital Referencia: AEVV (2013) Contenido: Como responsables políticos, están ustedes directamente implicados en el proyecto, pero es importante no olvidar ninguno de los posibles afectados ó interesados, ya sea en el ámbito del municipio o fuera del mismo. Se trata, por supuesto, de los propietarios de las infraestructuras mencionadas, pero también de los residentes, las asociaciones de usuarios (peatones y caminantes, personas discapacitadas, jinetes, cicloturistas...), asociaciones de protección medioambiental, etc. Desde el comienzo del estudio, se debe consultar a estos grupos de personas implicadas; su opinión debe ser tenida en cuenta para garantizar el buen desarrollo del estudio y su aceptación general.</p>	<p>Fuente: Documento impreso-digital Referencia: AEVV (2013) Contenido: Un punto clave de estos proyectos es la búsqueda de financiación mediante la participación de diferentes socios que contribuyan financieramente al mismo. Estos socios pueden pertenecer al sector privado: fabricantes ó comercializadores de material deportivo, grupos turísticos, de restauración, etc., empresas con intereses específicos que desean, por ejemplo, enterrar canalizaciones bajo la vía, las cámaras de comercio, federaciones turísticas, etc. La ayuda puede proceder del Estado: los contratos-programa Estado - Regiones francesas, las administraciones regionales, etc.; las sociedades de ferrocarriles o de vías navegables: RENFE, SNCB, SNCF35, RFF36, Voies Navigables de Francia, British Waterways, etc., que pueden, principalmente, ceder las infraestructuras o proponer colaboraciones en la gestión. Se puede tratar también de fondos europeos: FEDER, iniciativa comunitaria URBAN, LEADER, etc. Finalmente, señalemos que en el Reino Unido varias loterías destinan fondos para proyectos de vías verdes. La National Cycle Network recibe fondos de estas loterías, uno de los cuales (no el más importante) es el Heritage Lottery Found. En Estados Unidos se dedica una parte del impuesto sobre la gasolina, gracias a la denominada Intermodal Surface Transportation Efficiency Act (ISTEA), para financiar este tipo de proyectos.</p>
<p align="center">ETAPA VI Establecimiento de instrumentos legales y reglamentarios</p>	<p align="center">ETAPA VII Realización de estudio de factibilidad</p>
<p>Fuente: Documento impreso-digital Referencia: AEVV (2013) Contenido: En los ámbitos municipal, regional, nacional o europeo existen diferentes instrumentos legales y normativos que apoyan el desarrollo de los proyectos de vías verdes. Se trata, por ejemplo, de los Planes de Desplazamiento Urbano (PDU) franceses, o de la legislación europea relativa a la contaminación del aire. Con la integración de una vía verde en una red de movilidad no motorizada, ya sea pura (como RAVeL en Bélgica) o mixta (Sustrans en el Reino Unido, el Esquema Nacional de Rutas Ciclistas y Vías Verdes en Francia,...), se logra una mejor comunicación del territorio integrado en el municipio y una conexión hacia otras redes similares. Su utilización no hará sino mejorar su eficacia.</p>	<p>Fuente: Documento impreso-digital Referencia: AEVV (2013) Contenido: El estudio de factibilidad del proyecto, que se lleva a cabo antes de la realización del proyecto constructivo y de su pliego de condiciones, permite integrar la futura vía verde en su contexto urbanístico, ecológico, paisajístico y humano, así como ponerla en contacto con otras redes de transporte público (tren, autobús, tranvía, metro...). Los estudios deberán incluir un capítulo ecológico y patrimonial, integrar la consulta que se realice a la población y dar las orientaciones pertinentes que deben seguirse cuando se inicien los trabajos.</p>
<p align="center">ETAPA VIII Preparación del proyecto y pliego de condiciones</p>	<p align="center">ETAPA IX Ejecución de obras</p>
<p>Fuente: Documento impreso-digital Referencia: AEVV (2013) Contenido: Este punto hace referencia a la puesta a punto del proyecto y pliego de condiciones destinado a las empresas que van a realizar los trabajos de acondicionamiento de la vía (revestimiento, drenaje de aguas...) y de su entorno (vegetación, mobiliario público, pequeño patrimonio, información y servicios a los usuarios...). El proyecto y pliego de condiciones recogerán igualmente los aspectos relativos a la señalización, balizamiento, medidas de seguridad recomendadas para los cruces y la información.</p>	<p>Fuente: Documento impreso-digital Referencia: AEVV (2013) Contenido: Los especialistas que hayan participado en el estudio de factibilidad, en lo referente al patrimonio y tejido ecológico (estudio de impacto), se mantendrán en contacto con los trabajos propiamente dichos con el fin de lograr una buena ejecución de la obra. Se prestará una atención muy especial al tratamiento de los cruces entre la vía verde y las demás redes de comunicaciones para llevar a cabo un acondicionamiento apropiado y aplicar una señalización adaptada a este uso.</p>
<p align="center">ETAPA X Gestión y mantenimiento</p>	<p align="center">ETAPA XI Inauguración de la Vía Verde</p>
<p>Fuente: Documento impreso-digital Referencia: AEVV (2013)</p>	<p>Fuente: Documento impreso-digital Referencia: AEVV (2013)</p>

Contenido:	Es importante que el proyecto contenga las indicaciones adecuadas en cuanto a la gestión y el mantenimiento de la vía una vez realizada: señalización, balizamiento, protección de la flora, así como la información y los servicios para los usuarios. El promotor de la vía realizada deberá asegurar de forma contractual o mediante convenio firmado el seguimiento del plan de gestión establecido.	Contenido:	La apertura de una nueva vía deberá siempre ser objeto de una inauguración oficial junto con una fiesta popular (como Le Beau Vélo de RAVeL en Valonia, el Día de las Vías Verdes en España,...). Este tipo de acontecimientos tiene la ventaja de hacer participar a los ciudadanos en su realización, con lo que se logra reducir el riesgo de eventuales problemas de vandalismo, favoreciendo, así, la buena utilización de la vía y su consideración como algo propio por parte de los ciudadanos.
ETAPA XII		ETAPA n	
Promoción y difusión de la experiencia adquirida a través de la Asociación Europea de Vías Verdes		Evaluación	
Fuente:	Documento impreso-digital	Fuente:	
Referencia:	AEVV (2013)	Referencia:	
Contenido:	La promoción de la vía verde y la difusión de la experiencia adquirida se podrán garantizar también a través de la Asociación Europea de Vías Verdes. La información que se suministre a la Asociación (datos técnicos, referencias bibliográficas, direcciones de contacto...) se incluirá en el sitio Internet y, así, estará a disposición de un gran número de usuarios. Como complemento, las iniciativas ya existentes a escala regional o nacional se podrán ampliar a una escala mayor; así, se podría proponer en el futuro la organización del Día Europeo de las Vías Verdes.	Contenido:	Se propone ésta etapa para saber cómo evalúan el desempeño y resultados del proyecto.

3.5.3.1 Tipos de preguntas

Las entrevistas realizadas para esta investigación emplearon **preguntas abiertas** para obtener información más amplia sobre la experiencia, motivos y opiniones de los expertos que colaboraron en la consolidación de los proyectos de Vías Verdes.

Las preguntas utilizadas para integrar los cuestionarios como guía de las entrevistas, fueron de tipo; de antecedentes, de conocimiento, de opinión y de simulación (Hernández Sampieri, et al., 2014).

3.5.3.2 Diseño del cuestionario

El diseño de la entrevista para el caso de la Vía Verde de la Sierra se compone de 3 elementos

- a) Datos Generales del entrevistado y el entrevistador
- b) Introducción de la entrevista
- c) Preguntas clave de la información requerida

Para introducir a los entrevistados en el tema se emplearon preguntas de antecedentes, a continuación se emplearon preguntas de conocimiento,

posteriormente y en vista de la disposición de los entrevistados se hacían preguntas de opinión y finalmente se cerraba con preguntas de simulación.

Para cada etapa y considerando la revisión de los documentos (unidades de información) se estructuró un guion general de preguntas para dirigir las entrevistas (Anexos, Cuadro 1), la cual permitirá conocer el proceso de planificación en voz de quienes lo ejecutan, conocer cuáles han sido los problemas y deficiencias del proceso, pues ese conocimiento ayudaría a predecir las externalidades negativas del proyecto y el proceso de planificación, conocer tiempos y por último, preguntar cómo mejorarían el proceso de planificación en base a su experiencia.

3.5.3.3 Períodos de entrevistas

Las entrevistas fueron aplicadas conforme a disposición de los entrevistados.

El período de entrevistas a los expertos del caso tipo Vía Verde de la Sierra, se efectuaron entre los meses de septiembre a noviembre de 2017, en:

- Vía Verde de la Sierra, Puerto Serrano-Olvera, Cádiz-Sevilla, Comunidad Autónoma de Andalucía, España.
- Sevilla, Comunidad Autónoma de Andalucía, España.
- Madrid, Comunidad Autónoma de Madrid, España.

El período de entrevistas a los expertos del caso tipo Vías Verdes Jalisco, se efectuaron en el mes de mayo de 2018 en:

- Vías Verdes Jalisco, Región Valles, Ameca, Teuchitlán, San Marcos, Etzatlán, Tala, Jalisco, México
- Guadalajara, Jalisco, México.

3.6 Método para análisis de datos

Miles, Huberman, y Saldaña (2014), plantean la utilización de una Matriz (meta-matriz) para analizar las unidades de información, principalmente en investigaciones

de enfoque cualitativo, como entrevistas y estudios de caso. La misma es la que se emplea en esta investigación.

Las matrices se emplean en estudios con los siguientes propósitos:

- Explorar
- Describir
- Ordenar
- Explicar
- Predecir

Adicionalmente, los autores proponen el uso de meta-matrices o meta-tablas, las cuales se construyen al agregar columnas a las categorías o temas de análisis.

Cuadro 3. Ejemplo de meta-matriz (meta-tabla), Ordered Meta-Matrix: Format for Student Impact Data (Miles, et al., 2014).

CASES	Program objectives	Direct efectos		Meta-level & side effects	
		Positive	Negative	Positive	Negative
CASE 1 (highest impact)					
CASE 2 (next)					
Etc.					

Para el análisis de las unidades de información: transcripción de las entrevistas y textos de los documentos revisados, se empleó una matriz (meta-matriz), donde los campos se ordenaron en la relación (comparación) de los casos tipo, realizando una matriz por cada etapa del proceso, que sirvió para la categorización de las diferentes etapas de desarrollo de los casos de estudio (Vía Verde de la Sierra y Vías Verdes Jalisco)(Ver cuadro 4).

Finalmente, en base a la última columna de la matriz (Ver Cuadro 4) donde se describen los resultados, se hará una lista sintetizada por cada etapas de los temas de entrevista. La lista se realizará en forma de narrativa, y esta lista será la propuesta de estrategias para la planificación, de una Vía Verde en la Barranca de Metlac, Municipios de Fortín e Ixtaczoquitlán, Veracruz, México.

Cuadro 4. Formato de matriz (meta-matriz, meta-tabla) para análisis de datos obtenidos de las entrevistas a expertos y documentos, basado en las propuestas de Miles, Huberman y Saldaña (2014), (Elaboración propia).

Matriz (meta-tabla), para análisis de datos obtenidos de las entrevistas a expertos y documentos, Comparación de Casos, Vía Verde de la Sierra y Vías Verdes Jalisco, Etapa :

Caso 1			Caso 2			<u>RESULTADOS</u>
INVOLUCRADOS	OBJETIVOS	ACCIONES	INVOLUCRADOS	OBJETIVOS	ACCIONES	

4. RESULTADOS Y DISCUSIÓN

Para integrar este capítulo, se ha realizado un análisis de los datos por medio de las entrevistas semiestructuradas a expertos. Como producto de estas entrevistas tanto en el caso de la Vía Verde de la Sierra como en el caso de Las Vías Verdes Jalisco, las unidades de información contienen un conjunto de descripciones y narrativas de experiencias desde la capacidad de interpretación de la realidad de cada involucrado.

El primer conjunto de entrevistas se realizó en el caso de la Vía Verde de la Sierra, en España, durante los meses de agosto a noviembre de 2017, después de cada entrevista se transcribieron a texto, y una vez terminadas todas las transcripciones, se realizó una revisión general de todas las unidades de información (textos de entrevistas), para tener una idea general del caso, en base a la interpretación y experiencia de cada experto. Algunos datos, nombres y fechas se corroboraron con documentación secundaria.

Posteriormente, la información se concentró en una matriz de acuerdo a su contenido y se ordenó de manera cronológica. Luego de tener la información de manera secuencial, se crearon categorías para clasificar patrones recurrentes en la información; clave, descripción, involucrados, objetivos y acciones.

El producto final de esta etapa fue una matriz del Caso de estudio Vía Verde de la Sierra (ver en anexos Cuadro 6), donde puede observarse en orden cronológico la participación de cada experto, identificad con una clave, en el apartado de descripción, la narrativa que expresaron durante las entrevistas. A partir de las descripciones, se identificaron los elementos con los que se construyeron las 3 columnas subsecuentes; involucrados, objetivos y acciones. Al final de la matriz, se realizó una narrativa general del caso de Vía Verde de la Sierra.

Posteriormente, y en mayo de 2018, se realiza la segunda fase de entrevistas semiestructuradas a expertos, en el caso Vías Verdes Jalisco, de igual manera se realizó el mismo método para organizar datos cronológicamente, categorizar, identificar patrones y hacer una narrativa general del caso (Ver Anexos, Cuadro 7)

Posteriormente se realizó la comparación de los dos casos de estudio; Vía Verde de la Sierra y Vías Verdes Jalisco por medio de meta-tablas (Ver Anexos; Cuadros 8 al 21). Los resultados se concentran en las últimas dos columnas de las meta tablas, de esas columnas se realiza un listado en forma narrativa de las estrategias para la planificación para una Vía Verde en la Barranca de Metlac.

Finalmente, y con base a la lista de estrategias se generaron las recomendaciones para el área de estudio, Barranca de Metlac, ubicada en los municipios de Fortín de las Flores e Ixtaczoquitlán, Veracruz.

4.1. Resultados del orden cronológico de narrativas de expertos en los casos de estudio.

4.1.1. Narrativa general Vía Verde de la Sierra

El origen del concepto Vía Verde está asociado a una larga historia, su denominación en España se registra en el año de 1994 en la Oficina Española de Patentes y Marcas en 1994 (FFE, 2018).

El concepto consolidado de Vías Verdes es: antiguas infraestructuras en desuso que han sido sometidas a transformaciones para facilitar el tránsito de personas y vehículos no motorizados. Sus características principales son (FVVS, s.f.):

- Facilidad de acceso: sus débiles o nulas pendientes permiten su utilización por todos los tipos de usuarios, incluidas las personas con movilidad reducida.

- Seguridad, gracias a su separación física de las vías de tráfico motorizado y las protecciones situadas en las intersecciones con ellas.
- Continuidad de los trazados con soluciones alternativas adecuadas en caso de obstáculos.
- Respeto al medio ambiente a lo largo de las propias vías invitando a los usuarios a respetarlo.

Para 1993 en el Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente (MOPTMA) surge el interés de qué hacer con el patrimonio ferroviario que estaba quedando abandonado y que, en otros países como Estados Unidos, Inglaterra y Francia, ya estaban rehabilitando de sus antiguas vías.

En ese momento y por ser inmuebles de competencia pública, las instituciones involucradas en torno al surgimiento de lo que ahora conocemos como Vías Verdes fueron MOPTMA, la Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles (Renfe), Ferrocarriles de Vía Estrecha (FEVE) y la Fundación de los Ferrocarriles Españoles (FFE).

En el mismo año, junio de 1993, la FFE organiza y lleva a cabo un seminario internacional en Gijón llamado Seminario Internacional sobre Experiencias de Reutilización de Infraestructuras Ferroviarias en Desuso. El objetivo de realizar este seminario era conocer la experiencia de otros países: conocer lo que hacían en circunstancias similares otros países y que pudieran aplicarse al contexto del Estado Español. En este seminario, después de ver las opciones que proponían algunos países como Francia, Reino Unido y Estados Unidos, se inclinan más por las acciones que realizaba este último país (Aycart Luengo, 2017).

En septiembre de 1993 la Fundación de Ferrocarriles Españoles acude por invitación de los asistentes norteamericanos a un Congreso en Concord, donde recopilan información. A su regreso a España, trasladan lo aprendido tomando como

modelo los trabajos que realizaban en Estados Unidos con rails-to-trails (Aycart Luengo, 2017).

Al término del inventario, noviembre de 1993, el resultado fue 7,600 km de vías en desuso, junto con el equipamiento y patrimonio ferroviario relacionado con éstas; estaciones, viaductos, túneles y obra de fábrica del mismo ferrocarril, en algunos se conocía la titularidad y en otros casos se registraron, pero se desconocía a quién pertenecían (FFE, 2013).

En 1995 se decidió iniciar proyectos de Vías Verdes en todo el Estado, entre ellas la Vía Verde de la Sierra la cual fue la primera en estudiarse sistemáticamente con la institucionalización y el Programa Vías Verdes pero la primera en construirse fue la Vía Verde de Girona, que antes de que se creara el Programa Vías Verdes ya había habilitado un tramo de su vía (Aycart Luengo, 2017). Actualmente ambas Vías son consideradas pioneras en el desarrollo de Vías Verdes en España, y han sido modelo y apoyo para la conformación del Programa Vías Verdes.

Como primera necesidad MOPTMA, Renfe y FEVE encargan a la FFE la elaboración de un inventario de las líneas ferroviarias que estaban en desuso, mismo que se realizó en ese mismo año entre los meses de enero a noviembre (Aycart Luengo, 2017).

La Vía Verde de la Sierra es parte de una red de caminos en España que son antiguos trazados de ferrocarril en desuso reutilizados como itinerarios para facilitar el tránsito a pie o en vehículos no motorizados (FFE, 2018).

La construcción de esta Vía Verde surge de la problemática de las infraestructuras y el patrimonio ferroviario que estaba quedando en desuso en España (FFE, 2013).

El objetivo es mantener o recuperar el uso y titularidad pública de estas antiguas infraestructuras de comunicación (Hernández Colorado, 2017). Posteriormente y

con el avance de los años aumentarían los objetivos de estas vías verdes por las diversas cualidades que ofrecen.

Las vías verdes tienen por objetivo (FVVS, s.f.):

- Fomentar las comunicaciones y los desplazamientos locales no motorizados: miles de kilómetros de pistas atravesando los países europeos están disponibles para peatones, ciclistas, caballistas y personas de movilidad reducida.
- Favorecer un modo de vida y de transporte más sano y equilibrado, reduciendo la congestión y la contaminación de las ciudades.
- Impulsar el desarrollo rural, el turismo activo y el empleo local.
- Promover relaciones más humanas entre los ciudadanos.
- Acercar el entorno natural y cultural a los ciudadanos y visitantes.

4.1.2. Narrativa general Vías Verdes Jalisco

El patrimonio ferroviario en nuestro país tiene su origen en la introducción de este medio de transporte, la primera concesión para realizar una vía ferroviaria en México data del 22 de agosto de 1837, otorgada a Francisco de Arrillaga, para comunicar a la Ciudad de México con el puerto de Veracruz. Esta concesión no se realizó, sino hasta años más tarde en lo que sería el Ferrocarril Mexicano inaugurado el 1° de enero de 1873 (De La Llave G., 2008).

La primera línea puesta en servicio en México (16 de septiembre de 1850) tendría 11.5 kilómetros y comunicaba al puerto de Veracruz con la Hacienda el Molino, este segmento es considerado el segundo en América Latina, después del ferrocarril cubano La Habana-Bejucal, terminado en 1837. Con sus 11.5 kilómetros se convertiría años más tarde en un ramal del Ferrocarril Mexicano (De La Llave G., 2008).

Una importante labor en la construcción de ferrocarriles se registra durante el siglo XIX y finaliza en 1910; ya en el siglo XX, se marcó un nuevo cambio en el ámbito

ferroviario con la fusión de dos grandes empresas; Ferrocarril Central y el nacional, suceso donde el Estado intervino convirtiéndose en accionista mayoritario para evitar que el dominio de la infraestructura ferroviaria en el territorio mexicano, estuviera en manos de capital extranjero. Fue así como, el 29 de febrero de 1908 se crea, bajo convenio, con esas dos empresas y el gobierno federal; Ferrocarriles Nacionales de México (FNM) (Márquez M., 2005).

La Revolución Mexicana iniciada en 1910 traería afectaciones a la red ferroviaria en las zonas ocupadas por los carrancistas, las líneas serían incautadas para uso como Ferrocarriles Constitucionalistas. Para resarcir los daños ocasionados por el movimiento revolucionario a las vías del ferrocarril, FNM solicitó una fuerte inversión al extranjero, trayendo consecuencias con la incautación de 1908 y la inversión para arreglar las vías, lo cual aumento la deuda del país, por lo que nuevamente las líneas de ferrocarril pasan a la inversión privada en 1926, de acuerdo con lo estipulado en la enmienda de Pani. En 1937 el gobierno Cardenista expropió los ferrocarriles que pasarían a manos de la creada entonces Administración Obrera de los Ferrocarriles y en 1940 regresa a la administración del gobierno mexicano (Márquez M., 2005).

En los años setentas surge el interés de FNM por salvaguardar el patrimonio ferroviario, creándose en mayo de 1988 el Museo Nacional de los Ferrocarriles Mexicanos (MNFM), ubicado en la capital del estado de Puebla (Márquez M., 2005).

De 1993 a 1994 Ferrocarriles Nacionales de México por medio del Museo Nacional de los Ferrocarriles Mexicanos inicia el Programa Cultural Censo Nacional de Estaciones Ferroviarias, obteniendo un registro de 24 mil kilómetros de red férrea nacional y 2721 sitios señalados como estaciones (CONACULTA, 2008). Este primer acto de preservación del patrimonio ferroviario, encauzaría a la conformación del Programa Nacional de Rescate del Patrimonio Histórico, Cultural y Artístico de los Ferrocarriles Nacionales de México (PRONARE), programa que apoyó el acopio de piezas de equipo rodante y atractivo, maquinaria, herramientas, mobiliario de

oficina, vestuario y archivo en distintos puntos del país, así mismo para resguardo de bienes documentales se creó el Centro de Documentación e Investigación Ferroviarias (CEDIF) (Márquez M., 2005).

En 1996 debido a la reestructuración ferroviaria nacional se realizó una nueva labor que consistía en investigar los títulos de concesión de las líneas ferroviarias para conocer si estaban en uso o fuera de uso, el resultado de esta investigación fue el Inventario de Líneas Ferroviarias en Desuso y el Catálogo Nacional de Estaciones Ferroviarias (CONACULTA, 2008).

En tal inventario, se desarrolló una cartografía con los 9 mil kilómetros de vías generales de comunicación ferroviaria que se encontraban en estado de fuera de uso. El Catálogo Nacional de estaciones Ferroviarias tuvo un resultado de 489 estaciones que por sus características históricas, culturales y artísticas fueron elevadas a categoría de monumentos (CONACULTA, 2008).

Al igual que en España, México tenía entonces como problema, el abandono de vías ferroviarias e inmuebles, aunado a ello en 1998 se canceló oficialmente el transporte de pasajeros en troncales, ramales y líneas de circulación local (CONACULTA, 2008), dejando inutilizados diversos equipamientos que se utilizaban en la logística para el servicio de transporte de pasajeros. Al cancelarse el servicio de pasajeros en 1998, la dinámica territorial de Jalisco cambió, lo que una vez fueron importantes nodos de actividad ligados al paso del ferrocarril se convirtieron en espacios abandonados y fuera de uso Solórzano, M. (2018)³.

Al igual que en diferentes partes del país, algunas líneas del ferrocarril quedaron en desuso en Jalisco ocasionando que personas como familiares de ex ferrocarrileros tomaron posesión del espacio para diferentes fines, al igual que en los edificios y

³Solórzano, M. Doctora en Arquitectura Departamento del Hábitat y Desarrollo Urbano (HDU), Proyectos de Aplicación Profesional (PAP), ITESO, Guadalajara, Jalisco. (monicasg@iteso.mx).

terrenos de las ex estaciones, dando pauta una apropiación ilegal de un espacio federal, y con ello alteraciones y deterioro de patrimonio ferroviario nacional.

El ferrocarril en Jalisco fue promotor del desarrollo regional durante 100 años, integrando nuevas dinámicas en un territorio receptor de presiones y cambios. El tren llegó a Guadalajara el 15 de mayo de 1888 fecha de su inauguración, aunque el servicio comenzó 6 días después, 21 de mayo de 1888. El servicio de pasajeros se realizaba en el tren “El Tapatío” que funcionó de 1980 hasta 1998 (El Informador, 2017).

En 2003 se organiza en México un seminario para conocer las principales experiencias institucionales de reconversión del patrimonio ferroviario en desuso. En este mismo año el Consejo Nacional para la Cultura y las Artes (CONACULTA), conforma el Programa Vías Verde México, coordinado por medio del Centro Nacional para la Preservación del Patrimonio Cultural Ferrocarrilero (CNPPCF) (CONACULTA, 2008).

En 2005 inicia en la Secretaría de Cultura el apoyo a un trabajo de doctorado de la entonces Maestra en Arquitectura, Investigación y Restauración de Monumentos, Mónica Solórzano Gil, quien elaboró el proyecto académico de Rescate y conservación de las estaciones de ferrocarril en Jalisco: reutilización del patrimonio en desuso. El trabajo expone la importancia del rescate del patrimonio histórico y sus métodos, describe la historia del ferrocarril en Jalisco y recomienda entre algunas estrategias, a vías verdes, como modelo de uso del patrimonio abandonado. Vías Verdes era un tema de interés desde que comenzó el abandono de líneas de ferrocarril, sobre todo en el ámbito de las instituciones nacionales encargadas de salvaguardar el patrimonio ferroviario.

En el año 2006 se realiza el Segundo Seminario Internacional de Vías Verdes, en este seminario se identificaron los criterios estratégicos, académicos y normativos, el apoyo de los gobiernos locales y estatales en la ejecución de iniciativas de

reutilización del patrimonio ferroviario en desuso. Algunos organismos internacionales que participaron en este Segundo Seminario Internacional de Vías Verdes fueron: el Programa de Naciones Unidas para los Asentamientos Humanos (ONU-Hábitat), la Organización Panamericana de la Salud y el Foro Internacional para el Transporte Rural y el Desarrollo (CONACULTA, 2008).

En junio 2008 México es sede del Tercer Seminario Iberoamericanos de Vías Verdes, este seminario indicó que era necesario establecer esfuerzos en los tres niveles de gobierno, instituciones nacionales e internacionales y la sociedad civil, así como los mecanismos de cooperación y participación en el desarrollo y funcionamiento de las vías verdes (CONACULTA, 2008). En el seminario de 2008 es presentado el Plan Maestro para el Programa estatal de Vías Verdes Jalisco.

En el Gobierno del estado de Jalisco 2001-2007, comenzó el interés en por buscar la manera de recuperar el patrimonio ferroviario bajo el modelo de Vías Verdes, En la administración del Estado de Jalisco 2007-2013 inician dos importantes acciones que encauzarían el inicio de varios años de trabajo:

1. Iniciaron las gestiones para obtener la donación de las antiguas vías del ferrocarril en desuso, así como las ex estaciones que se encontraban a pie de vía, las gestiones fueron impulsadas por parte del área jurídica del estado de Jalisco y la Dirección General de Patrimonio Cultural de la Secretaría de Cultura del Estado de Jalisco y el Instituto de Administración y Avalúos de Bienes Nacionales (INDAABIN).
2. Se desarrolló un Plan Maestro, presentado como un instrumento que presentó las necesidades sociales, privadas y públicas, así como una serie de estrategias conceptuales y técnicas para orientar el rumbo de las acciones y medidas a considerar los involucrados con alto potencial en la toma de decisiones, el trabajo fue contratado por la Secretaría de Desarrollo Rural SEDER.

La solicitud para obtener las donaciones se realizó en dos ocasiones, tal como se describe en el ACUERDO DOF:24/08/2010 (Secretaría de Gobernación, 2010):

“El Gobierno del Estado de Jalisco por oficio sin número de fecha 24 de agosto de 2007 y oficio número DGPC/315/09 de fecha 10 de noviembre de 2009, ha solicitado al Gobierno Federal autorice la donación a su favor de los terrenos correspondientes a los tramos especificados por el Gobierno del Estado de Jalisco, con el propósito de realizar el proyecto denominado "Vías Verdes de México", el cual contempla la utilización de la infraestructura ferroviaria en desuso para el desarrollo de actividades turísticas, recreativas, de transporte no motorizado, deportivas y culturales”

El Programa de Vías Verdes Jalisco tendría como objetivo beneficiar a las poblaciones involucradas en términos de desarrollo y significación social, en base a tres propósitos, que son citados fielmente a continuación:

- Reconstruir la memoria de las culturas que habitaron desde antiguo estos territorios a partir del patrimonio ferroviario quien aporta el sentido de la ruta y estructura los demás guiones temáticos.
- Proveer de senderos que fomenten la calidad de vida humana en salud y recreación, al tiempo que se propicie un corredor para la flora y la fauna silvestre.
- Rescatar nuevos espacios públicos donde se fortalezca los equipamientos y los servicios educativos, culturales, deportivos, recreativos y de convivencia.

Las gestiones para conseguir las donaciones inician a la par de la elaboración del Plan Maestro para las Vías Verdes Jalisco (2008-2009), pero debido a un decreto presidencial en la administración de Vicente Fox Quezada, donde todas las

estaciones de ferrocarril pasaron a dominio de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT), el tiempo de trámites fue más largo de lo esperado, pues INDAABIN no podía otorgar las concesiones en destino de los bienes federales hasta que SCT desincorporara estos terrenos y cediera a INDAABIN la disposición de esos terrenos y espacios (El Informador, 2009).

En 2010, gracias a las gestiones e interés de la administración del Estado de Jalisco, por medio de la Dirección General de Patrimonio Cultural de la Secretaría de Cultura, consigue los derechos de vía de 113kilómetros de vías de ferrocarril en desuso, el cual fue realizado ante el Instituto de Administración Avalúos de Bienes Nacionales, perteneciente a la Secretaría de la Función Pública del Gobierno Federal. Este acuerdo fue oficialmente publicado el 14 de agosto de 2010, en el Diario oficial de la Federación (Secretaría de Gobernación, 2010) donde se inscribe textualmente:

“ACUERDO por el que se retira del servicio de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes una fracción de terreno con superficie de 354-64-30.00 hectáreas, conformada por terrenos de las vías férreas en desuso y de derechos de vía [...] se desincorpora del régimen de dominio público de la Federación y se autoriza su donación a favor del Gobierno del Estado de Jalisco a efecto de que lleve a cabo el proyecto denominado ‘Vías Verdes de México.’”

En ese momento queda a disposición del estado de Jalisco (Aceves A. & Michel E. , 2012):

*Línea TL, Ramal Empalme-Orendain-Ameca
Tramo comprendido del kilómetro 6+000 al 52+110 con
superficie de 158-47-40 hectáreas, ubicado en los Municipios de
El Arenal, Tala, de Teuchitlán, y Ameca con las medidas y
colindancias que se consignan en los planos número del TL 01
de 10 al TL 10 de 10, elaborados a escala 1:10 000 en mayo y*

octubre de 2008 por el Gobierno del Estado de Jalisco, aprobados y registrados, por la Dirección General del Patrimonio Inmobiliario Federal.

Línea TM, Ramal La Vega-Etztatlán

Tramo comprendido del kilómetro 0+000 al 34+000 con superficie de 98-72-36 hectáreas, ubicado en los Municipios de Etztatlán y San Juanito de Escobedo, con las medidas y colindancias que se consignan en los planos número del TM 01 de 5 al TM 05 de 5, elaborados a escala 1:10 000 en octubre de 2008 por el Gobierno del Estado de Jalisco, aprobados y registrados por la Dirección General del Patrimonio Inmobiliario Federal.

Línea IC, Ramal Ocotlán-Atotonilco

Tramo comprendido del kilómetro 0+700 al 34+300 con superficie de 97-44-54 hectáreas, ubicado en los Municipios de Ocotlán y Atotonilco con las medidas y colindancias que se consignan en los planos número IC 01 de 5 al IC 05 de 5 elaborados a escala 1:10 000 en octubre de 2008 por el Gobierno del Estado de Jalisco, aprobados y registrados por la Dirección General del Patrimonio Inmobiliario Federal.

Obtenida la donación, comenzó una tarea de gestión para materializar el proyecto de acuerdo con los lineamientos del Plan Maestro.

4.2. Resultados de la comparación entre la Vía Verde de la Sierra y Vías Verdes Jalisco

4.2.1 Etapa 0: Interés, términos municipales implicados

La creación de la Vía Verde de la Sierra y las Vías Verdes Jalisco están vinculadas a la creación de un Programa Nacional previamente formado, el cual tenía por objetivo la reutilización del patrimonio ferroviario en desuso.

El interés y financiamiento desde las organizaciones y empresas públicas Renfe y FEVE, así como el entonces ministerio de Obras Públicas, Transporte y Medio Ambiente, llevó a la creación y encargo de toda una serie de estudios y trabajos que tendrían como consecuencia la creación de Vías Verdes en España.

Dejar a cargo la coordinación de Vías Verdes en España, a la Fundación de los Ferrocarriles Españoles, fue factor de éxito; por su alcance nacional y por el papel permanente que ha tenido como gestor.

Un error cometido para la implementación de las primeras vías verdes en España, fue que desde un sitio alejado, se indicó dónde se realizarían los primeros proyectos, esta decisión tuvo como consecuencia que esa planeación no funcionó en todos los lugares propuestos, porque no había el interés local, o por ni siquiera tenía viabilidad física, derivado de no conocer el sitio.

El interés de buscar un modelo de aprovechamiento del patrimonio ferroviario en desuso en España para conservar la titularidad de los mismos, orilló a buscar referencias internacionales de reconversión.

En México de manera similar, se buscaba un modelo de aprovechamiento del patrimonio ferroviario en desuso, y toma como modelo los proyectos de Vías Verdes que se realizaban en España.

Para realizar una vía verde, debe existir el trazo de vía de ferrocarril en desuso, de preferencia de titularidad pública, debido a que estos espacios podrán ser solicitados para el fin de un proyecto de vía verde.

En ambos casos se recomienda que el interés de crear una vía verde, sea a partir del ámbito local al sitio donde se pretende realizar una vía verde, y si existe más de un término municipal implicado, se debe contar con el apoyo de ambos, o es muy probable que el proyecto fracase.

En ambos casos, fue necesario contactar y obtener el apoyo de un involucrado institucional a nivel nacional que sea designado para coordinar la generación de proyectos de reutilización del patrimonio ferroviario.

Es necesario identificar y sumar el interés de los actores políticos locales donde se pretende implementar una vía verde.

En ambos casos se identifica como necesario contar el apoyo de involucrados con potencial financiero y de todos los niveles de la administración pública, para hacer las gestiones que surjan a partir del interés por crear una vía verde.

En los primeros momentos del interés por realizar una vía verde, es necesario sumar a los actores potenciales que no tengan un interés temporal, y que estén dispuestos a organizar un grupo permanente de trabajo.

El interés de realizar una Vía Verde en México puede apoyar la recuperación de la memoria de las comunidades por donde pasa, a partir de poner en valor el patrimonio en desuso.

Una vía verde puede vincularse y apoyar el patrimonio cultural tangible e intangible de los lugares por donde pasa.

El interés por crear una vía verde debe estar relacionado con las necesidades de las poblaciones locales, no deben ser el pretexto de un interés político o personal, sobre todo en México, donde los espacios utilizados, parte del patrimonio ferroviario, son de bien nacional y están destinados a usos no lucrativos, pero que apoyen el desarrollo cultural de la sociedad.

4.2.2 Etapa 1: Contacto con la institución coordinadora de Vías Verdes- Conformación del ente gestor

En ambos casos se buscó y tomó referencia de proyectos y trabajos similares en otros países. Esto muestra que será necesario tomar el ejemplo de proyectos ya realizados para comenzar uno nuevo.

Una clave de éxito para recuperar cualquier edificio es conseguir financiamiento.

En España y México se ha creado una imagen y una denominación para las Vías Verdes, utilizarlo es clave para una promoción de mayor alcance. Sumarse a una marca como lo es Vías Verdes, garantiza que haya un impacto internacional, pues este tipo de proyectos se implementa en varios países.

Es necesario crear un manual de señalética para el proyecto, además de utilizar los logotipos nacionales para sumar al proyecto a una imagen colectiva.

Al existir una marca es más fácil que surja la necesidad de consolidación de proyectos y que las personas identifiquen en su territorio infraestructuras con potencialidad de reconvertirse en vías verdes.

Es necesario contactar a la institución coordinadora de Vías Verdes, pues ellos conocen el proceso y tienen los contactos para el desarrollo de los proyectos.

Debe formalizarse un ente gestor con involucrados locales responsables y permanentes, así como representantes de la administración pública local, quienes

conocen su territorio y las necesidades de la población, son grandes aliados en los procesos.

Un elemento de riesgo para la continuidad, gestión, promoción, desarrollo y consolidación de las vías verdes en un territorio, son las trabas entre actores públicos por cuestiones de rivalidad política, entre otras.

Debe existir una figura de gestión que trabaje en consolidar una vía verde, y puede ser desde la iniciativa pública, social o empresarial, siempre que tenga un compromiso y responsabilidad por los objetivos del proyecto.

En ambos casos, desde que inició el interés por realizar un proyecto de vía verde, la organización pública encargadas de Vías Verdes en cada país estuvo presente.

Debe existir una institución a nivel nacional, que coordine eficientemente las labores de vías verdes, para ello es necesario que cuente con recursos humanos y financieros específicos para el óptimo desarrollo.

La experiencia en ambos casos muestra que el éxito para crear un proyecto depende de la capacidad de los involucrados, pero si no tienen permanencia en el tiempo, el proyecto se viene abajo.

La Vía Verde de la Sierra pasó por un ente gestor conformado por un consorcio que se conformaba por los representantes políticos locales, pero las disputas políticas y los intereses personales hicieron que ese modelo de ente gestor fracasara. Posteriormente se cambia a una figura del ente gestor a Fundación Vía Verde de la Sierra, la cual es permanente, y permite dar seguimiento a objetivos del proyecto.

En Vías Verdes Jalisco, el interés surgió desde la administración estatal de 2003-2007, la nueva administración de gobierno de 2007-2013 se interesa y hace un Plan Maestro al mismo tiempo que inicia las gestiones para obtener comodatos para

crear vías verdes Jalisco, en la administración 2013-2018 se retoma el proyecto y se modifican las estrategias planteadas.

El ente gestor de Vías Verdes Jalisco no es permanente en el tiempo, además que se maneja a nivel estado todos los itinerarios, contrario a la vía verde de la Sierra, que sigue un modelo de gestión de un ente por cada itinerario de vía verde.

La eventualidad de la gestión de las vías verdes en Jalisco, a cargo del estado, no permite dar seguimiento a objetivos a largo plazo, además de que los esfuerzos realizados en un tiempo, si no son del interés de la nueva administración, se pierden.

Es necesario que los entes gestores tengan el apoyo de las administraciones públicas en todos los niveles, y que estas administraciones destinen un apartado presupuestal fijo para vías verdes.

Una vez que los interesados en hacer Vías Verdes Jalisco, se acercaron a Vías Verdes México, del Centro Nacional para la Preservación del Patrimonio Ferrocarrilero, de la Secretaría de Cultura, a cargo de Tere Márquez y Lucina Rangel, hicieron los contactos con otras instituciones para los estudios y procesos de donación de infraestructuras y equipamientos.

La institución coordinadora a nivel nacional debe ser punta de lanza de lo que se desarrolle en su territorio, con el propósito de mejorar las condiciones de las vías verdes que se vayan generando.

4.2.3 Etapa 2: Inventario de Vías Verdes y cartografía de los datos recogidos

Tener un inventario y cartografía es un requisito ineludible, una vez que se ha detectado la existencia de infraestructura ferroviaria en desuso.

Los inventarios deben apoyar en determinar el estado en que se encuentra el patrimonio ferroviario, el entorno en el que se encuentran, así como su estado de conservación (planos de edificios y caracterización del territorio).

La cartografía puede realizarse por medio de los ayuntamientos locales, despachos externos, o parte de trabajos académicos, En España, el organismo institucional FFE, tiene un área con la capacidad para realizar la cartografía. En México, en el caso de las Vías Verdes Jalisco, los municipios no tenían los recursos para hacer estos registros, por lo que corrieron a cargo del gobierno del estado de Jalisco.

Estos trabajos también implican un costo y deberá considerarse quiénes asumirán solventar estos gastos.

Con los datos recogidos, podrán verificarse en planos originales y en las instituciones correspondientes, la titularidad de la infraestructura, las superficies o extensiones de suelo y edificios que sean factibles de reutilizarse.

Es importante determinar el grado de conservación del equipamiento e infraestructura, así como el estado de ocupación en el que se encuentran.

En México, el acercamiento para corroborar los datos cartográficos y los inventarios fueron ante:

- Vías Verdes México
- INAH
- Ferrocarriles Nacionales de México
- INDAABIN
- SCT

4.2.4 Etapa 3: Definición del estado patrimonial de la infraestructura

Desde que se realiza el inventario y la cartografía también debe señalarse el estado de las líneas, edificios y equipamiento, cruces, zonas de riesgo para el futuro estudio de factibilidad.

En base a las observaciones y aclaraciones de la titularidad de infraestructura y equipamientos, se proseguirá a las solicitudes administrativas y jurídicas necesarias, se obtendrían los permisos para realizar un proyecto de vía verde.

En España, el ente titular de la infraestructura, ADIF otorga los permisos bajo arrendamiento, en México, INDAABIN otorga los permisos sin cobrar nada.

Tanto en la Vía Verde de la Sierra como en Vías Verdes Jalisco, los permisos para entregar los permisos para su uso, se basan en un marco legal, que establece pueden emplearse exclusivamente para actividades en torno a los proyectos de vías verdes.

En Vías Verdes Jalisco, las solicitudes se realizaron en dos partes,

- una para la solicitud de la infraestructura (terrenos donde pasaba la vía del tren) bajo término de comodato
- y las estaciones y edificios se solicitan en donación, bajo término de destino.

Los términos legales de las donaciones precisan que las infraestructuras se utilizarán únicamente para vías verdes. Para las estaciones, se precisa un uso como centro cultural o museo. De cambiar el uso y no respetar los términos, se anula el comodato o destino, y regresan los bienes federales a resguardo de INDAABIN.

El gobierno del estado de Jalisco realizó los trámites, pero los municipios entregaron un oficio donde aceptaban el interés por que se crearan vías verdes en sus municipios.

Clave de éxito para obtener las donaciones, en el caso mexicano fue contar con un plan maestro que contaba con diferentes sustentos que justificaban el hacer vías verdes Jalisco, con el objetivo del desarrollo social de las comunidades involucradas:

- Sustento teórico
- Sustento ambiental
- Sustento social
- Sustento económico
- Sustento de proyectos
- Sustento turístico
- Sustento de conservación del patrimonio cultural ferroviario

En México, las estaciones pueden ser donadas a los municipios o el estado, sin la necesidad de que se haga una vía verde.

En México, los planos originales de la estaciones pueden encontrarse en el CEDIF de Puebla, México.

Es necesario conocer y seguir los apartados legales y normativos que establecen los criterios de un buen uso de las estaciones y vías, a fin de evitar que se dañe el patrimonio ferroviario, pues pertenece al patrimonio cultural de las comunidades locales y de la nación.

En el caso de la Vía Verde de Jalisco, en esta fase se identificaron diferentes problemáticas:

En El caso Vía Verde de la Sierra el proceso de definición patrimonial de la infraestructura se apoyó de los datos de la FFE donde se indicaba cuáles eran las vías de titularidad pública.

En Vías Verdes Jalisco, había incertidumbre de la titularidad de las propiedades, en algunos municipios fue imposible que se otorgara el comodato al estado, pues las estaciones ya habían sido donadas o compradas por municipios o empresas privadas.

4.2.5 Etapa 4: Identificación de las partes afectadas

Implementar una vía verde trae como consecuencia la cancelación del uso de vehículos motorizados sobre su trazo, por ende, los terrenos colindantes se afectarán, pues a menos que se pacte uso exclusivo de vehículos a propietarios vecinos a la vía verde, ya no podrán acceder a sus propiedades de manera motorizada.

En el caso de la Vía Verde de la Sierra, se otorgan permisos a los propietarios de fincas, cotos de caza o personas que realizan labores en terrenos donde el único acceso es por la vía verde, para poder acceder en vehículo. Existe a su vez personal conformado en una patrulla verde que vigila el estricto cumplimiento de esta disposición.

En la Vía Verde de la Sierra, se rectificó el trazado, con ello se delimitaron también los alineamientos de terrenos que se encontraban a pie de vía. En cruces con carreteras o caminos, de uso vehicular con la vía verde, se colocó señalética para reducir velocidad a fin de prevenir accidentes.

Vías Verdes Jalisco identificó diversas partes afectadas, las más destacadas: las ex estaciones y antiguos edificios estaban ocupados (invadidos), una vez que el estado consiguió la donación por parte de INDAABIN, se encargó a los municipios que ellos resolvieran el desalojo, el cuál lograron de diferentes maneras, siempre por la vía de la negociación.

En un segmentó de 10km, no se puedo realizar la continuidad del trazo pues ejidatarios tenían la titularidad de esos terreno, concedido por un decreto presidencial de muchos años antes.

El estado de Jalisco aún enfrenta demanda por los conflictos de la titularidad del suelo con un ejido.

En el caso de Vías Verdes Jalisco las afectaciones incluyeron a vecinos y colindantes al trazo de los senderos habilitados para vía verde, pues ha quedado prohibido el uso de vehículos, actualmente aún no se respeta del todo esta disposición.

Vías Verdes Jalisco cuenta con un elemento de viabilidad que puede infraccionar a los vehículos motorizados que pasan por las vías verdes, pero la población local es la que hace continúa haciendo uso indebido del espacio.

En Vías Verdes Jalisco es muy común ver motociclistas usando las vías verdes, y eso provoca un riesgo para los usuarios de este espacio.

Vías Verdes Jalisco sufre afectaciones fuertes por las pues las áreas de siembra colindante, pues camiones, grúas y camionetas suben al sendero de concreto y lo destruyen, así como parte del mobiliario.

Por su parte, los agricultores se ven perjudicados, por no poder transitar con vehículos necesarios para sus labores del campo.

Existen afectaciones en términos de relaciones sociales, pues comienza a existir recelo cuando hay faltas de miras de que el trabajo es colaborativo, y por no ayudar, los actores involucrados prefieren entorpecer el trabajo de los demás.

Otras afectaciones son que en algunos municipios, hay acciones de vandalismo recurrente.

Una afectación grave tiene que ver con la formación de las personas asignadas a la gestión y manejo de la Vía Verde, si los actores tienen pobreza formativa será difícil el proceso. Una clave de éxito para impulsar una vía verde, es que los involucrados tengan la capacidad formativa necesaria y el interés profundo por realizarla.

Otra clave de éxito de vía verde, es que cuando el tejido social y las autoridades locales tengan un perfil pobre, si el ente gestor cuenta con implicados comprometidos y preparados, la Vía Verde tendrá buenos resultados.

Otro factor importante para el caso Jalisco, es que antes de que el estado recibiera la donación comenzó un proceso de sociabilización del proyecto con los municipios.

Una vez que se obtuvo la donación los municipios hicieron las negociaciones con los ocupantes que invadían los espacios, la secretaría de cultura comenzaba a socializar el proyecto.

El rechazo al proyecto fue por parte de quienes habían invadido superficie federal (las vías y edificios en desuso), familias de ex ferrocarrileros, empresas, ejidos y algunos propietarios particulares de predios vecinos.

Una afectación-beneficio fue que Vías Verdes Jalisco tiene un impacto de 4,000 estudiantes, trabajadores de campo y sociedad civil, que utiliza las vías verdes y los carril-bici para desplazarse a pie o en bici, sin usar el transporte público, el afectado en este punto son los concesionarios de las rutas de transporte público que reducen sus ingresos.

En Vías Verdes Jalisco, las afectaciones no pudieron resolverse del todo en la administración que inició las gestiones (2008-2013), en la nueva administración

(2013-2018), ya retomado el proyecto se da seguimiento a resolver las partes afectadas, desalojando a los que habían invadido y socializando el proyecto para que las personas lo aceptaran.

Vías Verdes Jalisco, necesita que se elabore una normativa federal, en términos de gestión para lograr que, de alguna manera las comunidades puedan tener acceso a su propia estación con algún compromiso institucional, federal de conservarla, mantenerla y procurarla.

4.2.6 Etapa 5: Búsqueda de socios

Vía Verde de la Sierra contó con involucrados potenciales las cuáles son entidades públicas a nivel nacional, quienes se comprometieron firmando un convenio en 1995.

El convenio establecía los tres puntos que fueron clave en la consolidación de vías verdes:

- Dotación presupuestal anual del ministerio de obras públicas
- Renfe y FEVE (Hoy Adif), donarían las vías y edificios en desuso, de las que fueran dueños.
- La FFE sería responsables de coordinar, dinamizar, informar, asesorar y ser guía de lo que debía hacerse.

Vías Verdes Jalisco ha dependido de la voluntad de los últimos 3 secretarios de cultura que han apoyado el proyecto, aun cuando no hay un presupuesto fijo para la creación de Vías Verdes en México, a nivel federal.

La Vía Verde de la Sierra se mantiene por medio de recursos públicos.

La Vía Verde de la Sierra tiene el respaldo de Adif, una de las mayores empresas de España, pero ésta empresa no le otorga financiamiento, sino que cobra por hacer uso del espacio de terrenos y edificios.

El ente gestor de la Vía Verde de la Sierra; Fundación Vía Verde de la Sierra, es el encargado de buscar los financiamientos para nuevos proyectos, para mantenimiento y buscar las subvenciones para el salario del personal que allí labora.

La búsqueda de socios es un papel fundamental en todo momento, es importante incluir a todos los interesados, pero debe reconocerse que se requieren interesados y socios con potencial financiero.

Tanto en la Vía Verde de la Sierra como Vías Verdes Jalisco, requirieron fuertes inversiones en construcción, pero lo más complicado ha sido conseguir socios para mantenimiento y operación de la Vía Verde.

Deben existir aliados con potencial institucional.

Debe existir siempre el apoyo continuo de la institución principal promotora, la coordinadora del proyecto y el ente gestor.

Vías Verdes requiere un financiamiento que no genera ingresos a las instituciones públicas realmente, los beneficios se encuentran en la escala del bienestar y desarrollo social de los usuarios y las localidades.

Antes de que existiera Adif, el proceso de donación de los terrenos para vías verdes se conseguía en 4 o 5 meses.

Un problema es el aumento de tiempo en los procesos para conceder el arrendamiento desde que se creó Adif, y que su afán recaudatorio de ha aminorado el desarrollo demás vías verdes.

En el ámbito mexicano, Vías Verdes Jalisco no paga renta por uso de suelo o de los edificios recuperados. Los edificios al estar destinados a fines culturales están exentos de cobros.

En la Vía Verde de la Sierra, la dotación presupuestal para su creación estaba asignada.

Por el contrario, Vías Verdes Jalisco en un inicio trabajó con recursos originados por la secretaría:

- Al inicio vendió rieles que aun existían para crear recursos económicos y comenzar a construir senderos,
- Integró un equipo de personal calificado que llevaba turistas a las vías verdes, después de haber buscado apoyo de expertos en rutas creativas

Posteriormente, con la nueva administración se aprovecharon dos fondos federales para la creación de senderos para vías verdes, construcciones de carriles para unir cabeceras municipales a vías verdes y otro para la rehabilitación de 5 ex estaciones.

En los dos casos, los entrevistados mencionan que los recursos financieros son buscables, pero lo más importante es la voluntad de quién tenga funciones políticas en el momento.

En ambos casos se requiere la participación de los entes gestores.

En el caso Vía Verde de la Sierra, el fondo económico para su creación estaba asignado por el Ministerio de Fomento, en el caso de Vías Verdes Jalisco, los fondos se obtuvieron de fondos federales que coincidían con celebraciones nacionales.

En ambos casos los problemas radican en la lentitud del proceso de obtención de recursos.

Para ambos casos se requería que existiera un proyecto para que las Vías Verdes fueran acreedoras a un financiamiento.

En Vías Verdes Jalisco, el problema aumentó al no existir un proceso para saber cuáles eran las dependencias implicadas, quiénes eran los contactos de esas dependencias, y cómo eran los procesos en términos legales.

4.2.7 Etapa 6: Establecimiento de instrumentos legales y reglamentarios

Respecto al apartado legal y normativo, la Vía Verde de la Sierra se respalda pues este tipo de proyectos son apoyados desde Adif, la empresa titular de la infraestructura y los espacios, el cual tiene entre sus objetivos, cumplir con acciones de responsabilidad empresarial respecto al tema de la sostenibilidad.

La Vía Verde de la Sierra se sujeta a la reglamentación de España Vigente, a los procesos de empleo, subvenciones, proyectos nacionales y de la unión europea, así como a las disposiciones de Adif y la FFE.

Un éxito de la Vía Verde de la Sierra es que cuenta con reglamentos específicos que incluye en el ámbito local:

- En la constitución de la figura del ente gestor: Fundación Vía Verde de la Sierra, donde se estipula los derechos y obligaciones de todos los involucrados
- Con las empresas encargadas del mantenimiento de la vía verde
- Con los empresarios que ofrecen servicios de la vía verde
- Con los empleados de la vía verde de la sierra
- Con los usuarios con permisos para acceder en vehículo a la vía verde

La Fundación Vía Verde de la Sierra vela por el cumplimiento de las normativas con inspecciones fijas y periódicas, donde cada empleado de la fundación, ocupa un área específica, además se busca mejorar constantemente la reglamentación, a fin de mejorar la Vía Verde de la Sierra.

En ambos casos puede asociarse el carácter social, ambiental y cultural de las vías verdes con proyectos de responsabilidad que algunas empresas llevaban, y que en ocasiones pueden financiar obras, fondos o proyectos.

En el caso de Vías Verdes Jalisco, la Secretaría de Cultura utiliza los recursos de otras direcciones, llevando las actividades y eventos a los espacios de Vías Verdes.

4.2.8 Etapa 7: Realización del Estudio de Factibilidad

Los proyectos de factibilidad tienen como objetivo garantizar la viabilidad de los proyectos de Vías Verdes antes de invertir en la realización de proyectos constructivos y sobre todo en la puesta en marcha de gestiones, construcción y operación de una vía verde que posiblemente no tiene las condiciones necesarias para funcionar.

En el caso de la Vía Verde de la Sierra, se realizó un estudio de factibilidad, previo al proyecto constructivo y lo realizó la FFE con el apoyo del grupo de Ecologistas en Acción. En el caso de vías verdes Jalisco existía el referente del trabajo de doctorado de Mónica Solórzano que apoyó la Secretaría del Estado de Jalisco, en la administración 2003-2007.

Una clave fue que la institución coordinadora de vías verdes a nivel nacional en España, FFE tenía muy claro el guion de contenido para el estudio de factibilidad, el cual había adaptado de los que se realizaban en EUA, similares a los diagnósticos de territorio. En el caso de Vías Verdes Jalisco, los entrevistados no mencionan un estudio de factibilidad formal, sólo que existía conocimiento de que había vías en desuso, se contactó a la institución nacional de Vías Verdes México, pero que no había un proceso establecido.

La institución coordinadora de vías verdes, FFE, publicaba la información para municipios e interesados en realizar las gestiones e impulsar la creación de vías

verdes. En el caso de las Vías Verdes Jalisco, la información se ha manejado a nivel institucional, y se han realizado seminarios para dar a conocer información referente a los proyectos que se realizan por parte de interesados en diferentes puntos del país.

En los primeros dos años, la FFE se dio cuenta que los trabajos de factibilidad eran bastante extensos y que no servía para casi nada, cuando el objetivo en esa fase es servir a las gestiones para la creación de una Vía Verde. En Vías Verdes Jalisco hubo un Plan Maestro, que representaba también parte del proyecto ejecutivo.

La FFE tuvo la certeza de observar, analizar y estandarizar índice y contenido de su estudio de factibilidad, lo sintetizaron a modo que funcionara en una propuesta de 20 a 30 páginas el cual serviría después para la elaboración del proyecto constructivo. En el caso mexicano, el Plan Maestro es un trabajo de gran extensión, así como los que se realizan a nivel académico, requieren grandes recursos de tiempo, personal y financiamiento. Los municipios difícilmente tienen recursos para inversiones de estudios de factibilidad de proyectos.

Un acierto de la representación sintetizada era que en un solo documento se permitía visualizar todo de forma simple y clara, esa propuesta de diseño se repartió a todos los alcaldes de las reuniones para que lo analizaran con su personal técnico municipal, si era viable proseguía la gestión ante el Ministerio para recursos financieros, si no era viable, se generaba una nueva propuesta. Una vez aprobado por ministerio, la FFE realizaba el proyecto constructivo, el cual era solventado económicamente por los interesados.

Otro factor importante es la conciencia social de aceptación y agrado de hacer una Vía Verde en un lugar específico. En el caso de Vías Verdes Jalisco, la aceptación del proyecto se trabajó por medio de actividades de sociabilización, una vez que ya se estaba gestando realizando el proyecto.

La FFE ha aprendido que antes de elaborar un guion de factibilidad se debe ir al sitio donde se detecte una posible vía verde y reunirse con los alcaldes para detectar el interés de los representantes políticos locales, grupos o individuos, o incluso antes realizar un recorrido por la vía, conocer el sitio para identificar su potencial. En Vías Verdes Jalisco, también existió un acercamiento a los ayuntamientos.

El éxito de esta fase tiene que ver con que los estudios de factibilidad eran contratados por los interesados a la FFE, en México la institución nacional coordinadora de Vías Verdes no realiza esas actividades. En Vías Verdes Jalisco, el estudio realizado de Plan Maestro se solicitó a consultores externos y se cubrió por medio del Estado de Jalisco.

De acuerdo con la FFE la factibilidad tiene tres ejes:

- a) analizar la disponibilidad patrimonial
- b) la continuidad física en el trazado de la línea
- c) la implicación local, que los interesados estén comprometidos en realizar las gestiones para crearlo y mantenerlo después de construida la vía verde, y realizar los pagos de estudios, trámites, arrendamientos, operación, mantenimiento y conservación.

El estudio de factibilidad:

- Brinda las pistas de cómo podría realizarse el proyecto
- Simplifica y abona al ahorro de costos de un proyecto técnico constructivo posterior
- Es la parte teórica-descriptiva del territorio
- Cada estudio de factibilidad es distinto
- Cada estudio de factibilidad implica trabajo de campo específico

Puntos importantes a considerar en el estudio de factibilidad:

- El atractivo paisajista es una clave de éxito.

- La espectacularidad del sitio es igual de importante que acondicionar áreas como descanso, comida, hospedaje y atención de calidad.
- Si la vía verde atraviesa poblaciones, es casi seguro que la población lo utilizará
- Si la vía verde pasa por fuera de la vía verde, la población local difícilmente la usará, habría que acondicionar caminos para acceder cómodamente.
- No inventar elementos, se debe trabajar con los recursos existentes a modo de no hacer malas inversiones.
- Generar una conciencia emprendedora en los interesados locales, pues las vías verdes demandan servicios.

La fase de estudio del caso de Vía Verde de la Sierra como el de Vías Verdes Jalisco (no como factibilidad, pero si como Plan Maestro), son referidos como bien elaborados, al ser de los primeros estudios, son estudios muy densos, pero han servido para conseguir el derecho de realizar el proyecto y poder gestionar recursos financieros para rehabilitaciones de los caminos, y antiguos edificios.

4.2.9 Etapa 8: Preparación del proyecto y pliego de condiciones

En el caso de la Vía Verde de la Sierra, el proyecto se realizó en un trazo de mayor longitud al existente. En el caso de Vías Verdes Jalisco, el proyecto establecido en el Plan Maestro, tampoco se ha realizado en su totalidad.

En el caso de la Vía Verde de la Sierra el proyecto constructivo lo realizó el equipo profesional multidisciplinario coordinado por la FFE. El proyecto de Vías Verdes Jalisco se realizó de forma externa por el Arq. Javier Díaz y el Arqueólogo Juan Vanegas, a solicitud de la del Gobierno del Estado de Jalisco.

El proyecto de la Vía Verde de la Sierra fue financiado por

- Ministerio
- Junta de Andalucía
- Junta de sierra norte de Sevilla

- Secretaría de medio ambiente
- Ayuntamientos

El proyecto ejecutivo para el plan maestro de Vías Verdes Jalisco fue financiado por recursos públicos de la Secretaría de Desarrollo Rural del estado de Jalisco.

Los proyectos que elabora la FFE actualmente tratan de ser ajustados a un monto tope para evitar los procesos de licitación pública.

En el cambio de la administración de Vías Verdes Jalisco, se retomó como base para gestionar el Plan Maestro, pero identifican la necesidad de un plan de manejo y operación del proyecto, porque ahora se vive una falta de condiciones que permitan la eficiencia y permanencia del proyecto.

Tener un Plan Maestro en Vías Verdes Jalisco, permite que las organizaciones gubernamentales puedan acceder a diferentes fondos para realizar proyectos, sin embargo, se ha detectado la falta de un pliego de condiciones que determine la forma de operarlo.

La Vía Verde de la Sierra implicó costes elevados de proyecto por condiciones que encarecen las obras como:

- Túneles
- Viaductos
- Pasarelas
- Muros de contención

En las vías verdes de España, algunas partes del proyecto constructivo se realizan de forma externa, con empresas especializadas para algunas labores técnicas específicas.

- Mediciones de túneles
- Diseño de pasarelas

- Estudios geotécnicos

En Vías Verdes Jalisco, los diseños para las ex estaciones y los caminos de las vías verdes lo realizó un despacho externo de arquitectos, todo en base al Plan Maestro y en apego a la normatividad vigente del INAH y la Secretaría de Cultura.

En Vías Verdes Jalisco, se tomó como referente para el diseño de las ex estaciones, el vocacionamiento de cada lugar.

Además de las condiciones físicas a resolver, es importante que el proyecto considere aspectos ya existentes como nombres, recursos naturales y culturales del sitio.

En el caso de la Vía Verde de la Sierra, el proyecto no ha aumentado en kilómetros, sino que ha invertido en gestión de mantenimiento y de mejorar las condiciones de lo que ya tiene.

En Vías Verdes Jalisco, en el cambio de administración estatal, el proyecto cambia objetivos, aumenta el número de kilómetros de vía. Construye paraderos, y consigue recursos para realizar la rehabilitación de las ex estaciones, pero no se concretan todas las especificaciones de diseño que se consideraban por el Plan Maestro.

El proyecto de Vías Verdes Jalisco se presenta en 2008, en la administración estatal 2007-2013, con una propuesta establecida en el Plan Maestro de Parque Museo Lineal que establecía que durante la ruta se vayan contando historias, por medio de cédulas con información relacionada a las zonas por donde pasan las vías verdes:

- Culturales
- Ambientales
- Históricas
- Leyendas
- Personajes

Al retomarse en la 2013-2018, el proyecto se reestructura para enfocarse más a resolver problemas sociales de las comunidades locales:

- Reducir el gasto de los alumnos al desplazarlos por un sendero no motorizado
- Alejar a los niños y jóvenes de actividades delictivas por medio de espacios de ocio activo Las indicaciones eran en el siguiente orden:
- Promover la apropiación del proyecto Vías Verdes por las personas de las comunidades

Vías verdes debe servir primero a las personas de las comunidades locales y considerar en último término al turismo.

Recuperar el patrimonio sumando el proyecto vías verdes a una serie de programas del estado que incentivan ese objetivo.

Generar una opción de transporte no motorizado a la par de la recuperación del patrimonio material de las vías verdes.

4.2.10 Etapa 9: Ejecución de Obras

En el caso de la Vía Verde de la Sierra existieron inconvenientes en la recuperación de túneles, en un caso fue imposible y se realizó un trazo alterno.

En la Vía Verde de la Sierra, las obras fueron realizadas de acuerdo a la legislación española, de licitación de obras públicas.

En el caso de las Vías Verdes Jalisco, en la primera administración estatal que inicia el proyecto (2008-2013), la ejecución de obra se financiaría de desprender y vender rieles que aún quedaban para generar recursos, pero en el proceso de las gestiones de donación de INDAABIN (5 años), muchos tramos de rieles fueron robados, aproximadamente con un valor de 50 millones de pesos. La ejecución de obra se

basó en la construcción de 1 de los 3 senderos que integrarían el trazo de 30 metros de ancho de servidumbre que se otorgaba para Vías Verdes.

Del sendero peatonal se ejecutaron 10 km de vías verdes en tramos dispersos y la restauración de dos estaciones, Atotonilco y Ameca.

En la administración estatal 2013-2018 continúa la construcción de la misma forma con solo de 1 de los 3 senderos, el peatonal, pero se extienden los trabajos a 20.4km de carriles bici para formar un total actual de 107.4km de sendero.

Otros trabajos que se consideraron fueron los de reforestación, estos se realizaron como parte de las actividades de sociabilización, involucrando a estudiantes, grupos de ecologistas y militares de la base de Ameca.

Al ser una inversión pública los trabajos se realizan por medio de licitación y los coordinó la Secretaría de Infraestructura y Obra Pública.

4.2.11 Etapa 10: Gestión y mantenimiento

El éxito del proyecto radica en la gestión permanente de su gestión y mantenimiento.

La Vía Verde de la Sierra en un inicio se gestionó por medio de un consorcio de los municipios, no funcionó y cambió a la Fundación Vía Verde de la Sierra, ente gestor con permanencia el cual ha impulsado el éxito del proyecto, Por su parte, uno de los mayores problemas que presenta Vías Verdes Jalisco es la falta de un ente gestor que tenga continuidad, el cual se origina por cuestiones de intereses y favores políticos.

Tanto en la Vía Verde de la Sierra, como Vías verdes Jalisco, el mantenimiento de los proyectos es la parte de mayor dificultad, en ambos casos los expertos mencionan que los recursos públicos pueden ser más fácilmente canalizados a crear obras nuevas, que a mantenerlas.

Para las gestiones y mantenimiento se requiere un ente gestor permanente en el tiempo, formado de personal capacitado, que sean de las comunidades locales y que este ente gestor sea apoyado por los actores políticos locales, pues los recursos con los que opera son públicos.

Los dos proyectos no generan recursos, son como la infraestructura de carreteras públicas, cualquier persona es libre de transitar en ella sin que eso le genere pagar una cuota por su uso.

Las actividades y servicios complementarios, son los que generan una derrama económica a quiénes ofrecen este tipo de servicios, como hospedaje, mantenimiento, transporte, etc.

La gestión y mantenimiento de las vías verdes se convierte en fuente de empleo, que como en el caso de la Vía Verde de la Sierra, impulsa que se contraten empresas y personal de comunidades locales. Vías Verdes Jalisco comienza a generar empleo local a muy baja escala, el personal de guías actualmente son el único empleo formal local que existe a raíz de las Vías Verdes Jalisco.

- El proyecto es apropiado y manejado desde la administración pública estatal
- El proyecto se instala en los municipios desde el estado
- El proyecto no se socializa

Por su parte, la Vía Verde de la Sierra tiene establecido por medio de su ente gestor, la Fundación Vía Verde de la Sierra, el control para resguardar la protección de los espacios bajo contratos, convenios y/o acuerdos legales las funciones que desempeñan los integrantes del ente gestor, las empresas a las que se han rentado espacios a pie de vía, las que ofrecen servicios, y aquellas empresas que realizan labores de infraestructura que corren debajo del firme de la Vía Verde y que son autorizados por Adif, el dueño de los terrenos y edificios.

Al existir interés de diversos involucrados por hacer vías verdes en Jalisco, INDAABIN sugirió hacer la solicitud de las donaciones a nivel estatal. Se cree que coordinar desde la administración pública estatal permite crear una sola dirección de objetivos y facilita la gestión de recursos de nivel federal, pero también se reconoce que son los municipios que son los que tienen territorio, conocen sus problemas y necesidades y son quienes deben realizar la operatividad y mantenimiento de la infraestructura y equipamiento que tenga de Vías Verdes.

Dentro de las claves de gestión de la FVVS es:

- Llevar un control del número de usuarios real
- Diseñar en función de la demanda de servicios
- Mejorar las condiciones de los servicios

Una clave para la gestión de más recursos es la evidencia de que el proyecto se ha aprovechado, en el caso de Vías Verdes Jalisco, son 2 municipios los que han dado buena respuesta al proyecto, otros con menor aceptación y uso, y otros puntos con un mínimo de uso por vandalismo y delincuencia, en el caso de la Vía Verde de la Sierra, la zona con mayor afluencia es el acceso en la estación de Coripe. Vías Verdes Jalisco ha manejado un conteo sin bases estadísticas confiables, por su parte, Vía Verde de la Sierra emplea eco contadores que calculan el número de visitantes, así como el modo en que usan la vía verde, a pie, en bici, a caballo o vehículo, además se suman las labores de registros cualitativos como nacionalidades y preferencias, en base a la observación de los guías verdes los fines de semana.

Vías Verdes Jalisco carece de lineamientos para las gestiones y mantenimiento, van echando mano de recursos que sean compatibles con los intereses del proyecto y con las normativas y requisitos de las dependencias y fondos que otorguen recursos, pero sin estar constituido un plan de manejo u operación fijo, lo cual se convierte una amenaza a la continuidad del proyecto.

Las mayores amenazas al proyecto de la Vía Verde de la Sierra han surgido en la etapa inicial de gestiones y mantenimiento:

- rivalidades entre actores políticos,
- falta de recursos humanos capaces de gestionar recursos, buscarlos y movilizarlos,

La falta de una estructura de gestión concreta para el itinerario Vía Verde de la Sierra.

Los daños provocados por el uso de vehículos motorizados en la zona de la vía verde.

El mayor problema actual de Vías Verdes Jalisco es establecer cómo operar y asignar las responsabilidades de mantenimientos, para la Vía Verde de la Sierra el mayor problema es el de conseguir recursos para mantenimiento. El cambio de administración trajo consigo trabajos inconclusos de gestión, procedimientos de concesiones de vías y ex estaciones a medias, conflictos no resueltos de invasión de vías y edificios. No tener un gestor permanente ocasiona esos problemas.

Se dieron cuenta que para socializar el proyecto en los municipios era necesario no solo hablar con el director de área municipal correspondiente, sino presentar el proyecto a todo el personal de los ayuntamientos para dar a conocer el proyecto y vincular todas las acciones posibles de diferentes direcciones a favor de vías Verdes.

La Vía Verde de la Sierra priorizó la gestión de recursos para aplicarlos poco a poco: rehabilitación de infraestructura de accesos, luego rehabilitación de los accesos, y finalmente rehabilitadas las estaciones se han ido haciendo obras complementarias.

La Vía Verde de la Sierra tiene en sus objetivos a largo plazo continuar con la construcción de vía para crear una red de conexión más extensa. Vías Verdes Jalisco a largo plazo esperan lograr una conectividad total o global en todo el

estado, así como generar una oferta de experiencia en la vía del tren que ofrece servicio a pasajeros con características sociales, que lleve ciclistas y que sea una conexión para conocer el patrimonio de Jalisco.

Las actividades que representan un problema en el mantenimiento de la Vía Verde de la Sierra son:

- Las reparaciones de las empresas que hacen daño por ingresar vehículos generalmente se hacen con zahorra compactada
- Otro trabajo que se realiza es el desbroce,
- Plantación de árboles y su mantenimiento
- Afectaciones climáticas por lluvias
- Recogida de basura
- Colocar papeleras de basura a lo largo de la vía
- Mejorar las barreras de protección como barandales y muros de contención.

Las afectaciones más destacadas son provocadas por personas que viven cercanas a las Vías Verdes Jalisco, entendiendo entonces, que no toda la población conoce, respeta y apoya el proyecto, son:

- Han tirado camiones de basura cerca de las vías verdes
- Han retirado plantas que habían sido sembradas como parte de las actividades de reforestación
- QUITAN señalética poco después de ser colocada
- QUITAN bolardos que se colocan para impedir el paso de vehículos
- Ladrones han robado rieles y durmientes
- No hay agua en los paraderos, dejando inutilizados los baños

Es necesario dar continuidad al mejoramiento de lo que ya se tiene construido:

- Seguridad; iluminación con energías sostenibles, mejoramiento de vallado, mejoramiento del firme del suelo.

- Señalamientos; han implementado códigos QR y aplicaciones para brindar mejor información en español, inglés y alemán
- Equipamiento; áreas de descanso, accesibilidad a los espacios para usuarios con movilidad reducida, aparca bicis, papeleras, siembra de árboles para dar sombra
- Capacitación; adoptan conciencia sobre la accesibilidad y buscan que todos los proyectos garanticen estar adaptados.

La FVVS sigue el proceso del contexto administrativo público para hacer obras.

La FVVS menciona importante que exista señalamientos que indique información de los puntos de interés con:

- dónde estás (ubicación-orientación)
- qué es lo que estás viendo (descripción-explicación)
- en español y en inglés (diferentes idiomas)
- Colocar información y señalamientos
- Dar reconocimiento a los fondos económicos con los cuáles se realizan los proyectos.

Las funciones de gestión de la FVVS en los últimos años han sido:

- Ser acreedores a un Programa de Promoción y Mejora de la Vía Verde de la Sierra, que financió la Consejería de Turismo de la Junta de Andalucía
- Gestiona proyectos europeos en el tema promocional para hacer paquetes turísticos en el tema de accesibilidad
- Conseguir tanto de gobierno andaluz como gobierno central empeño y mucho dinero en el tema de apoyo a las vías verdes
- Implicar a diferentes administraciones públicas que apoyan los temas de acondicionamiento nuevos

- Solicitar a las administraciones públicas Inversiones muy fuertes cuando hay catástrofes naturales como lluvias, desprendimiento, han llegado a costar un millón o más de euros.

Por su parte la administración estatal vigente que coordina Vías Verdes Jalisco considera que en la administración anterior no se consiguió la transversalidad de los diferentes niveles de gobierno, así como que se omitió la sociabilización del proyecto con las personas de las comunidades locales, a quién debe dirigirse primero el proyecto, para finalmente poder considerar actividades turísticas.

Durante la gestión de proyectos, Vías Verdes Jalisco ha encontrado que la amplia gama de temas que desarrolla le permite ser susceptible a obtener apoyos de diferentes secretarías o dependencias como SEMADET (Secretaría de Medio Ambiente y Desarrollo Territorial), CODE (Consejo Estatal para el Fomento Deportivo, de la Secretaría de Educación de Jalisco), ECOS (Música para el desarrollo – Secretaría de Cultura Jalisco), Vialidad y Transporte

Vías Verdes Jalisco tuvo el acierto de crear una comunicación dentro del gobierno del estado, la secretaría de cultura y las direcciones dentro de ella, para vincular proyectos que ya se tienen.

La administración 2008-2013 de Vías Verdes Jalisco, conformó un equipo para realizar recorridos guiados con grupos ciclistas y visitantes, que trasladaban por medio de un camión y remolque desde Guadalajara hasta las poblaciones fuera de la ciudad donde hay Vías Verdes. Los recorridos guiados se realizaban en los términos patrimoniales, históricos y algunos otros cursos asociados con otros grupos sociales, pero el personal al no ser de las comunidades anfitrionas no generaba desarrollo local en cuanto a empleos. Al cambiar la administración se les despidió y se contrató a personal de las poblaciones locales, que tenían que realizar más funciones de gestión local, por una remuneración económica menor. Del

personal contratado, sólo permaneció un guía que era originario de una comunidad local.

La FVVS realiza inspecciones periódicas de las condiciones físicas de la vía verde de la sierra, de los prestadores de servicios y de mantenimiento a la vía verde de la sierra, anotando y reportando las incidencias que observa y le reportan los patrulleros verdes, a fin de ofrecer servicios de calidad. Si los empresarios no cumplen con lo estipulado, se sujetan a las mismas disposiciones firmadas en contrato.

La FVVS conoce y promociona actividades que se realizan en las áreas naturales por donde pasa la vía verde de la sierra, como el anillado de aves.

Ha ido mejorando el material de información en calidad gráfica y facilidad de la información y simultáneamente la FVVS ha gestionado el mejoramiento del observatorio y los edificios de la VVS

Documentar rasgos históricos en torno a la Vía Verde de la Sierra

La FVVS reconoce que, al tener creado el producto turístico, no se puede ofrecer mala calidad, pues eso determina que la gente siga visitando el proyecto, y que la buena recomendación genere nuevos visitantes

La FVVS es un gestor total en lo que respecta a la Vía Verde de la Sierra y los empresarios locales que ocupan los edificios y espacio a pie de vía, por ello tiene la atribución de realizar inspecciones periódicas de calidad, para cerciorarse que todo está bien.

La FVVS considera que antes las vías verdes era un turismo desconocido, y ahora se ha consolidado, existiendo muchas vías verdes a nivel nacional, por lo que una buena gestión y mantenimiento los coloca en el interés de los usuarios.

La FVVS tiene como tarea innovar en los proyectos para no perder el interés de los visitantes frecuentes, y al mismo tiempo atraer nuevos visitantes, poder captarlos y volverlos en asiduos visitantes.

Dentro de las actividades importantes de gestión son promocionar continuamente las labores y las actividades nuevas que generan, por medios electrónicos, ferias, congresos, etc.

Dentro de los problemas de gestión, es que las empresas no tienen una visión de que la Vía Verde es un proyecto de conjunto, y que la colaboración es necesaria.

El proyecto de Vía Verde de la Sierra no puede venderse por separado, no puede solo ofertarse la parte de un municipio solamente, sino en conjunto.

La gestión para mejorar los espacios es igual de importante que los servicios ofrecidos sean de calidad.

El esquema de la administración de España permite, el subsidio por medio de la gestión de proyectos que incluyan el personas profesional, capacitado, creando más empleo, a FVVS selecciona al nuevo personal de acuerdo a la normatividad de empleo de España, el cual se realiza por convocatoria de plaza

La FVVS confirma que la VVS crea empleo local, sin embargo, algunos empleados no son fijos y su sueldo depende de las subvenciones que la FVVS consigue.

Finalmente, durante la experiencia de gestión y mantenimiento de la VVS, se ha aprendido, tanto en el nivel del gestor local, como en la FFE que los municipios deben tener capacidad de formar aliados con otros municipios y no formar divisiones, además, aprender a saber dejar ir a los municipios que no están interesados y trabajar con los que sí lo estén.

En Vías Verdes Jalisco se ha aprendido que se debe trabajar con los municipios que realmente están interesados, por tanto, las próximas inversiones se aplicarán a los municipios que realmente apoyan el proyecto.

Vías Verdes Jalisco ha aprendido que los municipios son los que deben estar pendiente del proyecto, sus comunidades son las que deben apropiarse del proyecto, los responsables políticos al cargo deben tener un sustento para sancionar y vigilar que no se dañe la infraestructura y se corrijan daños. Los municipios deben destinar fondos a vías verdes, así como deben tener el beneficio de recibir recursos públicos para las gestiones y mantenimiento del proyecto.

Se detectó que el haber creado vías de comunicación con los carril-bici, que iban de cabeceras municipales a donde pasaban las Vías Verdes Jalisco (Sobre el trazado de vías ferroviarias en desuso) alejadas de los núcleos de población, ayudó a las personas a encontrarle sentido al proyecto, al igual que en la Vía Verde de la Sierra, en el caso de Coripe se realizó un camino para acceder a la Vía Verde la cual pasa alejada de las viviendas, el acceso de Coripe es el que registra mayor afluencia de visitantes.

De las entrevistas en el caso de Vías Verdes Jalisco se identificó que la percepción del personal de la administración estatal es negativa, con respecto a la respuesta de la mayoría de los ayuntamientos, creen que no se involucran adecuadamente para apoyar las actividades que son a favor de vías verdes, y personal de municipios tiene una percepción negativa de la administración estatal, pues mencionan que el estado impone el proyecto, cuando el responsable ante INDAABIN es el estado y no el municipio, y consideran no tienen suficientes recursos para apoyar las actividades.

Durante las entrevistas en el caso de Vías Verdes Jalisco se identificó también que el personal de guías locales consideran que trabajan con múltiples tareas que

demanda más personal, que requieren mayor capacitación, equipo de seguridad, materiales y recursos económicos para las actividades, además tienen una percepción de falta de reconocimiento a su trabajo y de respaldo por parte de las autoridades municipales y estatales. En la administración estatal 2008-2013 el personal de guías percibía un sueldo mensual aproximado de \$ 15, 000.00 pesos mexicanos, en la administración estatal 2013-2018 el sueldo se redujo a \$ 6,000.00 pesos mexicanos, sin considerar la deducción de impuestos. Aumentaron las actividades que deben realizar, aumentaron sus horas de jornada laboral y se redujo su sueldo.

Vías Verdes Jalisco respecto a su ente gestor, la Secretaría de Cultura del Estado de Jalisco en el período 2008-2013 tuvo el acierto de hacer gestiones iniciales para obtener las donaciones de la infraestructura y los edificios, así como generar un Plan Maestro a partir del cual se ha posibilitado las gestiones para participar en recursos públicos de lo que continua realizándose en torno a Vías Verdes, así como iniciar el arranque de actividades y construcciones. En el período 2013-2018 tuvo el acierto de contratar personal local, generar actividades de sociabilización del proyecto con las administraciones locales, de captar una gran inversión recursos financieros públicos para hacer más obra, sociabilizar el proyecto a través de actividades culturales dirigidas especialmente a estudiantes de localidades vecinas, comunicar las vías con los centros poblacionales y han logrado vincular acciones dentro de las diversas direcciones de la Secretaría de Cultura para realizar un esfuerzo conjunto.

Vías Verdes Jalisco aprendió al igual que la Vía Verde de la Sierra, que se debe trabajar con lo existente, invertir en edificios nuevos es un riesgo, pues en el caso español hubo malas inversiones en edificios que nunca se utilizaron, en el caso mexicano, los edificios como paradores se encuentran sin uso, en malas condiciones y en donde existen problemas de inseguridad fuertes han sido ocupadas por delincuentes.

Vías Verdes Jalisco es parte de un proyecto mayor que tiene objetivos ligados al rescate y uso del patrimonio material e inmaterial, que beneficie en primer término a las comunidades locales en temas de recuperación de la memoria histórica de las localidades y generar arraigo en las comunidades.

En Vías Verdes Jalisco existe un programa local con escuelas, dirigido a estudiantes de primarias locales para incentivar el uso y conocimiento de Vías Verdes a los niños y jóvenes de comunidades vecinas.

Todas las actividades de Vías Verdes tienen como objetivo generar orgullo en las personas sobre el patrimonio que existe en torno a ellos, y que el proyecto sea apropiado por las comunidades al reconocerlo y dar uso.

Existen problemas de inseguridad en algunos tramos por las condiciones que vive el país, Vías Verdes Jalisco requiere:

- Crear certidumbre de la seguridad al usar las Vías Verdes
- Garantizar la movilidad no motorizada, para evitar que atropellen al usuario
- Garantizar la seguridad de sus bienes, evitar continúen asaltos
- Promover la accesibilidad a usuarios con capacidades limitadas
- Dar a conocer a las personas el patrimonio de su estado
- Combatir el calentamiento global por medio de uso eficiente de las energías.

4.2.12 Etapa 11: Inauguración de la Vía Verde, promoción local

En los datos de las entrevistas realizadas, no hay hubo inauguraciones como las recomienda la AEVV en ambos casos.

En ambos casos las gestiones de promoción local se realizan mediante las escuelas de las comunidades locales.

El éxito de la promoción en los estudiantes es crear conocimiento de la existencia de las Vías Verdes, así como generar el interés en los niños de volver a visitar en compañía familiar.

4.2.13 Etapa 12: Promoción y difusión de la experiencia adquirida a través de las instituciones coordinadoras de Vías Verdes

Una clave de éxito de la Vía Verde de la Sierra es pertenecer a una marca patentada de reconocimiento nacional. Pertenecer a la denominación Vía Verde lo vuelve parte de una promoción conjunta, Vías Verdes se ha consolidado a lo largo de los años gracias al trabajo colaborativo de los más de 100 itinerarios en el territorio español y de la ardua tarea de la FFE coordinador nacional de vías verdes, que entre las múltiples tareas que realiza, algunas de promoción son:

- Promoción en diferentes medios de comunicación
- Actualización de información en diferentes idiomas.
- Participación en ferias turísticas
- Elaboración de material de divulgación e información
- Asesoría a interesados en vías verdes
- Participación en proyectos

Vías Verdes Jalisco es parte de una denominación reconocida a nivel internacional, el concepto vía verde, aunque con diferentes connotaciones en los países que lo han desarrollado, permite a los proyectos que se suman al concepto, sean más fácilmente identificados.

Vías Verdes Jalisco tiene realiza promociones locales, la principal promoción que ha realizado, está enfocada a que sea empleada por habitantes de las comunidades locales.

Los grupos deportivos y asociaciones o empresas enfocadas al turismo de aventura son los usuarios potenciales externos a las Vías Verdes Jalisco. Desde el inicio de los trabajos, y con los primeros recorridos, el proyecto se ha dado a conocer en el ámbito de grupos deportivos ciclistas, ecuestres, escolares como la Universidad de Guadalajara o el ITESO.

Es necesario que el ente gestor sea el principal coordinador de la promoción de la oferta de una vía verde.

Una vez consolidado el producto de una vía verde, es obligatorio mejorar la calidad de los servicios y la infraestructura.

La Fundación Vía Verde de la Sierra, ente gestor de la Vía Verde de la Sierra, realiza un permanente esfuerzo en generar variadas acciones de promoción de la vía, constantemente acuden a eventos de promoción turística, comparten en congresos y seminarios su experiencia con el proyecto, generan actividades para llegar a más público y se preocupan por que los servicios y las condiciones físicas del proyecto se promocionen por sí mismos, al brindar experiencias de calidad.

Vías Verdes Jalisco inicia con primeras promociones de

La Vía Verde de la Sierra realiza productos como libros de fotografías, carteles, posters y concursos donde los paisajes son de gran relevancia.

La Vía Verde de la Sierra relaciona los atractivos turísticos culturales y naturales de los pueblos por donde pasa la Vía Verde y los promociona de manera conjunta en sus centros de interpretación.

VVS busca llegar a la mayor cantidad de usuarios potenciales mediante diferentes medios de comunicación los cuáles mantienen siempre actualizados: Página web, sitio oficial de Facebook, Twitter, Instagram, guía turística, materiales didácticos, posters, calendarios, libros de fotografía, folletos, entre otros.

En la VVS la información en sitio, página web y algunas otras publicaciones permanecen disponibles en los idiomas de los usuarios potenciales y visitantes de mayor frecuencia, español, inglés y alemán.

En la VVS promocionan su patrimonio natural y cultural en todo momento, Los centros de interpretación a pie de vía.

La Vía Verde de la Sierra realiza material de información con calidad estética, consideran importante no sólo tener información actual, importante, novedosa, en diferentes idiomas, sino que la manera de presentación capta mejor la atención.

VVS promueve el uso de elementos de seguridad, ofrece servicios de asistencia, lo cual genera confianza en los usuarios. Además participa y brinda facilidades para series, documentales y programas de televisión donde han empleado la Vía Verde de la Sierra como escenario

4.2.14 Etapa 13: Evaluación

En ambos casos no se identificó algún método de evaluación de los proyectos.

En la Vía Verde de la Sierra se participa en premiaciones a nivel europeo y nacional para demostrar la calidad con la que cumple el proyecto, además de cumplir en términos institucionales con las disposiciones de las entidades públicas y empresariales que otorgan beneficios a la VVS.

En el caso de Vías Verdes Jalisco, no hay datos exactos de los beneficios que se mencionan se han obtenido del proyecto:

- Reducción de la deserción escolar
- Uso de vías verdes como vía de comunicación de movilidad no motorizada
- Recuperación de la memoria histórica en base al patrimonio ferroviario
- Recuperación de espacios públicos
- Recuperar el patrimonio abandonado de infraestructura y equipamiento
- Aumentar la plusvalía de las zonas cercanas a las vías verdes
- Apropiación del proyecto por las comunidades locales
- Aumentar el cuidado ambiental

- Generar mayor derrama económica en base a la demanda de servicios de los visitantes.

4.3. Estrategias para la planificación de una Vía Verde en la Barranca de Metlac

Con base en los resultados de las matrices de comparación, se han seleccionado acciones que han favorecido en los dos casos vías verdes su éxito, para integrar las estrategias de la planificación para la Vía Verde en la Barranca de Metlac, ordenadas en la Figura 2 a continuación.



Figura 2. Conjunto de estrategias para la planificación de un proyecto de Vía Verde en la Barranca de Metlac, Municipios de Fortín e Ixtaczoquitlán, Veracruz, México. Fuente: elaboración propia.

4.3.1 Etapa 0

E0-1 Verificar existencia línea de ferrocarril en desuso

Reunir un grupo de interesados en crear la Vía Verde de la Barranca de Metlac y recorrer el sitio para identificar:

- Existencia de vía de ferrocarril en desuso.
- Continuidad del trazado
- Estado de conservación de la antigua línea: existencia de vías y durmientes
- Infraestructura existente: Terracería, pavimento, construcciones colindantes, cruceros, edificios, equipamientos, instalaciones, accesos.
- Identificar recursos patrimoniales cercanos al sitio

E0-2 Identificar términos municipales

Revisar la cartografía oficial en las bases de datos del Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI) sobre la extensión de los términos municipales para identificar cuáles administraciones locales tienen injerencia en la zona por donde discurre la antigua vía del ferrocarril.

Como referencia, CONACULTA (2008) señala, que el antiguo trazo de la línea “S” abandonada desde 1985 va desde el kilómetro 303 al 309, atravesando por dos términos municipales, Fortín e Ixtaczoquitlán, ambos en la zona centro del estado de Veracruz.

E0-3 Contactar con involucrados potenciales

Establecer comunicación con los actores políticos locales municipales, expertos en el área de estudio, académicos, asociaciones y población que conozca y esté interesada en el proyecto.

Actores políticos como: Alcaldes municipales de ambos municipios, direcciones de cultura y turismo, obras públicas, medio ambiente.

Actores institucionales: Instituciones académicas que han realizado trabajos en el área de estudio; Universidad Veracruzana, Facultad de Arquitectura Córdoba, Facultad de Ciencias Biológicas en Peñuela, COLPOS-Córdoba

Organizaciones civiles: Ángeles guardianes del Metlac, Vecinos y Amigos de Metlac A.C. y Proyecto Metlac.

Sociedad civil: Vecinos de las comunidades locales y estudiantes locales.

E0-4 Conformar un grupo permanente de trabajo (ente gestor de la vía verde)

Determinar quiénes serán los encargados de coordinar las actividades y gestiones. El grupo debe ser permanente, recordando que las gestiones en las instituciones pueden llevar meses o años. Las actividades requerirán conocimientos especializados de sus miembros, así como ser involucrados con representación de los intereses sociales de las poblaciones locales, las cuales deben ser las principales beneficiadas de este tipo de proyectos.

E0-5 Informar sobre los objetivos de Vías Verdes

Concientizar a los miembros y a la población interesada en crear una Vía Verde en la Barranca de Metlac, se sumaría al objetivo de esos proyectos, los cuales están orientados al beneficio social, que deben emplear el patrimonio natural y cultural de sus paisajes de forma responsable para conseguir un verdadero desarrollo sostenible, que beneficie en primer lugar a las comunidades locales.

- Recuperar el patrimonio histórico de Fortín y Sumidero, por medio de actividades que permitan a los habitantes locales reconocer su patrimonio cultural, natural y ferroviario
- Preservar el patrimonio natural de la Barranca de Metlac, el cual Rivera (2015) señala, como el único corredor Biológico de la región, convirtiéndose en una zona de atención prioritaria para la conservación de la biodiversidad.
- Habilitar espacios públicos para el uso y disfrute de la sociedad. La antigua línea “S” del ferrocarril mexicano al ser una infraestructura de ferrocarril (aun

cuando no se encuentre en uso) de la SCT, y FNM, es parte de un bien federal que puede ser rehabilitado para una vía de transporte no motorizada, compatible con las necesidades de preservación ecológica del área. Deberán analizarse por medio de catastro, la compatibilidad de uso de suelo. En la VVS y VVJ, las áreas en torno a las estaciones, manejan múltiples espacios para el esparcimiento público. Las antiguas ex estaciones son dispuestas por medio de INDAABIN en destino para Centros Culturales.

- Fomentar el esparcimiento sostenible como la movilidad no motorizada. Una Vía Verde en la Barranca de Metlac permitiría comunicar de manera no motorizada, las comunidades de Sumidero y Fortín. Como en VVJ, deberá plantearse una comunicación de mayor extensión por medio de carriles bici, donde se estudien puntos estratégicos dentro de las localidades, y se habiliten senderos especiales que comuniquen con los accesos a la Vía Verde. Como ejemplo:
 - De la estación de Sumidero habilitar un carril bici del Telebachillerato del Estado de Veracruz en Sumidero (TEBAEV),
 - del parque central de Sumidero, hacia el antiguo trazo de la línea del ferrocarril.
 - De la USBI-Ixtac de la Universidad Veracruzana, hacia la Vía Verde, pasando cercana a las paradas de autobuses cercanas a la autopista de cuota México-Veracruz.
 - De los parques centrales de Fortín de las Flores, hacia la ex estación Fortín.
 - Del centro de Fortín pasando por la escuela primaria Juan de la luz Enríquez, El Museo Tatsugoro Estudio de Bonsai, la Secundaria Escuela Secundaria General “Enrique C. Rebsamen” y el CETis 143.
 - Del balneario Corazón de la Doncella, con la Vía Verde y con la carretera federal Fortín-Ixtaczoquitlán.
 - Del centro de Fortín, pasando por la avenida 1 en Fortín Viejo, hasta llegar al acceso al Corazón de la Doncella, por la carretera federal Fortín-Ixtaczoquitlán.

- Generar una cultura del ocio activo, mejorando la salud de los usuarios, en la VVS y VVJ, se han implementado parques saludables con aparatos para ejercitarse al aire libre, fomentando la movilidad y reactivación física, en personas de todas las edades y capacidades.
- Desarrollar la economía local con diversificación de actividades en el área y generación de empleos. VVJ y sobre todo en la VVS se ha generado una dinámica de generación de empleo local que puede ser replicado en un proyecto de Vía Verde en la Barranca de Metlac, las personas que conforman el ente gestor, deben ser habitantes de las poblaciones locales, además de contar con el perfil profesional para desarrollar el proyecto. Como en el caso de la VVS, puede realizarse la promoción de los servicios y empresas locales existentes, y también incentivar la creación de emprendimientos locales de servicios como alimentación, hospedaje, mantenimiento, equipamiento y traslado, a empresas y servidores locales, bajo un esquema de calidad y mejora continua, de acuerdo al aumento de la demanda.
- Reforzar la identidad de los pobladores por medio de la recuperación de la memoria histórica y el reconocimiento del patrimonio cultural y natural, como lo narran los expertos de los casos de estudio, se puede hacer una promoción, sobre todo, en los alumnos de las escuelas locales y escuelas cercanas a la zona. Por medio de guías se hacen jornadas informativas y de socialización del proyecto para dar a conocer el patrimonio natural y cultural de la zona, para que las generaciones de estudiantes trasladen la información a sus familias.
- Recuperar el dominio de los espacios públicos para disminuir el nivel de inseguridad de la zona. Vías Verdes en Jalisco tiene como objetivo que al hacer un uso constante de los senderos y áreas de las ex estaciones, las actividades de delincuencia sean menores, por el momento, cuenta con focos rojos de inseguridad, por lo que todos los recorridos se promueven principalmente de forma guiada y acompañada por elementos de seguridad municipal, protección civil y vialidad.

- Promover la preservación de la biodiversidad por medio de la educación no formal ambiental. Se recomienda aprovechar el patrimonio natural de la zona, haciendo senderos interpretativos de flora y fauna silvestre, así como realizar un área especial dentro de los centros culturales, que puedan funcionar como los centros de interpretación de la VVS.
- Preparar a las comunidades anfitrionas para futuras actividades compatibles con el patrimonio cultural y natural como el turismo sostenible, cultural, de naturaleza, deportivo, entre otros. Los habitantes de las comunidades locales, Fortín y Sumidero, deben ser los primeros en reconocer el valor de su patrimonio, y ser ellos quienes participen en el desarrollo de una diversificación de actividades a partir de un uso responsable de sus recursos.

E0-6 Analizar las necesidades de las poblaciones locales

- Emplear metodologías de participación social como árbol de problemas en grupos focales en las localidades de Fortín y Sumidero, para analizar las necesidades de las poblaciones locales, y conocer si los objetivos de un proyecto en la Vía Verde de Metlac, contribuye a cubrirlas.

4.3.2 Etapa 1

E1-7 Verificar la aceptación de la población local, hacia un proyecto de vía verde.

- Aplicar encuestas a grupos como alumnos de las escuelas locales de Fortín y Sumidero, para calcular el nivel de aceptación un proyecto de Vía Verde en la Barranca de Metlac.

4.3.3 Etapa 2

E2-8 Contactar con Vías Verdes México

- Contactar con Vías Verdes México, la Arqueóloga Lucina Rangel Vargas y Teresa Márquez Martínez, deben ser aliadas en el desarrollo de una Vía Verde por ser coordinadoras del Programa Nacional Vías Verdes México.
- Identificar programas con financiamiento, como ejemplo:

- Fondo de Apoyo a comunidades para Restauración de Monumentos y Bienes Artísticos de Propiedad Federal (FOREMOBA)
- Fondos municipales
- Para los centros culturales en las ex estaciones existen fondos en la Secretaría de Cultura Federal y el Fondo de Cultura Económica

E2-9 Formalizar un ente gestor (iniciativa pública, social, académica y/o empresarial)

- Dar formalidad jurídica y legal al ente gestor. Establecer su denominación, obligaciones, derechos, bienes, recursos, etc.

E2-10 Establecer un plan de trabajo

- Establecer un Plan Maestro en base a las estrategias de este trabajo, que determine la programación de las acciones a seguir para el proyecto de Vía Verde, considerando la operación y manejo.

4.3.4 Etapa 3

E3-11 Elaborar levantamiento topográfico

- Como parte de un trabajo académico, Figueroa (2011) realizó un levantamiento topográfico del segmento de vía de ferrocarril en desuso, entre la ex estación Sumidero y la ex estación Fortín, municipio de Fortín, y, municipios de Ixtaczoquitlán, Ver en el Anexo A.5.

E3-12 Elaborar inventario de infraestructura ferroviaria en desuso

- Identificar la existencia de infraestructura ferroviaria en desuso. Actualizar el levantamiento topográfico y los datos que pueden consultarse en la Tesis; Diseño geométrico y proyecto de curva masa del sendero ecológico Metlac (Orellana, 2012).
- Elaborar cartografía de la infraestructura en desuso; características, estado de uso, componentes físicos y estado de conservación, revisar levantamiento

topográfico de Orellana (2012) y el trabajo realizado por Marco Antonio Velas Vilchis (Velasco, 2011).

- Elaborar inventario de los edificios basados en la información de la Tesina; Análisis del valor arquitectónico y parámetros de reutilización de los edificios del Ferrocarril Mexicano en la Barranca de Metlac (Zárate, 2011).

E3-14 Verificar estado patrimonial de la infraestructura y los edificios

- Verificar estado patrimonial de la infraestructura y los edificios, solicitar apoyo a Vías Verdes México para establecer el enlace con los encargados en turno de INDAABIN, SCT, INAH, VVM, FNM

4.3.5 Etapa 4

E4-15 Solicitar donaciones de infraestructuras

- Solicitar donaciones de infraestructuras y edificios (INDAABIN-00-002 Solicitud de comodato de inmuebles federales)
 - Lo podrán realizar vía electrónica cualquier “representante legal o persona que acredite personalidad jurídica de instituciones que realicen actividades de asistencia social o labores de investigación científica, siempre que no persigan fines de lucro; y organizaciones sindicales constituidas y reconocidas por la legislación laboral, para el cumplimiento de sus fines” (INDAABIN, 2018).
 - Los requisitos son:
 - Acta constitutiva.
 - RFC.
 - Comprobante de domicilio. (Recibo de impuesto predial, agua o luz con vigencia máxima de tres meses).
 - Documento notariado que acredite la personalidad jurídica del Promovente.
 - Identificación oficial vigente por ambos lados (Credencial para votar, Pasaporte, Cédula profesional).
 - Proyecto de trabajo.

- Proyecto de inversión.
- Copia certificada de la toma de nota. (únicamente organización sindical).

E4-16 Identificar afectados

- Identificar afectados. Corresponde a las entidades públicas la rectificación para desocupar áreas de invasión (En Jalisco los procesos fueron apoyados por Dirección General de Patrimonio Cultural (DGPC), Secretaría de Infraestructura y Obra Pública (SIOP), donde se entregó expedientes a la presidencia de los municipios para que ayuntamientos realizaran el desalojo de los edificios y áreas invadidas). Para la barranca de Metlac, el ente gestor conformado será el encargado de dar seguimiento y de difundir la información de sus gestiones.

4.3.6 Etapa 5

E5-17 Establecer los reglamentos de tránsito de la Vía Verde

- Establecer los reglamentos de tránsito de la Vía Verde, alinear con las disposiciones del reglamento de la ley número 561 de tránsito y seguridad vial para el estado de Veracruz de Ignacio de la Llave (SSP, DGTSV , 2017).

E5-17 Generar empleo local

- Generar empleo local,
 - Selección de personal para el ente gestor con formación afín a las actividades del proyecto y que sean habitantes de las comunidades vecinas a la vía verdes: Técnicos, gestores, mediadores, directores, coordinadores de talleres, guías, mantenimiento, limpieza, coordinación de actividades culturales, vigilancia y seguridad, primeros auxilios.

- Incentivar el emprendimiento en torno a la demanda de servicios de una vía verde: comida, guías, hospedaje, servidores turísticos, talleres, mantenimiento y venta de equipos deportivos, entre otros.
- Promover la capacitación a interesados
- Establecer lineamientos de empresas y servicios en torno a la vía verde: certificaciones, empadronamiento, evaluación.

4.3.7 Etapa 6

E6-18 Buscar apoyo de instituciones y actores políticos

- Como los resultados reflejan, dentro de los principales factores de éxito de un proyecto de vía verde se encuentra la voluntad de los involucrados, los cuales deben tener un potencial alto para lograr las gestiones de recursos financieros, técnicos y de sociabilización del proyecto.
- Buscar apoyo de involucrados potenciales de las instituciones competentes al proyecto: SC, SCT, INAH, FNM, VVM, SEDEMA, SIOP, CONAFOR, FCE, PRONATURA
- Buscar apoyo de representantes políticos locales
- Enfatizar que vías verdes es un proyecto que no genera recursos económicos al gobierno, el beneficio radica en el bienestar y desarrollo social de los habitantes y localidades vecinas a las vías verdes.
- Aprovechar que los trámites y los comodatos están a disposición del servicio con fines no lucrativos, y no hay cobro por uso del espacio federal.
- Considerar que los procesos de gestión de comodatos, asignación de recursos, aplicación de los recursos y construcción son muy largos y hay gran probabilidad de que rebase el período de una administración pública local
- Contar con un proyecto o plan tendrá mejores resultados para la obtención de apoyos.

E6-19 Establecer instrumentos legales y reglamentos

- Seguir la normatividad nacional vigente para el proyecto

- Ley Federal sobre monumentos y Zonas Arqueológicas, Artísticos e Históricos
- Reglamento de la Ley Federal sobre Monumentos y Zonas Arqueológicas, Artísticos e Históricos.

4.3.8 Etapa 7

E7-20 Realizar un estudio de factibilidad

El estudio de factibilidad deberá basarse en el siguiente índice de contenido:

- I. Introducción
 - a. Presentación
 - b. Denominación de la Vía Verde
 - c. Equipo de Trabajo
- II. Localización
 - a. Identificación de la línea
 - b. Distribución de la futura Vía Verde por términos municipales
 - c. Antecedentes históricos del ferrocarril
- III. Estado actual
 - a. Estado de la plataforma
 - b. Detección de discontinuidades
 - c. Edificios ferroviarios
 - d. Conexiones con otros viales
- IV. Situación Jurídica
 - a. Análisis patrimonial
 - b. Diagnóstico sobre la disponibilidad jurídica del trazado propuesto
 - c. Alternativas jurídicas para lograr el uso público
- V. Diseño Preliminar
 - a. Actuaciones internas (plataforma ferroviaria)
 - i. Tipología superficial
 - ii. Identificación de problemas singulares y propuestas de resolución

- b. Análisis de preferencias y aceptación del proyecto de estudiantes vecinos a las vías verdes
 - c. Actuaciones externas (edificaciones ferroviarias)
 - i. Usos previstos
 - ii. Propuestas de equipamientos y servicios complementarios
- VI. Estudios Técnicos – Gestión de Recursos
 - a. Implicación local
 - b. Propuesta de modelo de gestión de la Vía Verde
- VII. Potencialidad Global de la Vía Verde
 - a. Patrimonio Cultural
 - b. Patrimonio Natural
- VIII. Estimación de Presupuesto
 - a. Presupuesto de actuaciones internas (traza, accesos, miradores, etc.)
 - b. Fuentes para su financiamiento

Anexo Fotográfico

Anexo Cartográfico

Anexo Documental

- Durante el estudio de factibilidad el punto VII requiere identificar la potencialidad de patrimonio de la zona, se recomienda un inventario de recursos turísticos, identificando el patrimonio natural y cultural, tangible e intangible, por medio de métodos de participación social, éste sería uno de los primeros ejercicios de participación social, y contribuiría a la recuperación de la memoria histórica y fortalecimiento de la identidad, orgullo y sentido de pertenencia de los participantes, los cuales se recomiendan sean habitantes de las comunidades locales de la vía verde.
- Es indispensable consultar las referencias y opiniones de expertos que han identificado la importancia del sitio, como lo indica la Tesis Doctoral Flora, vegetación y priorización de áreas de conservación del Parque Nacional Cañón de Río Blanco, Veracruz, México (Rivera, 2015), en este trabajo

Rivera explica que esta zona puede ser el único corredor biológico de la región, siendo una zona que deberá evitar las alteraciones físicas que se generan a partir de trabajos de construcción, procurando que el proyecto sea un vehículo que beneficie la conservación y restauración prioritaria.

4.3.9 Etapa 8

E8-21 Elaboración de un proyecto ejecutivo

- Buscar recursos económicos para contratar la elaboración de un proyecto ejecutivo (en base a los datos del estudio de factibilidad) o realizarlo con personal de los municipios implicados (Jalisco empleó recursos de la Secretaría de Desarrollo Rural del Estado de Jalisco, personal técnico y jurídico de gobierno del estado).
- Buscar asesoría y acompañamiento de expertos en el área y que tengan conocimiento de los objetivos y esquema de trabajo de una Vía Verde en el contexto nacional.
- Establecer centros culturales exitosos como el Centro Cultural la Estación de Apatzingán. Esta estación opera bajo un modelo de gestión cultural comunitario del FCE, y cuenta con un libro que explica toda la metodología para su desarrollo, el cual tiene como objetivo la reconstrucción del tejido social, en una zona con serios problemas sociales. Este tipo de proyectos contó con recursos federales, no sólo para la construcción, como es el caso de Vías Verdes Jalisco, además contó con los recursos para el equipamiento, desarrollo de talleres y actividades. En ese sentido, los centros culturales de Vías Verdes Jalisco no llegaron al éxito de Apatzingán.

E8-22 Establecer condiciones para empresas participantes

- Realizar las gestiones de acuerdo con la reglamentación de Ley Pública, guardando que las empresas cumplan con los perfiles y requisitos de las licitaciones aplicables.

4.3.10 Etapa 9

E9-23 Ejecución de trabajos

- Gestionar recursos públicos para la ejecución de los trabajos de construcción, Vías Verdes Jalisco, logró una fuerte inversión económica de un recurso federal que se pudo hacer compatible por los festejos del centenario de la Revolución. Pero también fue posible en un inicio, vender rieles para construir senderos con el dinero obtenido, siendo una opción que podría considerarse.
- Priorizar los trabajos que deban construirse primero, trabajar en rehabilitar los espacios que ya existan, no invertir en edificios nuevos al inicio del proyecto, hasta identificar su demanda.
 - a) habilitar accesos
 - b) señalamientos,
 - c) rehabilitar ex estaciones y edificios
 - d) rehabilitar infraestructura de vía
 - e) equipamientos y servicios

4.3.11 Etapa 10

E10-24 Establecer un plan operativo y de manejo de la Vía Verde

- Establecer un plan operativo y de manejo de la Vía Verde
- Coordinar las actividades con los planes de manejo de las ANP existentes en el área
- Vincular las actividades sustentables de organizaciones afines al proyecto, gubernamentales, ambientales, sociales, económicas, deportivas y/o culturales.

E10-25 Registrar usuarios

- Realizar registros del número y perfil de usuarios, podrá considerarse la implementación de eco-contadores como el de la VVS, conteo y registro por observación como el que realizan los guías verdes de VVJ y VVS, y llevar

libro de visitas en los Centros Culturales que se realicen en la estación de Fortín y Sumidero.

E10-26 Elaborar proyectos culturales y ambientales

- Diseñar y gestionar nuevos proyectos de acuerdo a la demanda
- Tomar como modelo, las actividades que se desarrollan en el Centro Cultural la Estación de Apatzingán, en el estado de Morelos para mejorar la calidad de los servicios
- Morelos.

E10-27 Gestión de mejora continua

- Mejorar la calidad de los servicios, hacer revisiones o auditorías de servicios, así como fomentar la capacitación de servidores y empresas participantes.

E10-28 Propiciar la inclusión social

- Gestionar proyectos para las minorías, ser incluyentes con personas de capacidades físicas o mentales limitadas.

4.3.12 Etapa 11

E11-29 Promover la participación social

- Promover que el proyecto sea de beneficio para las comunidades locales y en último término, para actividades como el turismo, excursionismo o actividades de beneficios inversionistas foráneos.

E11-30 Vincular el patrimonio cultural y natural

- Vincular las fechas de inauguración o de eventos a las fechas importantes de las localidades vecinas
 - Realizar actividades de sociabilización del proyecto en las comunidades vecinas a la vía verde
 - Realizar actividades de sociabilización del proyecto con las escuelas vecinas a la vía verde

E11-31 Pruebas piloto de actividades para visitantes

- Promover el uso de las comunidades vecinas mediante recorridos y visitas guiadas donde se aborden temáticas
 - Culturales
 - Históricas
 - Ambientales
 - Deportivas
 - Identificar potenciales usuarios de la vía verde y organizar pruebas piloto:
 - Senderistas, corredores, ciclistas, observadores de naturaleza, ferroaficionados, jinetes, fotógrafos de naturaleza, grupos de boy scout, entre otros.

4.3.13 Etapa 12

E12-32 Generar un proyecto de marketing

- Realizar una imagen de la vía verde que destaque la identidad del paisaje en la Barranca de Metlac, y relacionarlo al diseño de Vías Verdes México, para lograr una promoción conjunta de mayor alcance.
- Realizar un estudio de marketing para la vía verde. Consultar Estrategias de Marketing para Vías Verde Jalisco (Morales, 2011)
- Aplicar las estrategias de marketing adecuadas al proyecto

E12-33 Compartir la experiencia de los trabajos de la Vía Verde

- Participar en los seminarios convocados por Vías Verdes México, participar en congresos, ferias, seminarios donde se promuevan las actividades en torno al proyecto.

E12-34 Publicar y promocionar la Vía Verde

- Generar material de divulgación y promoción.
- Utilizar las redes sociales y los medios de comunicación para promocionar la Vía Verde.

4.3.14 Etapa 13

E13-35 Evaluar el proyecto

- Realizar un modelo de evaluación del proyecto para determinar su éxito. Se recomienda consultar Metodología general de identificación, preparación y evaluación de proyectos de inversión pública (NU. CEPAL. ILPES, 2005).
- Aplicar el modelo de evaluación periódicamente y atender las observaciones que deriven de él para mejorar.

4.4. Discusión

A partir de los resultados obtenidos en la comparación de los casos; Vía Verde de la Sierra y Vías Verdes Jalisco, se encontraron similitudes que han permitido el éxito de sus proyectos, por lo que fue posible generar un conjunto de estrategias para planificar un proyecto de Vía Verde en la Barranca de Metlac.

Los resultados describen que se requiere voluntad política para la gestión del proyecto, el financiamiento público, una imagen corporativa, una gestión permanente, el aprovechamiento responsable del patrimonio natural, cultural (tangibles e intangibles) y el patrimonio ferroviario de sus paisajes, y para que en el contexto mexicano tenga éxito, el proyecto debe servir primero a las comunidades locales y resultará imperante la participación social. Lo cual concuerda con el interés actual de las administraciones municipales de ambos municipios y del grupo denominado Proyecto Metlac, 2018^[4].

Acerca del Patrimonio cultural ferroviario predominante en la Barranca de Metlac, actualmente es posible ver el antiguo trazo de vía del tren, la cual formó parte de la primera línea del ferrocarril en nuestro país, el Ferrocarril Mexicano (Zárate, 2011). Tanto la vía ferroviaria como las construcciones, son testimonio fundamental para comprender y documentar un periodo clave de la historia que a la par de introducir

⁴ Proyecto Metlac (<https://www.facebook.com/Proyecto-Metlac-186933241929393/>). 2018.

el medio de transporte más novedoso de la época en el país, coadyuvó también a fortalecer el nacionalismo mexicano (Museo Nacional de los Ferrocarriles Mexicanos , 2012).

Este segmento también pertenece a lo que se ha considerado el trayecto más impresionante del Ferrocarril Mexicano, el cual contaba con 203 kilómetros de longitud, iniciando desde la orilla del mar en el Puerto de Veracruz hasta el altiplano central de México. A su paso tenía un total 23 estaciones originales, 39 puentes y 16 túneles (Bühler, 2010), representando así un potencial cultural de gran trascendencia.

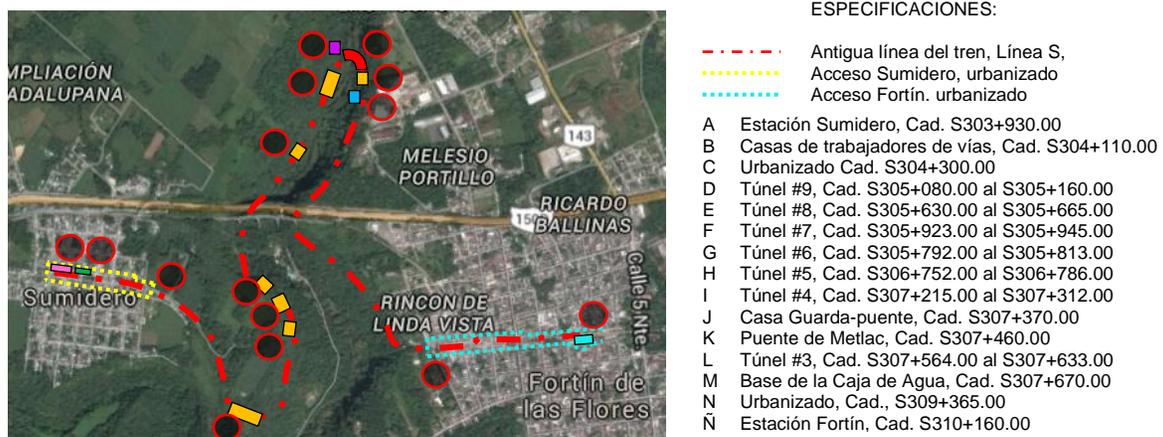


Figura 3 Antiguo trazo de Vía del Tren en la Barranca de Metlac y edificaciones históricas. Fuente: Tesina, Análisis del valor arquitectónico y parámetros de reutilización de los edificios del Ferrocarril Mexicano en la Barranca de Metlac (Zárate, 2011).

Además existen registros documentales de estas edificaciones, que forman parte del patrimonio material y legado histórico, que el Museo Nacional de los Ferrocarriles Mexicanos considera en su acervo documental, rescatado por medio del Programa Nacional de Rescate del Patrimonio Histórico, Cultural y Artístico de los Ferrocarriles Mexicanos, llevado a cabo entre 1995 y 1999, por medio del Centro Nacional para la Preservación del Patrimonio Cultural Ferrocarrilero, generando con toda esta información documental el Centro de Documentación e Investigaciones Ferroviarias (CEDIF) centro que obtuvo en 2015 el Registro Memoria del Mundo, México UNESCO por medio del Comité Mexicano Memoria del Mundo, UNESCO, por el importante acervo documental que sustenta la historia de los ferrocarriles mexicanos de 1825 a 1958 (CEDIF, 2016).

Los edificios en la Barranca de Metlac presentan actualmente un gran deterioro en sus elementos de construcción y a pesar de ello, tiene un gran potencial para poder ser reutilizado para nuevos proyectos sustentables en esta antigua línea del ferrocarril (ídem).

Cuadro 5 Capacidad de compatibilidad de los edificios. Fuente: Tesina, Análisis del valor arquitectónico y parámetros de reutilización de los edificios del Ferrocarril Mexicano en la Barranca de Metlac (Zárate, 2011).

Edificio	Costo	Tiempo	Grado de intervención o acciones de conservación y adaptación	Flexibilidad de adaptación para reconocer si el edificio es compatible, flexible y apto para un nuevo uso
Estación Fortín	Bajo, proyecto no costoso con restauración de cubierta.	Medio (en un lapso de meses)	Protección legal y catalogación. Obras de adaptación y adecuación. Obras de conservación y liberación.	Estructura flexible a reciclar
Base del tanque de agua	Medio, proyecto de integración y restauración de elementos.	Medio (en un lapso de meses)	Protección legal y catalogación. Obras de adaptación y adecuación. Obras de conservación y liberación.	Estructura flexible a reciclar
Túneles	Medio, proyecto de mantenimiento y restauración de elementos en los arcos.	Medio (en un lapso de meses)	Protección legal y catalogación. Obras de adaptación y adecuación. Obras de conservación y liberación.	Estructura flexible a reciclar
Puente de Metlac	Medio, proyecto de mantenimiento y adecuación de elementos de seguridad	Medio (en un lapso de meses)	Protección legal y catalogación. Obras de adaptación y adecuación. Obras de conservación y liberación.	Estructura flexible a reciclar para tránsito ligero
Casa del guarda puente	Medio, proyecto de integración y restauración de elementos	Medio (en un lapso de meses)	Protección legal y catalogación. Obras de adaptación y adecuación. Obras de conservación y liberación.	Estructura flexible a reciclar
Casas de trabajadores	Alto, reubicación de las familias e	Alto (en un lapso de mese a años)	Protección legal y catalogación. Obras de	Estructura flexible a reciclar

Sobre el patrimonio natural del sitio el área presenta una gran oportunidad para desarrollar proyectos relacionados a manejo y conservación de la vida silvestre, en tanto que el área tiene una gran importancia de conservación por ser un corredor biológico, pues debido a lo accidentado de su terreno, es la única vía libre entre la

zona del Pico de Orizaba y los bosques mesófilo y bosques tropicales de Huatusco y Coscomatepec hacia la región de Zongolica y Tezonapa, este corredor pasa por debajo de la autopista Córdoba-México, la cual ha fragmentado el paisaje, formando una barrera importante para el flujo de la vida silvestre del centro de Veracruz y esta barranca permite que se mantenga la conectividad ecológica entre estas dos grandes zonas de Veracruz (Rivera, 2015).

En un análisis de paisaje de Tula (2011) se identifican 11 puntos y zonas de mayor potencial paisajístico, los cuales se pueden proponer como puntos de observación, descanso, información, y los relacionados a las actividades compatibles con un corredor ecológico.

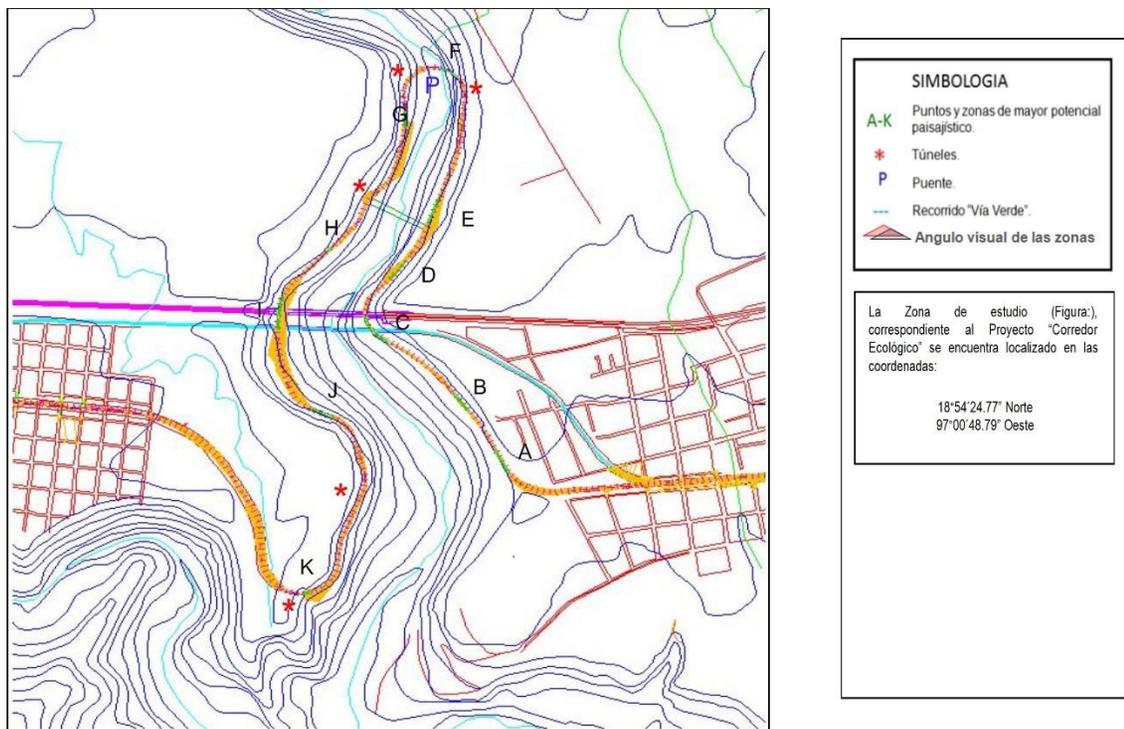


Figura 4. Puntos de mayor potencial paisajístico, compatibles como puntos de observación, áreas de descanso, información y/o miradores. Fuente: Tesina, Planificación de paisaje como marco para la implementación de un corredor ecológico en la Barranca de Metlac (Tula, 2011).

5. CONCLUSIONES

Con base a la experiencia adquirida en el desarrollo del presente trabajo de investigación, se concluye que las principales claves de éxito de los proyectos Vía Verde de la Sierra y las Vías Verdes Jalisco, han sido la voluntad política para la gestión del proyecto, el financiamiento público, una imagen corporativa, una gestión permanente y la participación social; se han observado algunos apartados que deben considerarse para complementar la preparación y puesta en marcha de un proyecto tan amplio como lo es una Vía Verde, que no sólo compete a acciones locales, sino a diferentes órdenes de organización social y política para asegurar que una Vía Verde en la Barranca de Metlac, pueda ser un éxito, y las cuáles se presentan en el siguiente capítulo de recomendaciones.

En el caso mexicano los resultados refieren que una clave de éxito de estos proyectos es la apropiación por los habitantes de las comunidades locales, se sugiere para la Barranca de Metlac, y para otros sitios con interés en crear Vías Verdes, desarrollen proyectos empleando métodos de participación social.

En ambos casos, los expertos narran que se requiere de una fuerte inversión financiera para la preparación de los proyectos, la construcción de los trabajos de rehabilitación y edificación, sin embargo, puntualizan que el recurso financiero para construir una vía verde es más fácil de obtener que el necesario para mantenimiento y operación, y es precisamente en esas fases donde se presenta el mayor riesgo al fracaso y permanencia de una Vía Verde.

En ambos casos también, las Vías Verdes dependen en mayor medida de los recursos gubernamentales por ser espacios de dominio público sin fines de lucro.

6. RECOMENDACIONES

A continuación, se enlistan recomendaciones que han surgido de la información expresada por los expertos en los dos casos de estudio, los cuales implican diferentes acciones, en los distintos niveles de organización y participación para que un proyecto en el área de la Barranca de Metlac, pueda tener éxito.

- Asignar recursos públicos en los tres niveles de Gobierno, para apoyar los objetivos del Programa Nacional Vías Verdes para la construcción, mantenimiento y mejora de Vías Verdes en México.
- Incluir los proyectos de Vías Verdes como objetivo en los planes de desarrollo de los diferentes niveles de gobierno.
- Evitar la inversión para la creación de una Vía Verde sin conocer el territorio
- Iniciar con proyectos de vías verdes donde los espacios de infraestructura y equipamiento sean de titularidad pública.
- Favorecer las gestiones de una vía verde donde el interés por creación sea apoyado por un ente gestor local.
- Favorecer las gestiones de una vía verde donde el trazo de vía de ferrocarril en desuso tenga continuidad.
- Favorecer las gestiones de una vía verde donde exista un ente gestor permanente.
- Identificar los términos municipales presentes en el territorio donde se desear realizar una Vía Verde.
- Incluir a los actores políticos locales en la gestión del proyecto de una vía verde.
- Buscar el apoyo de involucrados con alto potencial, profesional y de recursos económicos.
- Conformar un grupo permanente de trabajo para las gestiones por cada vía verde.

- Enfatizar el uso de vías verdes para el desarrollo social de las comunidades locales, por medio del uso responsable del patrimonio cultural y natural.
- Incluir dentro de los objetivos de vías verdes la recuperación de la memoria histórica y la reconstrucción del tejido social.
- Vincular los proyectos de vías verdes al patrimonio cultural tangible e intangible de los pueblos por donde pasa.
- Analizar siempre las necesidades de las poblaciones locales donde se pretenda realizar una vía verde por medio de métodos de participación social.
- Gestionar una vía verde donde la población local acepte un proyecto de vía verde, los alumnos de instituciones educativas son un potencial usuario.
- Referenciar otros proyectos nacionales como el Plan Maestro Vías Verdes Jalisco y el Sendero Intermunicipal de Movilidad Alternativa, del municipio de Tulancingo, estado de Hidalgo, este sendero no pudo llevar el nombre de vía verde por el recurso financiero que se empleó para su construcción. Considerada una vía verde exitosa hace algunos años, enfrenta afectaciones por el cambio de la administración pública municipal, la cual ha fungido como ente gestor de la Vía Verde, es importante referir la experiencia de los involucrados expertos.
- Evadir las rivalidades políticas, su existencia es factor de fracaso del proyecto.
- Establecer políticas públicas para el desarrollo, gestión, mantenimiento, promoción y evaluación de Vías Verdes en México.
- Realizar un estudio de factibilidad sistemático, que apoye las gestiones, y que pueda ser llevado a cabo por entidades locales, que muchas veces tienen carencia de recursos.
- Considerar el guion de factibilidad de la FFE (FFE, s.f.). con una propuesta de análisis para determinar el nivel de aceptación y las preferencias para el proyecto de una vía verde, en base la población local de estudiantes, por ser la principal población a la que van dirigidas las actividades culturales que promueven los programas de Vías Verdes en México.

- Clave de éxito de una vía verde es la voluntad y resultados del ente gestor permanente
- Crear grupos de divulgación y trabajo continuos, que tengan por objetivo compartir las experiencias de los involucrados en el desarrollo de proyectos de Vías Verdes.
- Realizar un modelo de evaluación del proyecto para determinar su éxito. Se recomienda consultar Metodología general de identificación, preparación y evaluación de proyectos de inversión pública (NU. CEPAL. ILPES, 2005).
- Aplicar el modelo de evaluación periódicamente
- Evaluar el Programa Nacional Vías Verdes para mejorar su operatividad, se precisa como oportuna evaluar detectar áreas de oportunidad para mejora del programa. Se recomienda consultar la Metodología de Marco Lógico (NU. CEPAL. ILPES, 2005).

7. LITERATURA CITADA

- Aceves A., M., G. Michel E. 2012. Planificación de las Vías Verdes Jalisco. Quinta Sección - Planificación. Propuestas para la Gestión de los Parques en México 2012, 18-23.
- Aceves P., R. 2015. Paisajes Culturales. III Jornadas Binacionales ICOMOS de Paisajes Culturales en Patagonia. Comodoro Rivadavia, Chubut, Argentina. ICOMOS. pp: 93-117.
- AEVV. 2013. Guía de Buenas Prácticas para Vías Verdes en Europa: Ejemplos de realizaciones urbanas y periurbanas. Madrid: Asociación Europea de Vías Verdes y la Dirección General de Medio Ambiente de la Comisión Europea.
- Álvarez M., L. 2011. La categoría de paisaje cultural. AIBR. Revista de Antropología Iberoamericana 6:57-80.
- Aycart L., C. 2017. Proceso de planificación de la Vía Verde de la Sierra. (A. Z. Rodríguez, Entrevistador)
- Aycart L., C., & Hernández, A. 2007. El Programa de Caminos Naturales - Vías Verdes. Su adecuación al desarrollo rural sostenible. Madrid: Ministerio de Medio Ambiente. Secretaría General para el Territorio y la Biodiversidad y la Fundación de los Ferrocarriles Españoles.
- Aycart L., C. (s.f.). El Programa Vías Verdes y su papel como herramienta para el desarrollo rural sostenible. Congreso Nacional del Medio Ambiente. Cumbre del Desarrollo Sostenible. Dirección del Programa de Vías Verdes - Fundación de los Ferrocarriles Españoles.
- BID. 2011. Pautas para la elaboración de Estudios de Caso. Banco Interamericano de Desarrollo. Sector de Conocimiento y Aprendizaje.
- Bischoff, A. (25 de julio de 2011). National Trails Training Partnership. Obtenido de Greenways & community trails. The New Generation of Greenway Planning: More Sustainable Forms for the City: <http://www.americantrails.org/resources/greenways/newgeneration.html>

- Bühler, D. 2010. La construcción del Ferrocarril Mexicano (1837-1873) Arte e Ingeniería. Boletín de Monumentos Históricos, Tercera Época. 18:78:95.
- Campos G., E. A. 2008. Al otro lado de las vías; una mirada a los usos y valoraciones del patrimonio ferrocarrilero en dos localidades. Mirada Ferroviaria, enero-abril 4:5-11.
- CEDIF. 2016. Centro de Documentación e Investigaciones Ferroviarias (CEDIF). Recuperado en diciembre de 2016, de Centro Nacional para la Preservación del Patrimonio Cultural Ferrocarrilero: <https://www.gob.mx/cultura/acciones-y-programas/centro-de-documentacion-e-investigaciones-ferroviarias-cedif>
- Rigol S., I. 2009. Programa de Desarrollo de Capacidades para el Caribe, Para el Patrimonio Mundial. Gestión de Paisajes Culturales Módulo 4:111.
- Ortegón E., J. F. Pacheco, H. Roura. 2005. Metodología general de identificación, preparación y evaluación de proyectos de inversión pública. Instituto Latinoamericano y del Caribe de Planificación Económica y Social - ILPES Área de proyectos y programación de inversiones. Santiago de Chile. CEPAL. 39:51
- CONACULTA. 2008. Memoria de los Seminarios de Vías Verdes México. 1°-2003, 2°-2006, 3°-2008. México: Ceiba Arte Editorial.
- CONANP. 2018. Programa Nacional de Áreas Naturales Protegidas 2014-2018. México: Gobierno de la República.
- Congreso Europeo sobre el Comercio y la Ciudad. 2000. Declaración de Lille 2000. Obtenido de Asociación Española para la Gerencia de Centros Urbanos: <https://www.agecu.es/documento/declaracion-de-lille-2000/>
- Contreras S., E. R. 2013. El concepto de estrategia como fundamento de la planeación estratégica. Pensamiento y gestión, No. 35., Universidad del Norte, Barranquilla Colombia. pp:152-181.
- Cuello G., A. (s.f.). Vía Verde de la Sierra. Una Vía de Aprendizaje. Cádiz: FVVS.

- De La Llave G., L. F. 2008. La arquitectura de las estaciones del primer ferrocarril en México. La arquitectura de las estaciones del primer ferrocarril en México, Tesis doctoral, Tomo I. Madrid, Madrid, España: Universidad Politécnica de Madrid.
- Diario Oficial. 1938. Decreto que Declara Parque Nacional "Cañón del Río Blanco" los terrenos de Orizaba, Ver. México: Departamento Forestal de Caza y Pesca.
- Díaz M., R. 2013. Vías Verdes México. Obtenido de Prezi: <https://prezi.com/td8hy4hpd9zf/vias-verdes-mexico/>
- El Informador. 2009. EL INFORMADOR.MX. Obtenido de Incertidumbre en las concesiones de las estaciones del ferrocarril. La Secretaría de Cultura señaló que la entrega de las estaciones de ferrocarril se ha retrasado porque la SCT nunca otorgó los terrenos al INDAABIN: <https://www.informador.mx/Entretenimiento/Incertidumbre-en-las-concesiones-de-las-estaciones-de-ferrocarril-20090108-0021.html>
- El Informador. 2017. INFORMADOR.MX. Obtenido de La modernidad llegó sobre rieles. : <https://www.informador.mx/jalisco/La-modernidad-llego-sobre-rieles-20171014-0114.html>
- FAO. 2016. Servicios eco sistémicos y biodiversidad. Obtenido de Organización de las Naciones Unidas para la Alimentación y la Agricultura: <http://www.fao.org/ecosystem-services-biodiversity/es/>
- Hernández C., A., N. Aizpurúa G. y C. Aycart L. 2011. Desarrollo sostenible y empleo en las Vías Verdes. Editado por Dirección de Actividades Ambientales y Vías Verdes. Fundación de los Ferrocarriles Españoles (FFE).
- FFE. 2013. Caminos Naturales - Vías Verdes. Su adecuación al desarrollo rural sostenible. España: Fundación de los Ferrocarriles Españoles, Secretaría General para el Territorio y Biodiversidad del Ministerio de Medio Ambiente.
- FFE. 2017. Fundación de los Ferrocarriles Españoles. Obtenido de La fundación: <https://www.ffe.es/fundacion/patronato.htm>

- FFE. 2018. Folleto Vías Verdes 2018. Vías Verdes. España: Fundación de los Ferrocarriles Españoles.
- FFE. (s.f.). Anexo. Guion: Estudio de factibilidad para el acondicionamiento de vías verdes. España: Fundación de los Ferrocarriles Españoles.
- Fundación Vía Verde de la Sierra - Ecologistas en Acción. 2013. Guía Turística Vía Verde de la Sierra. España: Fundación Vía Verde de la Sierra.
- FUSDA. 2011. El Patrimonio Cultural en México. Nueva Visión Socialdemócrata. Fundación por la Socialdemocracia en las Américas A.C., Revista 25-26. pp:57-72.
- González T., L. y R. Castañeda. C. 2015. Rutas Creativas en la Región Valles. Vínculos entre el patrimonio, el turismo y el desarrollo local. La Paz, Baja California Sur, México.: Memorias del IX Congreso Internacional de la Academia Mexicana de Investigación Turística.
- Hernández C., A. 2017. Planificación de la Vía Verde de la Sierra. (A. Z. Rodríguez, Entrevistador)
- Hernández S., R., C. Fernández C., P. Baptista L. 2014. Metodología de la Investigación. México, D.F.: Mc Graw Hill Education.
- Hernández S., R., C. Fernández C., P. Baptista L. 2003. Metodología de la Investigación. México: McGraw-Hill Interamericana.
- Hernández, A., Aizpurúa, N., & Aycart, C. (2011). Desarrollo sostenible y empleo en las Vías Verdes. Madrid: FFE.
- ICOMOS ARGENTINA. (2015). Paisajes Culturales. Obtenido de Paisajes Culturales: <http://paisajesculturales2015.blogspot.mx/p/definicion-de-paisaje-cultural.html>
- INDAABIN. 2018. INDAABIN-00-002 Solicitud de comodato de Inmuebles Federales. Este trámite te permite obtener un inmueble de la federación a fin de realizar actividades de asistencia social o labores de investigación científica sin fines de lucro. Obtenido de gob.mx: <https://www.gob.mx/indaabin/acciones-y-programas/solicitud-del-uso-en-comodato-de-inmuebles-federales>

- ITESO. 2012. Plan Maestro Vía verde del Mariachi. Recuperado el 21 de marzo de 2017, de <http://viaverdemariachi.weebly.com/plan-de-reforestacioacuten.html>
- Jalisco. 2015. Inaugura el Gobernador del Estado Rutas Creativas en la región Valles: <https://sc.jalisco.gob.mx/prensa/noticia/4150>
- Luque V., P. 2011. Análisis del modelo de uso-visita de los deportistas-turistas de las Vías Verdes Andaluzas. Tesis de Doctorado. Departamento de Educación Física y Deportiva. Granada, Andalucía, España: Universidad de Granada.
- Márquez M., T. 2005. Los archivos de Ferrocarriles Nacionales de México. América Latina en la historia económica, No. 23, México, 119-130.
- Meseguer C., R. M. G. 2016. Trabajo de fin de máster. La problemática de las Vías Verdes. Metodología de intervención y aplicación al caso práctico de la Vía Verde de la "Xixarra". Valencia: Universidad Politécnica de Valencia.
- Miles M. B., A. M. Huberman, J. Saldaña. 2014. Qualitative Data Analysis. A Methods Sourcebook. Arizona: SAGE.
- Morales R., C. 2011. Estrategias de Marketing para Vías Verdes Jalisco. Guadalajara: Universidad de Guadalajara.
- Museo Nacional de los Ferrocarriles Mexicanos. 2012. Centro Nacional para la Preservación del Patrimonio Cultural Ferrocarrilero. Obtenido de Patrimonio Cultural Ferrocarrilero, Monumentos Históricos: http://www.cultura.gob.mx/Propuestas/museos/museo-nacional-ferrocarriles/monumentos_historicos.php
- Nogué i F., J. 1989. Paisaje y Turismo. Estudios Turísticos, Issue 103, págs. 36-46.
- Novelo O., V. 2005. Herencias culturales desconocidas, el caso del patrimonio industrial mexicano. Cuadernos de Antropología Social, Núm. 21, 37-49.

- NU. CEPAL. ILPES. 2005. Comisión Económica para América Latina y el Caribe. Obtenido de Naciones Unidas, CEPAL: <https://www.cepal.org/es/publicaciones/5607-metodologia-marco-logico-la-planificacion-seguimiento-la-evaluacion-proyectos>
- NU. CEPAL. ILPES. 2005. Naciones Unidas, CEPAL. Obtenido de Metodología general de identificación, preparación y evaluación de proyectos de inversión pública: <https://www.cepal.org/es/publicaciones/5608-metodologia-general-identificacion-preparacion-evaluacion-proyectos-inversion>
- Orellana, M. 2012. Diseño geométrico y proyecto de curva masa del sendero ecológico Metlac. Córdoba: Universidad Veracruzana.
- Pallasmaa, J. 2006. Los ojos de la piel, la arquitectura y los sentidos. Barcelona: Gustavo Gili.
- Proyecto Metlac. 2018. Proyecto Metlac. Obtenido de Proyecto Metlac: <https://www.facebook.com/Proyecto-Metlac-186933241929393/>
- RAE. 2014. Diccionario de la Lengua Española. Obtenido de Real Academia Española: <http://dle.rae.es/?id=SBOXisN>
- RAE. 2018. Diccionario Usual. Obtenido de Real Academia Española: dle.rae.es/srv/search?m=30&w=planificación
- RAILS-TO-TRAILS. (s.f.). rails-to-trails. conservancy. Obtenido de Trail- Building Basics: <https://www.railstotrails.org/build-trails/trail-building-basics/>
- Rèseau Vert Européen. 2000. Declaración en favor de una “Red Verde Europea”, Lille. Obtenido de Vías Verdes: http://www.viesverdes.cat/biblioteca/items/1500/declaraciC3B3_LILLE_-_esp..pdf
- Rivera B., E., T. E. Orendain V., J.C. Herrera O. 2015. Estrategias culturales de desarrollo regional a través de infraestructuras verdes y conectividad ecológica del territorio: Reflexiones sobre el programa "Rutas Creativas" en Jalisco, México. Topofilia Segunda Época, Vol. V Número 1, 462-471.

- Rivera H., J. E. 2015. Flora, vegetación y priorización de áreas de conservación del Parque Nacional Cañón de Río Blanco, Veracruz, México. Costa Rica: Instituto Tecnológico de Costa Rica, Universidad Nacional.
- Route verte. (s.f.). Route Verte. Obtenido de <http://www.routeverte.com/>
- Sánchez, N. 2007. El marco lógico. Metodología para la planificación, seguimiento y evaluación de proyectos. Visión gerencial. ISSN 1317-8822. Año 6. N° 2. Julio-Diciembre, 328:343.
- Secretaría de Cultura. 2018. gob.mx. Obtenido de Centro Nacional para la Preservación del Patrimonio Cultural Ferrocarrilero: <https://www.gob.mx/cultura/acciones-y-programas/centro-nacional-para-la-preservacion-del-patrimonio-cultural-ferrocarrilero>
- Secretaría de Gobernación. 2010. Diario Oficial de la Federación. Obtenido de Diario Oficial de la Federación: http://www.dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=5156261&fecha=24/08/2010
- SECTUR. 2015. REGLAMENTO DE LA LEY GENERAL DE TURISMO. México: Gobierno de la República.
- SSP, DGTSV . 2017. Gobierno del Estado de Veracruz. Obtenido de Reglamento de la Ley Número 561 de Tránsito y Seguridad Vial para el estado de Veracruz de Ignacio de la Llave: http://www.veracruz.gob.mx/seguridad/wp-content/uploads/sites/18/2017/07/Reglamento-de-la-Ley-de-Tra%CC%81nsito-y-Seguridad-Vial-para-el-Estado-de-Veracruz-30_07_17.pdf
- Terrazas P., R. 2011. Planificación y programación de operaciones. Perspectivas, núm. 28, julio-diciembre. pp: 7-32.
- Tonon, G. 2011. La utilización del método comparativo en estudios cualitativos en ciencia política y ciencias sociales. KAIROS. Revista de Temas Sociales. Año 15. No. 27. pp: 1-12.
- Torres Z., G., J.M. Gastélum A., P. Sánchez C., & D. Zafra P. 2012. Cuatro Casa. Vivienda Vernácula. Primer edición. Madrid: Plaza Valdés Editores.

- Tula G., J. 2011. Planificación de paisaje como marco para la implementación de un corredor ecológico en la Barranca de Metlac. Córdoba, Veracruz, México: Tesina de Arquitectura. Facultad de Arquitectura, Universidad Veracruzana.
- UNESCO. 1972. Convención sobre la protección del patrimonio mundial, cultural y natural. Conferencia General de la Organización de las Naciones Unidas para la Educación, la Ciencia y la Cultura (pág. 16). París: ONU.
- Coordinación Nacional de Patrimonio Cultural y Turismo, CONACULTA. (s.f.). El ABC del patrimonio cultural y el turismo. México Vol. 20
- UNESCO. 2015. Cultura para el Desarrollo Sostenible. Obtenido de <https://es.unesco.org/themes/cultura-desarrollo-sostenible>
- UNESCO. 2016. Patrimonio Mundial. Obtenido de Organización de las Naciones Unidas para la Educación la Ciencia y la Cultura: <http://www.unesco.org/new/es/mexico/work-areas/culture/world-heritage/>
- UNESCO-México. 1982. Declaración de México sobre las políticas culturales. Conferencia mundial sobre las políticas culturales. Obtenido de http://www.culturalrights.net/descargas/drets_culturals400.pdf
- UNICEF. 2014. Estudios de caso comparativos. Obtenido de Office Research Innocenti: <https://www.unicef-irc.org/publications/pdf/MB9ES.pdf>
- UNICH. 2014. Marco Normativo y Legal para la salvaguarda del Patrimonio Cultural de México y el Mundo. Obtenido de Marco normativo: <http://www.unich.edu.mx/wp-content/uploads/2014/01/Marco1normativo.pdf>
- Vega M., P. 1998. Teoría de sistemas y evaluación de programas sociales. Última Década. Num. 9. Centro de estudios sociales, Chile. 2:4.
- Velasco, M. 2011. Normatividad y parámetros de diseño en sendas rururbanas en la barranca de Metlac. Córdoba: Universidad Veracruzana.

- Zárate R., A. 2011. Análisis del valor arquitectónico y parámetros de reutilización de los edificios del Ferrocarril Mexicano en la Barranca de Metlac. Veracruz, México. Tesina de Arquitectura. Facultad de Arquitectura Universidad Veracruzana.
- Zetina N., N. 2015. Carta Mexicana del Paisaje 2011. Documentalia, Sociedad de Arquitectos Paisajistas de México, Universidad Nacional Autónoma de México. pp: 117.

8. ANEXOS

A.1. Guía de preguntas para entrevistas a expertos en los casos Vía Verde de la Sierra y Vías Verdes Jalisco

Cuadro 6. Guía de preguntas abiertas, de acuerdo a los temas de entrevistas.

ETAPA 0	ETAPA I
<p>Interés en realizar una Vía Verde, identificar si hay más de un término municipal implicado</p> <ul style="list-style-type: none"> • ¿Cómo surgió el interés por hacer la Vía Verde de la Sierra? • ¿Quiénes o quién fue el interesado? • ¿Hubo conflictos entre los involucrados? • ¿Actualmente cómo se hace está aproximación de los interesados para hacer una Vía Verde? • ¿Qué problemas surgieron en la etapa interés por realizar la Vía Verde de la Sierra? • ¿Qué hubiera cambiado de esta etapa? 	<p>Contacto con la Asociación Europea de Vías Verdes o con la entidad nacional de vías verdes</p> <ul style="list-style-type: none"> • ¿Qué es la AEVV? • ¿Quiénes son el contacto en la AEVV? • ¿Qué acciones realizó la AEVV respecto a la Vía Verde de la Sierra? • ¿Qué problemas surgieron en la etapa? • ¿Qué hubiera cambiado de esta etapa?
ETAPA II	ETAPA III
<p>Inventario de Vías Verdes y cartografía de los datos recogidos</p> <ul style="list-style-type: none"> • ¿Qué son los inventarios de Vías verdes? • ¿Quiénes llevan a cabo estos inventarios? • ¿Cómo se elaboran estos inventarios? • ¿Cuál es el costo monetario de realizar estos inventarios? • ¿Hubo conflictos entre los interesados en esta etapa? • ¿Actualmente cómo se hace esta etapa? • ¿Qué problemas surgieron en la etapa? • ¿Qué hubiera cambiado de esta etapa? 	<p>Definición de estado patrimonial de la infraestructura</p> <ul style="list-style-type: none"> • ¿Qué es el estado patrimonial de la infraestructura? • ¿Cuántos regímenes de propiedad pueden encontrarse en una vía que quiere ser reconvertida? • ¿Bajo qué régimen de propiedad se encontraba el trazo de la línea de ferrocarril de la Vía Verde de la Sierra? • ¿Quiénes intervinieron en la definición del estado patrimonial de la infraestructura? • ¿Cuáles fueron los problemas que se presentaron en esta etapa? • ¿Qué problemas surgieron en la etapa? • ¿Qué hubiera cambiado de esta etapa?
ETAPA IV	ETAPA V
<p>Identificación de las partes afectadas</p> <ul style="list-style-type: none"> • ¿Cómo se identificaron las partes afectadas en la Vía Verde de la Sierra? • ¿Qué sucedió con las personas que tenían actividades en las instalaciones o infraestructuras de antiguas vías de tren? • ¿Qué problemas surgieron en la identificación de partes afectadas? • ¿Qué problemas surgieron en la etapa? • ¿Qué hubiera cambiado de esta etapa? 	<p>Búsqueda de socios</p> <ul style="list-style-type: none"> • ¿Quiénes financiaron el proyecto técnico y la ejecución de las obras de la Vía Verde de la Sierra? • ¿Por qué fueron esas instituciones las que financiaron el proyecto? • ¿Cómo fue éste financiamiento? • ¿Quién era el contacto entre Vía Verde de la Sierra y las Instituciones de financiamiento? • ¿En qué se beneficiaban las instituciones que financiaban el proyecto? • ¿Actualmente sabe cómo se realiza este financiamiento? • ¿Cómo y quién los realiza? • ¿Cuánto tiempo se invierte en conseguir el financiamiento? • ¿Cómo se ejecuta un financiamiento o subvención para obras una vez que ya existe una Vía? • ¿Qué problemas surgieron en la etapa? • ¿Qué hubiera cambiado de esta etapa?
ETAPA VI	ETAPA VII
<p>Establecimiento de instrumentos legales y reglamentarios</p> <ul style="list-style-type: none"> • ¿Cómo se integra el proyecto Vía Verde de la Sierra a las legislaciones y normativas vigentes en su momento? • ¿Quién se encargaba del establecimiento de instrumentos legales y reglamentarios? • ¿Qué problemas surgieron en la etapa del establecimiento de instrumentos legales y reglamentarios? • ¿Qué hubiera cambiado de esta etapa? 	<p>Realización de estudio de factibilidad</p> <ul style="list-style-type: none"> • ¿Qué es el estudio de factibilidad? • ¿Quién realizó y cómo se realizó este estudio? • ¿Cuáles son los apartados que se analizaron? • ¿Actualmente cómo se realiza este estudio? • ¿Cuáles son los apartados que se analizan actualmente? • ¿Hasta qué grado se consideran válidos los resultados de un estudio de factibilidad? • ¿Qué problemas surgieron en la etapa del estudio de factibilidad? • ¿Qué hubiera cambiado de esta etapa?
ETAPA VIII	ETAPA IX
<p>Preparación del proyecto y pliego de condiciones</p>	<p>Ejecución de obras</p>

<ul style="list-style-type: none"> • ¿Cómo se conforma el pliego de condiciones? • ¿Quién elabora éste pliego de condiciones? • ¿Quién elaboró el proyecto técnico de la Vía Verde de la Sierra? • ¿Cómo se desarrolló el proyecto técnico? • ¿Cuál fue el costo monetario de este proyecto técnico? • ¿Qué otras acciones cree que debieron considerarse? • ¿Actualmente cómo se realiza este estudio? • ¿Quién y cómo se realiza este estudio? • ¿Cuáles son los apartados que se analizan actualmente? • ¿Por qué se analizan esos apartados? • ¿Cuánto tiempo se invierte en esa etapa? • ¿Ha mejorado esta etapa del proceso, desde que inició el programa de Vías Verdes en España? • ¿Qué problemas surgieron en la preparación del proyecto de la Vía Verde de la Sierra? • ¿Qué hubiera cambiado de esta etapa? 	<ul style="list-style-type: none"> • ¿Cómo fue el proceso de la ejecución de obras en la Vía Verde de la Sierra? • ¿Quiénes participaron en el proceso? • ¿Quién financiaba el recurso utilizado y cómo lo hacía? • ¿Qué problemas surgieron en la etapa de ejecución de los trabajos? • ¿Qué hubiera cambiado de esta etapa?
ETAPA X	ETAPA XI
Gestión y mantenimiento	Inauguración de la Vía Verde
<ul style="list-style-type: none"> • ¿Cómo se elaboraron las indicaciones de gestión y mantenimiento para la Vía Verde de la Sierra? • ¿Quiénes intervienen en la gestión y mantenimiento de la Vía Verde de la Sierra? • ¿Qué problemas hay respecto a la gestión y mantenimiento de la Vía Verde de la Sierra? • ¿Qué cambiarías de la gestión y del mantenimiento de la Vía Verde de la Sierra? 	<ul style="list-style-type: none"> • ¿En qué fecha se inaugura la Vía Verde de la Sierra? • ¿Hubo evento de inauguración? • ¿Quién lo organizó? • ¿Hubo problemas en la organización o durante el evento? • ¿Qué hubiera cambiado de la inauguración la Vía Verde de la Sierra?
ETAPA XII	ETAPA n
Promoción y difusión de la experiencia adquirida a través de la Asociación Europea de Vías Verdes	Evaluación
<ul style="list-style-type: none"> • ¿Cómo se realiza la promoción y difusión de la Vía Verde de la Sierra? • ¿Quiénes intervienen en este proceso? • ¿Qué problemáticas han surgido en esta etapa? • ¿Qué cambiarías de esta etapa? 	<ul style="list-style-type: none"> • ¿Cómo se evalúa la Vía Verde de la Sierra? • ¿Quiénes intervienen en este proceso? • ¿Qué problemáticas han surgido en esta etapa? • ¿Qué cambiarías de esta etapa?

A.2. Matriz de análisis. Concentración de los datos en orden cronológico Vía Verde de la Sierra

Cuadro 7. Matriz con la cronología de hechos en el proceso de planificación de la Vía Verde de la Sierra, en base a los datos obtenidos de las entrevistas. Fuente: Elaboración Propia.

Cronología de hechos, Vía Verde de la Sierra					
Clave Entrevistado	Año	Descripción	Involucrados	Objetivo	Acciones
C.A.L.	1992	<u>Fundación de los Ferrocarriles Españoles</u> realizaba una <u>historia sobre el transporte en América Latina</u> , con motivo del <u>quinto centenario</u> del descubrimiento de América.	<ul style="list-style-type: none"> •Fundación de los Ferrocarriles Españoles •Carmen Aycart Luengo 	<ul style="list-style-type: none"> •Contribuir con los festejos del quinto centenario del descubrimiento de América. 	<ul style="list-style-type: none"> •Documentar datos históricos del proceso de desarrollo del transporte en América Latina •Escribir parte de un libro sobre la historia del transporte en América Latina
C.A.L.	1993	Surge la idea en el Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente de qué hacer con el patrimonio ferroviario que se estaba quedando abandonado y que en otros países como Estados Unidos lo estaban rehabilitando como greenways o como itinerarios no motorizados.	<ul style="list-style-type: none"> •Ministerio de Obras Públicas, Transporte y Medio Ambiente •Rails to trails •Renfe •Feve 	<ul style="list-style-type: none"> •Encontrar una forma de utilizar el patrimonio ferroviario que estaba quedando abandonado en España. 	<ul style="list-style-type: none"> •Reconocer el abandono del patrimonio ferroviario como una problemática a resolver •Buscar opciones para rehabilitar el patrimonio ferroviario español en abandono •Identificar ejemplos de rehabilitación del patrimonio ferroviario en otros países •Identificar casos similares que funcionaran como ejemplo. •Selecciar de un caso similar de rehabilitación: el caso de Estados Unidos con sus greenways/itinerarios no motorizados como una alternativa de rehabilitación

Cronología de hechos, Vía Verde de la Sierra

Clave Entrevistado	Año	Descripción	Involucrados	Objetivo	Acciones
A.H.C.	1993	Surge de un encargo por el <u>Ministerio de Obras Públicas, Transporte y Medio Ambiente</u> porque por entonces, en ese momento estas áreas estaban en un <u>único ministerio</u> junto con <u>Renfe</u> , junto con <u>FEVE</u> , entonces partió un poco del área de <u>Infraestructuras, Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente</u> junto con <u>Renfe</u> y <u>FEVE</u> las dos principales <u>ferroviarias públicas</u> , parte más de ahí, además una demanda de la <u>Fundación de los Ferrocarriles Españoles</u> , así que era puramente infraestructura, infraestructura ferroviaria, lo único que bueno, con el devenir y el paso del tiempo y la reorganización ministerial, etcétera que va sucediendo, <u>el Ministerio de Obras Públicas, Transporte y Medio Ambiente quedó dividido en dos Ministerios</u> , por un lado <u>Obras Públicas y Transporte pasó a ser Ministerio de Fomento y Medio Ambiente</u> se configuró como un Ministerio único, un Ministerio de Medio que años después fue unificado también con Agricultura, Alimentación etcétera, pero digamos que este único ministerio se dividió en dos uno en la parte de infraestructuras y otro Medio Ambiente, y el tema Vías Verdes se quedó digamos en la parte de Medio Ambiente, como acción de este Ministerio, mientras que Fundación de Ferrocarriles Españoles, pues siempre hemos estado ligados y vinculados al ministerio de Fomento, somos una entidad dependiente del Ministerio de Fomento o sea que en ese sentido estamos entre las dos vías.	<ul style="list-style-type: none"> • Ministerio de Obras Públicas, Transporte y Medio Ambiente • Renfe • FEVE • Fundación de los Ferrocarriles Españoles • Ministerio de Fomento • Ministerio de Agricultura y Pesca, Alimentación y Medio Ambiente • Vías Verdes 	<ul style="list-style-type: none"> • Encontrar una forma de utilizar el patrimonio ferroviario que estaba quedando abandonado en España. 	<ul style="list-style-type: none"> • Surge la idea de realizar el proyecto de vías verdes a partir de un ministerio del nivel del estado español, en el área de infraestructura • Reconfiguración de los ministerios al paso de los años, el antiguo Ministerio de Obras Públicas, Transporte y Medio Ambiente se divide en: Ministerio de Fomento y Ministerio de Agricultura y Pesca, Alimentación y Medio Ambiente. • Vías Verdes queda en el área de Medio Ambiente y la Fundación de los Ferrocarriles españoles es dependiente del ministerio de Fomento, fragmentándose en dos áreas.
C.A.L.	1993	Se <u>planteó la necesidad inicial de hacer un inventario de las líneas ferroviarias que estaban en desuso</u> para partir de <u>saber qué tenían y ver hacia dónde podrían ir</u> . Pero <u>el propio inventario se pagó a tercias</u> entre el propio Ministerio de Obras Públicas, <u>Renfe y FEVE</u> .	<ul style="list-style-type: none"> • Ministerio de Obras Públicas • Renfe • FEVE 	<ul style="list-style-type: none"> • Determinar el potencial de infraestructura abandonada 	<ul style="list-style-type: none"> • Plantear como necesidad inicial conocer las cantidades de patrimonio abandonado • Solicitar la elaboración de un inventario de las líneas ferroviarias que estaban en desuso • Acordar un pago a tercias entre Ministerio de Obras Públicas, Renfe y FEVE • Conocer resultados del inventario • Determinar qué hacer con el patrimonio en desuso a partir de los resultados del inventario

Cronología de hechos, Vía Verde de la Sierra

Clave Entrevistado	Año	Descripción	Involucrados	Objetivo	Acciones
C.A.L.	1993	El inventario inicia en enero y termina en noviembre. Lo elabora un equipo multidisciplinario de personas de distintos ámbitos profesionales. En aquel inventario fueron encontrando información de los ferrocarriles de carácter privado o incluso público pero del Ministerio de Defensa o de otras entidades, o de la Junta de Andalucía, etc. Toda la información, aunque no se les había exigido realizarlo, lo fueron acumulando y procesando e hicieron un volumen extra sobre esa información, lo que permitió tener una imagen muy amplia de cuáles vías eran de titularidad pública y era más fácil convertir a Vías verdes por ya tener la titularidad de los terrenos, o que se debía investigar dicha titularidad de los terrenos. De ese primer impulso por hacer el inventario surgió el segundo que motivaría a hacer el Seminario en Jijón.	<ul style="list-style-type: none"> •Equipo multidisciplinario de expertos, diferentes profesiones. •Iniciativa privada propietaria de líneas de ferrocarril •Ministerio de Defensa propietaria de líneas de ferrocarril •Entidades de gobierno propietaria de líneas de ferrocarril •Junta de Andalucía 	<ul style="list-style-type: none"> •Determinar la cantidad de infraestructura abandonada y sus condiciones. •Divulgar la información obtenida del inventario realizado 	<ul style="list-style-type: none"> •Elaboración de inventario de líneas de ferrocarril en desuso en toda España, con una duración de 11 meses, de enero a noviembre de 1993. •Detectaron información de los ferrocarriles de carácter privado o incluso público, del Ministerio de Defensa o de otras entidades, Junta de Andalucía, etc. •Acumularon información no solicitada para el inventario. •Con la información no solicitada para el inventario, se hizo un volumen extra, que permitió tener una imagen amplia de cuáles vías eran de titularidad pública. •Las Vías de titularidad pública eran más fácil de convertir en Vías Verdes por ya tener la titularidad de los terrenos, o que se debía investigar la titularidad de los terrenos. •Se organiza un seminario en Jijón derivado de los trabajos y datos del inventario.
C.A.L.	1993	El resultado del inventario fueron 7,600km de vías abandonadas con todo el patrimonio ferroviario que conlleva: estaciones, viaducto, túneles y obra de fábrica del propio ferrocarril.	<ul style="list-style-type: none"> •Equipo multidisciplinario de expertos, diferentes profesiones. 	<ul style="list-style-type: none"> •Dimensionar el alcance de vías abandonadas y sus características, 	<ul style="list-style-type: none"> •Entrega de resultados obtenidos, clasificados, identificados y descritos.

Cronología de hechos, Vía Verde de la Sierra

Clave Entrevistado	Año	Descripción	Involucrados	Objetivo	Acciones
C.A.L.	1993	En el mes de junio la Fundación de los Ferrocarriles Españoles realiza en Gijón, Asturias un seminario internacional que se llamaba Seminario Internacional sobre Experiencias de Reutilización de Infraestructuras Ferroviarias en Desuso para saber qué hacían otros países con las mismas circunstancias de vías de ferrocarril abandonadas. Los países que compartieron su experiencia Estados Unidos, Reino Unido y Francia. Francia planteaba reutilizarlo para poner trenes a vapor, trenes históricos y que tuviera un espíritu turístico, Estados Unidos con rails-to-trails y Reino Unido las greenways, que era la reconversión de antiguos ferrocarriles en itinerarios para una movilidad no motorizada de tipo ciclista, caminantes incluso caballos, etc. también fue pagado a tercias por el Ministerio, Renfe y FEVE y comienzan a buscar a nuevos patrocinadores como la ONCE que es la Organización Nacional de Ciegos de España, que es una organización muy potente económica y socialmente, pero que además trabaja mucho por crear infraestructuras accesibles para todas las personas.	<ul style="list-style-type: none"> •Fundación de los Ferrocarriles Españoles •Institución que reutilizaba vías abandonadas en Estados Unidos, rails-to-trails •Institución que reutilizaba vías abandonadas en Reino Unido-greenways •Institución que reutilizaba vías abandonadas en Francia •Renfe •FEVE •Ministerio de Obras Públicas •ONCE, Organización Nacional de Ciegos de España 	<ul style="list-style-type: none"> •Encontrar una forma de utilizar el patrimonio ferroviario que estaba quedando abandonado en España. 	<ul style="list-style-type: none"> •Organizaron el Seminario Internacional Sobre experiencias de Reutilización de Infraestructuras Ferroviarias en Desuso, en Junio de 1993 •Invitan a otros países que ya reutilizaban vías de ferrocarril abandonadas •El seminario sirvió para conocer qué hacían otros países con las mismas circunstancias de vías abandonadas •Identifican dos modelos similares; Estados Unidos y Reino Unido •Observan los modelos de reconversión donde la infraestructura ferroviaria se reconvertía en itinerarios para movilidad no motorizada tipo ciclista, caminantes, caballos, etc. •Los gastos son asumidos a tercias por entidad pública y privada. •Buscaron aliados de gran potencial social y económico como la ONCE, asociación involucrada y con interés en proyectos en temas de accesibilidad.
C.A.L.	1993	Carmen Aycart es en responsable del programa Vías Verdes a nivel Estatal en España. Por medio de la Fundación de los Ferrocarriles Españoles, entidad pública que se encarga de su promoción, coordinación y dinamización desde el mismo año.	<ul style="list-style-type: none"> •Actor clave, experta en temas de Vías Verdes. •Fundación de los Ferrocarriles Españoles 	<ul style="list-style-type: none"> •Tener un actor clave responsable, experto encargado de la promoción, coordinación y dinamización del programa Vías Verdes 	<ul style="list-style-type: none"> •Carmen Aycart Luengo se convierte en responsable del programa Vías Verdes a nivel Estatal (país) en España. •Vías Verdes pertenece al área de la Fundación de

Cronología de hechos, Vía Verde de la Sierra

Clave Entrevistado	Año	Descripción	Involucrados	Objetivo	Acciones
				España, a nivel estado (país).	los Ferrocarriles Españoles. • A partir del inicio del programa Vías Verdes, la Coordinación inicia labores constantes e intensas de promoción, coordinación y dinamización.
C.A.L.	1993	la Fundación de los Ferrocarriles Españoles, fundación pública que se encarga de la promoción, coordinación y dinamización	• Fundación de los Ferrocarriles Españoles	• Tener una institución pública experta, encargada de respaldar la promoción, coordinación y dinamización del programa Vías Verdes España, a nivel estado (país).	• Determinar la institución que será la encargada del programa Vías Verdes.
C.A.L.	1993	Posteriormente del seminario de Gijon, las personas que habían asistido por parte de Estados Unidos, les dijeron que organizaban un Congreso Nacional de rails-to-trails en Concord en San Francisco que si querían acudir, no como ponentes, como participantes simplemente para ver que se contaba allí	• Equipo multidisciplinario de expertos, organizadores del Seminario en Jijón, Asturias, España • Administraciones públicas de diferentes órdenes de gobierno de España • Expertos, organizadores de un Congreso Nacional de rails-to-trails en Concord, en San Francisco.	• Conocer las experiencias de los expertos internacionales de Estados Unidos, rails-to-trails.	• Expertos, organizadores y asistentes y participantes al Seminario de Jijón Asturias, crean contactos con expertos en otros países con reutilización de vías abandonadas del tren, • Expertos de Rails-to-trails invitan a los expertos españoles a acudir a un congreso nacional a Estados Unidos, a observar y escuchar lo que se hacía allá.
C.A.L.	1993	Joaquín Jiménez Otero, Carmen Aycart Luengo por parte de la Fundación de los Ferrocarriles Españoles asisten al macro-congreso en donde fueron invitados por los estadounidenses. Otro extranjero presente en este congreso estadounidense era el canadiense que luego es el que ha desarrollado las Route Verte, Jean-François Pronovost	• Joaquín Jiménez Otero, Carmen Aycart, Fundación de los Ferrocarriles Españoles • Organizadores del macro-congreso, Rails To Trails	• Conocer las experiencias de los expertos internacionales de Estados Unidos, rails-to-trails.	• La Fundación de los Ferrocarriles Españoles envía a dos de los responsables de Vías Verdes España a el macro congreso de rails-to-trails en Estados Unidos

Cronología de hechos, Vía Verde de la Sierra

Clave Entrevistado	Año	Descripción	Involucrados	Objetivo	Acciones
			<ul style="list-style-type: none"> • Jean-Francois Provonost, Route Verte, Canadá 		<ul style="list-style-type: none"> • Aycart Luengo y Jiménez Otero asisten al congreso • Aycart Luengo y Jiménez Otero conocen a otro interesado canadiense, en los trabajos de rails-to-trails Francois Provonost, desarrollador de la route verte en Canadá.
C.A.L.	1993	Aprendieron muchas cosas que además grabaron con videocámaras. Que se debe pensar en diseñar para la minoría y el diseño de una imagen. Como ejemplo menciona que Desde el primer momento que se diseñaron camisetas y unas imágenes corporativas y demás, con un recuadro dividido a su vez en cuatro casilleros donde ponían un ciclista, un caminante, un caballista y una persona en silla de ruedas, es decir, esos cuatro elementos como usuarios potenciales a los que se dirigía.	<ul style="list-style-type: none"> • Joaquín Jiménez Otero, Carmen Aycart, Fundación de los Ferrocarriles Españoles 	<ul style="list-style-type: none"> • Implementar lo aprendido en el contexto de España. 	<ul style="list-style-type: none"> • Grabaron con videocámaras durante el congreso en Estados Unidos • Aprendieron que se debe pensar en diseñar para la minoría • Aprendieron que se debe diseñar una imagen • Desde el primer momento a su regreso a España, diseñaron camisetas, imágenes corporativas y demás, con los potenciales usuarios a los que iba dirigido el proyecto.
C.A.L.	1993	Septiembre. Al regreso del congreso en Estados Unidos lo primero que hacen es diseñar un logotipo para dar unidad a lo que se fuera generando en torno a las Vías Verdes.	<ul style="list-style-type: none"> • Joaquín Jiménez Otero, Carmen Aycart, Fundación de los Ferrocarriles Españoles 	<ul style="list-style-type: none"> • Crear un logotipo para identificar lo relacionado a Vías Verdes. 	<ul style="list-style-type: none"> • Regresan del congreso de Estados Unidos a España • La primera acción al regreso en septiembre, es diseñar un logotipo para dar unidad a todo lo que se generara en torno a las Vías Verdes de España.
C.A.L.	1993	Septiembre. Se piensa en el término Vía Verde como denominación de los proyectos que se harían, se realizó un manual de señalización, copiando de los parques nacionales de Estados Unidos y adaptándolo a los de los parques en España. el manual para dar identidad lo hicieron con una chica diseñadora	<ul style="list-style-type: none"> • Carmen Aycart • Diseñadora • Fundación de los Ferrocarriles Españoles 	<ul style="list-style-type: none"> • Trasladar lo aprendido en el congreso de Estados Unidos en el contexto de las vías en desuso en España • Crear una imagen propia del proyecto • Crear los manuales de señalización 	<ul style="list-style-type: none"> • Se piensa en el término Vía Verde como denominación de los proyectos que se harían a partir de ese momento • Se realizó un manual de señalización, copiando de los parques nacionales de Estados Unidos,

Cronología de hechos, Vía Verde de la Sierra					
Clave Entrevistado	Año	Descripción	Involucrados	Objetivo	Acciones
C.A.L.	1993	España parte de cero con una imagen que menciona Carmen Aycart es una posibilidad, de quien quiera puede usar en España la denominación Vía Verde, el logotipo y la señalética. Esa identidad de imagen es buenísima para poder hacer una promoción conjunta.	<ul style="list-style-type: none"> •Carmen Aycart •Vías Verdes España 	<ul style="list-style-type: none"> •Crear una identidad para las Vías Verdes en España 	<ul style="list-style-type: none"> adaptándolo a los parques en España •El manual se hizo con la colaboración de una diseñadora •Se parte de cero, con una imagen como logotipo •Se crea la denominación Vía Verde •Se plantea una señalética •Se crear una promoción conjunta a partir de la imagen, logotipo, denominación y señalética unificada. •A partir de esa unidad de imagen, es más fácil una promoción conjunta de los interesados en sumarse a vías verdes España, creando una gran red de itinerarios en todo el país, las cuales se sujetaran a las disposiciones establecidas por la institución pública que coordina las vías verdes.
M.J.R.	1994	nosotros tenemos buena relación con ADIF, estuvimos un tiempo que no teníamos relación, porque nosotros al ser de las primeras Vías Verdes, la sesión la hizo el Ministerio de fomento, con lo cual nosotros con ADIF no tratábamos, y en el 2015 esa sesión que teníamos firmada con el Ministerio de Fomento, pues se cambió a nombre de ADIF, y se firmó un Convenio entre ADIF y la Fundación y empezamos a tratar más con ADIF. Todo depende bueno, pues ya a nosotros nos ven como una Vía consolidada, con lo cual recibimos quizá un mejor trato por el hecho bueno, de que ya ven que estamos funcionando, que tenemos los terrenos cuidados, que mantenemos los edificios, y después también depende mucho de lo que tú insistas, nosotros también insistimos mucho cuando queremos algo, entonces, no nos conformamos con mandar un escrito y esperar que ADIF nos responda, llamamos, llamamos y llamamos y seguimos llamando y entonces, claro eso es...	<ul style="list-style-type: none"> •Fundación Vía Verde de la Sierra •Adif •Ministerio de fomento 	<ul style="list-style-type: none"> •Tener una buena relación con la entidad titular de la vía verde de la sierra 	<ul style="list-style-type: none"> •La Vía Verde de la Sierra fue de las primeras en crearse en España •La sesión para las primeras vías verdes dependía del Ministerio de Fomento •Adif se crea después de que ya se habían creado las primeras vías verdes •En 2015 el convenio entre la Fundación Vía Verde de la Sierra y el Ministerio de Fomento, cambia a ser entre la Fundación y adif

Cronología de hechos, Vía Verde de la Sierra

Clave Entrevistado	Año	Descripción	Involucrados	Objetivo	Acciones
A.H.C.	1993-1994	<p>En el momento de inicio de la gestión para la creación de la Vía Verde de la Sierra Arantxa Hernández Colorado Aún no se encontraba colaborando. Pero sí que poco de lo que he venido escuchando y viendo pues sé efectivamente fue una de las primeras vías verdes junto con la vía verde del Carrilet en Girona en Cataluña, bueno pues digamos que mientras se ponía en marcha alguna idea de recuperación de estos trazados pues a su vez se iba gestando el concepto en sí mismo, ni siquiera se le llamaba en sí mismo vía verde del Carrilet o de la sierra, sino que era algo aún sin nombre, sí que lo que se de ésta, de la Vía Verde de la Sierra es que fue el movimiento de Ecologistas en Acción en Andalucía quien empezó a liderar la demanda de poner en valor el territorio, la infraestructura y bueno, gracias a estos espacios naturales protegidos que había en la zona y demás</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Ecologistas en Acción • Vía Verde del Carrilet en Girona • Vía Verde de la Sierra, España 	<ul style="list-style-type: none"> • Encontrar una forma de utilizar el patrimonio ferroviario que estaba quedando abandonado en España. 	<p>como nueva empresa titular</p> <ul style="list-style-type: none"> • La Vía Verde de la Sierra para 2015 ya era una vía verde consolidada, consideran que por ese buen desempeño tienen un mejor trato • La Fundación Vía Verde de la Sierra, reconoce que los trámites con adif son muy lentos, por lo cual indican que siempre se debe ser muy insistente en todas las gestiones. • Inicia con la idea de poner en marcha alguna forma de recuperación de los trazados ferroviario en desuso • El concepto se va gestando al mismo tiempo que surgía el interés por poner en marcha la idea de recuperación • Al inicio de los trabajos, no se contaba con el concepto Vía Verde como tal. • Ecologistas en acción en Andalucía lideraron la demanda de poner en valor el territorio, la infraestructura del tren abandonado, y los espacios naturales protegidos que había en la zona donde actualmente se encuentra la Vía Verde de la Sierra • Las primeras vías verdes en España, sin el nombre

Cronología de hechos, Vía Verde de la Sierra

Clave Entrevistado	Año	Descripción	Involucrados	Objetivo	Acciones
C.A.L.	1995	Se decidió entonces que de ese primer impulso que había nacido de esas tres entidades, se mantuviera contando con la Fundación de los Ferrocarriles, se había podido hacer el inventario y el Seminario, entonces se firmó un convenio en el año 95 que estaba firmado por el Ministerio de Obras Públicas nuevamente, por Renfe, su presidente, el presidente de FEVE, y por el presidente de la Fundación de los Ferrocarriles Españoles, en ese convenio se comprometían: el Ministerio a tener una dotación presupuestaria anual para poder ejecutar obras sobre los antiguos trazados de ferrocarril y construirlos en vías verdes, las dos empresas públicas que eran titulares de una grandísima parte de los terrenos, de las infraestructuras ferroviarias se comprometían a que todo aquel ferrocarril en desuso, lo propondrían para que se pudiera ejecutar un vía verde sobre ellos, pondrían a disposición el suelo y las edificaciones, y la Fundación de los Ferrocarriles Españoles se encargaría de coordinar, dinamizar, informar, asesorar y un poco como de locomotora si quieres, ir guiando el camino que deberíamos hacer.	<ul style="list-style-type: none"> • Renfe • FEVE • Ministerio de Obras Públicas • Fundación de los Ferrocarriles Españoles 	<ul style="list-style-type: none"> • Comprometer a las instituciones involucradas a asumir diversas responsabilidades 	<p>vía verde como tal, fue la del Carrilet en Girona Cataluña</p> <ul style="list-style-type: none"> • Mantener a las tres entidades que impulsaron el inicio de las actividades • Determinaron contar con la Fundación de los Ferrocarriles Españoles, pues con ellos se había podido realizar el inventario y el seminario de Gijón. • Firmaron un convenio en 1995; Ministerio de Obras Públicas, Presidente de Renfe, Presidente de FEVE y Presidente de la Fundación de los Ferrocarriles Españoles. • El convenio establecía: <ul style="list-style-type: none"> ◦ Dotación presupuestal anual por parte del ministerio ◦ FEVE y Renfe se comprometían a proponer vías en desuso, y pondrían a disposición suelo y edificaciones, ◦ Fundación de Ferrocarriles Españoles sería la encargada de la coordinar, dinamizar, informar, asesorar y ser guía de lo que debía hacerse.
C.A.L.	1995	Con el convenio se consideraba que la punta de lanza tenía que ser la Fundación y era la que tendría que ir proponiendo la línea en que se debería ir trabajando conforme a aquello se fuera desarrollando. Una de las primeras cuestiones que se decidió fue empezar a hacer cuestiones prácticas, es decir: hacer cuatro o cinco referencias de ferrocarriles, convertirlos en vías verdes y ver cómo funciona la idea que estaban importando de otros	<ul style="list-style-type: none"> • Fundación de los Ferrocarriles Españoles • Autoridades locales en Girona • Autoridades locales en Levante 	<ul style="list-style-type: none"> • Iniciar con pruebas piloto de vías verdes en diferentes puntos del Estado Español. 	<ul style="list-style-type: none"> • El convenio estableció a la Fundación de los Ferrocarriles como punta de lanza • La Fundación de los Ferrocarriles Españoles debería ir proponiendo la

Cronología de hechos, Vía Verde de la Sierra

Clave Entrevistado	Año	Descripción	Involucrados	Objetivo	Acciones
		<p>países. Ahí fue cuando se decidió, sobre un mapa y sin ir al terreno y sin hablar con alcaldes, ni con nadie, y así a dedo, aquí uno, aquí otro, aquí otro y aquí otro. Se decidió hacer en Girona, donde sí que había ya una necesidad social de las autoridades locales, de echo en el Seminario de Gijón ahí estuvo un alcalde explicando que ellos ya habían habilitado un tramo de su vía, estuvieron también, o sea seleccionaron otras de las rutas en la Bahía de Cádiz, en un ferrocarril que curiosamente lo fueron a seleccionar con tanto ojo clínico que pasa por una base militar Estadounidense, en España, aquello era inviable antes de nacer. Otro que era cerca de Madrid, en una me parece nadie habló con los alcaldes y que treinta años después sigue sin hacerse esa vía verde y bueno, hubo algún otro ejemplo, también en el zona de Levante y también alguna en la zona del norte, y bueno, tendría que hacer un poco de memoria, la cuestión es que conforme se inició ese proceso la Fundación de Ferrocarriles Españoles, concedora de que había un ferrocarril abandonado que era el de la Sierra, con un grandísimo interés, nos pusimos en contacto con Diputación de Cádiz y les propusimos empezar a trabajar sobre esta posible recuperación del ferrocarril, mientras que otra entidad se le dijo que podía empezar también con la Vía Verde de la Jara, que era una cercana a Toledo, pero esa otra no empezó a trabajarse, en cambio nosotros sí que nos pusimos en contacto con Diputación,</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Autoridades locales de la Diputación de Cádiz • Interesados en realizar la Vía Verde de la Jara, en Toledo 		<p>línea en que se debería ir trabajando conforme a lo que se desarrollara</p> <ul style="list-style-type: none"> • Una de las primeras cuestiones fue empezar a hacer cuestiones practicas • Se decidió hacer 4 o 5 referencias de ferrocarriles para reconvertirlos en vías verdes y ver cómo funcionaba la idea que se importaba de otros países • Decidieron sobre un mapa, sin ir al terreno y sin hablar con las autoridades locales, los lugares donde se harían las primeras reconversiones. • Se decide hacer en Girona una pues ya existía la necesidad social de las autoridades locales, expuesta en el seminario del Gijón por el Alcalde explicando que ya tenían habilitado un tramo de su vía. • Se seleccionaron otras rutas de la Bahía de Cádiz, el cual pasaba por una base militar estadounidense, por tanto era inviable desde antes de su planteamiento. • Se seleccionó otra cerca de Madrid, en la que al parecer nadie habló con los alcaldes, y sigue sin hacerse • En la zona de levante, zona del norte

Cronología de hechos, Vía Verde de la Sierra					
Clave Entrevistado	Año	Descripción	Involucrados	Objetivo	Acciones
C.A.L.	1995	De hecho ese mismo año noventa y cinco, hicimos un Seminario sobre Vías Verdes en Arcos de la Frontera, ahí estuvimos trabajando con Ecologistas en Acción, que en aquél entonces era la Federación Ecologista Gaditana y con los módulos de desarrollo de la Diputación de Cádiz para, primero hacer un estudio de viabilidad y luego un proyecto constructivo de toda la línea, desde Jerez a Almargen, vale, concretamente el proyecto, ya se hizo desde Arcos de la Frontera hasta Almargen. La intervención del grupo de Ecologistas en Acción, al principio sí tuvo mucha participación, al inicio tuvieron un papel importante en la redacción del proyecto y en captar un poco el apoyo social e hicieron otras actuaciones.	<ul style="list-style-type: none"> •Fundación de los Ferrocarriles Españoles •Carmen Aycart •Ecologistas en Acción / Federación Ecologista Gaditana •Módulos de desarrollo de la Diputación de Cádiz 	<ul style="list-style-type: none"> •Comenzar estudios de viabilidad del proyecto •Realizar proyecto constructivo 	<ul style="list-style-type: none"> •La Fundación sabía que había un ferrocarril abandonado en la Sierra se selecciona entre las primeras propuestas de vías a convertir en vía verde. •LA FFE se puso en contacto con la administración pública de la Diputación de Cádiz por medio de Aycart. •Se propuesto a la Diputación empezar a trabajar sobre esta posible recuperación del ferrocarril •Al mismo tiempo a otra entidad se le dijo que podía empezar también con la Vía Verde de la Jara, que era una cercana a Toledo, pero esa otra no empezó a trabajarse •Nosotros sí que nos pusimos en contacto con Diputación para iniciar labores en la Sierra. •Realizan un Seminario sobre Vías Verdes en Arcos de la Frontera •Representantes de la Fundación de los Ferrocarriles Españoles, trabajan en el seminario de Arcos de la Frontera con el grupo de Ecologistas en Acción, denominado en ése año Federación Ecologista Gaditana y la administración pública, por medio de los módulos que competen al área de

Cronología de hechos, Vía Verde de la Sierra

Clave Entrevistado	Año	Descripción	Involucrados	Objetivo	Acciones
A.H.C.	1995	<p>Pues a partir de ahí sé que se hicieron unas jornadas de reutilización del patrimonio ferroviario, creo que fue en alguna población de Cádiz y poco más, el movimiento de gestación fue ese en el que la gente que estaba en ese momento en Andalucía, Ecologistas en Acción con esta demanda ciudadana, desde Fundación de Ferrocarriles estábamos terminando el inventario de vías ferroviarias en desuso y bueno, empezamos a hablar y a ver que había coincidencias entre distintos actores en el territorio en el estado, por otro lado también, la gente de Girona y se fue encaminando los mismos proyectos que surgían en estos dos territorios con la idea conceptual de empezar a trabajarlo a nivel estatal a través de los estudios que estaba haciendo Fundación de Ferrocarriles, ese fue un poco lo que te puedo contar de este momento,</p>	<ul style="list-style-type: none"> •Fundación de los Ferrocarriles Españoles •Organizadores del Seminario en Arcos de la Frontera •Ecologistas en Acción •Actores interesados en realizar la Vía Verde en Girona •Actores interesados en realizar la Vía Verde en la Sierra 	<ul style="list-style-type: none"> •Dar a conocer las posibilidades de reutilizar el patrimonio ferroviario •Inician labores con actores locales interesados en realizar vías verdes. 	<p>desarrollo de la Diputación de Cádiz.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Los primeros trabajos realizados fueron un estudio de viabilidad • Ecologistas en acción tuvo mucha participación en la redacción del proyecto, en captar un poco el apoyo social y otras actuaciones. • Trabajaron después el proyecto constructivo de toda la línea, desde Jerez a Almargen • Realizaron concretamente el proyecto constructivo se realizó de Arcos de la Frontera hasta Almargen • Realizaron jornadas de reutilización del patrimonio ferroviario, en una población de Cádiz • La gestación de la vía verde de la sierra inicia con la demanda ciudadana de Ecologistas en Acción, las personas que se encontraban en Andalucía interesados y representantes de la Fundación de los Ferrocarriles Españoles • Empezaron a hablar e identificar coincidencias entre distintos actores en el territorio español • Al mismo tiempo, actores interesados de Girona encaminaban su proyecto • Inician proyectos en la Sierra y en Girona con la idea conceptual de trabar

Cronología de hechos, Vía Verde de la Sierra

Clave Entrevistado	Año	Descripción	Involucrados	Objetivo	Acciones
					a nivel estatal (país) por medio de los estudios de la Fundación de los Ferrocarriles Españoles
M.J.R.	s.f.	La primera vez que yo oí hablar de vías verdes fue trabajando, cuando terminé la carrera empecé a trabajar en Coripe, primero en la guardería y luego de agente de desarrollo local y se hizo un congreso nacional de Vías Verdes, el segundo que se hacía, en Arcos de la Frontera, entonces el alcalde que había en Coripe me dijo: Hay un congreso de vías verdes en Arcos, que eso es algo que hacen a antiguas vías de tren y como nosotros tenemos una ahí abandonada pues ve a ver qué pasa. Y fui al congreso y ya pues ahí empezamos a ver lo que eran las vías verdes, a tramitar el tema de la cesión y bueno, pues se eligió nuestra vía verde como prueba piloto para hacer en España, y así fue.	<ul style="list-style-type: none"> • Actores del ayuntamiento de Coripe interesados en realizar la Vía Verde en la Sierra 	<ul style="list-style-type: none"> • Hacer contacto entre actores locales interesados y la Fundación de los Ferrocarriles Españoles 	<ul style="list-style-type: none"> • Asiste al segundo congreso nacional de vías verdes, en Arcos de la Frontera por indicaciones del Alcalde de Coripe. • Actores interesados de Coripe comienzan con trámites de la cesión • Se elige a la Vía verde de la sierra como prueba piloto
C.A.L.	s.f.	La vía verde de la Sierra no fue la primera línea en inaugurarse (construirse), pues en Girona ya habían habilitado unos kilómetros de vía, lo cual la convertía en la primera de España, pero sí fue la primera en estudiarse sistemáticamente, por contar con ese estudio institucional. La Vía Verde de la Sierra y la Vía Verde de Girona se convierten en las dos Vías Verdes Pioneras en España	<ul style="list-style-type: none"> • Actores locales interesados en la Vía Verde de la Sierra • Actores locales interesados en la Vía Verde de Girona • Fundación de los Ferrocarriles Españoles 	<ul style="list-style-type: none"> • Iniciar pruebas piloto del proyecto vías verdes 	<ul style="list-style-type: none"> • La primera vía verde en construirse en España, fueron en Girona, donde se habían habilitado unos kilómetros de vía, antes de que existieran Vías Verdes España • La vía verde de la Sierra fue la primera en España en estudiarse sistemáticamente • Vía Verde de la Sierra y Vía Verde de Girona se convierten en las dos Vías Verdes Pioneras en España
C.A.L.	s.f.	En la Vía Verde de la Sierra y la Vía Verde de Girona, los entes gestores de cada una respectivamente, son entes que administran por medio de recursos públicos. Un requisito ineludible es el de un ente gestor que se ocupe de cualquier Vía Verde de forma continuada en el tiempo, porque muchas veces surgen problemas cuando hay cambios de alcaldes, que por intereses especiales (políticos) toman y abandonan el proyecto, a veces por llevar la contraria. Por ello es necesario una entidad	<ul style="list-style-type: none"> • Ente gestor de la Vía Verde de la Sierra • Ente gestor de la Vía Verde de Girona 	<ul style="list-style-type: none"> • Crear ente gestor 	<ul style="list-style-type: none"> • Establecer entes gestores de cada Vía Verde • Administrar la vía verde por medio de recursos públicos • El ente gestor debe tener continuidad en el tiempo

Cronología de hechos, Vía Verde de la Sierra

Clave Entrevistado	Año	Descripción	Involucrados	Objetivo	Acciones
		<p>que esté consistente en el tiempo. En el caso de la Vía Verde de la Sierra como en la de Girona hubo la coincidencia de que habían apoyos. En el caso de la Vía Verde de la Sierra fueron muy apoyados desde la Fundación de los Ferrocarriles Espales, por intereses un poco afectivos y por el impulso de las personas implicadas a nivel local como Francisco Menacho, quien era delegado en la provincia de Cádiz. El ex-alcalde de Coripe que era José María Carrascosa. Hubo gran interacción entre la Fundación de los Ferrocarriles Españoles y la Fundación Vía Verde de la Sierra, que siempre eran los primeros en querer apoyar.</p>			<ul style="list-style-type: none"> • Evitar la estacionalidad del ente gestor, pues el cambio de alcaldes surgen problemas de intereses especiales (políticos) donde toman y abandonan el proyecto. • Es necesario una entidad consistente en el tiempo • Fundación de Ferrocarriles Españoles apoyó mucho a la Vía Verde de la Sierra por interese un poco afectivos • Se impulsó a la Vía Verde de la Sierra por actores locales interesados de la administración pública, como Francisco Menacho delegado en la provincia de Cádiz y el Exalcalde de Coripe, José María Carrascosa • La Vía Verde de la Sierra (ente gestor) eran los primeros en apoyar a las actividades de la Fundación de los Ferrocarriles Españoles
C.A.L.	s.f.	<p>Clave de éxito compartida en todos los seminarios, no se deben tomar decisiones de planificación desde un espacio lejano, donde por un mapa por delante y con un rotulador en la mano hacer, porque el papel lo aguanta todo, pero la realidad es que hay que ir al territorio y hacer aliados en el territorio, aliados que no tengan un interés temporal, sino que verdaderamente crean en el proyecto, esa es la clave.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Actores clave • Fundación de Ferrocarriles Españoles 	<ul style="list-style-type: none"> • Conocer el sitio • Contar con aliados permanentes en el tiempo 	<ul style="list-style-type: none"> • No tomar decisiones de planificación desde un espacio lejano • Planificar a partir de conocer el territorio • Crear aliados en el territorio que no sólo tengan un interés temporal • Compartir las claves de éxito por medio de seminarios

Cronología de hechos, Vía Verde de la Sierra

Clave Entrevistado	Año	Descripción	Involucrados	Objetivo	Acciones
C.A.L.	s.f.	Es importante que la ciudadanía crea, pero aún con el apoyo de la ciudadanía debe haber aliados que tengan la capacidad institucional de llevar a cabo adelante el proyecto. Los factores que aquí se consiguen son los recursos financieros, capacidad técnica, y tiempos de demora para conseguir que una vía verde se construya.	<ul style="list-style-type: none"> •Ciudadanía •Aliados con capacidad institucional •Aliados con capacidad técnica •Fundación de los Ferrocarriles Españoles 	<ul style="list-style-type: none"> •Contar con aliados potenciales 	<ul style="list-style-type: none"> • Informar a la ciudadanía del proyecto • Lograr el apoyo ciudadano • Contar con el apoyo de aliados con capacidad institucional • Contar con el apoyo de aliados con capacidad técnica • Contar con el apoyo continuo de la institución principal promotora y coordinadora del proyecto
C.A.L.	s.f.	La Fundación de los Ferrocarriles Españoles se volcaron mucho con la Vía Verde de la Sierra desde un principio. Carmen Aycart menciona que había una parte personal pues desde la Fundación se tomaban decisiones en ámbito de las Vías Verdes, y afectivamente la Vía Verde de la Sierra es una zona en la que se siente implicada, Cádiz y Sevilla es su patria, su tierra chica y demás, pero sobre todo, porque desde el principio hubo una respuesta también importante a nivel local. Hubo un momento en el cual no podían hablar aún de empresariado local, ni de interés turístico, ni más allá de eso. Hubo una respuesta muy importante de la diputación de Cádiz, allí hubo gente que apostó muy seriamente por el proyecto, siempre más que la Diputación de Sevilla, es un hecho histórico que la Diputación de Cádiz tiró siempre más del carro que la Diputación de Sevilla.	<ul style="list-style-type: none"> •Fundación de los Ferrocarriles Españoles •Carmen Aycart Luengo •Ecologistas en Acción •Actores públicos de la Diputación de Cádiz •Actores públicos de la Diputación de Sevilla 	<ul style="list-style-type: none"> •Contar con aliados potenciales 	<ul style="list-style-type: none"> • Apoyo institucional de la FFE a la Vía Verde de la Sierra desde su creación • Apoyo de parte de actores implicados potenciales locales, con un sentimiento de pertenencia del lugar • Aprovechar la respuesta local y el interés de los involucrados locales • Aprovechar la respuesta de los actores públicos locales
C.A.L.	s.f.	Todas las actuaciones que se iban generando y creando, se hacían vinculadas a la Vía Verde de la Sierra y más aún cuando se creó la Fundación Vía Verde de la Sierra (año 2000) precisamente por las personas que llegaron a dirigirla María Jiménez y Paco Menacho, pues sus actuaciones han sido imponentes, así mismo aún con el cambio de presidentes ha corrido la suerte contar con personas que creen en el proyecto y apuestan por él como la actual presidenta Isabel Moreno. También ha habido épocas muy conflictivas, en un tiempo hubo problemas con la Diputación de Sevilla, entonces hubo una serie de años en los que estaban tan enfrentadas las Diputaciones de Sevilla y Cádiz, que se notaba claramente yendo en la vía verde cuál parte sí estaba en ese momento, mantenida y desarrollada y la otra que no tenía, y eso porque en la Vía Verde de la Sierra pasa por ambas diputaciones en alternadas veces. En ese momento la Fundación de los Ferrocarriles españoles tuvo que	<ul style="list-style-type: none"> •Fundación de los Ferrocarriles Españoles •Fundación Vía Verde de la Sierra •María Jiménez, directora-gerente FVVS •Paco Menacho Director-Gerente FVVS •Presidentes de la FVVS (alcaldes de los ayuntamientos locales) •Isabel Moreno, presidenta FVVS •Diputación de Cádiz •Diputación de Sevilla 	<ul style="list-style-type: none"> •Posicionar a la Vía Verde de la Sierra como la mejor 	<ul style="list-style-type: none"> • Vincularon todas las acciones que se generaban y creaban, a la Vía Verde de la Sierra • Creación de la Fundación de la Vía Verde de la Sierra en el 2000 • Actuación imponente de los dos directores de la Fundación • Actuación favorable de los presidentes de la Fundación Vía Verde de la Sierra • Existieron épocas conflictivas con la

Cronología de hechos, Vía Verde de la Sierra

Clave Entrevistado	Año	Descripción	Involucrados	Objetivo	Acciones
		mediar más de una vez. Los alcaldes de la zona habían pedido ayuda a la Fundación de los Ferrocarriles Españoles por que las Diputaciones no ponían el dinero, no daban ayuda, no firmaban lo que debían firmar para que aquello rodase.			Diputación de Sevilla por enfrentamientos entre diputaciones <ul style="list-style-type: none"> • Existieron problemas de mantenimiento y desarrollo intermitente de la Vía Verde de la Sierra ocasionada por el enfrentamiento de las dos Diputaciones por las que pasa. • La Fundación de los Ferrocarriles Españoles fungió como intermediario • Las diputaciones que no ponían el dinero, no daban ayuda, o no firmaban lo que deberían para que el proyecto se desarrollara adecuadamente.
C.A.L.	s.f.	La Fundación de los Ferrocarriles Españoles en un inicio proponían hacer consorcios de municipios, probablemente de ahí surgió en la Vía Verde de la Sierra en un principio el consorcio. En un inicio quien administraba, veía el seguimiento de construcción y el papeleo de la Vía Verde de la Sierra era el Módulo de Promoción y Desarrollo de la Diputación de Cádiz sobre la parte correspondiente a su Diputación, y la Diputación de Sevilla sobre las partes que a ella correspondían, hubo diputados al pendiente como Antonio Maestre y alcaldes como el de Coripe.	<ul style="list-style-type: none"> • Fundación de los Ferrocarriles Españoles • Vía Verde de la Sierra • Módulo de Promoción y Desarrollo de la Diputación de Cádiz • Diputación de Sevilla • Antonio Maestre diputado • Alcaldes de Coripe 	<ul style="list-style-type: none"> • Creación del ente gestor de la Vía Verde de la Sierra 	<ul style="list-style-type: none"> • En un inicio la FFE propuso hacer consorcios de municipios • El Módulo de Promoción y Desarrollo de la Diputación de Cádiz era quien administraba, veía el seguimiento de construcción y el papeleo de la VVS, en la Diputación de Cádiz • La Diputación de Sevilla se encargaba de la promoción y desarrollo de la administración, seguimiento de construcción y el papeleo de la VVS en la Diputación de Sevilla
C.A.L.	s.f.	El Consorcio gestionaba la Vía Verde de la Sierra en el sentido de conseguir fondos para hacer el mantenimiento, se hacía material de publicidad y de promoción en aquella época, se	<ul style="list-style-type: none"> • Consorcio de municipios de la Vía Verde de la Sierra 	<ul style="list-style-type: none"> • Gestionar la Vía Verde de la Sierra 	<ul style="list-style-type: none"> • Gestión de la Vía Verde de la Sierra por medio de un consorcio de municipios

Cronología de hechos, Vía Verde de la Sierra					
Clave Entrevistado	Año	Descripción	Involucrados	Objetivo	Acciones
		hacían acciones divulgativas pero todo con mucha más limitación de como se ha venido haciendo.			
C.A.L.	s.f.	La disolución del consorcio no se describe muy clara, si fue por algún problema de alguna subvención no gestionada o por el mismo personalismo por parte de Paco Salazar (Presidente del Consorcio) de manipular un poco el Consorcio un poco por intereses casi personales y de trepar políticamente, como se dice vulgarmente o de subir escalones sin que lo que le guiase fuera realmente el interés de la Vía Verde hay cosas que si hay ahora, honestamente la gente que está ahí, trabaja por la vía verde, no trabaja por interés personal, en aquel momento si se utilizaba muchísimo el consorcio para eso	<ul style="list-style-type: none"> • Consorcio de la Vía Verde de la Sierra • Paco Salazar (expresidente consorcio Vía Verde de la Sierra) • Fundación Vía Verde de la Sierra 	<ul style="list-style-type: none"> • Finalizar el consorcio de la Vía Verde de la Sierra 	<ul style="list-style-type: none"> • Surgen intereses personales y políticos de algunos dirigentes del consorcio de la Vía Verde de la Sierra. • Se utiliza al consorcio para obtener beneficios políticos personales
A.H.C.	1997	Arantxa inicia a colaborar con la Fundación de los Ferrocarriles Españoles y de manera ininterrumpida pues bueno con asesorías técnicas externas, etcétera y bueno no me incorporé hasta años después de plantilla y de forma continuada.	<ul style="list-style-type: none"> • Arantxa Hernández Colorado • Departamento de Vías Verdes, Fundación de los Ferrocarriles Españoles 	<ul style="list-style-type: none"> • Inicio de labores de actual Jefa del Departamento de Vías Verdes y Turismo Ferroviario, Fundación de Ferrocarriles Españoles 	<ul style="list-style-type: none"> • Inicia a laborar para la Fundación de los Ferrocarriles Españoles, Arantxa Hernández: asesorías técnicas externas. • Inicia a laborar directamente en la FFE años después
C.A.L.	1998	Se crea la Asociación Europea de Vías Verdes, y la Fundación Vía Verde de la Sierra entró desde un principio, a partir de allí comenzaron los premios europeos. Esta condición ayudó a las premiaciones, no porque no merecieran los premios que ganaron, pero ayudaban por ejemplo a mostrar mejores fotos para dar una mejor imagen de la Vía Verde.	<ul style="list-style-type: none"> • Asociación Europea de Vías Verdes • Fundación Vía Verde de la Sierra • Fundación de los Ferrocarriles Españoles 	<ul style="list-style-type: none"> • Crear asociación continental en el tema de Vías Verdes 	<ul style="list-style-type: none"> • Se crea la Asociación Europea de Vías Verdes • La Fundación Vía Verde de la Sierra entra a la AEVV desde su inicio • Inician los premios Europeos de Vías Verdes con la formación de la AEVV • Existió un apoyo
M.J.R.		Yo trabajaba en Montellano en un consorcio de varios municipios que llevaba el tema de desarrollo local de varios municipios de las Provincias de Cádiz y de Sevilla, entonces se quedó vacante la plaza de gerente de la Fundación, la persona que había antes de gerente pues bueno se fue, y la Diputación convocó la plaza, nos presentamos un montón de gente al puesto, fue un concurso de oposición, y pues bueno, la saqué yo, y ya empecé.	<ul style="list-style-type: none"> • María Jiménez Rodríguez • Consorcio de municipios de desarrollo local de provincias de Cádiz y Sevilla • Fundación Vía Verde de la Sierra • Diputación de Cádiz 	<ul style="list-style-type: none"> • Iniciar a laborar en la Fundación Vía Verde de la Sierra 	<ul style="list-style-type: none"> • María Jiménez Rodríguez laboraba en un pueblo cercano a la VVS, Montellano, en un consorcio de varios municipios de la Provincia de Cádiz y Sevilla, que llevaba el tema de desarrollo local • Salida del Gerente de la Fundación de la Vía Verde de la Sierra

Cronología de hechos, Vía Verde de la Sierra

Clave Entrevistado	Año	Descripción	Involucrados	Objetivo	Acciones
M.J.R.	2003	Comienza a trabajar en diciembre de 2003 en la Fundación de la Vía Verde de la Sierra. Pasando hasta la fecha por ya varios presidentes	<ul style="list-style-type: none"> •Fundación Vía Verde de la Sierra •Presidente Fundación Vía Verde de la Sierra 	<ul style="list-style-type: none"> •Formar dirección del equipo de trabajo de la Fundación Vía Verde de la Sierra 	<ul style="list-style-type: none"> • La Diputación convoca la plaza para ocupar el puesto de Gerente • Se presentan a examen de oposición varios aspirantes • María Jiménez Rodríguez gana la plaza para la gerencia de la Fundación Vía Verde de la Sierra • Inicia a trabajar en 2003 en la Fundación Vía Verde de la Sierra • El presidente de la Fundación Vía Verde de la Sierra tiene un período determinado y se alterna entre alcaldes de los ayuntamientos de las provincias por donde pasa la VVS, uno de la Diputación de Sevilla y luego uno de la Diputación de Cádiz
F.M.G.	2005	Entra en vigor la Ley de creaciones el 1 de enero. Renfe transforma su nombre a adif (administrador de infraestructuras ferroviarias), de hecho conserva la identificación fiscal y todo, lo que se crea es otra empresa que se llama Renfe operadora, que la habrás oído que es la que gestiona los trenes, ellos solo gestionan lo que son las máquinas. Se le dio una razón social a toda una empresa que era la dueña porque todo esto se basa en una directiva europea, que si bien n obliga a separar en dos sociedades distintas, no lo obliga, la norma europea no lo obliga, pero aquí se hizo de esa manera, lo que si obligaba es a una administración diferenciada, eso sí, pero no a que se segregaran en dos empresas, bueno, se hizo y ahí estamos, ahora de hecho se quiere volver a reunificar, hay tendencias políticas hacia eso, no sé lo que se haga al final. adif es Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, una empresa que el nombre lo dice todo es el único gestor de infraestructura ferroviaria que hay a nivel nacional, hay pequeños ferrocarriles autonómicos en ciertas Comunidades Autónomas, a nivel nacional es el ferrocarril que vertebra todo el estado español, entre ellos como eje neurálgico del producto último que es el AVE el Tren de Alta Velocidad,	<ul style="list-style-type: none"> •Renfe •Adif (administrador de infraestructuras ferroviarias •Comunidades Autónomas •Ferrocarriles autonómicos •AVE Tren de Alta Velocidad •Trenes Regionales •Trenes Cercanías •Trenes Media Distancia •Patrimonio •Gerencia territorial Andalucía-Extremadura. Adif •Dirección Nacional, adif •Ministerio de Fomento 	<ul style="list-style-type: none"> • Creación del titular de suelo, infraestructura y equipamiento ferroviario de todo el estado Español 	<ul style="list-style-type: none"> • Entra en vigor ley de creaciones el 1 de enero de 2005 • Renfe se transforma en adif (administrador de infraestructuras ferroviarias), de hecho conserva la identificación fiscal y todo, lo que se crea es otra empresa que se llama Renfe operadora. • Adif es el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, es el único gestor de infraestructura ferroviaria a nivel nacional. Adif es la razón social de una empresa

Cronología de hechos, Vía Verde de la Sierra

Clave Entrevistado	Año	Descripción	Involucrados	Objetivo	Acciones
		<p>trenes Regionales, trenes de Cercanías, trenes de Media Distancia y Patrimonio, esta jefatura se encamina dentro de una gerencia territorial que es Andalucía-Extremadura y esta gerencia se encamina dentro de una Dirección Nacional, que es la Dirección de adif, así que gestionamos un patrimonio inmenso, aquí en Andalucía sólo del orden de 2500 inmuebles mencionando todo, edificios, edificios antiguos de estaciones, viviendas, locales, terrenos, sabes, una cantidad inmensa de inmuebles. De las muchas que le corresponden a adif son el suelo, la infraestructura y el equipamiento todo es titularidad de adif, o sea que en tiempos fue cuando existía Renfe, Renfe no era propietario de nada, era una simple empresa de gestión, en cambio adif sí es, tiene personalidad y patrimonio propio independiente del estado y gestiona con autonomía, si bien depende lógicamente del Ministerio de Fomento, además depende directamente del Ministerio, no depende de una Secretaría de Estado o una Subsecretaría, no, depende del Ministerio directamente.</p>			<p>que se vuelve dueña de todo,</p> <ul style="list-style-type: none"> • Adif es gestor de infraestructuras ferroviarias en todo el estado español, <ul style="list-style-type: none"> ○ como eje tiene al AVE Tren de alta velocidad ○ Trenes Regionales ○ Trenes de Cercanías ○ Trenes de Media distancia y Patrimonio • Adif encamina sus labores en base a una Dirección Nacional, de ahí se subdivide en direcciones territoriales, la Vía Verde de la sierra se encuentra en el área sur, que es Andalucía-Extremadura. • Adif tiene a su cargo, sólo en el área de Andalucía 2500 inmuebles; edificios, edificios antiguos de estaciones, viviendas, locales, terrenos, y una cantidad inmensa de inmuebles. • La titularidad de adif corresponde el suelo, la infraestructura y el equipamiento. • La denominación anterior de adif: renfe, tenía como limitante que era empresa de gestión, más no contaba con la titularidad de nada. • Adif tiene personalidad y patrimonio propio independiente del estado y gestiona con autonomía,

Cronología de hechos, Vía Verde de la Sierra					
Clave Entrevistado	Año	Descripción	Involucrados	Objetivo	Acciones
C.S.H.	2005	Inicia labores en 2005. El único inconveniente que yo le encuentro al trabajo éste es que estoy muy lejos de mi casa, del coche. Pero después yo no cambiaría el trabajo este por nada, estoy muy contenta, me gusta, es un trabajo que es muy dinámico, tú nunca haces las mismas cosas, todos los días tareas que siempre son rutinarias porque tienes que hacerlas, por que conoces a mucha gente, conoces muchos sitios, vas tratando temas diferentes, dependiendo de las normativas que vayan cambiando te tienes que ir adaptando y la verdad que a mí me gusta mucho, yo disfruto.	<ul style="list-style-type: none"> •Fundación Vía Verde de la Sierra •Carmen Sánchez Holgado 	<ul style="list-style-type: none"> •Formar parte del equipo de trabajo de la Fundación Vía Verde de la Sierra 	<ul style="list-style-type: none"> • Adif depende lógicamente del Ministerio de Fomento, además depende directamente del Ministerio, no depende de una Secretaría de Estado o una Subsecretaría, depende del Ministerio directamente. • Comienza labores en la Fundación Vía Verde de la Sierra, Carmen Sánchez Holgado en el área de administración, parte jurídica. • Los únicos inconvenientes son el traslado largo en coche de la Fundación a su hogar. • El trabajo en la Fundación le hace feliz y no lo cambiaría • Considera su trabajo en la Fundación muy dinámico, le permite conocer mucha gente, conocer muchos lugares, conocer temas diferentes, actualizarse continuamente de acuerdo al cambio de normativas legales.
F.M.G.	s.f.	Las Vías Verdes es un, aparte que es un proyecto simpático ya que todo el mundo le saca una sonrisa y un sentimiento positivo, por aquello del impacto medioambiental, la repercusión social, en materia deportiva, turística, en todo... ya vienen la parte más árida que es la gestión del patrimonio, que no es tan bonita, pero bueno, es más bonita la gestión de esto directamente de la Vía Verde. Nosotros lo que hacemos como titulares del terreno, hacemos contratos de arrendamiento, si bien con una renta mínima, casi simbólica, sabes. Además las rentas las tenemos en función de la población, si son poblaciones numerosas se les cobra un poquito más para favorecer y hacer una renta más equitativa, más proporcionada al poder adquisitiva del	<ul style="list-style-type: none"> •Vías Verdes •Adif •Ayuntamientos •Mancomunidades •Asociaciones de municipios 	<ul style="list-style-type: none"> •Realizar el arrendamiento de adif al ente gestor de vía verde. 	<ul style="list-style-type: none"> • Considera que los proyectos de vías verdes generan simpatía por el sentimiento positivo originado por el <ul style="list-style-type: none"> ○ Impacto medioambiental, ○ La repercusión social, ○ Sus beneficios en materia deportiva,

Cronología de hechos, Vía Verde de la Sierra

Clave Entrevistado	Año	Descripción	Involucrados	Objetivo	Acciones
		<p>ayuntamiento, nosotros tenemos muchísima consideración, no sólo con la Vía Verde, sino también tenemos una parte de nuestra gestión que es una filosofía de que se... antes se llamaba Responsabilidad Social Corporativa, creo que entiendes el concepto, y ahora se ha transformado en Responsabilidad Social Sostenible, sabes, ha cambiado la palabra a Sostenible entonces, indica son una serie de principios por sí mismo, por eso ya, el fomento de las Vías Verdes nosotros siempre estamos a favor de las Vías Verdes y eso nos encontramos algunas veces con inconvenientes políticos de los ayuntamientos que no se ponen de acuerdo, porque a veces se tienen que poner de acuerdo, no quiero entrar en detalles anecdóticos, pero bueno, se nos ha dado el caso de mancomunidades o asociaciones de municipios que entre ellos se han peleado, hablando claro, y al final hemos tenido que disolver contratos que aunque sea poca cantidad, tienen que pagarla, es una cantidad mínima para un municipio, entonces ha habido Vías Verdes que hemos tenido que disolver contratos, pero que la mayor parte de ella funcionan pacíficamente sin ningún problema.</p>			<ul style="list-style-type: none"> ○ Los beneficios en materia turística y en todo. ● Adif realiza la gestión del patrimonio ferroviario para vías verdes ● Adif, como titular de la infraestructura, el suelo y el equipamiento, hace contratos de arrendamiento, para los interesados en utilizar el patrimonio ferroviario en desuso para nuevos proyectos como las vías verdes. ● La tarifa de renta se calcula en función al número de población de los ayuntamientos implicados. ● Los proyectos se relacionan a las nuevas filosofías de Responsabilidad Social Corporativa, ahora llamada Responsabilidad Social sostenible, que las empresas actualmente asumen. ● Vías Verdes son proyectos que se relacionan a los principios del concepto Sostenible ● Algunas problemáticas se originan en los desacuerdos de los ayuntamientos en los pagos de arrendamiento que deben hacerse a adif. ● La falta de acuerdo entre consorcios y ayuntamientos interesados en realizar

Cronología de hechos, Vía Verde de la Sierra

Clave Entrevistado	Año	Descripción	Involucrados	Objetivo	Acciones
					vías verdes, han generado la disolución de contratos, aun cuando ya estaba cedido el uso para proyectos de vías verdes.
F.M.G.	s.f.	Gestor consolidado que adquiera las responsabilidades y que se preocupe y que haya la filosofía dentro de la empresa de favorecer este tipo de actuaciones es súper importante.	<ul style="list-style-type: none"> •Ente gestor de Vía Verde •adif 	<ul style="list-style-type: none"> •Crear un ente gestor de la Vía Verde con permanencia en el tiempo 	<ul style="list-style-type: none"> • Formar un ente gestor • Consolidar un ente gestor responsable y que se preocupe por el beneficio de la Vía Verde • Contar con una filosofía empresarial, del titular de la infraestructura ferroviaria, de favorecer este tipo de actuaciones de vías verdes
F.M.G.	s.f.	Sobre los casos donde se crean Vías Verdes porque en ese momento convienen a intereses de los gestores y luego se disuelven es mínimo. Lo que pasa que era una Vía Verde, que es la Vía Verde del Litoral en Huelva, una vía que va paralela a la playa, una Vía muy bonita, podía ser igual o mejor que la vía verde de la Sierra, pero por malos entendimientos entre los ayuntamientos, no por culpa nuestra desde luego, pues claro, adif lo que no puede hacer es ya financiarlo todo, de hecho bueno, te digo, el Estado, no sólo a través de adif, también financia a través de Ministerio de Medio Ambiente, también financian los proyectos, la Fundación que tú conoces, que estaba Carmen Aycart, elaboraban los proyectos y después estaba subvención del Estado, de Ministerio de Medio Ambiente, que financiaba ya la ejecución del proyecto, que prácticamente se le daba todo hecho a los ayuntamientos, ¿Qué es lo que tiene que hacer?; Llámese ayuntamientos, llámese fundaciones, quien sea, lo que tienen que hacer es ya gestionarlo, si se gestionan reciben subvenciones obviamente, no se puede tener mucho personal si no hay una subvención, porque tampoco genera ingresos, no es un negocio la Vía Verde, y eso hay algunas que tienen sus edificios que se pueden dedicar a hotelería, se puede sacar otra rentabilidad que nosotros no nos metemos, que digamos, esa rentabilidad es para ellos.	<ul style="list-style-type: none"> •Vías Verdes •Gestores de vías verdes •Vía Verde del litoral en Huelva •Ayuntamientos por donde discurre la Vía Verde del Litoral •Adif •Estado Español •Ministerio de Medio Ambiente •Fundación de los Ferrocarriles Españoles 	<ul style="list-style-type: none"> •Gestionar la Vía Verde por medio de recursos públicos. 	<ul style="list-style-type: none"> • Existe disolución de Vías Verdes cuando intereses temporales de los gestores. • Adif no puede financiar todo el proyecto • El Estado financia el proyecto de vías Verdes a través de • adif, • El Ministerio de Medio ambiente: financiaba la ejecución de los proyectos y se les entregaba todo a los ayuntamientos • La Fundación de los Ferrocarriles Españoles: con la elaboración de los proyectos de vías verdes • El ente gestor en sus diferentes modalidades debe: • Gestionar el proyecto de vías verdes

Cronología de hechos, Vía Verde de la Sierra

Clave Entrevistado	Año	Descripción	Involucrados	Objetivo	Acciones
F.M.G.	s.f.	<p>Lo que hace una Vía Verde entonces es creación empleo para más personal o más funcionarios que también son subvencionados, porque por ejemplo una fundación o en los ayuntamientos, pero bien o mal amplía recursos para que haya más puestos de trabajo ya sea nivel público y a nivel privado. Los ingresos que genera una vía verde son mínimos, entonces, es como una carretera, está ahí puesta para que la usen y las disfruten los ciudadanos, en algunos casos se les cobra, en autopista, pero lo normal es que no sea así, en este caso es igual, es decir que hay una serie de valores que se aportan a la sociedad que no todo tiene que ser económico, obviamente. Todo mundo disfrutamos mucho de la vía verde, a mí me gustan mucho, un inciso, en Chipiona hay una vía verde muy buena Chipiona-Rota, y yo soy bastante usuario de la vía verde, esa no tiene absolutamente ningún ingreso propio, no tiene edificios ni nada, es absolutamente la vía verde, una zona que está bien cuidada, que la cuida directamente el ayuntamiento, se maneja directamente con el ayuntamiento de Chipiona y funciona bastante bien, y está siempre muy limpia, yo la he recorrido varias veces, es decir que esa satisfacción de utilizar este producto en sí mismo tiene su recompensa, no tiene que ser todo valor económico directo.</p>	<ul style="list-style-type: none"> ●Vía Verde ●Ayuntamientos ●Personal subvencionado ●Fundación subvencionada ●Ciudadanos ●Vía Verde Chipiona-Rota 	<ul style="list-style-type: none"> ●Subvencionar puestos de trabajo de una vía verde 	<ul style="list-style-type: none"> ● Gestionar las subvenciones para tener personal ● El ente gestor no genera ingresos, no es un negocio la Vía Verde, solo en casos donde se tienen edificios que se pueden dedicar a hotelería, ● La renta de edificios para hostelería, se queda directamente a los entes gestores. ● La vía verde crea empleos de personal y funcionarios cuyos salarios provienen de subvenciones ● El personal que coordina una vía verde puede ser parte de los ayuntamientos o estar integrados en una fundación, de nivel público o privado ● Los ingresos que genera una vía verde son mínimos, equivalen a la infraestructura de una carretera, no genera ingresos significativos. ● Existen vías verdes como la Chipiona. Rota que no tienen ningún ingreso propio, pues no cuenta con edificios ni nada. Es cuidada, mantenida y manejada por el ayuntamiento de Chipiona. ● Las Vías verdes como tienen una recompensa por la serie de valores que se aportan a la sociedad y

Cronología de hechos, Vía Verde de la Sierra

Clave Entrevistado	Año	Descripción	Involucrados	Objetivo	Acciones
Ui	s.f.	<p>Relación de adif y la FFE. La FFE Ellos hacen el proyecto, ellos entran a funcionar desde el momento en que ya se ha formalizado el contrato, desde que se inician las conversaciones, que todo nace como se ve en el procedimiento de una solicitud de ayuntamiento o de una mancomunidad o la asociación que sea, a partir de ahí se empiezan, hay un gran trabajo que hacer, claro no todo está hecho, de hecho los ferrocarriles sobre todo las vías cerradas, las vías antiguas tienen una planimetría muy primitiva o no hay planimetría y todo ello es un trabajo de aclaración física, de en qué consiste la vía verde, sino también aclaración jurídica, de dar sentido, de dar de alta en el registro de la propiedad, de defender en ocasiones ocupaciones, usurpaciones de vecinos colindantes que han cogido una parcela de la vía verde, o sea que hay un gran trabajo que hacer hasta que se llega a la firma. Se llega a la firma, ya ellos tienen la posesión y nosotros lo único que vigilamos es que efectivamente se dediquen a lo que se deban de dedicar, claro no puede dedicarlo a lo que sea, asfaltarlo y ponerlo ahí para que caminen coches, no va a ser. Entonces nosotros estamos encima de esa mínima vigilancia, tampoco es exhaustiva, ya a partir de allí ellos se ponen en contacto con la fundación, pero nosotros directamente con la fundación no tenemos ninguna relación formal digamos, las conocemos, trabajamos en de lo mismo pero en momentos diferentes, digamos, digo, por supuesto nos invitan a todos los eventos que hacen, nos conocemos y tal, pero que, que ya ellos hacen el proyecto y ya ellos tienen autonomía para hacer los productos, además los productos están muy diseñados ya, y siempre son los mismos, o sea que no... sabes... después viene ya la solicitud de la subvención a los ministerios para la ejecución, si hay que aplanar, asfaltar, poner vallado, en fin, la cartelera que se pone, todos los hitos que hay que poner, toda lo que ya sabemos que conlleva la vía verde, la ejecución.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Adif • Fundación de Ferrocarriles Españoles • Ente gestor de las vías verdes • Ayuntamiento • Mancomunidad • Consorcio • Fundación • Ministerios 	<ul style="list-style-type: none"> • Iniciar proceso de una vía verde • Solicitar concesión de sobre las antiguas vías del tren • Validar la concesión de arrendamiento • Firmar contrato de arrendamiento • Solicitar a la FFE la elaboración del proyecto de vía verde • Buscar financiamiento para la ejecución del proyecto 	<p>que no tienen que ver con el valor económico directo.</p> <ul style="list-style-type: none"> • En el caso de la Vía verde de Chipiona, el buen cuidado del ayuntamiento hace que funcione bien, siempre limpia y con buen mantenimiento. • El procedimiento para creación de una vía verde nace con el interés y solicitud de un ente gestor; <ul style="list-style-type: none"> ○ ayuntamiento, ○ mancomunidad ○ o asociación de cualquier índole • Adif evalúa la solicitud y comienza un gran trabajo, <ul style="list-style-type: none"> ○ en algunas ocasiones los registros de vías de ferrocarriles no están hechos ○ algunas vías antiguas tienen una planimetría muy primitiva ○ Algunas veces no existen planimetrías ○ Se deben realizar aclaraciones físicas de las antiguas vías ○ Adif se involucra en la aclaración jurídica: dar sentido, de dar de alta en el registro de la propiedad, de defender en ocasiones ocupaciones, usurpaciones de vecinos colindantes que han cogido una parcela de la vía verde

Cronología de hechos, Vía Verde de la Sierra					
Clave Entrevistado	Año	Descripción	Involucrados	Objetivo	Acciones
					<ul style="list-style-type: none"> • Una vez validada la información, adif realiza el contrato de arrendamiento con el ente gestor interesados en el proyecto de vías verdes • Una vez firmado el contrato de arrendamiento, el ente gestor tiene la posesión • Desde el momento del arrendamiento adif vigila que efectivamente las actuaciones se dediquen a lo que se deban de dedicar; no puede asfaltarlo para automóviles por ejemplo • El ente gestor ya con el contrato de arrendamiento se pone en contacto con la Fundación de los Ferrocarriles Españoles • La Fundación de los Ferrocarriles Españoles por medio del departamento de Vías Verdes realizan el proyecto una vez que se ha formalizado el contrato entre adif y el ente gestor • adif directamente con la fundación no tiene ninguna relación formal trabajan en el proceso de formación de una vía verde en momentos diferentes • A pesar de no trabajar directamente juntos adif y la FFE, hay buena relación y participación en eventos

Cronología de hechos, Vía Verde de la Sierra

Clave Entrevistado	Año	Descripción	Involucrados	Objetivo	Acciones
F.M.G.	s.f.	el proceso de la solicitud hasta que se formaliza el contrato, convencerlos de que eso es una buena actividad para el ayuntamiento, que es beneficio de los vecinos lo que te he dicho antes, que quizá me he adelantado, la planimetría, el trabajo de elaboración del propio... creo que te deje un modelo de elaboración de contrato... que el quizá no sea tanto, aunque el contrato también va en un sistema informático a nivel nacional donde está metida todas las vías verdes, tienen un trabajo en el que participan muchos departamentos, no solo la planimetría y todo el estudio de los terrenos realmente lo hace inventario, que es otro departamento que no depende de mí, trabaja para mí, para gestión patrimonial, esa es la carga de trabajo, es lo que supone reuniones que siempre hay con los ayuntamientos, los concejales, se lo toman muy en serio, se hacen reuniones al máximo nivel.	<ul style="list-style-type: none"> • Adif • Ente gestor de la vía verde • Ayuntamientos • Departamento de Gestión patrimonial • Concejales de ayuntamientos 	<ul style="list-style-type: none"> • Trabajar constantemente con involucrados 	<ul style="list-style-type: none"> • La Fundación de los Ferrocarriles Españoles tiene autonomía para hacer los productos, además los productos están muy diseñados ya, y siempre son los mismos • Después el ente gestor debe realizar la solicitud de la subvención a los ministerios para la ejecución: si hay que aplanar, asfaltar, poner vallado, en fin, la cartelera que se pone, todos los hitos que hay que poner, toda lo que ya se tiene establecido y en conocimiento de debe conllevar la vía verde. • El proceso desde la solicitud hasta la formalización del contrato implica un trabajo constante de los involucrados • El propio trabajo de concesión involucra muchos departamentos: <ul style="list-style-type: none"> ○ Revisión y elaboración de planimetría ○ Jurídico ○ Estudio de los terrenos; inventario (departamento de gestión patrimonial) ○ Reuniones con ayuntamientos, concejales y adif
F.M.G.	s.f.	le otorga una seguridad, sobre todo hay una cuestión que es la marca vía verde, la marca está registrada y es de adif, nadie puede tener una vía verde, hay senderos verdes, hay caminos verdes que tienen las comunidades autónomas, ayuntamientos, quién sea, puede tener el camino que quiera lógicamente, pero la	<ul style="list-style-type: none"> • Adif • Comunidades autónomas • Ayuntamientos 	<ul style="list-style-type: none"> • Generar certeza a la concesión del arrendamiento para una vía verde 	<ul style="list-style-type: none"> • La existencia de adif otorga una seguridad al proceso de creación de vías verdes

Cronología de hechos, Vía Verde de la Sierra

Clave Entrevistado	Año	Descripción	Involucrados	Objetivo	Acciones
		<p>marca vía verde que tiene unas connotaciones, unas peculiaridades es exclusiva de adif, ya eso es una garantía, el modelo, el compromiso, porque ese contrato como verás está muy garantizado, de manera que adif es una de las.. no voy a decir la más seria del país, pero es de las empresas más grandes del país y tiene es garantía de una empresa pues enorme, con un historial y con una competencia profesional, eso te puedo decir, hablo por mí que yo he estado en muchos departamentos de adif y no te puedes imaginar la competencia, la calidad del personal, es impresionante, eso no lo vez en las empresas privadas, yo también he trabajado en empresas privadas sabes, pero que todos los responsables de departamentos.. hay una gran calidad profesional, todo esto es una garantía claro, de que vaya funcionando, cuando ocurre un incidente como el que te he comentado de la vía verde ya hace varios de esto, y se va a retomar y nos está costando años poner de acuerdo años a los ayuntamientos, que participe la diputación de Huelva que está un poco rehacia a participar, nosotros siempre a favor de hacerla, y yo creo la pregunta va por ahí, que esa es la garantía mejor que se tiene, el respaldo de una empresa como es adif de implantación nacional, de reconocimiento mundial por la tecnología, incluso por la forma de gestión, se pretende, se pretende pero nunca se llega, aunque seamos una empresa modelo, nunca se consigue obviamente, pero bueno, en eso estamos y eso harán ya los que queden</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Personal impresionantemente calificado 		<ul style="list-style-type: none"> • Adif es dueño de la marca registrada vía verde • La marca vía verde tiene connotaciones específicas y es exclusiva de adif. • Adif es una de las empresas más grandes a nivel nacional en España. • Las claves de garantía que otorga adif recaen en <ul style="list-style-type: none"> ○ cuenta con una competencia y calidad de personal impresionante en todos los departamentos, ○ Ser una empresa de implantación nacional, ○ su reconocimiento mundial de tecnología, ○ su forma de gestión y la búsqueda de consolidación de un modelo de gestión de excelencia
F.M.G.	s.f.	<p>Amenazas de los proyectos no existen porque hay un apoyo contundente desde el presidente, de hecho en el Plan Estratégico, que se presentó en Sevilla hace unos días, vino el presidente, yo no pude estar, porque no puedo estar en una silla así quieto, me entran unos dolores tremendos tengo que estar moviéndome, total, que fue Fernando el gerente de adif y Enrique, otro de los jefes de Patrimonio y va orientado a eso, a la función social de la empresa, a la sostenibilidad del medio ambiente, en fin, es una empresa muy mentalizada porque sobre todo, debe serlo porque una empresa, una actividad más bien dicho, que tiene mucho impacto ambiental, el poner un tren destruye muchísimas cosas, entonces digamos que la empresa contrarresta, y todas las empresas ferroviarias, son infraestructuras enormes que alteran muchísimo el territorio y algunas veces tiene sus reivindicaciones en contra, pero ese impacto que hace el ferrocarril, digo entra en una ciudad y la parte en dos, eso hay que gestionarlo muy bien, digamos no sé si será por eso, ojo! El pensamiento nuestro presidente, éste lleva poco tiempo un año o dos, no sé si será en ese sentido por eso, o</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Presidente adif • Fernando gerente adif • Enrique jefe de Patrimonio adif • Adif • Empresas ferroviarias 	<ul style="list-style-type: none"> • Cumplir con la función social de la empresa 	<ul style="list-style-type: none"> • El Plan Estratégico de adif, va orientado a la función social de la empresa, a la sostenibilidad del medio ambiente • Considera a adif una empresa muy mentalizada en el impacto ambiental que genera. • Las empresas ferroviarias construyen infraestructuras que alteran muchísimo el territorio. • Adif busca reivindicar los daños, impulsado por el pensamiento del actual

Cronología de hechos, Vía Verde de la Sierra

Clave Entrevistado	Año	Descripción	Involucrados	Objetivo	Acciones
		porque está de moda el ambiente vende mucho el tema de la sostenibilidad y el impacto medioambiental y todo mundo intenta ponerse digamos medalla y ponerse eso como modelo de objetivo de gestión, nunca se conseguirá porque siempre tenemos inconvenientes, pero bueno, en eso se está y la dinámica de solución de todos los problemas que existen.			<p>presidente de adif que tiene un año o dos.</p> <ul style="list-style-type: none"> • El tema de la sostenibilidad y el impacto ambiental está de moda, todo mundo intenta ponerse digamos de la y ponerse eso como modelo de objetivo de gestión.
F.M.G.	s.f.	no recibe ninguna bonificación especial o una subvención especial, nada, nada, no recibe nada, simplemente adif, tampoco es que tenga tanto mérito, lo que hace adif, lo que hace es que pone a disposición los suelos, y digamos que promueve. Digamos que el mérito al final es el Estado que poner el dinero realmente, porque hay un principio dentro de la empresa que adif no gasta ni un céntimo sino es para el ferrocarril, para el viajero del ferrocarril, tenemos una filosofía de empresa que yo la entiendo, que además somos una empresa que está, bueno yo creo que todas las empresas de ferrocarriles alrededor del mundo tienen pérdidas, el ferrocarril es un medio muy interesante de transporte que podíamos hablar también del ferrocarril, pero bueno que tiene ese impacto que hemos dicho antes, pero tiene muchos beneficios sociales, muchos ahorros en energía, en contaminación, eso ocurre porque son infraestructuras muy caras obviamente le había generado una deuda importante, unas inversiones importantísimas y todo eso si tenemos deuda, no podemos dedicar dinero para cualquier actividad no solo a vías verdes, a cualquier actividad cultural, porque nosotros promovemos también, te he comentado antes la responsabilidad social sostenible no solo es la vía verde, tenemos un programa que se llama así y se aplica a actividades culturales, o de ONG o de cualquier clase de fundación no lucrativa a la que nosotros facilitamos el uso de los inmuebles, les hacemos bonificaciones en los arrendamientos, pero muchas veces nos piden -¿no nos pueden financiar...?- una actividad determinada, y tenemos que decir no, lo siento pero adif no financia nada, ya financia si tengo un inmueble y puedo sacarle 1000 euros al mes y puedo dejártelo a ti por 500, digamos que esos 500 ya te estoy financiando, eso es lo que hace adif, dejar de cobrar, pero adif directamente no financia nada.	<ul style="list-style-type: none"> • Adif • Ente gestor de la vía verde • Fundaciones lucrativas • ONG 	<ul style="list-style-type: none"> • Promover actividades de responsabilidad social sostenible, de la empresa adif. 	<ul style="list-style-type: none"> • Adif pone a disposición las vías en desuso y promueve la creación de vías verdes. • Adif no recibe subvenciones o bonificaciones especiales por poner a disposición las vías en desuso y promover la creación de vías verdes. • Adif como empresa no puede gastar, por tanto no realiza inversión económica en las vías verdes, una vez realizado el contrato, el ente gestor es quien debe buscar las subvenciones necesarias, con la guía de la Fundación de los Ferrocarriles Españoles. • Adif como empresa solo realiza inversiones para el ferrocarril y el viajero • Adif no puede dedicar dinero a actividades como vías verdes, actividades culturales, y otras actividades que promueven por la responsabilidad social sostenible de la empresa

Cronología de hechos, Vía Verde de la Sierra

Clave Entrevistado	Año	Descripción	Involucrados	Objetivo	Acciones
F.M.G.	s.f.	<p>Sobre todo, lo que todo mundo pensamos, estaría mucho mejor si tuviéramos mucho más personal que pudiéramos estar a pie de terreno visitando los lugares, inspeccionándolo, fomentándolo más todavía, ¿qué ocurre?, que no hay personal, ahora mismo la vía verde me la llevaba una persona, ahora me lo lleva un tercio de persona por decir algo por que lleva otras competencias y lleva el tema de la vía verde, hombre! Lo que es la negociación, el entablar la relación, enviarse correspondencia de ese recurso lo hace la jefatura lógicamente, pero después lo que es el trabajo en sí, y hacía falta llevo muchísimas cosas, para mí que la vía verde es por decirte algo, un 5% de mi tiempo, y fíjate la envergadura que tiene porque ,que tengo muchísimas cosas, digamos los arrendamientos, las enajenaciones, todo, aunque tengo un equipo evidentemente, pero que la responsabilidad última es mía, y el gerente en última instancia, de otro jefe que es muy buen trabajador también, Enrique que lleva todo este tema directamente, de la elaboración de los contratos, pero que le falta personal, de hecho se jubilan personas, y normalmente se jubilan personas con mucha carga profesional y con mucho conocimiento los que estamos ya, que tenemos una edad, y no hay nadie, nadie. Han venido algunos técnicos, se han incorporado algunos técnicos, algunos yo los he pedido, abogados... el trabajo aquí es jurídico, aquí dos fases que tiene Patrimonio, uno es el jurídico y el técnico, el físico el de planimetría, obras y todo el tema ya físico, y me han traído algunas veces un abogado, pero ese es el principal problema, si habría algo que cambiar yo algo, sería eso. Que hubiera más personal capacitado para agilizar los procedimientos y también para defenderlos, por ejemplo el Patrimonio. La vía verde que te</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Adif • Área de patrimonio • Jefatura de patrimonio • Personal calificado 	<ul style="list-style-type: none"> • Indicar la necesidad de más personal calificado para los trabajos jurídicos y técnicos que lleva el área de patrimonio de adif. 	<ul style="list-style-type: none"> • Adif tiene un programa llamado responsabilidad social sostenible para promover actividades culturales, de ONG o cualquier clase de fundación no lucrativa por medio facilitarles el uso de los inmuebles. • Adif financia haciendo descuentos del arrendamiento de los inmuebles, pero directamente no financia nada. • Mejorar las labores con más personal • Poder estar a pie de terreno visitando, inspeccionando y fomentando más el uso de vías verdes. • No hay personal, el departamento de vías verdes en adif cuenta con una persona en el área • El área de adif que lleva vías verdes, se dedica a trabajo jurídico, dividido en dos fases: Jurídica y técnica. • El principal problema es la falta de más personal capacitado para agilizar los procedimientos y para defenderlos • El principal problema resume: es la falta de medios y recursos

Cronología de hechos, Vía Verde de la Sierra					
Clave Entrevistado	Año	Descripción	Involucrados	Objetivo	Acciones
		he mencionado antes de Chipiona, que conozco también, te enseñaría fotos pero ahora mismo no las tengo, pero que los colindantes son chalets y terrenos que han dejado la vía verde en nada, en el camino justito asfaltado, cuando nosotros tenemos 20 o 25 metros, lo han dejado en 6 metros o 5 metros de paso mínimo. Faltan medios, hay falta de recursos.			
C.A.L.	2011 a 2016	Carmen Aycart Vicepresidenta de la Asociación de Vías Verdes de Andalucía	<ul style="list-style-type: none"> •Carmen Aycart Luengo •Asociación de Vías Verdes de Andalucía 	<ul style="list-style-type: none"> •Indicar período como Vicepresidenta de la Asociación de Vías Verdes de Andalucía 	<ul style="list-style-type: none"> • Carmen Aycart continúa su formación como experta en temas de vías verdes, y es nombrada vicepresidenta de la asociación de vías verdes a nivel de comunidad autónoma
C.A.L.	2017	Carmen Aycart colabora sin ningún cargo concreto para la Asociación de Vías Verdes de Andalucía, a partir de enero de ese año	<ul style="list-style-type: none"> •Carmen Aycart Luengo •Asociación de Vías Verdes de Andalucía 	<ul style="list-style-type: none"> •Colaborar con la Asociación de Vías Verdes de Andalucía 	<ul style="list-style-type: none"> • Carmen Aycart continúa su formación como experta en temas de vías verdes, y es nombrada vicepresidenta de la asociación de vías verdes a nivel de comunidad autónoma
C.A.L.	s.f.	Pues te puedo asegurar que en algunas vías no ha habido manera de que salgan adelante. Pues han sabido efectivamente, aprender de los errores y eso que han tenido que luchar en un territorio muy complejo porque el personal que hay en los municipios, ya lo habrás ido viendo, es increíble a veces, ¿cómo se puede tener tan poco espíritu de servicio público, y tanto de si a ese le va bien, voy a ver si le pongo una zancadilla y consigo tirarlo aunque yo vaya detrás, o sea...? Esa envidia a los que triunfan, ese cuestionar todo lo que va bien ¿pues algo tendrá que	<ul style="list-style-type: none"> •Carmen Aycart Luengo •Fundación de los Ferrocarriles Españoles 	<ul style="list-style-type: none"> •Indicar problemas de rivalidad entre actores involucrados 	<ul style="list-style-type: none"> • Algunas Vías Verdes no salen adelante por la falta de involucramiento del personal que hay en los municipios • La rivalidad entre actores políticos es un problema para que las vías verdes salgan adelante

Cronología de hechos, Vía Verde de la Sierra

Clave Entrevistado	Año	Descripción	Involucrados	Objetivo	Acciones
		haber hecho? Y habrán robado, y habrá...., nooo, vamos a ver, ese es tu problema, habrás robado tú, éstos de aquí no han robado, pero esa mentalidad es muy peligrosa y muy complicada de lidiar con eso, es un desgaste tremendo.			<ul style="list-style-type: none"> • La mentalidad de rivalidad, incredulidad, envidia y celos son un gran problema originado en los actores involucrados y se refleja en el éxito o fracaso de una vía verde
C.A.L.	s.f.	Trabajar cuando hay divisiones políticas tan marcadas tampoco es lo más, porque a veces tienes uno y no lo consigues con ese, y en cambio otras veces hemos llegado a otros territorios donde tienes 7, incluso de diferentes colores políticos y va la cosa para adelante desde el primer momento, yo lo he veo más en la inteligencia, en la capacidad de visión de futuro, en la generosidad de decir, todos juntos vamos a llegar más lejos, no lo sé, es un poco ser listo, saberlo ver y el decir me conviene aliarme con éste y con aquél aunque sean de otros partidos políticos porque juntos todos vamos a poder lucir en nuestro pueblo el mérito, pero si me ando peleando, no vamos a tener una vía verde nunca. Entonces, no sólo es el que te alíes con los otros, es que tú mismo en tu municipio tengas esa capacidad, pero también en muchos sitios nosotros sí hemos sido de no pelearnos donde no hay necesidad, hay siete municipios y tres no quieren, ahí os quedáis y vamos a empezar con estos cuatro, bueno vamos a empezar con estos dos, bueno, que ni siquiera dos bueno pues tampoco, no te puedes empecinar porque si no quieren, no quieren, aun así, es verdad ahora mismo estoy pensando en un caso por ejemplo en una vía verde en Alicante, es una vía verde preciosa y todavía no se ha construido, lleva abandonada más de 20 años, entonces nuestro argumento era que esta vía va a ser preciosa, pero decían entonces los alcaldes queremos una carretera, bueno ¿vamos a intentar que eso sea una carretera por encima de la montaña?. Y de ahí no les vas a sacar, pero bueno, nosotros seguimos intentando, va a llegar un momento en el que el alcalde de turno que quería la carretera ya tiene visión de futuro, a ver la carretera vamos a dejarla en aquel momento, y además aparte que no cabe, que era un ferrocarril de vía estrecha, muy encajonado en un cañón, o sea que por más de ponerlo de frente, es decir no me empecino aquí y vamos a hacer otra cosa.	<ul style="list-style-type: none"> • Carmen Aycart Luengo • Municipios • Actores políticos • Alcaldes • Fundación de los Ferrocarriles Españoles 	<ul style="list-style-type: none"> • Trabajar sólo con los municipios interesados 	<ul style="list-style-type: none"> • Trabajar con la existencia de divisiones políticas • Falta de capacidad de visión a futuro • Que en el propio municipio se tenga la capacidad de formar aliados para tener como meta futura la vía verde • Saber dejar ir a los municipios que no están interesados y trabajar con los que sí lo estén.
C.A.L.	s.f.	Constancia. Hemos sido muy de gotita, muy de pejugeros, cuando sabíamos que había que ir en una dirección de ir en esa, y hemos hecho cosas de Series de Televisión, ha habido cosas globales que han beneficiado luego a la Vía verde de la Sierra,	<ul style="list-style-type: none"> • Carmen Aycart Luengo • Fundación de los Ferrocarriles Españoles • Vías Verdes en España 	<ul style="list-style-type: none"> • Ser constantes en las labores de divulgación y gestión 	<ul style="list-style-type: none"> • Ser constantes • Seguir la dirección correcta

Cronología de hechos, Vía Verde de la Sierra

Clave Entrevistado	Año	Descripción	Involucrados	Objetivo	Acciones
		como a otra, pero que eran más globales, más universales, no sólo por la Vía Verde ésta, pero sí que ha repercutido, la propia página web nuestra de víasverdes.com, todo ese afán divulgativo y bueno...			<ul style="list-style-type: none"> • Hacer Series de Televisión • Hacer trabajos de beneficio global para todas las vías verdes • Crear una página web global de afán divulgativo
C.A.L.	s.f.	Falta emprendimiento, ya no en la Vía verde de la Sierra falta en España entera, en Andalucía mucho más que en el resto de España si me apuras y yo eso es una cosa que lo sé desde hace décadas, pero cada vez me sorprende más que en unas circunstancias de crisis incluso económicas como las que estamos ahora mismo, no haya más espíritu de emprendimiento y el que haya es para poner un bar, bueno, ¿vamos a ver tendríamos que estar poniendo bares? Se pueden hacer más cosas distintas no?, entonces hay muy poco espíritu emprendedor y más todavía en los pueblos quizá, pero después es verdad que en estos pueblos concretos, el hecho de que tu estés alejado del pueblo significa que no vas a tener a la población local paseando por las tardes por allí, porque el que se tiene que coger desde Coripe hasta la Vía, por mucho que tú le hayas hecho el camino más fantástico que le hayas hecho, el camino es así, eso no te lo soluciona nada más que una escalera mecánica o un funicular y claro el que baja y luego sube, hombre, para pasear un ratito con los niños, no te vas a la vía verde, ni tú mismo, te vas un ratito a la plaza y al caminito que va a la sierra a no sé dónde, pero no te metes por ahí. Entonces eso ha sido un obstáculo muy gordo, y también el no tener una población grande potencialmente cercana, por ejemplo en la vía verde del aceite sales de Jaén capital, con ciento y pico mil habitantes, pasas por pueblos como Martos, Lucena, Cabra, Puente Genil que tienen de 20 a 40 mil habitantes cada uno de ellos y además como en la mayoría de los casos en Puente Genil no, pero en los otros pasa por los pueblos, claro, ahí la gente sí es muy normal que salgan de casa con la bici y a tres manzanas ya tienes la vía verde, entonces el uso que tiene, la conciencia social que tienen los ciudadanos de oye qué bien que nos han puesto esta vía verde, el poder tener esa actitud emprendedora de que todos podíamos sacarle partido, una tienda de bicis, un tal... es más fácil, en la Sierra digamos, tienen muchos impedimentos	<ul style="list-style-type: none"> • Vía Verde de la Sierra • Población cercana a la vía 	<ul style="list-style-type: none"> • Contar con poblaciones locales y accesos cómodos, para uso constante de la Vía Verde 	<ul style="list-style-type: none"> • Falta de emprendimiento • Vías verdes alejados del pueblo significa que no va a haber población local paseando por las tardes • Coripe es ejemplo de que por más que se le haya hecho el camino más fantástico, el terreno es así (muy accidentado) y las personas prefieren ir a otros lugares a pasear. • No tener una población muy grande y potencialmente cercana que haga uso constante de la vía • Ejemplo de beneficios de poblaciones locales grandes a la vía verde; Vía Verde del aceite. • Donde la vía verde atraviesa pueblos es común que las personas usen la vía verde. • Es importante la conciencia social de la aceptación y agrado de la vía verde • Impulsar una actitud emprendedora de sacar partido a través de la dinámica de la vía verde • Es más generar emprendimientos en pueblos por donde atraviesa la vía verde que

Cronología de hechos, Vía Verde de la Sierra					
Clave Entrevistado	Año	Descripción	Involucrados	Objetivo	Acciones
C.A.L.	s.f.	Tienes que hacer con lo que tienes, porque otra cosa no te lo puedes inventar, y bueno está muy bien lo que tiene, afortunadamente es una vía verde preciosa, porque también ésta vía verde tú me la pones en una zona llana, sin túneles, sin viaductos, un caminito en medio de una llanura y allí no va nadie. O sea que también la espectacularidad del sitio, el que haya restaurantes en las estaciones que le da mucho encanto, ha habido aciertos que han sabido aprovechar la materia prima pero si no la hubieran aprovechado, no hubieran llegado a donde han llegado, y si no tuvieran la materia prima pues por mucho que hubieran hecho, tampoco habrían llegado, o sea que se ha dado la confluencia de todo+	<ul style="list-style-type: none"> •Vía Verde de la Sierra 	<ul style="list-style-type: none"> •Aprovechar la espectacularidad del paisaje 	<p>en donde pasa lejana a las viviendas.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Se debe hacer a partir de los recursos que haya • No se pueden inventar elementos • Existe el riesgo de no tener éxito si la vía verde está en una zona llana, sin túneles, sin viaductos, un caminito en medio de una llanura. • La espectacularidad del sitio acompañada de los servicios de descanso, comida, hospedaje y atención son clave de éxito. • Una vía verde con alta espectacularidad no llega muy lejos si no tuviera servicios, y viceversa.

Cronología de hechos, Vía Verde de la Sierra

Clave Entrevistado	Año	Descripción	Involucrados	Objetivo	Acciones
C.A.L.	s.f.	<p>En la Vía Verde de la Sierra se podían haber evitado precisamente las circunstancias que hemos hablado de peleas intestinas, de una Diputación con la otra, de los ayuntamientos con otros, la mezquindad, la falta de miras y de trabajo en común y en equipo, de las autoridades locales, eso se podría haber evitado y hubieras avanzado más y mejor, y mucho más rápido, yo también soy crítica a veces con determinadas inversiones que se han hecho que no han ido luego a ningún sitio. cuando se empezó a hacer la Vía Verde por ejemplo se construyó de nueva planta, que tiene tela, un nuevo edificio en Arcos de la Frontera, al lado de donde estaba la antigua estación de la Vía Verde que nunca se ha llegado a reutilizar porque ya era Parque de Bomberos de la localidad, entonces copiaron la Estación de Olvera y la reprodujeron arquitectónicamente y como te podrás imaginar costó un dineral en Arcos de la Frontera, para nada, pero bueno ha habido ciertas inversiones de ese tipo, pues también las que se empezaron a hacer en la Junta de los Ríos, en la Toleta en el Hotel Rural, pero claro, no es que sea una crítica, son cosas que si no actúas, no te vas a equivocar nunca, hay gente que actúa con la idea de que va a salir y luego pues que no sale, que se podía haber evitado, hombre ahora sí, en el momento que se hizo no, porque se pensaba que tenía una lógica y después, no sé qué decirte, yo creo que se ha acertado mucho en todo lo que se ha ido haciendo, y que los problemas vienen más en las faltas de miras y de trabajo común, como te digo de las entidades locales del momento, pero yo creo que ha habido un apoyo social, tan es verdad que el tejido social es el que es, lo que sabemos que allí hay muchísimas escuelas taller y casas de oficio, que no nos engañemos, no sirven para nada prácticamente, porque los que están ahí simplemente van a que les den un sueldillo mientras están trabajando allí y punto se acabó, no tienen la más mínima intención de aprovechar lo que se les está dando, eso también o sea que se puede decir, la pobreza en cierto modo formativa tanto de la gente más llana como de las autoridades locales, cuál es la riqueza, pues precisamente también esa misma, ha habido gente allí que sí ha sabido ponerse a muy alta altura para guiar aquel proceso para trabajar por la vía verde para conseguir dinero debajo de las piedras y para dejarse las pestañas, y para hacer lo que consideraban que había que hacer a costa de su propio esfuerzo que es ir a ferias en el extranjero, meterte un tuit de horas para hacer cualquier cosa, cualquier actividad, cualquier evento que fuera para ello, es admirable, no ha sido simplemente ha llegado dinero y lo han hecho, sino que se han movido mucho, han</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Vía Verde de la Sierra • Diputación de Cádiz y Sevilla • Autoridades locales • Entidades locales • Sociedad civil organizada 	<ul style="list-style-type: none"> • Tener personal que guíe el proceso de la Vía Verde, altamente comprometido y preparado 	<ul style="list-style-type: none"> • Evitar peleas intestinas entre autoridades locales de distintas Diputaciones, entre los municipios implicados y entre las autoridades locales • Crear equipo de trabajo con objetivos comunes para avanzar más y mejor, y mucho más rápido • Evitar inversiones económicas y de recursos en edificios innecesarios • Cuando iniciaba la vía verde de la sierra se realizó una réplica de la estación de Olvera en Arcos de la Frontera, donde nunca se ha llegado a utilizar • La inversión en la Junta de los Ríos, en la Toleta con el Hotel Rural, se abandonó. • Los problemas surgen más de la falta de miras y de trabajo común de las entidades locales del momento • La pobreza formativa de la población repercute en el éxito del proyecto • Clave de éxito es la existencia de personas preparadas a un alto nivel de preparación que se han convertido en guías del proceso • Los guías de la vía verde de la sierra han decidido trabajar por la vía verde, conseguir dinero, dejarse las pestañas y considerar

Cronología de hechos, Vía Verde de la Sierra					
Clave Entrevistado	Año	Descripción	Involucrados	Objetivo	Acciones
		invertido mucho tiempo, y mucho esfuerzo y muchas personas para que aquello salga adelante, tomando en cuenta que el tejido social y las autoridades locales, tienen un perfil muy pobre, pues tiene todavía más mérito, sabe porque han luchado contra marea, ellos han tirado contra las olas. Entonces, qué se podría haber evitado, intento pensar en qué.			<p>que había que hacer a costa de su propio esfuerzo, como ir a ferias al extranjero, meterse a tuits de horas para hacer cosas, actividades, eventos, se han movido mucho con mucho esfuerzo a través de muchas personas</p> <ul style="list-style-type: none"> • A pesar de que el tejido social y las autoridades locales tengan un perfil muy pobre, los implicados en la Vía Verde de la Sierra han tirado con mayor fuerza.

Cronología de hechos, Vía Verde de la Sierra

Clave Entrevistado	Año	Descripción	Involucrados	Objetivo	Acciones
s.f.		adif es un poco el palo en la rueda, para que no avance mucho, ellos no entienden bien todavía o no han sido nunca muy favorables a ese tema, lo han visto simplemente como una forma de dar salida a su patrimonio pero no con una implicación digamos, afectiva, como sí hemos tenido en la Fundación de los Ferrocarriles Españoles. Están manteniéndoles sin invertir en su propia infraestructura, porque le dinero lo están consiguiendo los ministerios, ellos ni siquiera lo gestionan, se los están gestionando los ayuntamientos. y aparte, están cobrando por utilizar un espacio que ellos no le dan mantenimiento. Es un bien público, que gestiona una empresa pública, que a una entidad pública le piden que consiga dinero, de otra pública para que se haga un proyecto que con otra inversión pública de otra entidad diferente se va a poder construir, y que ellos, los primeros, van a poder gestionar luego, con dinero público nuevamente, a cambio de pagarle dinero a esa empresa. Sí lo piensas, es impresionante. Para mí, ésta si es una de las principales cosas que ha fallado en nuestro programa desde el inicio y no hemos conseguido resolverla, y yo me he dejado la salud en eso de verdad que ha sido una lucha titánica para intentar cambiar a adif y no ha habido manera, no lo hemos conseguido	<ul style="list-style-type: none"> • Adif • Vía Verde de la Sierra • Fundación de los Ferrocarriles Españoles • Municipios • Ministerios 	<ul style="list-style-type: none"> • Identificar las instituciones involucradas y sus alcances administrativos 	<ul style="list-style-type: none"> • Considera que adif provoca que no avance mucho el proyecto de la vía verde • Considera que adif ve a las vías verdes como una opción de dar salida a su patrimonio • Considera que hace falta una conexión afectiva de adif con la vía verde • Considera que la Fundación de los Ferrocarriles Españoles sí tiene una conexión afectiva con la vía verde • Adif no invierte en su propia infraestructura arrendada como vía verde • El dinero para la vía verde lo están consiguiendo los ministerios • Adif no gestiona, los ayuntamientos le gestionan a adif el dinero para mantener su infraestructura, (vía verde) • La vía verde es un bien público, que gestiona una empresa pública (adif), que a una entidad pública le piden que consiga dinero (municipios, mancomunidad, fundación o asociación), de otra pública (Fundación de los Ferrocarriles Españoles) para que se haga un proyecto que con otra inversión pública (ministerios) de otra entidad diferente

Cronología de hechos, Vía Verde de la Sierra					
Clave Entrevistado	Año	Descripción	Involucrados	Objetivo	Acciones
					(presupuestos públicos, fondos europeos, etc.) se va a poder construir, y que ellos, los primeros(adif), van a poder gestionar luego, con dinero público nuevamente, a cambio de pagarle dinero a esa empresa
C.A.L.	s.f.	Teníamos hecho, de echo nosotros repartíamos a los participantes en el seminario, lo que tenía que ser un guion de factibilidad y un guion de proyecto constructivo e igual los dejábamos ver. los mapas se hacían recortando las hojas de cartografía y marcando encima con letras, pero mira, los proyectos técnicos lo que escribimos en aquel año 94, que fue ya realmente 93 cuando empezamos, que ya bueno se nos fue con el inventario, terminamos en noviembre, o sea que ya fue en el 94 cuando empezamos hacer estudios, y teníamos muy claro el guion del estudio de viabilidad que era muy similar a cosas que habíamos visto en Estados Unidos y lo que un poco, a un estudio del territorio y diagnóstico y tal, y analizábamos todo, índices de población, pero las características demográficas, de la edad, de las características socioeconómicas, de pluviometría, de todo lo que tú te quieras imaginar de todo España hemos hecho así de gordo (haciendo un gesto con la mano y un grosor de aproximado 10 cm) y pasabas papeles y papeles y claro a los dos años ya sabíamos que aquello no servía casi para nada, entonces empezamos a decir, ve quitando del guion esto y esto, ¿qué es lo que hace falta? Pues mira, primero vamos a allí y nos reunimos con los alcaldes o incluso si es posible hacemos primero un recorrido por la vía que pensamos un poco impulsar nosotros o que alguien de la zona nos ha demandado, ¡aquí hay un ferrocarril! ¿Por qué no venís por aquí, tenemos mucho interés!, a lo mejor es un alcalde o un concejal o una asociación, nosotros	<ul style="list-style-type: none"> •FFE •Carmen Aycart •Vía Verde de la Sierra •Vía Verde del aceite •Alcaldes locales •Municipios 	<ul style="list-style-type: none"> •Fijar el contenido principal de los estudios de viabilidad y proyecto constructivo 	<ul style="list-style-type: none"> •La FFE repartía a los participantes en seminarios lo que tenía que ser un guion de factibilidad •La FFE repartía a los participantes en seminarios lo que tenía que ser un guion de proyecto constructivo •La FFE divulgaba la información elaborada para la gestión de nuevas vías verdes •En 1993 se realizó el trabajo del inventario, que se terminó en el mes de noviembre •En 1994 se comenzaron a hacer estudios, tenían muy claro el guion de estudio de viabilidad. •El guion de viabilidad fue adaptado al que habían visto de Estados Unidos

Cronología de hechos, Vía Verde de la Sierra

Clave Entrevistado	Año	Descripción	Involucrados	Objetivo	Acciones
		<p>íbamos y recorríamos la vía y decíamos ¡guau! Esto tiene un potencial tremendo, claro teníamos el inventario previo sabíamos de qué estábamos hablando incluso teníamos patrimonialmente muchas vías, y sabíamos si era posible o no era posible en función. Y una vez que habíamos hecho aquel análisis, habíamos tenido una primera reunión con los alcaldes y veíamos que podía ser aquello factible, les hacíamos un documento que tenía tener como 20 páginas a 30 páginas y una propuesta de diseño de la vía verde, pero eso ya si nos habían contratado y ya querían trabajar con nosotros, y aun así lo decíamos siempre primero, una zona de estudio de viabilidad y después el proyecto constructivo, sin el estudio de viabilidad sale, que no es factible una porque luego cuando hemos ido allí resulta que hay una carretera que ocupa 10 kilómetros de la vía, luego un polígono industrial ocupa 3 kilómetros más allá, y luego ya hay una zona urbana que haya usurpado no sé qué, y luego.... Bueno... de 40 kilómetros nos han quedado dos por aquí, cuatro y medio por aquí y tres allí, hombre! Ahora mismo como vía verde no es plantearle, porque ni siquiera las alternativas parecían lógicas, si ya vemos que hay interrupciones. LA viabilidad obedecía a una lógica lógica ya analizando la vía verde en sí. Analizábamos muchas cuestiones, la cuestión de la disponibilidad patrimonial, o sea de quién es aquello porque aquello puede estar perfecto, 30 kilómetros todo recto para allá, con sus túneles y demás, pero pertenece una empresa minera; A ver vamos a preguntarle primero a la empresa minera qué opina, es público; a bueno pues si es de adif o de RENFE, antes RENFE y FEVE, bueno entonces ya podemos empezar a trabajar con FEVE y RENFE puesto que están en la línea estratégica de colaborar con las vías verdes, ha firmado un convenio su presidente están en este año, que están a disposición, entonces la cuestión patrimonial es la primera, bueno hay tres a la vez, y además lo decíamos en todos los seminarios la disponibilidad patrimonial, la continuidad física y por lo tanto, y por lo tanto la factibilidad física de que aquello existe, y luego la implicación local, o sea: -(monologo)- ¿Ustedes lo quieren? Ok ¿se nos ha ocurrido en Madrid, porque nos ha gustado la y nos ha parecido muy bonito? No, no, nosotros lo queremos estamos dispuestos a tirar para adelante</p> <p>¿Están dispuestos a mantenerlo luego? ¿Ustedes saben que si consiguen que se les haga el proyecto constructivo lo van a tener que pagar y les va a costar x's mil? ¿Y una vez que lo tengan saben que van a tener que buscar tropecientos mil más para poder hacer la obra y que el ministerio podría pero, se tienen que</p>			<p>que era similar a un estudio del territorio y diagnóstico, se analizaban índices de población, características demográficas, edad, características socioeconómicas, pluviometría, de todo</p> <ul style="list-style-type: none"> • El resultado de esos primeros estudios eran un extenso análisis de mucho contenido • A los dos años de realizar esos primeros estudios se dieron cuenta que no servían para casi nada • Se le quitaron cosas al guion. • Lo primero que detectaron fue ir al sitio donde se detecte una posible vía verde, reunirse con los alcaldes o incluso antes, realizar un recorrido por la vía • Que existiera el interés propio o de alguien que la demandara: alcalde, concejal, asociación • Detectar el potencial y factibilidad de función de una vía verde • Los interesados contrataban a la FFE para realizar la propuesta y proyecto para la vía verde • La FFe hacía una propuesta de 20 o 30 páginas y una propuesta de diseño de vía verde: estudio de viabilidad y luego proyecto constructivo

Cronología de hechos, Vía Verde de la Sierra					
Clave Entrevistado	Año	Descripción	Involucrados	Objetivo	Acciones
		<p>comprometer a luego gestionarlo, mantenerlo y conservarlo? Si estaban esas tres patas bien, se puede tirar adelante, si una de las patas no funcionaba no tenía sentido. Aun así que nos hemos podido equivocar, por ejemplo; la Vía Verde del aceite tiene un ramal que tiene unos 8 kilómetros que va desde Luque a Baena y cuando nosotros hicimos el análisis decidimos que no era viable, porque estaba pillado por la carretera en bastantes tramos y porque bueno había que hacer una serie de pasarelas y había que hacer una serie de obras y no nos pareció que podría ser factible, lo han hecho al final, y está bien, y yo he ido a inspeccionarla hace dos años y le he dado el veredicto de que es una vía verde, o sea que tampoco nuestro dictamen era , en aquel momento vimos que era complicado hacerlo y que si era en cambio fácil hacer la vía verde de los 120 kilómetros, que bueno pues al final el alcalde de Baena decidió tirar pa'lante y ha tirado pa'lante, genial no, con pasos a inferiores bajo la carretera, con pasarelas, bueno, ha sido una obra de narices y en fin.</p>			<ul style="list-style-type: none"> • La factibilidad tiene tres ejes <ul style="list-style-type: none"> ○ analizar la disponibilidad patrimonial, a quién pertenecen el suelo, la línea, túneles., puentes, etc. ○ la continuidad física en el trazado de la línea ○ la implicación local, que los interesados estén comprometidos en realizar las gestiones para crearlo y mantenerlo después de construida la vía verde, y realizar los pagos de estudios, trámites, arrendamientos, operación, mantenimiento y conservación. • El estudio de viabilidad tiene un margen de error • Un ramal de la vía Verde del aceite de acuerdo con el estudio era inviable, pero la fuerte implicación local del alcalde del municipio interesado logró su creación.

Cronología de hechos, Vía Verde de la Sierra

Clave Entrevistado	Año	Descripción	Involucrados	Objetivo	Acciones
C.A.L.	s.f.	Luego entonces en esa propuesta de diseño, además lo que hacíamos nosotros ya era una propuesta, como su nombre indica, de oye mira aquí nace la vía verde la deberíamos empezar mejor aquí en la salida del pueblo porque aquí ya hay un tramo usurpado por el polígono, pero en cambio hay un carril bici que llevas aquí... imagínate... luego venimos por aquí, aquí podemos hacer un área recreativa o que es un área muy bonita con un mirador y no sé cuánto,... aquí proponemos un, hombre aquí hay un espacio que eso se recupera como qué se yo, como albergue o lo que fuese... esa estación podría... pues Hacíamos una propuesta y la reflejábamos en un mapa de los de la época como te digo, que le llamábamos el Van Gogh- y era un Van Gogh porque era la cartografía en un dina 3 de la línea, de estos incluso se doblaba con un siczo vamos, para poder hacerlo más amplio, imagínate y ahí le poníamos fotitos de carnet que eran de las de papel, imagínate, que eran de las que tenías que llevar con tu carrete de la cámara que tenías que llevar a que te las revelasen y tal, y le poníamos fotitos de los sitios, un poco para el que no conociera aquello de un solo vistazo viera ¡uy! qué bonita la estación, ¡mira el puente qué chulo es!. Y en un solo documento era nuestra propuesta de diseño, entonces se repartía a todos los alcaldes en las reuniones y incluso luego se les daba ya un plazo, hacíamos una exposición con diapositivas de la época porque no había power point	<ul style="list-style-type: none"> • FFE • Carmen Aycart Luengo • Ecologistas en Acción • Alcaldes de municipios locales • Diputación de Cádiz • Diputación de Sevilla 	<ul style="list-style-type: none"> • Seleccionar el formato de presentación más efectivo para las reuniones con autoridades locales. 	<ul style="list-style-type: none"> • Las propuestas de diseño de la vía verde se proponían sobre un formato de mapa Van Gogh con fotos: • Dónde empezar el recorrido • Evaluar la relación con las vialidades del pueblo • Evadir áreas usurpadas • Colocar áreas recreativas • Colocar miradores • Espacios recuperados para nuevos fines • La finalidad de presentación en un solo documento era visualizar todo de forma simple y clara • Se repartía la propuesta de diseño a todos los alcaldes de las reuniones • Se calendarizaban reuniones para presentaciones
C.A.L.	s.f.	Y pues se les hacía la propuesta, se les mostraba en pantalla se les daba ese documentito que te decía de unas veinte páginas a cada uno de ellos, para que ellos ya con su técnico analizasen la viabilidad, te pudieran decir, en nuestro Plan General tenemos previsto hacer aquí un desdoblamiento de la carretea y además tenemos un polígono previsto y además no sé cuánto... o sea que lo que me proponen no me vale. Bueno, pues analiza tú con tus técnicos qué otra propuesta podríamos hacer, por dónde... - No bueno, en el polígono podemos hacer un carril-bici que lo rodee en vez de pasar por medio, sino hay problemas con los camiones.- Pues muy bien, era ya una negociación digamos, término a término, y eso que nos contaban nosotros lo reflejábamos ya en el estudio de viabilidad y con ese estudio nosotros lo presentaban al ministerio, si se lo aprobaban y veían que aquello tenía un sentido de intentar apostar por esa vía, pues decían venga, presentábamos un proyecto constructivo y nuevamente esos alcaldes tenían que buscar el dinero, en Diputación, en la Junta del gobierno autonómico correspondiente,	<ul style="list-style-type: none"> • FFE • Ministerio • Alcaldes • Actores políticos locales • Diputación • Junta del gobierno autonómico correspondiente 	<ul style="list-style-type: none"> • Validar institucionalmente la viabilidad del proyecto de vía verde 	<ul style="list-style-type: none"> • La FFE elaboraba la propuesta de la vía verde a los municipios • La FFE mostraba la propuesta en pantalla a los actores políticos • La FFE entregaba un documento de 20 hojas aproximadas a los ayuntamientos para que éste evaluara con su personal técnico y en base a su plan general, la viabilidad de la propuesta • si la propuesta de la FFE no era viable, se generaba una nueva propuesta con los técnicos municipales

Cronología de hechos, Vía Verde de la Sierra

Clave Entrevistado	Año	Descripción	Involucrados	Objetivo	Acciones
		o con lo que le viniera de algún proyecto europeo, o un proyecto de empleo, de lo que fuese.			<ul style="list-style-type: none"> • la FFE presentaba el estudio de viabilidad al ministerio • Ministerio aprobaba realizar la vía verde • La FFE elaboraba el proyecto constructivo • Los alcaldes tenían que buscar el dinero en <ul style="list-style-type: none"> ○ Diputación ○ Junta del gobierno autonómico correspondiente ○ Proyectos europeos ○ Proyectos de empleo ○ Etc.
A.H.C.	s.f.	<p>este Guion que tienes ahora, ha venido evolucionando o sea que estos estudios iniciales que también se hacían eran más densos, más tipo académicos con sus áreas ambientales, con sus estudios demográficos, con bueno, un poco toda esa parte digamos más de ordenación territorial más tipo académico y demás, no, con sus estudios de paisaje, bueno, eran mucho más elaborados y demás, al final con la experiencia lo que nos dimos cuenta es que sí esa parte con estar bien, digamos, no aportaba tanto para el objetivo que al final era... y partimos de una idea bastante pragmática aquí siempre, o sea es verdad es huir un poco de lo académico si quieres, entonces pues se fueron simplificando porque llegamos también a la conclusión de la democratización del territorio, de que al final, pues todos los espacios independientemente de sus cualidades territoriales, paisajísticas o medioambientales independientemente de su demografía o de su evolución en el plano de infraestructuras turísticas, etcétera, tenían digamos los mismos derechos-oportunidades de contar con una vía verde y de la rehabilitación de un espacio degradado y en desuso, y la puesta en valor de esto, entonces bueno, te lo cuento también porque quizás es verdad que inicialmente hay una tendencia a seguir un modelo de estudio del territorio que después bueno, como te digo fue evolucionando y no sé qué más contar después, porque quería hablar más de este inciso</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Carmen Aycart • FFE 	<ul style="list-style-type: none"> • Simplificar los estudios de viabilidad para su eficiencia 	<ul style="list-style-type: none"> • Los primeros proyectos eran más densos, de tipo académico <ul style="list-style-type: none"> ○ Con áreas ambientales ○ Con estudios demográficos ○ Ordenación territorial ○ Estudios de paisaje, etc • Con la experiencia adquirida en la elaboración de proyectos, observaron que los estudios densos no aportaban tanto al objetivo final que eran las gestiones para la creación de vías verdes • Los estudios se simplificaron • Se llega a la conclusión de la democratización del territorio: • todos los espacios tenían los mismos derechos-oportunidades de contar con una vía verdes, de la rehabilitación de un espacio degradado y en

Cronología de hechos, Vía Verde de la Sierra

Clave Entrevistado	Año	Descripción	Involucrados	Objetivo	Acciones
					desuso y la puesta en valor del mismo, independientemente sus cualidades <ul style="list-style-type: none"> ○ territoriales ○ paisajísticas ○ medioambientales ○ demográficas infraestructura turística
A.H.C.	s.f.	al final esta factibilidad llegamos a entenderla como un estudio que al final fue de propuesta de alguna manera, de propuesta consensuada socialmente, de presentación en el territorio y que esto simplificara después, y abaratará también los costes de un proyecto constructivo técnico, que esta primero también la primera fase, ya nos daba las pistas de cómo se podría realizar el proyecto que de forma siguiente de estudio, o proyecto constructivo de ingeniería como tal, pues no se perdiese en todo esto, en opciones, en alternativas, etc. sino que esto estuviese ya solucionado, previamente y así es un poco como se trabaja y como quedó en aras de la parte, teórica-descriptiva del territorio.	<ul style="list-style-type: none"> ●FFE ●Arantxa Hernández Colorado ●Departamento de Vías Verdes 	<ul style="list-style-type: none"> ●Establecer las bases del proyecto constructivo 	<ul style="list-style-type: none"> ●El estudio de factibilidad de alguna manera es una propuesta consensuada socialmente, de presentación en e territorio ●El estudio de factibilidad simplifica y abarata los costos de un proyecto constructivo técnico posterior ●El estudio de factibilidad brinda las pistas de cómo podría realizarse el proyecto ●El segundo estudio es el proyecto constructivo de ingeniería como tal ●El estudio de factibilidad es la parte teórica-descriptiva del territorio
A.H.C.	s.f.	Cada estudio es distinto, lógicamente se hace un trabajo de campo específico, incluso ese epígrafe puede variar un poco de un proyecto a otro no, o de un estudio a otro, pero claro, claro, son estudios se hace un trabajo de campo pormenorizado en cada uno de los lugares y en ese sentido pues bueno, aunque hay una cierta estandarización de índice y de contenido.	<ul style="list-style-type: none"> ●FFE ●Arantxa Hernández Colorado ●Departamento de Vías Verdes 	<ul style="list-style-type: none"> ●Estandarizar un índice y contenido de los estudios de factibilidad 	<ul style="list-style-type: none"> ●Cada estudio de factibilidad es distinto ●Cada estudio de factibilidad implica trabajo de campo específico ●Los estudios de factibilidad cuentan con

Cronología de hechos, Vía Verde de la Sierra

Clave Entrevistado	Año	Descripción	Involucrados	Objetivo	Acciones
					estandarización en índice y contenido
A.H.C.	s.f.	Precio por análisis de kilómetro de vía. Es que eso es muy complicado de responder, efectivamente porque depende mucho, bueno... además también ha ido fluctuando y si no, es complicado. ahora mismo nos estamos ajustando mucho digamos por una cuestión casi pragmática a que sean proyectos que no tengan que salir a licitación pública y entonces puedan entrar como, y aquí está el tope de presupuesto en 18mil euros más iva, claro esto depende, no es lo mismo que sean seis kilómetros de estudio a que sean 250 entones ya no en tramos en esa cifra, pero no hay una estandarización por kilómetro, porque luego además depende mucho, se hace una prospección a priori, o con mapas, o con conversaciones, o con pequeñas catas en trabajo de campo y en función de eso también se establece el presupuesto por que incluye viajes, incluye en algunos, gastos de estar y en algunos tienes que ir en, no sé en siete ocasiones y estar una semana entera, entonces esto fluctúa lógicamente en los costes del proyecto, no te puedo decir sinceramente.	<ul style="list-style-type: none"> •FFE •Arantxa Hernández Colorado •Departamento de Vías Verdes 	<ul style="list-style-type: none"> •Establecer costo por estudios 	<ul style="list-style-type: none"> •No es posible estandarizar un precio por estudio •Han tratado de ajustar los proyectos a un monto tope de presupuesto de 18mil euros más iva, para que no tengan que salir a licitación pública, pero se debe considerar la extensión del trabajo •Cada proyecto tendrá un precio por análisis de kilómetro diferente, depende: <ul style="list-style-type: none"> ○ Prospección a priori en mapas ○ Conversaciones ○ Catas de trabajo de campo ○ Incluir viáticos, etc.
C.A.L.	s.f.	Y nos encargaban a nosotros o a un consultor, hacerles el proyecto constructivo, y ese proyecto el ministerio lo financiaba o ya más recientemente que el ministerio empezó ya a no financiar tanto, porque ya había muchísima demanda, pues la Junta de Andalucía o, aquí la de la Sierra Norte de Sevilla, por ejemplo, fue con la Junta de Andalucía directamente, la secretaría de Medio Ambiente, y ya otros ayuntamientos o ahí, ya varía.	<ul style="list-style-type: none"> •FFE •Arantxa Hernández Colorado •Departamento de Vías Verdes 	<ul style="list-style-type: none"> •Solicitar financiamiento de los proyectos constructivos 	<ul style="list-style-type: none"> •El proyecto constructivo lo puede realizar la <ul style="list-style-type: none"> ○ FFE ○ Consultor externo •El proyecto constructivo lo financiaba el <ul style="list-style-type: none"> ○ Ministerio ○ Junta de Andalucía ○ Junta de sierra norte de Sevilla ○ Secretaría de medio ambiente ○ Ayuntamientos
A.H.C.	s.f.	Los estudios, bueno, nosotros aquí en el área de Vías Verdes de Fundación, hemos realizado como más de 100 proyectos, estudios y proyectos constructivos, bueno pues a lo largo de la historia, pero no es solamente digamos una posibilidad el hecho de que lo hagamos nosotros, queremos hacerlo porque sabemos hacerlos, porque bueno las administraciones confían en nuestro	<ul style="list-style-type: none"> •Área de vías verdes •FFE •Arantxa Hernández Colorado •Consultorías externas •Municipios 	<ul style="list-style-type: none"> •Facilitar el proceso previo y posterior a la creación de una vía verde, incluyendo a la institución coordinadora nacional 	<ul style="list-style-type: none"> •Vías Verdes de la Fundación de Ferrocarriles Españoles, han realizado más de 100 proyectos, estudios y proyectos constructivos

Cronología de hechos, Vía Verde de la Sierra

Clave Entrevistado	Año	Descripción	Involucrados	Objetivo	Acciones
		trabajo y en nuestra experiencia, pero lógicamente pues se lo puede encargar a una consultora o se puede hacer, sobre todo la parte quizá de los estudios, a veces se hace con los ingenieros técnicos o arquitectos de los municipios o de las diputaciones provinciales, etcétera, que bueno tienen el tiempo y el recurso y pueden hacer un estudio, pero o sea que no es patrimonio nuestro, no, de alguna manera para nosotros también es una fuente de ingreso de financiación y de estar, ya no solo eso, sino estar en contacto con ese proyecto desde que se gesta, que eso es muy importante la verdad es que cuando hemos estado ahí desde el minuto menos uno de proyecto es luego más sencillo pues avanzar de forma conjunto en temas posteriores de promoción, de comunicación, de creación de productos turístico, etcétera. O sea que nos interesa por esa doble vía, no, de alguna manera.	<ul style="list-style-type: none"> •Ingenieros técnicos o arquitectos de los municipios 	desde el inicio del proceso	<ul style="list-style-type: none"> • Los estudios y proyectos pueden hacerlo una consultora • Los ingenieros técnicos o arquitectos de los municipios o de las diputaciones provinciales a veces hacen la parte de los estudios • Ha resultado más fácil el tema de promoción, comunicación y creación de producto turístico cuando la FFE ha estado desde el inicio del proceso de gestación de una Vía Verde
A.H.C.	s.f.	Costo por kilómetro de ejecución de Vía Verde. el de ejecución es más sencillo digamos porque esos son costes específicos de alguna manera que entre 40 mil, 50 mil euros por kilómetro sencillo digamos, que llamamos de bueno, un kilómetro que no tenga infraestructuras que resolver, que no incluya una pasarela sobre una carretera o un paso a desnivel o temas de túneles con iluminación, protección, etcétera digamos que un metro de campo, por decirlo vulgarmente, ese sería, y después bueno de ahí hacia delante en función de lo que pueda haber más complicado de túneles y viaductos, y pasarelas especialmente.	<ul style="list-style-type: none"> •Área de vías verdes •FFE •Arantxa Hernández Colorado •Consultorías externas •Ingenieros técnicos o arquitectos de los municipios 	<ul style="list-style-type: none"> •Determinar precio estimado por kilómetro de vía verde estudiada y construida 	<ul style="list-style-type: none"> • El precio aproximado por ejecución de una vía verde, es alrededor de los 40 mil a 50 mil euros por kilómetro sencillo • El kilómetro sencillo es el que no tienen infraestructuras que resolver • Los elementos más complicados a resolver y con conste más elevado son: <ul style="list-style-type: none"> ○ Pasarelas (sobre una carretera o un paso a desnivel) ○ Túneles con iluminación ○ Protección ○ Viaductos

Cronología de hechos, Vía Verde de la Sierra					
Clave Entrevistado	Año	Descripción	Involucrados	Objetivo	Acciones
A.H.C.	s.f.	A veces dentro de los proyectos constructivos, se saca parte del propio proyecto se externaliza, el tema de sí, de mediciones de túneles se suele contar con una empresa especializada, o a veces también el diseño de una pasarela pues lo hace un estudio de ingeniería aparte , también depende del nivel de trabajo que uno tenga, pero pues se puede hacer todo, pero bueno lo de los túneles no porque al final los estudios geotécnico tiene que haber un firmante de esta parte del estudio, y normalmente todo esto se externaliza, pero bueno quiero decir de estructuras y demás, depende, depende también un poco el nivel de trabajo que tengas o si te interesan internamente esto ya son temas de gestión del trabajo, no.	<ul style="list-style-type: none"> • Área de Vías Verdes • FFE • Arantxa Hernández Colorado • Empresas especializadas • Estudio de ingeniería 	<ul style="list-style-type: none"> • Externalizar elementos específicos del proyecto a empresas especializadas 	<ul style="list-style-type: none"> • Algunas partes del proyecto constructivo se realizan de forma externa, con empresas especializadas <ul style="list-style-type: none"> ○ Mediciones de túneles ○ Diseño de pasarelas ○ Estudios geotécnicos

Cronología de hechos, Vía Verde de la Sierra

Clave Entrevistado	Año	Descripción	Involucrados	Objetivo	Acciones
C.A.L.	s.f.	<p>Una de las razones por las cuales España a diferencia de otros estados miembros de la Unión Europea tiene tantas Vías Verdes, a pesar de no ser el estado de mayor número de usuarios de bicicleta, por que desarrollan productos turístico, porque una empresa maneja otros recursos públicos. Es un factor desde luego que ha ayudado, aunque parezca increíble porque parece lo contrario, pero ha ayudado que al haber un interlocutor con esa propensión o esa predisposición a que sí, que se hagan las vías verdes, ha ayudado, pero también te puedo decir que hay vías verdes que han tardado dos, tres y cuatro años más en llegar a ser una realidad, respecto a lo que hubiera podido ser de haber tenido otro talante, y eso lo digo respecto a adif, no lo digo respecto al ministerio de obras públicas, ni te lo digo respecto a Renfe o FEVE, es decir, hasta el año 2004 que fue cuando nació adif, hasta ese año, no voy a decir que esto fuera Jauja pero eso funcionaba muy bien, o sea esas tres patas de las que hablábamos, las empresas públicas ferroviarias, el ministerio y la Fundación de Ferrocarriles éramos las cuatro patas, nos coordinábamos perfectamente y cuando había una reunión con esos alcaldes allí estaba el delegado patrimonial de la zona, bien de Renfe, bien de FEVE, en la primera fila, porque era el dueño, sabes de los terrenos. Entonces esa colaboración se plasmaba en que después de esas reuniones, tres, cuatro o cinco meses se podía estar firmando el convenio, cuando se creó adif, hemos tenido la malísima pata de que las personas que han estado al frente una, han tenido un afán recaudatorio totalmente estúpido, porque no tiene otro término para expresarlo mejor, porque han conseguido unas cantidades minias, al final de cuentas para una empresa que en aquel momento tenía unas inversiones bestiales y unos presupuestos bestiales y que a veces se ha gastado mucho más en los litigios que ha mantenido con los municipios, porque no le pagaban ese canon, que lo que ha conseguido con los cánones en veinte años después, me refiero que si tú te gastas treinta mil euros, cincuenta mil euros en horas de tu personal haciendo todas las investigaciones y todos los pleitos y todas las historias para sacar a los dos, a los tres alcaldes que no te están pagando cada uno de ellos mil euros, o sea, no hay que ser muy despabilado para con un boli decir; me estoy gastando treinta mil euros para conseguir doce, a lo mejor no tenía esto tanta lógica. No habría sido mejor que en vez de pedirle doce yo les pida directamente una cosa simbólica que podían ser mil doscientos y que a cambio en una buena colaboración yo le dijera, bueno; pero a cambio me pones las señales y me pones</p>	<ul style="list-style-type: none"> • España • Unión Europea • FFE • Empresas públicas ferroviarias • Renfe • Feve • Adif • Ministerios de medio ambiente 	<ul style="list-style-type: none"> • Establecer compromisos institucionales para la creación de vías verdes 	<ul style="list-style-type: none"> • Claves de éxito del número de Vías verdes en España son: <ul style="list-style-type: none"> ○ Porque se desarrollan productos turísticos ○ Porque se manejan recursos públicos ○ Que exista una institución que guíe como hacer las vías verdes ○ Que haya existido el compromiso institucional de empresas públicas ferroviarias, el ministerio y la Fundación de los Ferrocarriles Españoles. • Colaboración FFE, ministerios, de los delegados de los dueños de los terrenos (Renfe o FEVE) en reuniones con alcaldes municipales • Antes de existir adif, las reuniones daban resultado en 4 o 5 meses, donde se firmaban convenios • Al crearse adif, el afán recaudatorio de los dirigentes ha frenado el proceso de vías verdes • Adif ha demandado a municipios que no pagaban los arrendamientos • Adif obliga a poner señales y logotipos donde se muestre que él es el dueño.

Cronología de hechos, Vía Verde de la Sierra					
Clave Entrevistado	Año	Descripción	Involucrados	Objetivo	Acciones
		el logotipo, y no que ahora vienes como a sangre y fuego, ¡me pones la señal!, ¡me pones el logotipo.			

Cronología de hechos, Vía Verde de la Sierra

Clave Entrevistado	Año	Descripción	Involucrados	Objetivo	Acciones
A.H.C.	s.f.	yo creo que un acierto, y no nos cansaremos de haberlo hecho de alguna manera, fue el tema de registro de una marca a partir de ahí, que fue en 1994, o sea, fue una intuición muy temprana no, cuando empezó todo esto, creo que es lo que hace que se vaya consolidando técnicamente y bueno, a nivel de promoción y de consolidación y de alguna forma como ya existe la marca y se consolida, también es más fácil que surjan necesidades de recuperación de proyectos, porque la gente ya le suena, y esa necesidad se realimenta por sí mismo, ya no es que sea una marca para que comercialmente se pueda vender mejor, sino que afecta al territorio que tiene una infraestructura en desuso creo que eso ha sido crucial. A veces en otros países que tienen quizá mejores infraestructura o más kilómetros, pero no existe una marca consolidada como tal, protegida por una entidad como es en el caso nuestro que trabaja muchas horas al día por eso, pues yo creo que sea el factor de éxito en un país donde además no existe mucha tradición del uso de la bicicleta ni demás, pero que ayuda yo creo que esa es la clave. Luego bueno, pues pueden haber muchos factores pero creo que sí.	<ul style="list-style-type: none"> ●FFE ●Adif ●Carmen Aycart 	<ul style="list-style-type: none"> ●Consolidar una marca 	<ul style="list-style-type: none"> ● Registrar vía verde como una marca en 1994, para consolidarla técnicamente ● Proteger la marca vía verde por medio de una entidad
A.H.C.	s.f.	Bueno, no sé, quizá que no existen... bueno siempre pasa, es una cosa de cuestión de recursos, al final no existen yo creo los recursos humanos suficientes para hacerlo más potente, y bueno fundamentalmente, recursos humanos y económicos pero quizá económicos son buscables, se pueden encontrar y se pueden poner en valor y etcétera, pero si no hay un recurso humano que sea capaz de encontrarlos y movilizarlos pues entonces eso puede que lo frene, y eso es aplicable creo a nivel nacional o estatal, como puede ser aquí en Fundación de Ferrocarriles como en las estructuras de gestión de las distintas vías verdes, por ejemplo La Sierra pues es una excepcionalidad, hay un equipo potente de gente y eso demuestra porque esa Vía está a ese nivel y otras no, no, entonces cuando no existe una estructura de gestión en concreto para un itinerario, una Vía Verde a ésta le va a costar mucho más trabajo llegar a uno niveles de desarrollo importantes, entonces ese es un hándicap importante	<ul style="list-style-type: none"> ●FFE ●Adif ●Carmen Aycart 	<ul style="list-style-type: none"> ●Contar con una estructura de gestión concreta con recursos humanos capaces. 	<ul style="list-style-type: none"> ● Falta de recursos humanos para hacer más potente el trabajo ● Los recursos económicos son buscables ● Debe existir el recurso humano capaz de gestionar los recursos, buscarlos y movilizarlos ● La Vía Verde de la Sierra cuenta con un equipo potente de personas que la hacen tener un nivel mayor que las demás ● Debe existir una estructura de gestión en concreto para un itinerario de vía verde
A.H.C.	s.f.	Sobre las II Jornadas de Vías Verdes en Euskadi. una de las consecuencias importantes de estas jornadas ha sido que se ha creado una mesa de trabajo para el desarrollo de la Vía Verde del Vasco Navarro que es la más importante de ese territorio y de hecho ya la siguiente semana que viene tienen reuniones sectoriales y demás como para trabajar conjuntamente, comunidades autónomas distintas y tal, o sea que bueno, por lo	<ul style="list-style-type: none"> ●FFE ●Adif ●Carmen Aycart 	<ul style="list-style-type: none"> ●Incentivar la gestión de vías verdes a partir de la divulgación de información en reuniones divulgativas nacionales 	<ul style="list-style-type: none"> ● Las jornadas de divulgación de vías verdes a nivel nacional, tienen como resultado la activación de iniciativas a niveles locales para

Cronología de hechos, Vía Verde de la Sierra

Clave Entrevistado	Año	Descripción	Involucrados	Objetivo	Acciones
		menos salimos satisfechos del objetivo cumplido y de vías de futuro, pues bueno es para lo que sirven estas cosas para juntar a la gente y que siga trabajando lo que pueda.			desarrollar vías verdes en sus territorios <ul style="list-style-type: none"> • El objetivo de las jornadas es reunir a las gente involucrada, cuente su experiencia y se siga trabajando
C.S.O.	s.f.	El otro día por lo visto hubo una problemática, por esa señal de la motocicleta, si te lo han contado, por el dilema de hasta donde se considera motorizado. Si, si son los de 49. Aquí lo que hay siempre que ir respetando aunque vayamos con un coche oficial, es la velocidad permitida. Lo que pasa es que si vamos a una visita más específica, tengamos que ir a ver el firme o alguna cosa, intentamos no molestar a los usuarios de la vía. Por supuesto ellos tienen preferencia ante nosotros.	<ul style="list-style-type: none"> • Usuarios de la vía Verde de la Sierra • Fundación Vía Verde de la Sierra 	<ul style="list-style-type: none"> • Establecer reglamento de uso de la Vía Verde 	<ul style="list-style-type: none"> • Los automóviles motorizados son un problema en la vía verde, aunque está prohibido su paso por la vía verde, no se ha aclarado a partir de qué potencia se considera motorizado. • Hay permisos especiales para usar vehículos sobre la vía verde, a una velocidad establecida • Dueños de terrenos de cultivo • Cotos de caza • Coches oficiales de la fundación de la vía verde de la sierra
M.J.R.	s.f.	Los túneles, abrir los túneles que había algunos, son 30 túneles, algunos estaban cerrados por que hubo derrumbes y hubo que hacer obras de ingeniería para arreglarlos, incluso hubo uno, que es el primero que tenemos ahí dentro de pocos metros, que no se pudo recuperar y entonces, y hubo que hacer un trazado alternativo. Pero siempre en todas las obras que hacemos cuando arreglamos la vía o cuando se reacondicionó para su uso, los túneles es lo que más encarece	<ul style="list-style-type: none"> • María Jiménez Rodríguez • Fundación Vía Verde de la Sierra 	<ul style="list-style-type: none"> • Identificar los elementos que más encarecen la rehabilitación de la vía verde 	<ul style="list-style-type: none"> • Abrir los túneles derrumbados representó el problema de construcción más difícil de la Vía Verde de la Sierra • Los túneles en la Vía Verde de la Sierra requirieron hacer obras de ingeniería para arreglarlos • Hubo un túnel que no se pudo recuperar y se hizo un trazado alternativo • Los túneles encarecen el arreglo y reacondicionamiento para la vía verde

Cronología de hechos, Vía Verde de la Sierra

Clave Entrevistado	Año	Descripción	Involucrados	Objetivo	Acciones
M.J.R.	s.f.	El antiguo edificio que está sin recuperar frente a la Estación de Puerto Serrano es recuperable, el problema está en que hay que conseguir financiación para recuperarlo, la primera idea es hacer un albergue, no está todavía cerrado ese proyecto, pero el problema de los edificios no es su recuperación, es la financiación de ese edificio, todos son recuperables, lo que pasas es que se ha ido priorizando, rehabilitando infraestructura en todos los accesos y bueno pues se han hecho los accesos y una vez que se rehabilitaron las estaciones hemos estado empezando con los almacenes y otros edificios, todo necesita mucho tiempo y dinero	<ul style="list-style-type: none"> • María Jiménez • Rodríguez • Fundación Vía Verde de la Sierra 	<ul style="list-style-type: none"> • Considerar que el financiamiento es la clave para recuperar cualquier edificio 	<ul style="list-style-type: none"> • La vía verde de la sierra cuenta con edificios sin recuperar porque falta conseguir financiación • El edificio cercano al kilómetro 0 ya cuenta con una idea de uso • El problema de los edificios no es su recuperación, es la financiación de ese edificio, todos son recuperables • La vía verde de la sierra se ha ido construyendo en base a una priorización: • Primero se ha ido rehabilitando infraestructura en todos los accesos • Después se han hecho los accesos a la vía verde de la sierra • Después de rehabilitadas las estaciones se realizaron los almacenes y otros edificios
M.J.R. III	problemas	Respecto al proceso de respuesta de ADIF. Cada Vía Verde es un mundo, normalmente yo calculo que en torno a los dos años para conseguir la autorización de ADIF, porque es primero un proceso lento de buscar los terrenos, las parcelas catastrales, luego es un proceso de negociación, de bueno, pues yo necesito que me ceda esta parcela, y ADIF bueno pretende primero cobrar una cuota, luego entran los intereses políticos de bueno negociar que no se cobre o se cobre menos, en fin, es lento, pero, cómo toda la administración en España, es que en España la administración es muy lenta para todo, cualquier permiso, cualquier autorización es lenta. Después nosotros que con ADIF no nos va mal, tenemos los técnicos de contacto que llevan nuestra zona y cuando nos hace falta un permiso especial, una autorización de algo o un documento, no hemos tenido mala suerte con ellos.	<ul style="list-style-type: none"> • Adif • María Jiménez • Rodríguez • Fundación Vía Verde de la Sierra 	<ul style="list-style-type: none"> • Considerar plazo para aprobación de adif 	<ul style="list-style-type: none"> • Tiempo para obtener la aprobación de adif es de 2 años aproximados • El proceso es lento pues depende de: <ul style="list-style-type: none"> ○ Buscar los terrenos ○ Las parcelas catastrales ○ Proceso de negociación ○ Establecer cuotas con adif ○ Enfrentar los intereses políticos • La fundación vía verde de la sierra considera tener una buena relación con adif

Cronología de hechos, Vía Verde de la Sierra					
Clave Entrevistado	Año	Descripción	Involucrados	Objetivo	Acciones
					<ul style="list-style-type: none"> ○ Tiene los técnicos de contacto que llevan la zona ○ Se sienten apoyados en autorizaciones de algo o documentos
M.J.R. X	problemas	Los pulsadores, los reflectantes... catadióptricos eran robados. Había en todos los túneles, cada metro en los dos lados pusimos catadióptricos, fue una inversión importante y duraron muy poco, nos los rompieron o nos los robaron.	<ul style="list-style-type: none"> ●Fundación Vía Verde de la Sierra ●Usuarios 	<ul style="list-style-type: none"> ●Evitar invertir en elementos que son robados 	<ul style="list-style-type: none"> ●Elementos de equipo en la vía verde de la sierra eran robados ●Los catadióptricos dentro de los túneles fueron robados o los rompían
M.J.R. X	problemas	Las traviesas del tren fueron robadas. Aquí no quedó nada. Lo que quedó se lo llevaron. Hay una empresa en Coripe que fabrica las traviesas, imitando las traviesas estas de ferrocarril y son compradas.	<ul style="list-style-type: none"> ●Usuarios ●Empresa local 	<ul style="list-style-type: none"> ●Utilizar elementos acordes al concepto del ferrocarril ●Contratar proveedores locales 	<ul style="list-style-type: none"> ●Los restos de equipo e infraestructura de la línea del tren fue robada ●Se seleccionan proveedores locales de equipos y materiales, o prestadores de servicios ●Se reemplazaron elementos relacionados a elementos del ferrocarril
M.J.R. XII	problemas	Hay una zona llegando a Olvera que a mí me gusta mucho que está toda sembrada de almendros, que cuando florecen todos es muy bonito. Tenemos fotografías también del año pasado que nevó. También aquí es muy bonita la nevada. Se cortaron las carreteras, que no estamos acostumbrados a que nieve, y nevó muchísimo y se cortaron muchas de las carreteras de esta zona de sierra. Nosotras como estábamos en Madrid que se supone es donde tiene que nevar, pues nos perdimos la nevada, nos perdimos la de aquí, y allí no hubo.	<ul style="list-style-type: none"> ●Fundación Vía Verde de la Sierra ●María Jiménez ●Carmen Sánchez ●Holgado 	<ul style="list-style-type: none"> ●Promocionar los paisajes estacionales que se forman a pie de la vía verde 	<ul style="list-style-type: none"> ●Identificar paisajes agrícolas estéticos ●Identificar paisajes estacionales
C.S.O. X	problemas	Sí, el problema es que con todos estos camiones así, nos destrozan el firme. Y aparte la seguridad de los usuarios porque si nosotros no tenemos constancia de que ese pedazo de camión va a pasar por ahí, pues muchas veces se pone en la página web ¡Atención, este tramos está en mal estado!, ¡Cuidado!, ¡Tenga más precauciones! y esas cosas. María vive en Coripe, y ya vamos a llegar a la estación. Fíjate lo que es la rueda, el peso nos destroza el firme. Se supone que han hecho un compromiso de reparación cuando terminen, pero...	<ul style="list-style-type: none"> ●Fundación Vía Verde de la Sierra ●María Jiménez ●Carmen Sánchez ●Holgado 	<ul style="list-style-type: none"> ●Establecer medidas de control a raíz del tránsito de vehículos en la Vía Verde de la Sierra 	<ul style="list-style-type: none"> ●El tráfico de camiones sobre vías verdes representa un problema porque deteriora el firme ●El tráfico de vehículos representa una amenaza para la seguridad de los usuarios ●Informar por los medios de información de la Vía Verde de la Sierra

Cronología de hechos, Vía Verde de la Sierra

Clave Entrevistado	Año	Descripción	Involucrados	Objetivo	Acciones
C.S.O. X	problemas	Ellos, depende del tramo, tienen que hacer algún tipo de actuación, por ejemplo, si hay agujeros lo que normalmente se echa es la zahorra, que es como grava con chino y la compactan, porque si no la compactan bien cuando llueve se vuelve a hacer el agujero, hay algunas veces que tienen que hacer más o menos la delimitación; el desbroce, ahora mismo está prohibido por el tema de incendios. El desbroce es que no haya, que la vegetación no se coma el firme, entonces tienen que hacer la forma de desbroce, la plantación de árboles, tienen que ir regándolos, en fin, depende de la temporada van haciendo una tarea u otra. O bien que nos llueva, por ejemplo en 2013 que nos destrozaron muchas partes que eran de la Vía entonces siempre recurrimos al ministerio porque eso, no lo puede llevar una empresa de mantenimiento normal y corriente, pero si intentamos que vayan a la recogida de basura, por ejemplo este mes tienen que hacerla se han puesto muchas papeleras de madera a lo largo de toda la vía, cada equis tiempo tienen que encargarse de ir recogiendo para que la vía esté limpia y si ven por ejemplo papeles, basura o algo también la recogen. La idea es que la vía esté en perfecto estado de mantenimiento todo el tiempo.	<ul style="list-style-type: none"> •Fundación Vía Verde de la Sierra •María Jiménez Rodríguez •Carmen Sánchez Holgado •Ministerio 	<ul style="list-style-type: none"> •Identificar actividades de mantenimiento que requieren financiamiento 	<p>advertencias de seguridad por vehículos en la zona</p> <ul style="list-style-type: none"> •Las empresas que ingresan vehículos y hacen daños deben repararlos •Las actividades que representan un problema son de mantenimiento <ul style="list-style-type: none"> ○ Las reparaciones de las empresas que hacen daño por ingresar vehículos generalmente se hacen con zahorra compactada ○ Otro trabajo que se realiza es el desbroce, ○ Plantación de árboles y su mantenimiento ○ Afectaciones climáticas por lluvias ○ Recogida de basura ○ Colocar papeleras de basura a lo largo de la vía •Un problema es conseguir el financiamiento para las labores de mantenimiento de la Vía Verde de la Sierra
M.J.R. VII	problemas	Acceso Coripe. Este tiene sus puntos buenos y sus puntos malos. Lu bueno es que está en plena naturaleza rodeado de monte y el punto malo es que hay poco sol mucha sombra y bueno para el bungalow y el edificio, y el tema de las placas solares pues no es muy bueno. Pusimos las placas solares para los dos edificios pero en verdad duran muy poco tiempo el agua caliente con las placas solares porque da muy poco sol a lo largo del día, a esta hora que estamos nosotros hay un poco más.	<ul style="list-style-type: none"> •Fundación Vía Verde de la Sierra •María Jiménez Rodríguez 	<ul style="list-style-type: none"> •Utilizar energías de acuerdo al análisis ambiental del sitio 	<ul style="list-style-type: none"> •La situación física de los terrenos puede representar problemas. •El acceso a la Vía Verde de la Sierra en Coripe, al centro del recorrido de la Vía Verde de la Sierra, se encuentra enjoyado y recibe pocas horas de luz natural. •No funcionan técnicas como paneles solares

Cronología de hechos, Vía Verde de la Sierra					
Clave Entrevistado	Año	Descripción	Involucrados	Objetivo	Acciones
					para generar energía por la baja luz directa que reciben
M.J.R. X	problemas	Parque bio saludable, Puerto Serrano. Con mucho residuos y sucios	<ul style="list-style-type: none"> •Fundación Vía Verde de la Sierra 	<ul style="list-style-type: none"> •Habilitar el firme de terreno adecuado para actividades específicas de la Vía Verde de la Sierra 	<ul style="list-style-type: none"> •El Parque bio saludable, Puerto Serrano presenta basura y suciedad, porque el área donde se encuentran es de terreno natural
M.J.R. XIII	problemas	Respecto a los problemas con la página web: Pues eso ya se ha solucionado, era simplemente poner los sitios de confianza y añadir nuestra web. Pero no es un problema de la web, es un problema nuestro, porque nosotros estamos dentro de lo que es Pixa, que es el servicio de informático de la Diputación de Cádiz, todos nosotros estamos con sus servidores, ellos nos gestionan todo el tema informático, del software, el hardware, todo lo llevan ellos y claro, cuando hacen un cambio allí en la central digamos en Cádiz nosotros tenemos que adaptar nuestro equipos a ese cambio, ahora ya tienen un sistema muy moderno, que lo hacen directamente desde allí entran a nuestras terminales y ellos modifican y ya está, se hace sobre la marcha cuando es un problema más de tipo técnico, como del hardware, tenemos que llevar el ordenador ahí pero normalmente el técnico se conecta desde allí, simplemente entra al ordenador y cambia lo que tenga que cambiar y ya.	<ul style="list-style-type: none"> •Fundación vía verde de la sierra •Servicio informático de la Diputación de Cádiz •Técnicos del servicio informático 	<ul style="list-style-type: none"> •Mantener actualizada la información de la Vía Verde de la Sierra •Contar con sitio web de promoción apoyado por la Diputación de Cádiz 	<ul style="list-style-type: none"> •Deben realizarse la actualizaciones de la página web •La página web de la Vía Verde de la Sierra es parte del servidor de la Diputación de Cádiz •Contar con equipos de cómputo actualizados •Contar con una página web para información de todo alrededor de las actividades realizadas de la Vía Verde de la Sierra
M.J.R. VI	clave éxito	Hay un permiso especial para entrar con vehículo a la vía verde, una especie de tarjeta. Se lo puedes pedir a Maricarmen Oñate que te lo enseñe, que ella es la que los hace.	<ul style="list-style-type: none"> •Fundación Vía Verde de la sierra 	<ul style="list-style-type: none"> •Controlar permisos especiales para uso de vehículos en la Vía Verde de la Sierra 	<ul style="list-style-type: none"> •Establecer las normas de uso especiales para vehículos •Determinar bajo qué condiciones se puede obtener los pases vehiculares •Contar con el personal capacitado para realizar y dar seguimiento a los permisos vehiculares •Inspeccionar el uso adecuado que realicen los beneficiarios de pases vehiculares

Cronología de hechos, Vía Verde de la Sierra

Clave Entrevistado	Año	Descripción	Involucrados	Objetivo	Acciones
M.J.R. IX	clave éxito	Nosotras cada quince días, en temporada alta diario se hace recorrido en la vía. Maricarmen Toledo viene toda la semana varias veces. Ella es la coordinadora de mantenimiento, Nosotras cada 15 días dependiendo la carga de trabajo en la fundación. Sobre todo hacerlo los días que hay menos afluencia de visitantes En las zonas que pueden representar algún peligro se han puesto vallado de madera para máxima seguridad	<ul style="list-style-type: none"> • María Jiménez • Rodríguez Sánchez • Carmen Holgado • Maricarmen Toledo • Fundación Vía Verde de la Sierra 	<ul style="list-style-type: none"> • Puntualizar trabajos de mantenimiento y mejoras físicas de la vía verde de la sierra 	<ul style="list-style-type: none"> • Realizar inspecciones periódicas de las condiciones físicas de la vía verde de la sierra • Realizar inspecciones periódicas de los prestadores de servicios de la Vía Verde de la Sierra • Delegar un puesto encargado de coordinar el mantenimiento de la Vía Verde de la Sierra • Colocar barreras arquitectónicas o físicas para áreas con riesgo
M.J.R. IV	clave éxito	hay varios casos en los que se permite que accedan automóviles, uno es a las empresas de mantenimiento, tienen que acceder con maquinaria pesada o con automóvil y otro caso es los propietarios de fincas colindantes, todos los accesos que vas viendo son fincas privadas y hay algunas de ellas que el único acceso que tienen es a través de la Vía Verde, por que como esta Vía estuvo mucho tiempo en desuso, pues se empezó a utilizar como camino de acceso a fincas agrícolas, entonces los propietarios de la finca tienen autorización para pasar y en épocas de campaña según lo que tengan sembrado, pues también se dan autorizaciones especiales para los jornaleros, en las épocas de aceituna, hay una finca ahí que siembra alcachofa, pues se le dan autorizaciones especiales de paso en la campaña de recolecta y luego otro caso, es el caso de los cotos de caza, hay varios cotos de caza repartidos a lo largo de la vía y que el único acceso que tienen es la Vía Verde, y se hacen autorizaciones específicas para los tiempos de las vedas con horarios específicos para los cazadores.	<ul style="list-style-type: none"> • Fundación Vía Verde de la Sierra • Propietarios de fincas agrícolas • Empresas de mantenimiento • Propietarios de fincas colindantes • Jornaleros en épocas de campaña • Propietarios de cotos de casa en tiempos de veda • Cazadores 	<ul style="list-style-type: none"> • Señalar los casos donde se autoriza el uso de vehículos sobre la vía verde de la Sierra 	<ul style="list-style-type: none"> • Los casos con permiso para circular con vehículo y en horarios específicos, por la vía verde de la Sierra son: <ul style="list-style-type: none"> ○ Empresas de mantenimiento ○ Propietarios de fincas colindantes ○ Jornaleros en épocas de campaña ○ Cotos de casa en tiempos de veda
C.S.O. XIII	clave éxito	Además los objetivos se están cumpliendo a todo lo que seguía, entonces eso es un referente a la hora de seguir colaborando con nosotros.	<ul style="list-style-type: none"> • Fundación Vía Verde de la Sierra • Adif 	<ul style="list-style-type: none"> • Ganar la confianza de los titulares de la Vía Verde de la Sierra 	<ul style="list-style-type: none"> • Cumplir con los objetivos propios de la Vía Verde de la Sierra • Cumplir con los objetivos de las instituciones públicas y administrativas involucradas <ul style="list-style-type: none"> ○ Adif ○ Diputaciones ○ FFE

Cronología de hechos, Vía Verde de la Sierra					
Clave Entrevistado	Año	Descripción	Involucrados	Objetivo	Acciones
M.J.R. X	clave éxito	Tampoco los molestamos mucho, o sea de vez en cuando. Cuando hicimos los proyectos de actuación para algunos proyectos de obra que hemos hecho pues nos ha hecho falta la autorización de ADIF, y después nosotros también velamos por sus intereses. Cuando hay un propietario que pretende usurpar parte de la Vía, cuando hay algún problema nosotros se lo comunicamos, y la verdad que la relación es buena.	<ul style="list-style-type: none"> •Fundación Vía Verde de la Sierra •Adif 	<ul style="list-style-type: none"> •Ganar la confianza de los titulares de la Vía Verde de la Sierra 	<ul style="list-style-type: none"> ○ AEVV ○ Municipios • Consideran no molestar mucho a adif • Han solicitado a adif solo autorizaciones para, proyectos de obra en beneficio de la VVS • Velan por los intereses de adif, al cuidar que no haya propietarios pretendiendo usurpar parte de la vía
C.S.O. VI	clave éxito	Mira, por ejemplo viene un ciclista. Nosotros normalmente por atención a ellos que son los usuarios pues paramos para que no le dé tanto el polvo que levanta sobre todo ahora en verano, que cuando es invierno el firme está más mojado y no se levanta.	<ul style="list-style-type: none"> •Fundación Vía Verde de la Sierra •Usuarios de la vía verde 	<ul style="list-style-type: none"> •Reglamentar uso dentro de la vía verde de la sierra 	<ul style="list-style-type: none"> • Establecer recomendaciones para velocidad autorizada de vehículos autorizados
M.J.R. VI	clave éxito	Es que se molesta mucho, tú no te das cuenta cuando vas en el coche, pero cuando vas andando en bici si se nota, molesta muchísimo.	<ul style="list-style-type: none"> •Fundación Vía Verde de la Sierra •Usuarios de la vía verde 	<ul style="list-style-type: none"> •Reglamentar uso dentro de la vía verde de la sierra 	<ul style="list-style-type: none"> • Establecer recomendaciones para velocidad autorizada de vehículos autorizados
M.J.R. XII	clave éxito	en la página web y en los folletos estamos poniendo también en alemán, porque el turismo Alemán también demanda mucho las vías verdes, y bueno, pues darle facilidades. (Además de castellano e inglés)	<ul style="list-style-type: none"> •Fundación Vía Verde de la Sierra •Usuarios de la vía verde 	<ul style="list-style-type: none"> •Alcanzar más número de usuarios 	<ul style="list-style-type: none"> • Identificar la nacionalidad de sus usuarios potenciales •Elaborar la información en los idiomas de los usuarios potenciales, o visitantes de mayor frecuencia • Difundir la información de la página web, folletos y señalética en castellano, inglés y alemán
C.S.O. XII	clave éxito	Aquí lo más típico cuando hablabas de las casas, es las fachadas en blanco que no se está respetando en muchos sitios, pero que en algunos municipios sí que es obligatorio, los cascos antiguos, los cascos más antiguos mantienen las fachadas originales, la parte alto donde está el ayuntamiento y eso, no te permiten que...	<ul style="list-style-type: none"> •Fundación Vía Verde de la Sierra •Habitantes locales 	<ul style="list-style-type: none"> •Aprovechar los atractivos turísticos locales 	<ul style="list-style-type: none"> • Identificar los atractivos turísticos de las localidades •Relacionar la vía verde con la imagen de pueblos blancos, atractivo turístico de algunos pueblos de Andalucía
M.J.R. XII	clave éxito	Hay una serie de municipios de Cádiz y de Málaga, que están dentro de lo que se denomina Ruta de los Pueblos Blancos y entonces sí tienen en sus ordenanzas municipales la obligación	<ul style="list-style-type: none"> •Fundación Vía Verde de la Sierra •Habitantes locales 	<ul style="list-style-type: none"> •Aprovechar los atractivos turísticos locales 	<ul style="list-style-type: none"> • La vía Verde de la sierra relaciona los atractivos turísticos de la zona

Cronología de hechos, Vía Verde de la Sierra

Clave Entrevistado	Año	Descripción	Involucrados	Objetivo	Acciones
		de respetar que las fachadas sigan estando de blanco, luego el resto pues bueno ya depende del gusto de algunos o del no gusto de cada uno			<ul style="list-style-type: none"> • Municipios por donde pasa la Vía Verde de la Sierra pertenecen a la Ruta de los Pueblos Blancos
M.J.R. X	clave éxito	la consejería de medio ambiente tiene un estudio, un ordenamiento del territorio, en el que han hecho un estudio bastante exhaustivo de toda, Andalucía, de todas las áreas naturales de Andalucía, y bueno, proponen diferentes actuaciones a lo largo de una serie de años en función de lo que van viendo. Ahora están por ejemplo con el tema del pino, hace poco repoblaron gran parte del monte de Andalucía, incluida una parte muy cercana aquí a la vía con pino piñonero, que es un pino que crece muy rápido y da mucha sombra. Cuando ya éste ha crecido, empezaron a sembrar la vegetación autóctona de aquí, porque el pino no es de esta zona. Una vez que la vegetación autóctona ha arraigado, digamos y está empezando a crecer, ahora están cortando ese pino que plantaron únicamente para favorecer.: Y ahora están en plena campaña de cortar todos esos pinos y sacar la madera. Lo hacen a través de la Vía Verde porque ahí la zona esta solo tiene ese acceso y bueno, ahí estamos regulando un poco que lo hagan en horas que no se moleste, que intenten que se perjudique lo menos posible a los usuarios. Suelen entrar a primera hora cuando todavía no hay usuarios y suelen salir cuando ya es más tarde.	<ul style="list-style-type: none"> • Consejería de Medio Ambiente • Fundación Vía Verde de la Sierra • Usuarios de la vía verde • Empresa de reforestación 	<ul style="list-style-type: none"> • Apoyar las acciones medioambientales de las instituciones gubernamentales 	<ul style="list-style-type: none"> • La consejería de Medio Ambiente tiene estudios de ordenamiento del territorio del área • La consejería elaboró una propuesta de actuaciones en áreas naturales de Andalucía • En las áreas naturales de la vía verde de la sierra, también se realizan esas acciones • Se realizan actualmente trabajos de repoblación de vegetación autóctona, apoyadas por la introducción de una especie de pino piñonero de rápido crecimiento y establecimiento, para dar sombra. • Una vez que la sombra de pino ha permitido el establecimiento de la vegetación autóctona, se corta para aprovechar el aprovechamiento forestal • La Fundación Vía Verde de la Sierra se coordina con las empresas que realizan las labores para afectar en lo menos posible al usuario de la vía verde, y mantener condiciones óptimas físicas de la vía verde.
C.S.O. VI	clave éxito	: La consejería de Medio Ambiente editó unas láminas que eran del tema de flora y fauna de Andalucía, y se las podías solicitar y te las mandaban, y eran geniales las láminas que....	<ul style="list-style-type: none"> • Consejería de Medio Ambiente 	<ul style="list-style-type: none"> • Apoyar las acciones medioambientales de 	<ul style="list-style-type: none"> • Informarse de los trabajos institucionales sobre el área

Cronología de hechos, Vía Verde de la Sierra					
Clave Entrevistado	Año	Descripción	Involucrados	Objetivo	Acciones
C.S.O. VI	clave éxito	Yo tengo una en casa, porque la solicité y me la mandaron porque además era de forma gratuita, la podías solicitar que no te costaba nada y la verdad que eran preciosas, para luego enmarcarlas y ver la flora sobre todo de aquí de esta zona...	<ul style="list-style-type: none"> •Fundación Vía Verde de la Sierra •Consejería de Medio Ambiente •Fundación Vía Verde de la Sierra 	<ul style="list-style-type: none"> •Apoyar las acciones medioambientales de las instituciones gubernamentales 	<ul style="list-style-type: none"> • Conocer sobre la flora y fauna de la zona • Informarse de los trabajos institucionales sobre el área • Conocer sobre la flora y fauna de la zona • Apreciar el valor de las especies de flora y fauna de la zona
M.J.R. VI	clave éxito	Esta zona es muy vigilada y cuidada por los agentes de medioambiente porque, por el tema también de los incendios forestales que hay tantos en España, y durante todo el año se tiran aquí trabajando durante el verano los bomberos forestales, durante el invierno los trabajadores de limpieza que lo que hacen es poda y limpiar los cortafuegos, o hacer cortafuegos nuevos es una zona que da mucho trabajo en el tema forestal a los alcaldes de los pueblos.	<ul style="list-style-type: none"> •Agentes de medio ambiente •Consejería de Medio Ambiente •Fundación Vía Verde de la Sierra •Bomberos forestales •Alcaldes de los pueblos 	<ul style="list-style-type: none"> •Apoyar las acciones medioambientales de las instituciones gubernamentales 	<ul style="list-style-type: none"> • El área natural de la vía verde de a sierra es muy vigilada y cuidada por los agente de medioambiente • La vegetación de la vía verde de la sierra es susceptible a incendios forestales • En verano hay mucho trabajo en el tema de incendios donde laboran los bomberos forestales • En invierno se realizan actividades para prepararse contra incendios: limpieza, poda, limpiar cortafuegos, cortafuegos nuevos • Los alcaldes están relacionados también a estos temas, con solicitudes para evitar incendios
M.J.R. XII	clave éxito	Sobre el libro de imágenes. : Es que se nota mucho lo que dices de los pueblos, porque además el fotógrafo que hizo las fotografías de los pueblos es un fotógrafo de naturaleza, y se nota, porque las fotos que hay de los municipios, o son fotos tomadas de lejos donde las vista no son con la misma calidad que tienen las de naturaleza, y luego las del interior de los pueblos, igual. Parece una tontería pero sí que se nota cuál es la especialidad de cada uno, y se nota que la especialidad del fotógrafo es la naturaleza, las de naturaleza están mucho más trabajadas. Incluso en algunos pueblos que te cuesta trabajo	<ul style="list-style-type: none"> •Fundación Vía Verde de la Sierra •Fotógrafos especializados 	<ul style="list-style-type: none"> •Promocionar los paisajes naturales y culturales de la vía verde de la sierra 	<ul style="list-style-type: none"> •Elaborar material de información con calidad estética, ejemplo de ello, el libro Vía Verde de la Sierra, paisajes para el recuerdo •Destacar los paisajes naturales a pie de la vía verde de la sierra

Cronología de hechos, Vía Verde de la Sierra

Clave Entrevistado	Año	Descripción	Involucrados	Objetivo	Acciones
C.S.O. XII	clave éxito	reconocer donde es. Nosotras que lo conocemos todo lo vez y dices, ¿esto es el Coronil?; porque son perspectivas un poco raras, que no identifican al pueblo Porque además de hecho, cuando nosotras vemos esas fotografías decimos, ¿y desde aquí ha hecho las fotos? Las que somos de algunos de los municipios de la Vía Verde, y cuando tu vez la foto, por ejemplo de mi pueblo, que bueno, yo lo conozco perfectamente, bueno... podría haberle sacado muchísimo más partido porque hay otros sitios donde se ve muchísimo mejor, y algunos sitios mucho más emblemáticos de cada pueblo, sin embargo sí que es verdad que el libro es precioso.	<ul style="list-style-type: none"> •Fundación Vía Verde de la Sierra •Fotógrafos especializados 	<ul style="list-style-type: none"> •Promocionar los paisajes naturales y culturales de la vía verde de la sierra 	<ul style="list-style-type: none"> •Promocionar a pueblos locales, con paisajes culturales de los mismos •Elaborar material de información con calidad estética, ejemplo de ello, el libro Vía Verde de la Sierra, paisajes para el recuerdo •Destacar los atractivos culturales y turísticos de los pueblos locales •Promocionar a pueblos locales, con paisajes culturales de los mismos
M.J.R. X	clave éxito	. (Entrando al túnel y señalando los reflejantes en el muro) Mira éste tipo de catadióstricos residuales, los pusimos cada metro, metro y medio en los túneles	<ul style="list-style-type: none"> •Fundación Vía Verde de la Sierra 	<ul style="list-style-type: none"> •Cuidar la integridad física de los usuarios de la vía verde de la sierra 	<ul style="list-style-type: none"> •Colocar elementos para el tránsito seguro, sobre todo en áreas con poca iluminación, como los túneles
C.S.O.	clave éxito	Aquí ha cogido la costumbre la gente cuando se va a andar, las personas mayores poner los chalecos reflectantes para evitar los accidentes porque además como las personas mayores empiezan a caminar para hacer el ejercicio por la mañana súper temprano, algunas veces que no te los ves	<ul style="list-style-type: none"> •Fundación Vía Verde de la Sierra •Usuarios de poblaciones locales 	<ul style="list-style-type: none"> •Cuidar la integridad física de los usuarios de la vía verde de la sierra 	<ul style="list-style-type: none"> •Promocionar el uso de la vía verde de la sierra para los habitantes de los pueblos locales •Promover el uso de elementos de seguridad de los usuarios: chalecos, cascos, reflejantes, entre otros •Formar una cultura del uso de elementos de seguridad dentro de la vía verde, y en el traslado de los pueblos a ella.
M.J.R.	clave éxito	En Montellano hubo un tiempo que el sargento de la Guardia Civil que estaba, multaba. Pasaba por la mañana cuando la gente estaba andando por la carretera, si no llevaba chaleco los multaba, y todo el mundo lo llevaba, pero creo que ya no está ese sargento porque ya no lo lleva nadie otra vez, yo paso por las mañanas por ahí ya nadie lo lleva. Es una tontería porque es por tu seguridad, es que no se ve a los peatones, a los que van porque aquí es muy típico por esta zona pasear por el borde de la carretera	<ul style="list-style-type: none"> •Fundación Vía Verde de la Sierra •Usuarios de poblaciones locales •Sargento de la Guardia civil 	<ul style="list-style-type: none"> •Cuidar la integridad física de los usuarios de la vía verde de la sierra 	<ul style="list-style-type: none"> •Promocionar el uso de la vía verde de la sierra para los habitantes de los pueblos locales •Promover el uso de elementos de seguridad de los usuarios: chalecos, cascos, reflejantes, entre otros

Cronología de hechos, Vía Verde de la Sierra					
Clave Entrevistado	Año	Descripción	Involucrados	Objetivo	Acciones
C.S.O.	clave éxito	Pero en Puerto Serrano sí que camina la gente por la Vía, aprovecha lo que es el recurso de la Vía Verde para hacer mucho ejercicio en la Vía	<ul style="list-style-type: none"> •Fundación Vía Verde de la Sierra •Usuarios de poblaciones locales 	•Promover el uso de la vía verde de la sierra	<ul style="list-style-type: none"> • El sargento de la fuerza civil de un municipio local, Montellano, establecía multas a peatones andando en carretera que no utilizaran elementos de seguridad. • Formar una cultura del uso de elementos de seguridad dentro de la vía verde, y en el traslado de los pueblos a ella. • Promover el uso de la vía verde de la sierra para los habitantes de los pueblos locales, como una manera de mejorar la salud de las personas • Formar una cultura del uso de elementos de seguridad dentro de la vía verde, y en el traslado de los pueblos a ella.
M.J.R.	clave éxito	Esta es una de las últimas obras que hemos hecho, la construcción de este parque infantil y del parque biosaludable; una de las últimas actuaciones que se han hecho en la vía con un proyecto de la consejería de turismo que tuvimos el año pasado. La estación cierra los miércoles. Este edificio pequeño es un bungalow adaptado a discapacitados (señalando la construcción). Mira éste está dando aquí la vuelta, yo creo que hay espacio (observando la maniobra del segundo camión que transporta madera en el área de estacionamiento) vez. Estos son los camiones que te decía yo antes que están sacando la madera.	<ul style="list-style-type: none"> •Fundación Vía Verde de la Sierra •Consejería de Turismo 	•Mejorar la infraestructura y equipamiento de la vía verde de la sierra	<ul style="list-style-type: none"> • Continuar con obras de mejora en la Vía Verde de la Sierra • Las últimas obras son de uso público, gestionadas por la FVVS con un proyecto de la consejería de turismo • Las obras tiene un enfoque en los temas de la salud y accesibilidad
C.S.O.	clave éxito	: (Señalando unos bolardos) Ves, ésta es una de las señales que hemos puesto ahora para que se vea que la vía verde es accesible, tiene el código QR y ese fue una de las actuaciones, porque al acceder al edificio era imposible (refiriéndose al hotel restaurante de Coripe), se hizo una construcción y es un bungalow donde se ha adaptado totalmente para personas con movilidad reducida incluso se llevaron a cabo para lo que fueron los baños, baños públicos, porque el baño era muy pequeño y como Coripe tiene bastante recepción por que como está en el centro de la Vía, tiene mucha recepción de usuarios y los fines de	<ul style="list-style-type: none"> •Fundación Vía Verde de la Sierra •Usuarios de la vía verde 	•Gestionar y promocionar la accesibilidad de la vía verde de la sierra	<ul style="list-style-type: none"> • Elaborar información en señalamientos con códigos QR para informar el sitio como un área de la Vía Verde de la Sierra adaptada a la accesibilidad • La FVVS gestionó un proyecto de accesibilidad

Cronología de hechos, Vía Verde de la Sierra					
Clave Entrevistado	Año	Descripción	Involucrados	Objetivo	Acciones
		semana y eso, está siempre a tope porque la gente si no puede hacer los treinta y seis kilómetros ida y vuelta pues lo que hacen es que a veces hacen un tramo, luego hacen otro entonces Coripe es como el centro logístico.			para acceder al hotel-restaurante de Coripe <ul style="list-style-type: none"> • El proyecto de accesibilidad contempla un bungalow adaptado totalmente para personas con movilidad reducida • Los baños públicos también están adaptados
C.S.O.	clave éxito	El tema era que los servicios no daban abasto y entonces hicieron estos servicios, también adaptados algunos y duchas por si la gente se quiere duchar una vez de haber hecho la vía en bicicleta	<ul style="list-style-type: none"> • Fundación Vía Verde de la Sierra • Usuarios con movilidad de reducida de la vía verde 	<ul style="list-style-type: none"> • Diseñar y construir para las minorías 	<ul style="list-style-type: none"> • Aumentar los espacios con mayor demanda, como los WC en el acceso de Coripe. • Las nuevas obras que se construyen fueron adaptándolas a personas con movilidad reducida • Se hicieron duchas, por la necesidad de los usuarios
C.S.O.	clave éxito	Sobre la administración de los edificios. Éstos los tenemos nosotros en una concesión y lo gestionan particulares como una forma de creación de empleo también de la Vía Verde. Me encanta esta zona	<ul style="list-style-type: none"> • Fundación Vía Verde de la Sierra • Empresarios particulares locales 	<ul style="list-style-type: none"> • Crear empleo local 	<ul style="list-style-type: none"> • La FVVS concesiona los edificios a empresarios particulares para su manejo • La concesión se otorga a particulares locales para fomentar el empleo de los pueblos cercanos a la vía verde de la sierra
C.S.O.	clave éxito	te voy a enseñar que es un referente también para el tema de la importancia que desde la fundación Vía Verde de la Sierra se le está dando a la accesibilidad, también echamos un proyecto europeo con ese tema, que por ejemplo este parque está adaptado para niños con movilidad reducida, entonces es verdad que nos preocupa bastante el tema estamos bastante concientizados que todo el mundo pueda acceder a todos los espacios	<ul style="list-style-type: none"> • Fundación Vía Verde de la Sierra • Usuarios con movilidad de reducida de la vía verde 	<ul style="list-style-type: none"> • Diseñar y construir para las minorías 	<ul style="list-style-type: none"> • La FVVS gestionó un proyecto europeo de accesibilidad, gestionaron un parque adaptado para niños con movilidad reducida • La FVVS está concientizada y se preocupa bastante del tema, para que todo el mundo pueda acceder a todos los espacios
C.S.O.	clave éxito	La estación, esto es lo que te decía, los columpios y la accesibilidad del parque infantil y el parque bio-saludable	<ul style="list-style-type: none"> • Fundación Vía Verde de la Sierra 	<ul style="list-style-type: none"> • Diseñar y construir para las minorías 	<ul style="list-style-type: none"> • Las nuevas obras que se construyen fueron adaptándolas a personas con movilidad reducida:

Cronología de hechos, Vía Verde de la Sierra					
Clave Entrevistado	Año	Descripción	Involucrados	Objetivo	Acciones
M.J.R.	clave éxito	Pues uno de nuestros objetivos a medio plazo es conseguir que la vía verde sea totalmente accesible, entonces en todas las actuaciones que se van haciendo se contempla el tema de la accesibilidad.	<ul style="list-style-type: none"> •Usuarios con movilidad de reducida de la vía verde •Fundación Vía Verde de la Sierra •Usuarios con movilidad de reducida de la vía verde 	<ul style="list-style-type: none"> •Diseñar y construir para las minorías 	<ul style="list-style-type: none"> •Han adoptado una conciencia de gestión donde en todas las actuaciones que se van haciendo para la Vía Verde de la Sierra, se contempla el tema de la accesibilidad.
M.J.R.	clave éxito	Parque bio-saludable. la gente de Coripe está muy cerca, se ha acostumbrado que viene andando, hace aquí su tabla de ejercicios y se sube y tiene como su circuito	<ul style="list-style-type: none"> •Fundación Vía Verde de la Sierra •Usuarios con movilidad de reducida de la vía verde 	<ul style="list-style-type: none"> •Diseñar y construir para las minorías 	<ul style="list-style-type: none"> •Se han implementado parques bio-saludables para formar parte de la rutina de los usuarios de la Vía Verde de la Sierra, y complementar su rutina, en pro de la salud.
C.S.O.	clave éxito	también se han grabado series de televisión sobre la Vía Verde y luego programas de distinta televisiones regiones	<ul style="list-style-type: none"> •Fundación Vía Verde de la Sierra •Canales de televisión 	<ul style="list-style-type: none"> •Promocionar la vía verde de la sierra 	<ul style="list-style-type: none"> •Permitir grabar series de televisión de la Vía Verde de la Sierra para su promoción •Permitir grabar programas de televisión sobre la Vía verde de la Sierra en diferentes niveles, local, regional o nacional
M.J.R.	clave éxito	también un documental sobre la guerra civil, grabaron en los túneles	<ul style="list-style-type: none"> •Fundación Vía Verde de la Sierra •Canales de televisión 	<ul style="list-style-type: none"> •Promocionar la vía verde de la sierra 	<ul style="list-style-type: none"> •Permitir grabar documentales históricos, en la Vía Verde de la Sierra para su promoción
M.J.R.	Proyecto	Casi todas estas áreas que ves un poco más anchas, son accesos a fincas o descansaderos. La primera área de descanso es la de los azahares a unos kilómetros de aquí.	<ul style="list-style-type: none"> •FFE 	<ul style="list-style-type: none"> •Diseñar analizando cada espacio 	<ul style="list-style-type: none"> •El ancho del sendero de la Vía Verde de la Sierra varía en función al terreno •Zonas más amplias obedecen al criterio de ser accesos a fincas o descansaderos

Cronología de hechos, Vía Verde de la Sierra

Clave Entrevistado	Año	Descripción	Involucrados	Objetivo	Acciones
M.J.R.	Proyecto	La amplitud de camino Era esta. Bueno en las zonas llanas es más amplio y cuando entremos en la zona más de sierra pues verás que se estrecha un poco. Hay partes que está asfaltando como esta zona, hay otras zonas están de tierra compactada, aquí está con asfalto normal, en la parte de Olvera es asfalto pintado con slurry. Va cambiando el tipo de firme.	<ul style="list-style-type: none"> •FFE 	<ul style="list-style-type: none"> •Diseñar analizando cada espacio 	<ul style="list-style-type: none"> • El ancho del sendero de la Vía Verde de la Sierra varía en función al terreno • Las zonas llanas tienen un camino más amplio • Las zonas de montaña tienen un camino más estrecho • Los firmes son diferentes en
M.J.R.	Proyecto	Aquí había un túnel, esta curva que vez con esta pequeña pendiente es esquivando un túnel que no se pudo recuperar, estaba derrumbado, estaba en muy malas condiciones y no se pudo recuperar.	<ul style="list-style-type: none"> •FFE 	<ul style="list-style-type: none"> •Diseñar analizando cada espacio 	<ul style="list-style-type: none"> • El túnel más dañado no se recuperó por el elevado costo que representaba • Se escogió hacer un trazo alternativo rodeando el túnel no recuperado
M.J.R.	Proyecto	Proyecto de actuación: Si, cuando vas a hacer un proyecto de obra de un edificio, un aparcamiento, lo que sea, en una zona que no es urbana, que es rural y ni siquiera es urbanizable, hay que presentar un proyecto de actuación y que te lo apruebe las distintas consejería implicadas; la de medio ambiente, la de obras, la de fomento. Tienes que hacer ese proyecto de actuación, presentarlo y hasta que no consigas que te aprueben ese proyecto no puedes empezar a ejecutar la obra, estamos hablando de año y medio a dos años.	<ul style="list-style-type: none"> •Fundación Vía Verde de la Sierra •Consejerías provinciales <ul style="list-style-type: none"> ○ Medio ambiente ○ Obras ○ Fomento 	<ul style="list-style-type: none"> •Diseñar analizando cada espacio •Gestionar proyectos para las minorías 	<ul style="list-style-type: none"> • Los proyectos de actuación se realizan cuando vas a hacer un proyecto de obra de un edificio, un aparcamiento, lo que sea, en una zona que no es urbana, que es rural y ni siquiera es urbanizable • La Fundación Vía Verde de la Sierra realiza las gestiones de proyectos de actuación, pues la vía se encuentra fuera del área urbanizable de las localidades vecinas • Los proyectos de actuación deben ser aprobados por las consejerías implicadas: <ul style="list-style-type: none"> ○ Medio ambiente ○ Obras ○ Fomento • No pueden ejecutarse obras sin la aprobación del proyecto de actuación

Cronología de hechos, Vía Verde de la Sierra

Clave Entrevistado	Año	Descripción	Involucrados	Objetivo	Acciones
M.J.R.	Proyecto	María: ...Entonces ahí se implican todas las administraciones, lo solicitas al ayuntamiento el proyecto, lo presentas en el ayuntamiento, pero luego tienen que consultar a todas las consejerías, en fin, te tienen que contestar... es un proceso muy lento... es que la administración ya decía que es muy lenta.	<ul style="list-style-type: none"> •Fundación Vía Verde de la Sierra •Consejerías provinciales <ul style="list-style-type: none"> ○ Medio ambiente ○ Obras ○ Fomento •Ayuntamiento 	•Diseñar analizando cada espacio	<ul style="list-style-type: none"> • El proceso de aprobación del proyecto de actuación es de año y medio a dos años • Los proyectos de actuación deben seguir el proceso administrativo del contexto en que se encuentra • El proceso es muy lento e involucra a diferentes niveles de administración <ul style="list-style-type: none"> ○ La FVVS solicita al ayuntamiento el proyecto, ○ El proyecto es presentado al ayuntamiento ○ El ayuntamiento consulta a todas las consejerías ○ Las consejerías responden con la resolución
M.J.R.	Proyecto	Vez las cinchas estas de los túneles, pues todo esto es parte de las obras de rehabilitación que se hizo de la Vía Verde, este túnel estaba derruido, entonces, se hicieron pusieron estas cinchas de contención y se reconstruyó. Después hemos hecho obra de reconstruir embocaduras que se han venido abajo, en fin, tienen muchos años ya los túneles. Son obras que se hicieron a mano, sin maquinaria especializada y, bueno es un terreno muy abrupto y necesita mucho mantenimiento.	•Fundación Vía Verde de la Sierra	•Diseñar analizando cada espacio	<ul style="list-style-type: none"> • Los túneles antes de ser rehabilitados, se encontraban derruidos. • Se analizó y optó por una solución de ingeniería para acondicionarlo a la Vía Verde de la Sierra • Se hicieron pusieron cinchas de contención y se reconstruyeron los túneles que lo requerían. • Algunos túneles continuaron presentando daños, debido a su antigüedad

Cronología de hechos, Vía Verde de la Sierra					
Clave Entrevistado	Año	Descripción	Involucrados	Objetivo	Acciones
M.J.R.	Proyecto	Toda esta valla de madera es parte de la original que se hizo la rehabilitación del trazado, nosotros ahora la que estamos poniendo nueva no es de este tipo, es más alta, porque da más seguridad para los ciclistas. Este tipo de vallado para los ciclistas no es del todo seguro, es muy baja.	•Fundación Vía Verde de la Sierra	•Diseñar analizando cada espacio	<ul style="list-style-type: none"> • Se han hecho obras de reconstrucción de embocaduras que se han venido a bajo • Las obras se hicieron a mano, sin maquinaria especializada • La Fundación Vía Verde de la Sierra tiene presente las dificultades del terreno, al cual consideran abrupto, por lo que les requiere mucho mantenimiento. • Colocar barreras arquitectónicas de seguridad • En las partes que lo requerían se colocó valla de madera, desde que se hizo la rehabilitación del trazado • La Fundación Vía Verde de la Sierra está mejorando la valla de madera original, colocando nueva, más alta, porque da más seguridad para los ciclistas, la original era muy baja para el ciclista.
M.J.R.	Proyecto	Ve, aquí hubo que quitar la embocadura del túnel (túnel Bastián) porque hubo desprendimientos y bueno no era muy seguro.	•Fundación Vía Verde de la Sierra	•	<ul style="list-style-type: none"> • Algunos túneles continuaron presentando daños, debido a su antigüedad • Se han hecho obras de reconstrucción de embocaduras que se han venido a bajo
M.J.R.	Proyecto	Estos postes que vez aquí me supongo los verías el otro día, son cada kilómetro están señalizados cada punto kilométrico de la vía en la que está con traviesas de ferrocarril.	•Fundación Vía Verde de la Sierra	•Diseñar analizando cada espacio	<ul style="list-style-type: none"> • Colocar información a lo largo de la vía verde • A cada kilómetro se han colocado postes en forma

Cronología de hechos, Vía Verde de la Sierra					
Clave Entrevistado	Año	Descripción	Involucrados	Objetivo	Acciones
M.J.R.	Proyecto	Esta es la primer área de descanso, que te encuentras que te decía antes, hay mesas, aparca bicis, papeleras, estamos sembrando árboles para que haya sombra. Esta es el área de descanso de los azahares, le llamamos. En cada viaducto, en cada túnel hay señalización diciendo bueno, dónde estás, qué es lo que estás viendo, en español y en inglés.	•Fundación Vía Verde de la Sierra	•Diseñar analizando cada espacio	<p>de traviesas (durmientes) indicando cada kilómetro</p> <ul style="list-style-type: none"> • Se han colocado áreas de descanso con mobiliario adecuado para los usuarios: <ul style="list-style-type: none"> ○ Aparca bicis ○ Papeleras (cesto de basura) ○ La FVVS está sembrando árboles para que haya sombra • Colocar información y señalamientos en cada viaducto, túnel o punto de interés diciendo: <ul style="list-style-type: none"> ○ dónde estás (ubicación-orientación) ○ qué es lo que estás viendo (descripción-explicación) ○ en español y en inglés (diferentes idiomas)
M.J.R.	Proyecto	Ve en cada túnel a la entrada y a la salida hay una señal que te dice cómo se llama el túnel, cuánto mide, a qué distancia está el siguiente túnel y cuál es.	•Fundación Vía Verde de la Sierra	•Diseñar analizando cada espacio	<ul style="list-style-type: none"> • Colocar información y señalamientos • En los túneles de la Vía Verde de la Sierra hay en cada entrada y salida señalamientos con la siguiente información: <ul style="list-style-type: none"> ○ cómo se llama el túnel ○ cuánto mide ○ a qué distancia está el siguiente túnel ○ y cuál es
M.J.R.	Proyecto	Aquí los muros de contención los tuvimos que hacer en 2013 porque hubo mucha lluvia y se derrumbaron muchos taludes....	•Fundación Vía Verde de la Sierra	•Diseñar analizando cada espacio	<ul style="list-style-type: none"> • Colocar barreras arquitectónicas de seguridad • En las partes que lo requerían se colocaron muros de contención debido a los derrumbes de taludes

Cronología de hechos, Vía Verde de la Sierra					
Clave Entrevistado	Año	Descripción	Involucrados	Objetivo	Acciones
C.S.O.	Proyecto	Le llaman el Colorado...	•Fundación Vía Verde de la Sierra	•Diseñar analizando cada espacio	• Considerar los nombres ya utilizados por las personas de los pueblos cercanos, para los señalamientos y nombres de túneles, viaductos, áreas, etc.
M.J.R.	Proyecto	Aquí en Puerto Serrano le llaman el colorado, la realidad que se llama el Túnel el Castellar... (risas)	•Fundación Vía Verde de la Sierra	•Diseñar analizando cada espacio	• Considerar los nombres ya utilizados por las personas de los pueblos cercanos, para los señalamientos y nombres de túneles, viaductos, áreas, etc.
C.S.O.	Proyecto	Que como la tierra es roja y un sinónimo de rojo es colorado, que no es de... sí, sí, colorado de rojo...	•Fundación Vía Verde de la Sierra	•Diseñar analizando cada espacio	• Considerar los nombres ya utilizados por las personas de los pueblos cercanos, para los señalamientos y nombres de túneles, viaductos, áreas, etc.
M.J.R.	Proyecto	No, y además sabes que pasa, que cuando se hizo el primer proyecto de rehabilitación de la Vía Verde, pues yo no sé quién eligió los nombres de los túneles, eh, y ya hay muchos que ya se llamaban de otra forma en los pueblos y eso no se ha perdido, en Coripe por ejemplo, el túnel del Castillo que es el túnel más largo, el que tiene un kilómetro, nadie, tú dices túnel del Castillo, nadie sabe cuál es, dices túnel de la Sierra y todo mundo sabe cuál es...	•Fundación Vía Verde de la Sierra	•Diseñar analizando cada espacio	• Considerar los nombres ya utilizados por las personas de los pueblos cercanos, para los señalamientos y nombres de túneles, viaductos, áreas, etc.
M.J.R.	Proyecto	Estas señales de aquí son señales que indican la publicidad del proyecto europeo con el que se iluminaron los túneles, al principio cuando se puso iluminación, se pusieron fluorescentes, cuando se hizo la vía en el 99', después hace unos años cambiamos toda la iluminación de los túneles por LED, que es una energía mucho más sostenible que los fluorescentes, el consumo es menor, la energía es...	•Fundación Vía Verde de la Sierra	•Diseñar analizando cada espacio	<ul style="list-style-type: none"> • Colocar información y señalamientos • Dar reconocimiento a los fondos económicos con los cuáles se realizan los proyectos. • La FVVS reconoce el fondo económico y da publicidad del proyecto europeo con el que se iluminaron los túneles • Originalmente los túneles se iluminaban con lámparas fluorescentes, se instaló no sólo la

Cronología de hechos, Vía Verde de la Sierra					
Clave Entrevistado	Año	Descripción	Involucrados	Objetivo	Acciones
M.J.R.	Proyecto	Algunos son con energía solar y otros son con energía convencional, con cableado, éste es de cableado. A los que están en zonas más sombrías no nos da buenos resultados la energía solar, porque las baterías se descargan cuando llueve o cuando se tienen unos días sin dar mucho el sol y no nos está dando buen resultado, en otros sitios sí. Varios de los túneles son con energía solar	<ul style="list-style-type: none"> •Fundación Vía Verde de la Sierra 	<ul style="list-style-type: none"> •Diseñar analizando cada espacio 	<p>luminaria, sino la instalación y la preparación de un tendido de la red para llegar a los túneles</p> <ul style="list-style-type: none"> • Posteriormente con el nuevo proyecto europeo se cambió la iluminación por luz LED que es una energía mucho más sostenible que los fluorescentes, el consumo es menor • El suministro de luz eléctrica se gestionó por medio de recursos públicos • En algunos túneles el suministro eléctrico son con energía solar y otros son con energía convencional, con cableado • Se debe hacer un análisis adecuado del sitio, para verificar el aprovechamiento de energías renovables • Los túneles que están en zonas más sombrías no tiene buen resultado el uso de la energía solar, porque las baterías se descargan • Revisar los índices pluviométricos para validar la eficiencia de paneles solares, pues cuando se tiene un porcentaje alto de días sin sol, no da buen resultado el sistema

Cronología de hechos, Vía Verde de la Sierra					
Clave Entrevistado	Año	Descripción	Involucrados	Objetivo	Acciones
C.S.O.	Proyecto	Que el número de usuarios ha aumentado muchísimo y al principio decía que iba a ser menos eficaz, pero es verdad que se ilumina cada vez que pasa, y como la afluencia es mucha, pues no tienen esa carga como la electricidad convencional.	•Fundación Vía Verde de la Sierra	•Diseñar analizando cada espacio	<ul style="list-style-type: none"> • Llevar un control del número de usuarios real • Diseñar en función de la demanda de servicios • Mejorar las condiciones de los servicios • La FVVS ha registrado una buena eficiencia del sistema de iluminación con energía solar, pues se ilumina cada vez que pasa alguien dentro de los túneles, aún con el aumento de afluencia. El sistema con LED no tienen requiere tanto consumo como con luminarias normales con la electricidad convencional.
M.J.R.	Proyecto	Por eso la mejor opción fue la de quitar los fluorescentes y poner LED.	•Fundación Vía Verde de la Sierra	•Diseñar analizando cada espacio	<ul style="list-style-type: none"> • La FVVS ha registrado una buena eficiencia del sistema de iluminación con energía solar, pues se ilumina cada vez que pasa alguien dentro de los túneles, aún con el aumento de afluencia. El sistema con LED no tienen requiere tanto consumo como con luminarias normales con la electricidad convencional.
C.S.O.	Proyecto	La otra mejora ha sido la de los interruptores, que al principio, verdad María, tenías que pulsar a la entrada del túnel, y ahora no, ahora hay con sensores...	•Fundación Vía Verde de la Sierra	•Diseñar analizando cada espacio	<ul style="list-style-type: none"> • Mejorar las condiciones de los servicios • Originalmente al inicio de los túneles se debía encender la iluminación por medio de interruptores • El nuevo sistema de iluminación cuenta con sensores de movimiento

Cronología de hechos, Vía Verde de la Sierra

Clave Entrevistado	Año	Descripción	Involucrados	Objetivo	Acciones
M.J.R.	Proyecto	No, antes eran con sensores también, siempre han sido con sensores, lo que pasa es que a lo largo de los túneles había una serie de interruptores porque el sensor permitía que la luz estuviera encendida un par de minutos, pero si tú te entretenías en el túnel o tardabas más en recorrerlo había una serie de interruptores que tú le dabas y se volvía a encender el sistema, que podías encenderlo de forma manual. Ahora los nuevos sensores, mientras tú estés dentro no se va a apagar la luz, porque además teníamos el problema de que nos los robaban	<ul style="list-style-type: none"> •Fundación Vía Verde de la Sierra 	<ul style="list-style-type: none"> •Diseñar analizando cada espacio 	<p>que prolongan el tiempo de iluminación</p> <ul style="list-style-type: none"> •Mejorar las condiciones de los servicios •Ahora los nuevos sensores, mientras tú estés dentro no se va a apagar la luz •Anteriormente también habían casos de robo de los interruptores •A lo largo de los túneles había una serie de interruptores porque el sensor permitía que la luz estuviera encendida sólo un par de minutos •Había una serie de interruptores que tú le dabas y se volvía a encender el sistema de forma manual
M.J.R.	Proyecto	Respecto a la contención por desprendimientos de talud. Esta contención es original de cuando se hizo la rehabilitación del trazado, el vallado metálico que hay encima lo cambiamos hace unos tres años con una escuela taller que tuvimos. Ya estaba muy deteriorado.	<ul style="list-style-type: none"> •Fundación Vía Verde de la Sierra •Escuelas Taller 	<ul style="list-style-type: none"> •Diseñar analizando cada espacio 	<ul style="list-style-type: none"> •Colocar barreras arquitectónicas de seguridad •En las partes que lo requerían se colocaron muros de contención debido a los derrumbes de taludes •Originalmente desde la rehabilitación del trazado de la vía Verde de la Sierra, se colocaron muros de contención •Por el continuo derrumbe de taludes se aumentó la seguridad, reforzando las contenciones con vallado metálico encima. •Los trabajos se realizaron por medio de una escuela Taller, por tanto la mano

Cronología de hechos, Vía Verde de la Sierra					
Clave Entrevistado	Año	Descripción	Involucrados	Objetivo	Acciones
M.J.R.	Proyecto	Este cruce es uno de los cruces con carretera que tenemos, esta es la zona de Toleta. Esta carretera es una carretera secundaria que une Coripe con Puerto Serrano, tiene muy poco tráfico pero es una antigua carretera provincial, ahora está descatalogada, pero bueno hay una gente que la sigue utilizando.	<ul style="list-style-type: none"> •Fundación Vía Verde de la Sierra 	<ul style="list-style-type: none"> •Diseñar analizando cada espacio 	<p>de obra se absorbía con recursos públicos de otro proyecto enfocado a personas en estado de desempleo</p> <ul style="list-style-type: none"> •Las Escuelas Taller son escuelas de oficios, donde las personas desempleadas acuden a aprender actividades, se les paga un salario representativo, y practican en obras de interés público •Originalmente y en base a las recomendaciones que España trasladó de la experiencia de Estados Unidos, realizan soluciones para cruces con carreteras muy similares en todo el país. •En el área de la Toleta, la Vía Verde de la Sierra cruza con una carretera secundaria que une Coripe con Puerto Serrano, tiene muy poco tráfico pero es una antigua carretera provincial, ahora está descatalogada, pero hay gente que la sigue utilizando y por ello se hizo un cruce especial.
C.S.O.	Proyecto	Yo cada vez que paso por esta zona, me acuerdo del panel que hay, que los verías en el centro de interpretación de Olvera, que simula la ventanilla del tren, siempre que paso por aquí me recuerda. Es como si estuvieras viendo el paisaje a través de la ventanilla del tren, a mí, esa idea me gustó mucho, la del centro de interpretación.	<ul style="list-style-type: none"> •Fundación Vía Verde de la Sierra 	<ul style="list-style-type: none"> •Promocionar el patrimonio natural y cultural de la Vía Verde de la Sierra 	<ul style="list-style-type: none"> •La FVVS elabora material para los centros de interpretación, en base al patrimonio natural y cultural de la VVS •Los paisajes de la vegetación autóctona de la VVS es parte de la información que se brinda

Cronología de hechos, Vía Verde de la Sierra					
Clave Entrevistado	Año	Descripción	Involucrados	Objetivo	Acciones
					en los centros de interpretación <ul style="list-style-type: none"> • La información se trabaja por medio de profesionales que la presentan con una calidad de diseño de representación atractiva a los usuarios.
C.S.O.	Proyecto	Ésta sí que es vegetación autóctona, esto es la típica de aquí, no es como en otros casos, que nosotros tenemos que plantar, para dar sombra o algo, pero ahí está. El lentisco, me gusta muchísimo.	<ul style="list-style-type: none"> • Fundación Vía Verde de la Sierra 	<ul style="list-style-type: none"> • Promocionar el patrimonio natural y cultural de la Vía Verde de la Sierra 	<ul style="list-style-type: none"> • La FVVS valora los paisajes de la vegetación autóctona de la VVS original y difunde esa información en los centros de interpretación
M.J.R.	Proyecto	Mira este túnel que entramos ahora para nosotros los coripeños es el túnel de la Sierra, según la obra: es el túnel del Castillo. Es el más largo que hay en la Vía Verde, tiene un kilómetro y una vez que lo atravesamos ya estamos en términos de Coripe y muy cerca la Estación de Coripe.	<ul style="list-style-type: none"> • Fundación Vía Verde de la Sierra 	<ul style="list-style-type: none"> • Diseñar analizando cada espacio 	<ul style="list-style-type: none"> • Considerar los nombres ya utilizados por las personas de los pueblos cercanos, para los señalamientos y nombres de túneles, viaductos, áreas, etc. • Destacar aspectos importantes de elementos de la VVS, como el túnel más largo.
M.J.R.	Proyecto	Este túnel estaba totalmente derruido, por aquí no se podía pasar antes de la obra de rehabilitación y fue una de las obras de ingeniería más importantes que hubo que hacer para poner en funcionamiento la Vía Verde	<ul style="list-style-type: none"> • Fundación Vía Verde de la Sierra 	<ul style="list-style-type: none"> • Promocionar el patrimonio natural y cultural de la Vía Verde de la Sierra 	<ul style="list-style-type: none"> • El túnel más largo de la VVS se encontraba totalmente derruido, por lo que se requirió de obra de ingeniería para asegurarlo.
C.S.O.	Proyecto	Qué impresionante eh! Es que no te cansas, parece interminable. Además éste túnel es muy fotografiado por ésta imagen (Cuando se aprecia la curvatura del trazo de la vía) se ve en la iluminación. Cuando se han hecho los concursos de fotografía, que se han hecho a través de la Fundación Vía Verde de la Sierra, siempre la mayoría de la gente, presenta esta imagen	<ul style="list-style-type: none"> • Fundación Vía Verde de la Sierra • Usuarios de la Vía Verde de la Sierra • Participantes de concursos promovidos por la FVVS 	<ul style="list-style-type: none"> • Promocionar el patrimonio natural y cultural de la Vía Verde de la Sierra 	<ul style="list-style-type: none"> • Destacar aspectos importantes de elementos de la VVS, como el túnel más largo. • Han aprovechado el reconocimiento que los usuarios dan a ciertos elementos, como el túnel más fotografiado • Generar dinámicas que funcionen para la promoción y participación

Cronología de hechos, Vía Verde de la Sierra					
Clave Entrevistado	Año	Descripción	Involucrados	Objetivo	Acciones
					de más usuarios como los concursos de fotografía
C.S.O.	Proyecto	Pues también se hacen actividades de orientación en los túneles con los grupos de escolares que vienen a la Vía Verde nocturnos	<ul style="list-style-type: none"> •Fundación Vía Verde de la Sierra •Grupos escolares usuarios de la Vía Verde de la Sierra 	<ul style="list-style-type: none"> •Promocionar el patrimonio natural y cultural de la Vía Verde de la Sierra 	<ul style="list-style-type: none"> • Destacar aspectos importantes de elementos de la VVS, como el túnel más largo. • Han aprovechado el reconocimiento que los usuarios que dan a ciertos elementos, como el túnel más fotografiado • Generar dinámicas que funcionen para la promoción y participación de más usuarios como los concursos de fotografía
M.J.R.	Proyecto	Además dentro de os túneles hay un microclima que en verano hace fresquito y en invierno no hace tanto frío y viene mucha gente de Coripe a andar por aquí, porque bueno, incluso cuando está lloviendo, lo que hacen es el túnel un par de veces y ya han andado dos kilómetros	<ul style="list-style-type: none"> •Fundación Vía Verde de la Sierra •Usuarios de la Vía Verde de la Sierra 	<ul style="list-style-type: none"> •Promocionar el patrimonio natural y cultural de la Vía Verde de la Sierra 	<ul style="list-style-type: none"> • Destacar aspectos importantes de elementos de la VVS, como el túnel más largo. • Las características del túnel más largo (1km) atrae a muchas personas. • Las personas pueden aprovechar el microclima que se forma dentro de los túneles n verano por que permanece fresco y en invierno es más cálido • Cuando llueve el túnel de 1km resguarda bien a quienes quieren hacer su rutina diaria de caminata, pues sin mojarse pueden recorrer por dentro el túnel
M.J.R.	Proyecto	Cuando tenemos actividades con los niños los metemos aquí en el túnel y apagamos la luz y entonces pues... ya empezamos a explicar un poco de la historia de la Vía y lo que se ha hecho para que esté en funcionamiento y bueno, está muy bien. Incluso nos hemos planteado alguna vez organizar que, vamos, lo tenemos	<ul style="list-style-type: none"> •Fundación Vía Verde de la Sierra •Niños usuarios de la Vía Verde de la Sierra 	<ul style="list-style-type: none"> •Promocionar el patrimonio natural y cultural de la Vía Verde de la Sierra 	<ul style="list-style-type: none"> • La FVSS crea actividades con niños escolares de la zona como una forma de promoción

Cronología de hechos, Vía Verde de la Sierra

Clave Entrevistado	Año	Descripción	Involucrados	Objetivo	Acciones
		ahí como idea y no lo desestimamos, alguna actividad en los túneles por Halloween			<ul style="list-style-type: none"> • La FVSS genera actividades como llevarlos a los túneles donde se les explica un poco de la historia de la Vía y lo que se ha hecho para que esté en funcionamiento. • LA FVSS se plantea todo el tiempo nuevas dinámicas y actividades que organizar para difundir y promocionar a la VVS
M.J.R.	Proyecto	Bueno pues ya estamos en la zona de Coripe (al salir del túnel), ahora mismo estamos en el kilómetro catorce, este túnel está iluminado con luz convencional que viene desde Coripe. En el pueblo de Coripe se ha hecho un sendero especial peatonal que viene hasta aquí, vez que se ha puesto aquí esa puerta de entrada del sendero, y este es el viaducto de Coripe que es el más largo de los cuatro que hay, tiene doscientos treinta y siete metros	<ul style="list-style-type: none"> • Fundación Vía Verde de la Sierra • Usuarios de la Vía Verde de la Sierra 	<ul style="list-style-type: none"> • Promocionar el patrimonio natural y cultural de la Vía Verde de la Sierra 	<ul style="list-style-type: none"> • Destacar con señalamientos de cadenamientos a cada kilómetro • La cercanía de la localidad a la zona del hotel-restaurante de Coripe, permitió utilizar energía eléctrica convencional • En el pueblo de Coripe se ha hecho un sendero especial peatonal que viene hasta aquí • Se destacan características especiales con señalamientos, como el viaducto de Coripe que es el más largo de los cuatro que hay, tiene doscientos treinta y siete metros.
M.J.R.	Proyecto	Proyecto parque bio-saludable Coripe. Lo que es solo dentro del vallado del parque infantil, pues yo creo cálculo que en torno a los quince mil euros una cosa así, pero de todas formas te lo puedo decir con seguridad porque tenemos el proyecto de ejecución de la obra y cuánto costó. Encarece mucho el suelo, que es obligatorio por ley el tema del corcho o de tierra compactada y luego encarece mucho los columpios que son adaptados valen mucho más que el resto. Por eso yo calculo que	<ul style="list-style-type: none"> • Fundación Vía Verde de la Sierra 	<ul style="list-style-type: none"> • Diseñar analizando cada espacio • Conseguir financiamiento 	<ul style="list-style-type: none"> • La Fundación Vía Verde de la Sierra se encarga de impulsar la gestión para el financiamiento de nuevos proyectos. • Los proyectos de parques infantiles y bio-saludables son abiertos a todo el

Cronología de hechos, Vía Verde de la Sierra

Clave Entrevistado	Año	Descripción	Involucrados	Objetivo	Acciones
		<p>en torno a los quince mil por lo que es el vallado este de madera que también es obligatorio y el suelo aquel u es el bio-saludable que es de los más demandados ahora mismo por las tardes viene la gente a hacer deporte costó entorno a los seis mil.</p>			<p>público y no se cobra por ello, por eso sería imposible la inversión por parte de la FVVS, pues no tiene revolvencia económica</p> <ul style="list-style-type: none"> • Los proyectos del vallado del parque infantil está en torno a los quince mil euros por las características físicas con las que cuenta.
M.J.R.	Proyecto	<p>De todas formas que todos los trabajos que se han hecho de esta obra, de la estación de Coripe se han hecho con fondos de Andalucía, de la comunidad de Andalucía, fue un proyecto de un programa de promoción y mejora de la Vía Verde de la Sierra, que nos financio la consejería de Turismo de la junta de Andalucía con fondos propios de ella, después si tenemos proyectos europeos para el tema promocional, de hacer paquetes turísticos sobre todo ahora en el tema de accesibilidad pero es verdad que tanto gobierno andaluz como gobierno central están poniendo mucho empeño y mucho dinero en el tema de las vías verdes, quizá las consejerías de turismo y las de medio ambiente, el tema del gobierno andaluz, cuando son proyectos de acondicionamientos de pues bueno; hacemos ahora un parque o rehabilitamos un edificio que después lo vas a ver o después lo amueblamos, o lo ponemos en uso, más el tema del gobierno andaluz, pero cuando hay catástrofes naturales que hemos tenido unas cuantas de bueno de lluvias, de desprendimientos, y esos sí que es un coste verdaderamente importante, que estamos hablando incluso de un millón un millón y pico de euros, hemos tenido la suerte que las dos veces que nos ha pasado un poco en pocos años el gobierno de España ha reaccionado y nos ha... no es como el gobierno Andaluz que nos da los fondos y nosotros lo gestionamos y luego se lo justificamos a ellos, en el caso Del ministerio del gobierno de España ellos se encargan de contratar una empresa que hace el proyecto y que hace la obra</p>	<ul style="list-style-type: none"> •Fundación Vía Verde de la Sierra •Junta de Andalucía •Consejería de Turismo de Andalucía •Fondos Europeos •Consejería de medio Ambiente de Andalucía •Gobierno Central de España •Ministerio del gobierno de España 	<ul style="list-style-type: none"> • Conseguir financiamiento 	<ul style="list-style-type: none"> • La Fundación Vía Verde de la Sierra se encarga de impulsar la gestión para el financiamiento de nuevos proyectos. • Al ser obras de alto costo y de servicio gratis a los usuarios, es necesario que sean parte de recursos públicos o de donaciones. • los trabajos que se han hecho del parque infantil y bio-saludable se han hecho con fondos de la Comunidad Autónoma de Andalucía, de un Programa de Promoción y Mejora de la Vía Verde de la Sierra, que financió la Consejería de Turismo de la Junta de Andalucía • La FVVS gestiona otros proyectos europeos en el tema promocional para hacer paquetes turísticos en el tema de accesibilidad • Aunado a los esfuerzos de la FVVS, gobierno andaluz como gobierno central están poniendo

Cronología de hechos, Vía Verde de la Sierra					
Clave Entrevistado	Año	Descripción	Involucrados	Objetivo	Acciones
					<p>mucho empeño y mucho dinero en el tema de las vías verdes</p> <ul style="list-style-type: none"> • Consejerías de turismo, de medio ambiente, gobierno andaluz, apoyan los temas de acondicionamientos nuevos • Inversiones muy fuertes que solicitan a las administraciones públicas son cuanto hay catástrofes naturales como lluvias, desprendimiento, han llegado a costar un millón o más de euros. • Cuando el recurso ha sido conseguido de gobierno central, como en el caso del ministerio del gobierno de España, ellos se encargan de contratar una empresa que hace el proyecto y que hace la obra
M.J.R.	Proyecto	Ellos gestionan y la ejecutan, además nosotros lo agradecemos, estamos hablando de proyectos que son de ingeniería mucho más complicado y bueno, pues la verdad que hemos tenido suerte.	<ul style="list-style-type: none"> • Fundación Vía Verde de la Sierra • Gobierno Central de España • Ministerio del gobierno de España 	• Conseguir financiamiento	<ul style="list-style-type: none"> • En el caso del ministerio del gobierno de España, ellos se encargan de contratar una empresa que haga y ejecute el proyecto. Generalmente son proyectos de ingeniería mucho más complicados y la FVVS agradece ese apoyo
C.S.O.	Proyecto	También tenemos en otra parte del alquiler de bicicletas, cuatricicletas que son como pequeños carritos de golf pero que tú vas pedaleando, hay la posibilidad de ir 2 personas o 4 personas, un poco de turismo así familiar un poquito distinto a lo de la bicicleta y nos lo encontramos también era una familia extranjera, también les dimos un detallito por visitar la vía.	<ul style="list-style-type: none"> • Fundación Vía Verde de la Sierra • Empresarios particulares locales 	• Crear empleo local	<ul style="list-style-type: none"> • La FVVS concede el espacio a pie de la vía verde para micro empresarios de alquiler de bicicletas • Hay un impulso a la accesibilidad por lo que

Cronología de hechos, Vía Verde de la Sierra					
Clave Entrevistado	Año	Descripción	Involucrados	Objetivo	Acciones
C.S.O.	Proyecto	Nosotras estuvimos, me quede alucinada en Duseldorf, estuvimos en una feria para promocionar la Vía Verde y las bicicletas eran increíbles, en Holanda ya ni te cuento las bicicletas de 3 mil euros 4 mil, dices Dios mío, qué maravilla	<ul style="list-style-type: none"> •Fundación Vía Verde de la Sierra •Empresarios particulares locales 	<ul style="list-style-type: none"> •Capacitación continúa 	<p>hay carritos adaptados para personas con movilidad reducida</p> <ul style="list-style-type: none"> •Se impulsa el turismo familiar o en pareja a partir de ofrecer cuatricicletas donde pueden ir 2 o 4 personas •La FVVS participa de las ferias para promocionar la Vía Verde de la Sierra, así como de proyectos en torno a vías verdes; accesibilidad, turismo, desarrollo local, por mencionar algunos. •La FVVS asistió a la feria de Duseldorf, donde aprovecharon para aprender del mercado de las de bicicletas
C.S.O.	Proyecto	Siempre hay que quedar bien. Le estoy diciendo que cuando vimos a la familia esta de cuatricicletas también le regalamos unas camisetas	<ul style="list-style-type: none"> •Fundación Vía Verde de la Sierra •Usuarios de la Vía Verde de la Sierra 	<ul style="list-style-type: none"> •Promocionar la Vía Verde de la Sierra 	<ul style="list-style-type: none"> •La FVVS hace una labor diaria de informar a los visitantes a pie de vía, por medio de los centros de interpretación y los patrulleros de la vía verde •La FVVS consiguen fondos o material de publicidad o información, como folletos, camisetas, bolsas, sombrillas, y más artículos que en actividades, eventos y a usuarios obsequian.
M.J.R.	Proyecto	Mira, aquí hemos habilitado un aparcamiento para tres autobuses porque durante la semana, durante el periodo escolar, vienen muchos autobuses, aparcan aquí. Es la zona más visitada, aparcan aquí en Coripe y hacen los 6 kilómetros que hay hasta el observatorio de aves y vuelven. Y bueno, pues hemos tenido que habilitar ahí aparcamiento para autobuses porque llega un momento que se corta el paso	<ul style="list-style-type: none"> •Fundación Vía Verde de la Sierra 	<ul style="list-style-type: none"> •Diseñar analizando cada espacio 	<ul style="list-style-type: none"> •Mejorar las condiciones de los servicios •La FVVS con el control de afluencia de usuarios detectó la necesidad de aparcamientos (estacionamientos) de mayor dimensión

Cronología de hechos, Vía Verde de la Sierra					
Clave Entrevistado	Año	Descripción	Involucrados	Objetivo	Acciones
C.S.O.	Proyecto	Eso le estoy diciendo, que el sitio clave de la Vía es Coripe	•Fundación Vía Verde de la Sierra	•Diseñar analizando cada espacio	<ul style="list-style-type: none"> • Han habilitado un aparcamiento para tres autobuses en el área de mayor afluencia, Coripe. • Han detectado el patrón de recorrido que más se realiza, y es donde han dado mayor énfasis a mejorar • Identificar los sitios de mayor afluencia • Priorizar las demandas de los usuarios para gestión de proyectos nuevos • Mejorar las condiciones de los servicios
M.J.R.	Problema	(Al pasar dentro del túnel) Hace poco nos levantaron todo este tramo de la vía desde Zaframagón porque por debajo de la Vía va la conducción de agua potable de Coripe, cambiaron las tuberías y nos levantaron toda la Vía. No quiero ni acordarme. Levantaron todo lo que es la vía, quitaron las tuberías que eran de cobre, que ya no son permitidas y las cambiaron por las nuevas y, muy largo...	•Fundación Vía Verde de la Sierra	•Reglamentar el uso dentro de la vía verde de la sierra	<ul style="list-style-type: none"> • Debajo del nivel de piso terminado del camino de la vía verde de la Sierra, pasa por debajo la conducción de agua potable de Coripe, por renovación de las tuberías se tuvo que levantar el sueño para realizar los trabajos de excavación, retiro, suministro, tendido y relleno nuevos. • La FVVS no es dueña del suelo, solo mantiene una concesión de manejo que les otorga adif, quien es titular del suelo por donde pasa la vía verde de la sierra, entre otras de España.
M.J.R. XII	Proyecto	en la página web viene la información de los días de cierre de cada de estación, los tramos que puedes hacer, por dónde puedes venir, en fin la verdad es que la página web la cambiamos el año pasado con el mismo programa que hicimos el parque infantil y estaba completa, bastante actualizada toda la información	<ul style="list-style-type: none"> •Fundación Vía Verde de la Sierra •Usuarios de la vía verde 	<ul style="list-style-type: none"> •Promocionar la vía verde •Difundir la experiencia en torno a los trabajos de creación y gestión de la vía verde 	<ul style="list-style-type: none"> • Informar sobre las precauciones que necesiten los usuarios de la vía verde como <ul style="list-style-type: none"> ○ Cierre de cada estación por descanso

Cronología de hechos, Vía Verde de la Sierra					
Clave Entrevistado	Año	Descripción	Involucrados	Objetivo	Acciones
M.J.R. XII	Proyecto	La página WEB de la Fundación Vía Verde de la Sierra, la hizo una empresa de Sevilla, lo que es la página web, y ellos se encargan del mantenimiento, pero después si hay que poner una noticia, un evento o algún aviso lo hacemos directamente nosotros desde la Fundación, las claves las tenemos Rosa y yo. Pues bien, entramos y actualizamos, por ejemplo los avisos de este verano, pues hemos tenido los horarios de apertura y de vacaciones de cada centro, pues lo vamos haciendo sobre la marcha	<ul style="list-style-type: none"> •Fundación Vía Verde de la Sierra •Usuarios de la vía verde •María Jiménez •Rodríguez •Rosa Delgado 	<ul style="list-style-type: none"> •Promocionar la vía verde •Difundir la experiencia en torno a los trabajos de creación y gestión de la vía verde 	<ul style="list-style-type: none"> ○ Tramos que pueden realizarse ○ Rutas por dónde llegar • También la página web es parte de las gestiones de la FVVS para promocionar y difundir a la vía verde de la sierra • Tener el mayor contenido de información útil. • La página webb fue diseñada y creada por una empresa especializada de Sevilla • La misma empresa que creó la página webb se encarga de darle mantenimiento • La actualización de información y datos son directamente subidos por la FVVS, las únicas con acceso son la directora-gerente y la encargada de productos turísticos
M.J.R. X	Proyecto	Ese es el nuevo tipo de vallado que llevamos un año más o menos poniendo porque es verdad que cuando haces la vía andando, si es suficiente el vallado antiguo, pero cuando vas en bici, vas más alto y tu centro está más alto y bueno, es más seguro que el vallado este más alto.	<ul style="list-style-type: none"> •Fundación Vía Verde de la Sierra 	<ul style="list-style-type: none"> •Diseñar analizando cada espacio 	<ul style="list-style-type: none"> • Colocar barreras arquitectónicas de seguridad • La Fundación Vía Verde de la Sierra está mejorando la valla de madera original, colocando nueva, más alta, porque da más seguridad para los ciclistas, la original era muy baja para el ciclista.
M.J.R. X	Proyecto	Si, por eso las empresas de mantenimiento durante toda la semana de lunes a viernes, y cualquier cosa de esas la tienen que arreglar, Maricarmen (Toledo) va anotando las incidencias y se ve encargando de que las arreglen.	<ul style="list-style-type: none"> •Fundación Vía Verde de la Sierra •Maricarmen Toledo 	<ul style="list-style-type: none"> •Puntualizar trabajos de mantenimiento y mejoras físicas de la vía verde de la sierra 	<ul style="list-style-type: none"> • Realizar inspecciones periódicas de las condiciones físicas de la vía verde de la sierra, • Realizar inspecciones periódicas de los prestadores de servicios

Cronología de hechos, Vía Verde de la Sierra

Clave Entrevistado	Año	Descripción	Involucrados	Objetivo	Acciones
					de la Vía Verde de la Sierra <ul style="list-style-type: none"> • Maricarmen Toledo, es encargada de llevar lo referente a mantenimiento a la vía verde de la sierra, anotando y reportando las incidencias que observa y le reportan los patrulleros verdes • De lunes a viernes se cuenta con empresas que dan mantenimiento y arreglos
M.J.R. X	Proyecto	No sé si veas esto en el suelo, éstos hidrantes que hay, pues por ahí debajo va la tubería del agua como te decía y esas son tomas de agua para el tema de incendios forestales, si hay un incendio y viene el camión de los bomberos abre esa trampilla engancha la goma y... este muro de contención es como los demás que hemos visto en la parte de Puerto Serrano, con una escuela taller se ha hecho de forro de piedra para que estuviera más bonito, pero forma parte de la obra antigua de la vía. Varias veces con escuelas taller que hemos tenido o con distintos programas se han pintado todo lo que es la baya esta metálica.	<ul style="list-style-type: none"> • Agentes de medio ambiente • Consejería de Medio Ambiente • Fundación Vía Verde de la Sierra • Bomberos forestales • Alcaldes de los pueblos 	<ul style="list-style-type: none"> • Apoyar las acciones medioambientales de las instituciones gubernamentales • Crear empleo local 	<ul style="list-style-type: none"> • Aprovechar línea de agua para combate contra incendios forestales • Cuidar e identificar hidrantes (tomas de agua) para futuras conexiones para el suministro del camión de bomberos • Por medio de programas para escuelas taller se han continuado los trabajos de muros de contención y pintura de los vallados metálicos sobre los muros
M.J.R. VI	Proyecto	Todo ese pino que plantaron para hacer de sombra a la vegetación autóctona pues ya cumplió su función y ahora la cortan, se la llevan y la venden bueno, aquí todavía se ven los pinos, ves ahí se ve perfectamente que no es vegetación autóctona, porque incluso contrasta el color y pues esos pinos se tienen que cortar esos pinos se supone que cuando abandonan el aprovechamiento tienen que hacerlo	<ul style="list-style-type: none"> • Consejería de Medio Ambiente • Fundación Vía Verde de la Sierra • Usuarios de la vía verde • Empresa de reforestación 	<ul style="list-style-type: none"> • Apoyar las acciones medioambientales de las instituciones gubernamentales 	<ul style="list-style-type: none"> • La consejería de Medio Ambiente tiene estudios de ordenamiento del territorio del área • La consejería elaboró una propuesta de actuaciones en áreas naturales de Andalucía • En las áreas naturales de la vía verde de la sierra, también se realizan esas acciones

Cronología de hechos, Vía Verde de la Sierra					
Clave Entrevistado	Año	Descripción	Involucrados	Objetivo	Acciones
M.J.R. X	Proyecto	Esas partes que ves ahí sin vegetación son cortafuegos, aquí hay otra área de descanso que se llena el área de descanso de la cerquilla. Cortan, separan la vegetación por si arde una zona, que no se traspase. Y cada año tiene que limpiar por que vuelve a salir y tienen que limpiar y volver a dejar limpia la zona	<ul style="list-style-type: none"> •Agentes de medio ambiente •Consejería de Medio Ambiente •Fundación Vía Verde de la Sierra •Bomberos forestales •Alcaldes de los pueblos 	<ul style="list-style-type: none"> •Apoyar las acciones medioambientales de las instituciones gubernamentales 	<ul style="list-style-type: none"> • Se realizan actualmente trabajos de repoblación de vegetación autóctona, apoyadas por la introducción de una especie de pino piñonero de rápido crecimiento y establecimiento, para dar sombra. • Una vez que la sombra de pino ha permitido el establecimiento de la vegetación autóctona, se corta para aprovechamiento forestal • La Fundación Vía Verde de la Sierra se coordina con las empresas que realizan las labores para afectar en lo menos posible al usuario de la vía verde, y mantener condiciones óptimas físicas de la vía verde. • La vegetación de la vía verde de la sierra es susceptible a incendios forestales • En verano hay mucho trabajo en el tema de incendios donde laboran los bomberos forestales • En invierno se realizan actividades para prepararse contra incendios: limpieza, poda, limpiar cortafuegos, cortafuegos nuevos

Cronología de hechos, Vía Verde de la Sierra

Clave Entrevistado	Año	Descripción	Involucrados	Objetivo	Acciones
M.J.R. IV	Proyecto	Sí, en las fincas particulares es obligatorio hacerlas. Toda esta parte que estás viendo ahora mismo es monte público, hemos pasado por la parte de Puerto Serrano que casi todos son fincas agrícolas y esta parte de Coripe aquí al ser reserva natural es monte público, propiedad de la junta de Andalucía, hay alguna finca privada pero muy pequeña luego sí, alguna lo explota directamente la junta de Andalucía y otras las tienen con concesiones administrativas y la explotan ganaderos de la zona. La Vía Verde también sirve de cortafuegos	<ul style="list-style-type: none"> •Agentes de medio ambiente •Consejería de Medio Ambiente •Fundación Vía Verde de la Sierra •Bomberos forestales •Alcaldes de los pueblos •Junta de Andalucía •Ganaderos de la zona •Propietarios particulares de fincas 	<ul style="list-style-type: none"> •Apoyar las acciones medioambientales de las instituciones gubernamentales 	<ul style="list-style-type: none"> •Los propietarios particulares de fincas son sujetos a las mismas disposiciones, y se les obliga a realizar trabajos para prevenir incendios •El trazado de la vía verde de la sierra, sirve como cortafuegos a lo largo de sus kilómetros
M.J.R. V	Proyecto	Los viveros, hay uno muy importante en Villamartín, a unos 10 kilómetros de Puerto Serrano que es uno de los viveros más importantes que hay en la provincia de Cádiz, luego hay otro en la provincia de Jerez de la Frontera que es uno de los más grandes y luego en la parte de Sevilla el más cercano que yo conozco es en Utrera, pero cada una de las Diputaciones, de los gobiernos provinciales tienen varios viveros que se encargan de plantar especies autóctonas que luego van sembrando a lo largo de todo el campo	<ul style="list-style-type: none"> •Fundación Vía Verde de la Sierra •Diputación de Cádiz •Diputación de Sevilla 	<ul style="list-style-type: none"> •Apoyar las acciones medioambientales de las instituciones gubernamentales 	<ul style="list-style-type: none"> •Las consejerías de cada diputación se encargan de reproducir especies autóctonas para reforestación •Existen viveros en la región cercana a la Vía Verde de la Sierra en: Villamartín, Jerez de la Frontera, Utrera
C.S.O. V	Proyecto	Luego, unos suministran a algunos ayuntamientos también	<ul style="list-style-type: none"> •Diputación de Cádiz •Diputación de Sevilla 	<ul style="list-style-type: none"> •Apoyar las acciones medioambientales de las instituciones gubernamentales 	<ul style="list-style-type: none"> •Los viveros de especies autóctonas de las diputaciones, también suministran a algunos ayuntamientos
M.J.R. V		Organismo de la diputación que suministra los árboles es el de medio ambiente, hay una época en la que tú tienes que solicitar el arbolado que quieres y después te llaman al cabo de los meses vas, lo recoges y lo siembras, el único coste que nos supone a nosotros es el de transporte. Que si hay que ir a recogerlo y traerlo aquí, y luego la empresa de mantenimiento lo siembra. Nosotros hemos llegado a acuerdos con las empresas de mantenimiento y ellos son los que van a recoger las plantas.	<ul style="list-style-type: none"> •Consejería de Medio Ambiente •Fundación Vía Verde de la Sierra •Empresas de mantenimiento de la FVVS 	<ul style="list-style-type: none"> •Apoyar las acciones medioambientales de las instituciones gubernamentales 	<ul style="list-style-type: none"> •La adquisición de especies de vegetación autóctona reproducida por las diputaciones, no tienen coste para la Fundación Vía Verde de la Sierra •El único coste aplicable a la adquisición de especies es el de traslado y el sembrado, el cual lo realizan las empresas de mantenimiento •La FVVS tiene establecidos acuerdos con las empresas de mantenimiento y ellos son

Cronología de hechos, Vía Verde de la Sierra					
Clave Entrevistado	Año	Descripción	Involucrados	Objetivo	Acciones
					quiénes trasladan las especies a la VVS
C.S.O. XII		Aquí hay unas curvas que vas descubriendo poco a poco el Peñón de Zaframagón es increíble, mira ahí lo tienes (Señalando al frente donde se observa el Peñón) se ve majestuoso. En la carretera cuando yo vengo se ven unas vistas preciosas. Pues estuve escuchando un reportaje en la radio que ya hay unas especies de buitres que están ya en peligro de extinción y me acordé de las movidas que hemos tenido últimamente aquí.	•Fundación Vía Verde de la Sierra	•Promocionar el patrimonio natural y cultural de la Vía Verde de la Sierra	<ul style="list-style-type: none"> • Destacar aspectos importantes de elementos de la VVS, como especies animales endémicas, fauna con potencial atractivo turístico y fauna con funciones ecosistémicas importantes. • La FVVS aprovecha el reconocimiento del paisaje y elementos de flora y fauna importantes del Cañón de Zaframagón donde estratégicamente se ha colocado un centro de interpretación
M.J.R. XII		El leonado no está en peligro de extinción gracias a nosotros que trabajamos mucho. Ahora mismo aquí hay más de 250 parejas reproductoras más los polluelos que hayan nacido este año.	•Fundación Vía Verde de la Sierra	•Promocionar el patrimonio natural y cultural de la Vía Verde de la Sierra	<ul style="list-style-type: none"> • Generar dinámicas que funcionen para la promoción y participación de más usuarios como el avistamiento del buitre leonado, especie representativa de la vía verde de la sierra
M.J.R. XII	Proyecto	Hubo unos años muy malos, que hubo en España una época que se le llamó la enfermedad de las vacas locas y bueno aquí es muy típico que se muere un animal una oveja, una cabra, o un mulo, y bueno se dejaba en el campo para que los buitres pues lo aprovecharan, y durante esa época por el tema de la enfermedad se prohibió que se hiciera eso, entonces había que llevarlo a los animales muerto a muladares, que son como cementerios de animales y bueno pues entonces tenían que desplazarse muchísimo más para encontrar comida y la población descendió, incluso tenían que llegar a Marruecos para encontrar comida.	•Fundación Vía Verde de la Sierra	•Promocionar el patrimonio natural y cultural de la Vía Verde de la Sierra	<ul style="list-style-type: none"> • La FVVS aprovecha el reconocimiento del buitre leonado y sus beneficios al ecosistema, como controlador de enfermedades, y lo convierte en especie con potencial atractivo turístico, generando en torno a ésta, muchas actividades lúdico-recreativas.

Cronología de hechos, Vía Verde de la Sierra

Clave Entrevistado	Año	Descripción	Involucrados	Objetivo	Acciones
M.J.R. XII	Proyecto	Ahora mismo nos encontramos en la estación de Zaframagón, es un observatorio de aves, principalmente de buitres, porque Zaframagón es una reserva Natural y es una de las colonias más grandes de Buitres Leonados, nosotros tenemos... desde aquí no se observa, porque el peñón es aquél y ahí entre las rocas se encuentran los nidos y justo enfrente nosotros tenemos una cama raque manejamos desde aquí desde el centro y observamos los nidos, tenemos contados los buitres.	•Fundación Vía Verde de la Sierra	•Promocionar el patrimonio natural y cultural de la Vía Verde de la Sierra	<ul style="list-style-type: none"> •La FVVS aprovecha el reconocimiento del buitre leonado. •Se ha creado un observatorio de aves, principalmente de buitres leonados, pues en el peñón de Zaframagón al ser parte de un área natural permite la concentración de una de las colonias más grandes de Buitres Leonados •El observatorio cuenta con cámara en tiempo real instalada en el peñón, y controlada desde el observatorio. •Dependiendo de la época del año, se realizan diferentes actividades.
M.J.R. X	Proyecto	Sí, cada año se lleva a cabo una campaña de anillado de buitre leonado y todos los años se anillan, además suele ser por esta época para anillar también a los polluelos que han nacido.	•Fundación Vía Verde de la Sierra	•Apoyar las acciones medioambientales de las instituciones gubernamentales	<ul style="list-style-type: none"> •La FVVS conoce sobre las actividades que se realizan en las áreas naturales por donde pasa la vía verde de la sierra, como el anillado de aves.
M.J.R. XII	Proyecto	Hay muchos tipos de aves, lo que pasa que por ejemplo, los buitres viven en colonias y esta es de las más importantes, de las mayores de España y una de las mayores también de Europa. Luego también hay otro tipo de aves como el águila perdicera, que son gregarias que no viven en colonia y hay una pareja y ya no hay en muchos kilómetros alrededor, hay también búho real, alimoches hay muchas especies diferentes de aves, dentro del observatorio hay información de todo eso, y no sólo aves, pues hay cabra montesa, conejo, jabalíes...	•Fundación Vía Verde de la Sierra	•Promocionar el patrimonio natural y cultural de la Vía Verde de la Sierra	<ul style="list-style-type: none"> •La FVVS aprovecha el reconocimiento del buitre leonado. •En el observatorio de aves de Zaframagón, también se informa sobre las aves inventariadas en el área natural. •Así mismo hay información de mamíferos de atractivo turístico e importancia ambiental.
M.J.R. XI	Proyecto	Todas las épocas son buenas para visitar el peñón de Zaframagón, porque en cada época hay algo que ver, cuando nacen los polluelos cuando está el huevo, cuando está aprendiendo a volar, el ciclo del buitre es muy interesante.	•Fundación Vía Verde de la Sierra	•Promocionar el patrimonio natural y cultural de la Vía Verde de la Sierra	<ul style="list-style-type: none"> •Dependiendo de la época del año, se realizan diferentes actividades en el observatorio del peñón de Zaframagón, de

Cronología de hechos, Vía Verde de la Sierra

Clave Entrevistado	Año	Descripción	Involucrados	Objetivo	Acciones
M.J.R. XI	Proyecto	Hacemos mucha promoción con las escuelas y vienen mucho grupos de escolares durante el año y además que bueno pues llegan, enfocamos los nidos, que ya sabemos exactamente dónde están, enfocamos con los niños y les decimos, --mira ahí está el polluelo y te lo vamos a enseñar desde que era un huevo-, porque además as imágenes se van grabando todas, entonces las utilizamos, incluso pues hay grupos que repiten y se les dice: mira el año pasado que viniste, pues mira como está ahora- el centro neurálgico de la vía es Zaframagón porque todo el que viene a la vía verde quiere llegar a Zaframagón.	•Fundación Vía Verde de la Sierra	•Promocionar el patrimonio natural y cultural de la Vía Verde de la Sierra	acuerdo con el desarrollo de las especies. • Han identificado parte de su mercado objetivo, a alumnos de escuelas y grupos escolares. • Se trabaja meses antes la preparación de las dinámicas así como la invitación y promoción • Identifican las épocas de mayor expectativa de los usuarios, con referente a las especies de aves; por ejemplo cuando hay polluelos.
XII	Proyecto	Este es material promocional que tenemos para que más o menos se vaya autofinanciando el centro. (Vitrinas con artículos en venta de la Vía Verde)	•Fundación vía verde de la sierra	• Promocionar la vía verde • Difundir la experiencia en torno a los trabajos de creación y gestión de la vía verde	• Elaborar material de promoción local de la vía verde • Elaborar material de venta, como ingresos adicionales para cubrir los gastos de manutención de los edificios que no son rentados como los centros de interpretación
M.J.R. X	Proyecto	Aquí están los baños, que ya le han puesto acceso para discapacitados	•Fundación Vía Verde de la Sierra •Usuarios con movilidad de reducida de la vía verde	•Diseñar y construir para las minorías	• Las nuevas obras que se construyen fueron adaptándolas a personas con movilidad reducida: los servicios (baños) están adaptados para discapacitados
M.J.R. XII	Proyecto	Bueno, aquí está todo lo que hay en Zaframagón, puedes ver desde aquí, ahora mismo estamos aquí (Observando una fotografía aérea del peñón y del observatorio). Aquí se ve el viaducto de Zaframagón. Nuestro buitre que está volando (señalando una réplica a escala colgando del plafón de la losa). Estas partes están enfocadas a dar información técnica tanto en español como en inglés del buitre leonado. Mira esta les gusta mucho a los niños, se paran aquí y se comparan con un buitre (Observando la imagen de un buitre leonado con las alas abiertas).	•Fundación Vía Verde de la Sierra	•Promocionar el patrimonio natural y cultural de la Vía Verde de la Sierra	• La FVVS genera material didáctico para el observatorio de aves de Zaframagón, que auxilie a la divulgación de información, ya sea por medio de recorridos con explicaciones guiadas, o no guiadas.

Cronología de hechos, Vía Verde de la Sierra					
Clave Entrevistado	Año	Descripción	Involucrados	Objetivo	Acciones
M.J.R. X	Proyecto	Aquí tenemos un telescopio, para los días que hace bueno, lo sacamos con algún grupo para que los niños puedan ver bien. Y este igual es para hacer el recorrido y conforme vas pedaleando se va activando las luces (en un mapa se iluminan puntos que señalan el recorrido de la vía verde).	<ul style="list-style-type: none"> •Fundación Vía Verde de la Sierra 	<ul style="list-style-type: none"> •Promocionar el patrimonio natural y cultural de la Vía Verde de la Sierra 	<ul style="list-style-type: none"> • El material de información en los centros de interpretación y el observatorio de zaframagón, también se encuentra disponible en inglés, además del castellano. • La FVVS ha ofrece en el observatorio de Zaframagón, durante los recorridos guiados, usar equipo de observación, como telescopios manuales. • También cuentan con una bicicleta estática que al subirse a ella y pedalear, simula el recorrido en una mampara donde se muestra el trazo de la VVS sobre un mapa, y conforme se avanza se encienden luces que indican los puntos más representativos.
M.J.R. X	Proyecto	Esta silla es para discapacitados y puedan subir (Silla eléctrica sobre riel que sube al segundo nivel), (durante el recorrido la alarma presentaba un desajuste y todo el tiempo se mantiene encendida).	<ul style="list-style-type: none"> •Fundación Vía Verde de la Sierra •Usuarios con movilidad de reducida de la vía verde 	<ul style="list-style-type: none"> •Diseñar y construir para las minorías 	<ul style="list-style-type: none"> • El observatorio de Zaframagón cuenta con dos plantas, para acceder a la planta alta, a personas con discapacidad física, se ha colocado una silla eléctrica sobre un riel, que transporta a las personas de una planta a otra. • Las nuevas obras que se construyen fueron adaptándolas a personas con movilidad reducida: los servicios (baños) están adaptados para discapacitados

Cronología de hechos, Vía Verde de la Sierra

Clave Entrevistado	Año	Descripción	Involucrados	Objetivo	Acciones
M.J.R. X	Proyecto	María muestra una orto-foto con el área del Peñón, el área de observación con una pantalla al frente donde se puede observar en tiempo real manipulando por medio de un ordenador y un joystick que mueve la cámara instalada al frente del Peñón.	•Fundación Vía Verde de la Sierra	•Promocionar el patrimonio natural y cultural de la Vía Verde de la Sierra	•El observatorio cuenta con cámara en tiempo real instalada en el peñón, y controlada desde el observatorio.
M.J.R. X	Proyecto	María: tenemos la ubicación de los principales nidos programada, con lo cual apretamos un botón y la cámara se posiciona sola.	•Fundación Vía Verde de la Sierra	•Promocionar el patrimonio natural y cultural de la Vía Verde de la Sierra	•El observatorio cuenta con cámara en tiempo real instalada en el peñón, y controlada desde el observatorio. •Es posible programar enfoques de nidos con la cámara •También es posible grabar videos y almacenarlos para posteriormente mostrarlos a los visitantes
M.J.R. XI	Proyecto	Continuamente se implementan nuevas actividades en el Peñón de Zaframagón ahora por ejemplo estamos desarrollando un proyecto de educación ambiental, por que empieza el colegio en septiembre, y vamos a todos los colegios de Cádiz, Málaga y Sevilla, presentamos el proyecto para que cuando hacen sus planes anuales incluyan la Vía Verde en su visita, por eso mismo está Rosa diseñando el programa para presentarlos a los centros, el día uno empiezan los profesores a trabajar el día 10 u 11 empiezan los colegios y ya desde el mes septiembre empiezan a planificar las actividades para todo el año	•Fundación Vía Verde de la Sierra •Colegios de Sevilla, Málaga y Cádiz	•Promocionar el patrimonio natural y cultural de la Vía Verde de la Sierra	•La FVVS elabora continuamente en la implementación de nuevas actividades en el Peñón de Zaframagón. •Muchas escuelas asisten cada año al Peñón, y por ello es necesario crear nuevas actividades, para volver atractiva la aceptación de visitar la VVS. •Muchos meses antes de que inicie el curso escolar, la FVVS desarrolla proyectos, como el de educación ambiental de 2017. •Una vez definido el proyecto para grupos escolares, se presenta a todos los colegios de Cádiz, Málaga y Sevilla (usuarios potenciales, ya identificados en las registros de visita)

Cronología de hechos, Vía Verde de la Sierra					
Clave Entrevistado	Año	Descripción	Involucrados	Objetivo	Acciones
M.J.R. X	Proyecto	Al inicio del centro no estaban las cámaras, solo estaban los paneles interpretativos, no como los que hay ahora, eran bastante más antiguos, a lo largo de los años hemos ido haciendo algunos cambios, según los proyectos que hemos ido teniendo, cambiamos el suelo que era muy viejo, después pusimos las persianas, hemos ido cambiando, los paneles los hemos ido adaptando, hemos ido poco a poco haciendo cambios porque está desde el 2005 si no recuerdo mal, con el uso las cosas se van deteriorando hemos ido cambiando un poco, ahora, la esencia ha sido siempre la misma, de observatorio de aves. (observando a la pantalla que en ese momento comienza a manipular Carmen mari) Ves, se observa el zoom tan potente que tiene la cámara, ese es el viaducto por el que vamos a pasar ahora.	<ul style="list-style-type: none"> •Fundación Vía Verde de la Sierra •Usuarios de la Vía Verde de la Sierra 	<ul style="list-style-type: none"> •Gestionar la Vía Verde por medio de recursos públicos. 	<ul style="list-style-type: none"> • Las escuelas que aceptan realizar la visita, la agenda en su programa anual de actividades. • La FVVS ha trabajado en la búsqueda de financiamiento para los proyectos que se han ido implementando y mejorando con el paso del tiempo. • En los inicios del observatorio de Zaframagón, sólo contaban con paneles interpretativos, mucho más austeros que los actuales • Cada vez han ido mejorando el material de información en calidad gráfica y facilidad de la información • Simultáneamente la FVVS ha gestionado el mejoramiento del observatorio
M.J.R. XII	Proyecto	La capacitación para los equipos tecnológicos normalmente uno de los monitores que está aquí en el centro que sabe, pues le enseña al siguiente, no es que vaya a un curso a alguna empresa especializada pues el sistema no requiere mucho, es la práctica,	<ul style="list-style-type: none"> •Fundación Vía Verde de la Sierra •Empleados de la Vía Verde de la Sierra 	<ul style="list-style-type: none"> •Capacitación continúa 	<ul style="list-style-type: none"> • La FVVS participa de las ferias para promocionar la Vía Verde de la Sierra, así como de proyectos en torno a vías verdes; accesibilidad, turismo, desarrollo local, por mencionar algunos. • La FVVS asistió a la feria de Duseldorf, donde aprovecharon para aprender del mercado de las de bicicletas

Cronología de hechos, Vía Verde de la Sierra					
Clave Entrevistado	Año	Descripción	Involucrados	Objetivo	Acciones
M.J.R. X	Proyecto	y a 100 metros está el otro edificio que has visto con la cámara, que es el almacén de la estación que es un centro de recepción para visitantes y una cantina, esa cantina abre solo los fines de semana, tiene tapas frías, bocadillos y refrescos, lo gestiona una asociación que es de astronomía.	<ul style="list-style-type: none"> •Fundación Vía Verde de la Sierra •Usuarios de la Vía Verde de la Sierra 	<ul style="list-style-type: none"> •Gestionar la Vía Verde por medio de recursos públicos. 	<ul style="list-style-type: none"> •La FVVS ha trabajado en la búsqueda de financiamiento para los proyectos que se han ido implementando y mejorando con el paso del tiempo. •La zona de mayor atractivo natural, Peñón de Zaframagón cuenta con observatorio, almacén de la estación, centro de recepción de visitantes, cantina, y observatorio astronómico.
M.J.R. X	Proyecto	hace unos cuantos años estuvimos en el archivo histórico de Jerez para ver toda la documentación histórica sobre la Vía Verde y luego hay un periódico que lleva muchos años aquí en España es de tirada nacional, que tiene una hemeroteca muy buena, y también me entretuve una vez en sacar todos los artículos que había sobre la antigua traza del ferrocarril desde que se empezó a construir, mira, esta finca que ves aquí a la izquierda es la del Huerto del Espino, que es una de las que se publicitan en nuestra página web, se alquilan casitas.	<ul style="list-style-type: none"> •FVVS •Empresarios locales de hospedaje •Archivos históricos •Hemerotecas 	<ul style="list-style-type: none"> •Promocionar el patrimonio natural y cultural de la Vía Verde de la Sierra 	<ul style="list-style-type: none"> •Documentar rasgos históricos en torno a la Vía Verde de la Sierra •La FVVS acudió al archivo histórico de Jerez de la Frontera para ver la documentación histórica sobre la vía verde •La FVVS ha acudido a la hemeroteca de un periódico muy antiguo, Tirana Nacional, donde se sacaron todos los artículos que había sobre la antigua traza del ferrocarril, desde que se empezó a construir •A lo largo del recorrido de la VVS se pueden ver las fincas que se publican desde la página y medios de información de la FVVS, para hospedaje.

Cronología de hechos, Vía Verde de la Sierra					
Clave Entrevistado	Año	Descripción	Involucrados	Objetivo	Acciones
C.S.O. X	clave éxito	Sobre la administración de las estaciones. Además por ejemplo, Olvera lo están gestionando ahora mismo bien, Coripe funciona muy bien con Eugenio y con María lo tienen con muchos detallitos, cositas que parece que son tonterías pero que al final al turista le gusta tener detalles. Esos pequeños detalles son los que hacen un local de otro, un alojamiento de otro. es que cuando ya el producto está así, más consolidado, tú tienes que ofrecer un turismo de calidad, no puedes ofrecer desde la reserva, que la gente vaya con el tiempo, con las reservas por internet.	<ul style="list-style-type: none"> •Fundación Vía Verde de la Sierra •Empresarios locales 	<ul style="list-style-type: none"> •Gestionar la Vía Verde de la Sierra •Crear empleo local 	<ul style="list-style-type: none"> •La FVVS es quien otorga las concesiones de arrendamiento a empresarios locales que se comprometen a gestionar de acuerdo a lo estipulado bajo contrato, los servicios que se ofrecen como: hospedaje, restaurante, renta de bicicletas, etc. •La FVVS es la encargada de revisar y evaluar la gestión de los empresarios locales •La FVVS tiene como objetivo que los empresarios locales ofrezcan servicios de calidad •Una vez creado el producto turístico, no se puede ofrecer mala calidad, pues eso determina que la gente siga visitando el proyecto, y que la buena recomendación genere nuevos visitantes
M.J.R. X	clave éxito	Las tres estaciones están funcionando bien, los empresarios que la llevan son serios. Hombre, siempre hay cosas que surgen, ten en cuenta que te llaman para todo, desde una avería que haya en la tubería del agua, que están acostumbrados, que nos llaman a nosotros, y nosotros gestionamos con los ayuntamientos: pues ha pasado esto. Desde un corte de luz, todo pasa a través nuestro y nosotros realizamos inspecciones periódicas de calidad porque queremos que las instalaciones estén bien. La ducha esté lista ya para usarse igual que la de cualquiera, o los baños. Ese tipo de cosas hay que tenerlas listas.	<ul style="list-style-type: none"> •Fundación Vía Verde de la Sierra •Empresarios locales 	<ul style="list-style-type: none"> •Gestionar la Vía Verde de la Sierra •Crear empleo local 	<ul style="list-style-type: none"> •La FVVS es quien otorga las concesiones de arrendamiento a empresarios locales que se comprometen a gestionar de acuerdo a lo estipulado bajo contrato, los servicios que se ofrecen como: hospedaje, restaurante, renta de bicicletas, etc. •Los empresarios locales solicitan a la FVVS casi todas las gestiones que competen a la

Cronología de hechos, Vía Verde de la Sierra					
Clave Entrevistado	Año	Descripción	Involucrados	Objetivo	Acciones
C.S.O. X	clave éxito	Estamos muy sensibilizados con el tema de la accesibilidad y que eso, que tiene que ser un referente, es que al final, las mejores cosas que se están haciendo, muchas veces de las demandas de los usuarios, porque el tema de Vía Verde era un turismo muy desconocido, y ahora mismo, si tienes que ir siempre por encima de, para destacar, porque Vías Verdes, pues mínimo hay un montón de vías verdes a nivel nacional, peor siempre hay que ir destacando en algo.	<ul style="list-style-type: none"> •Fundación Vía Verde de la Sierra •Usuarios con movilidad de reducida de la vía verde •Turistas 	<ul style="list-style-type: none"> •Diseñar y construir para las minorías 	<p>administración pública local servicio y abasto de agua potable, drenaje, luz, etc.</p> <ul style="list-style-type: none"> • La FVVS es un gestor total en lo que respecta a la Vía Verde de la Sierra y los empresarios locales que ocupan los edificios y espacio a pie de vía, por ello tiene la atribución de realizar inspecciones periódicas de calidad, para cerciorarse que todo está bien. • De no cumplir con la calidad estipulada n contrato, los empresarios locales se verán sujetos a las disposiciones establecidas desde el inicio de sus labores, con la firma del contrato con la FVVS. • La FVVS busca ser referente y destacar en el tema de la accesibilidad • La FVVS tiene presente que siempre debe y deberán mejorarse las cosas que se están haciendo, pues actualmente hay una mayor demanda de los usuarios • La FVVS considera que antes las vías verdes era un turismo desconocido, y ahora se ha consolidado, existiendo muchas vías verdes a nivel nacional. Es necesario destacar en algo, para ser la principal opción para los usuarios.

Cronología de hechos, Vía Verde de la Sierra

Clave Entrevistado	Año	Descripción	Involucrados	Objetivo	Acciones
M.J.R. X	clave éxito	Ofreciendo servicios, y que esos servicios sean de calidad e intentando innovar un poco para seguir atrayendo a la gente, porque nos hemos ido dando cuenta que es un turismo que repite mucho, o sea que la gente viene muchas veces. No viene una vez a la vía verde y ya no vuelve a venir y cada vez que vengan que se encuentren con algo nuevo.	<ul style="list-style-type: none"> •Fundación Vía Verde de la Sierra •Usuarios de la Vía Verde de la Sierra 	<ul style="list-style-type: none"> •Diseñar analizando cada espacio 	<ul style="list-style-type: none"> •Mejorar las condiciones de los servicios •Revisar periódicamente la calidad en los servicios ofrecidos por parte de quienes los ofrecen en la Vía Verde de la Sierra •Innovar en los proyectos para no perder el interés de los visitantes frecuentes, y al mismo tiempo atraer nuevos visitantes, poder captarlos y volverlos en asiduos visitantes. •Promocionar continuamente las labores y las actividades nuevas que generan. •Esperan que cada visitante que llega por primera vez a la vía verde, quede satisfecho por la calidad de los servicios, la infraestructura, equipamiento, etc. de la Vía Verde de la Sierra y que repitan su visita.
C.S.O. XII	clave éxito	Además hay una costumbre, yo diría una mala costumbre que tendemos a publicar en las redes sociales, al nivel de boca a oído, como se suele decir lo malo, lo negativo, pero lo positivo no solemos reflejarlo, como por ejemplo el otro día en la página web, no en la nuestra, sino en la estación de Olvera, la que gestiona, había un grupo de ciclistas que habían quedado muy satisfechos tanto con el remolque que les había llevado las bicicletas, tanto como con el trato de la empresa que gestiona la vía verde, o sea con el que gestiona la Estación de Olvera que es Sesca. Lo publico y eso te gusta porque tú dices, bien, mira bien porque no solamente damos las quejas o decimos lo negativo, sino lo que está bien hecho y la satisfacción del usuario, eso es muy importante y eso repercute en todo porque tú no solamente porque una de las estaciones funcione bien, eso repercute a nivel de toda la Vía Verde de la Sierra porque cuando no la conoces y	<ul style="list-style-type: none"> •Vía Verde de la Sierra •Usuarios de la Vía Verde de la Sierra •Empresarios locales 	<ul style="list-style-type: none"> •Promocionar la vía verde de la sierra •Generar empleo local •Mejorar la infraestructura y equipamiento de la vía verde de la sierra 	<ul style="list-style-type: none"> •Publicar en redes sociales es una herramienta útil para la promoción de las redes sociales •La FVVS reconoce que hay una costumbre de utilizar las redes sociales para comunicar lo malo y negativo, y al ser un medio utilizado para la promoción y publicación de la Vía Verde de la Sierra, saben el enorme reto de que todos los involucrados en la

Cronología de hechos, Vía Verde de la Sierra

Clave Entrevistado	Año	Descripción	Involucrados	Objetivo	Acciones
		hablan mal de un sitio, parece que estás hablando mal de toda la vía.			administración, empresarios locales, por mencionar algunos, causen un impacto positivo en los visitantes, en el servicio y actitud. <ul style="list-style-type: none"> • Es necesario concientizar a todos los involucrados en el funcionamiento de la Vía Verde de la Sierra, pues el trabajo de uno, visto por los visitantes, es la imagen global de todo el proyecto Vía Verde de la Sierra.
M.J.R. X	clave éxito	también es muy importante que colaboren todas las empresas, que el que este comiendo en Olvera le diga al de la estación, pues mira llegaron a merendar o cenar en la de Coripe pues está muy bien, o que el que alquila una bicicleta se las pueda devolver al de las bicicletas de Puerto Serrano la colaboración entre todas las empresas que prestan los servicios en la Vía Verde es muy importante, no son competencias tienen que verse como complementarias y tienen que colaborar, y eso es muy difícil de hacérselos ver muchas veces	<ul style="list-style-type: none"> • Vía Verde de la Sierra • Usuarios de la Vía Verde de la Sierra • Empresarios locales 	<ul style="list-style-type: none"> • Promocionar la vía verde de la sierra • Generar empleo local • Mejorar la infraestructura y equipamiento de la vía verde de la sierra 	<ul style="list-style-type: none"> • Colaborar en conjunto. Es necesaria la colaboración de todas las empresas involucradas en la Vía Verde de la Sierra. <ul style="list-style-type: none"> ○ Recomendar otros puntos de hospedaje y alimentos ○ Apoyarse entre arrendatarios de bicicletas ○ Generar una dinámica de apoyo y no de competencia ○ La competencia surgida debe ser complementaria a la calidad en los servicios • Ha sido un problema, hacer entender que la colaboración entre empresarios es necesaria y favorable para todos.

Cronología de hechos, Vía Verde de la Sierra					
Clave Entrevistado	Año	Descripción	Involucrados	Objetivo	Acciones
C.S.O. X	clave éxito y problemas	es que el individualismo no es muy bueno, tú no puedes vender solamente la parte de Vía Verde de Olvera, Coripe o Puerto Serrano por separado, la Vía Verde es un conjunto, y todos somos Vía Verde es lo que yo le decía, puede ser que mira que la Fundación haga un esfuerzo en invertir, en mejorar, en todo, pero sí los que estáis llevando los que son la restauración, el alojamiento y eso es malo, ¡no salimos!, igual que si ellos tienen un buen servicio y lo que es el firme de la vía o el mantenimiento de la Vías es un asco, no vienen, tiene que ser una cosa que se complementen entre uno y otro y la verdad que ahora, estamos viendo, yo estoy viendo mejorías de cuando empezamos, bueno, cuando empecé yo, María empezó antes y antes había otra de gente, ni mucho menos hemos mejorado muchísimo, que yo creo que los premios y los reconocimientos se dan por eso por el trabajo	<ul style="list-style-type: none"> • Vía Verde de la Sierra • Usuarios de la Vía Verde de la Sierra • Empresarios locales 	<ul style="list-style-type: none"> • Promocionar la vía verde de la sierra • Generar empleo local • Mejorar la infraestructura y equipamiento de la vía verde de la sierra 	<ul style="list-style-type: none"> • Tener presente que la vía verde es un Conjunto, los usuarios ven a la Vía Verde de la Sierra como una sola entidad • El proyecto de Vía Verde de la Sierra no puede venderse por separado, no puede solo ofertarse la parte de un municipio solamente, sino en conjunto. • La FVVS realiza los esfuerzos de invertir en mejorar las infraestructuras y equipamientos, pero los servicios están directamente relacionados con los empresarios locales. • Si los empresarios locales que ofrecen malos servicios a los usuarios, la Vía Verde de la Sierra no funciona. • Si el firme de la vía verde y el mantenimiento no sirve, la Vía Verde de la Sierra no funciona, las personas no la visitan. • La Vía Verde de la Sierra ha mejorado en sus aspectos físicos y de servicio • La calidad de la Vía Verde de la Sierra es reconocida por los premios nacionales y europeos a los que siempre acuden a participar, para con ello, posicionar su imagen, como un proyecto con

Cronología de hechos, Vía Verde de la Sierra					
Clave Entrevistado	Año	Descripción	Involucrados	Objetivo	Acciones
					altos estándares de calidad.
X	clave éxito	se está intentando que hombre, tener el personal más o menos ya estable, porque las condiciones laborales, al final lo que tienen que ser es más o menos con la estabilidad prime dependiendo también de los proyectos que vayamos teniendo se van haciendo más personal.	<ul style="list-style-type: none"> •Fundación Vía Verde de la Sierra •Empleados de la Fundación Vía Verde de la Sierra 	<ul style="list-style-type: none"> •Generar empleo local •Mejorar la infraestructura y equipamiento de la vía verde de la sierra 	<ul style="list-style-type: none"> • La FVVS además, realiza continuamente la búsqueda de recursos económicos, para la generación de empleos que ayuden a la mejora de las actividades de la fundación. •El esquema de la administración de España permite, el subsidio por medio de la gestión de proyectos que incluyan el personal profesional, capacitado, creando más empleo
M.J.R. X	clave éxito	para contratar personal se convocan las plazas, hacemos la selección del personal hay algunas gentes que sus puestos son fijos, como la patrulla verde o el tema de administración, y hay otros empleos que son por contrato por subvenciones, van ligados a un proyecto, cuando se acaba el proyecto pues terminan.	<ul style="list-style-type: none"> •Fundación Vía Verde de la Sierra •Empleados de la Fundación Vía Verde de la Sierra 	<ul style="list-style-type: none"> •Generar empleo local 	<ul style="list-style-type: none"> • La FVVS selecciona al nuevo personal de acuerdo a la normatividad de empleo de España, el cual se realiza por convocatoria de plaza • Algunos empleados de la FVVS son fijos como la patrulla verde y la administración • Algunos empleos son por subvenciones, ligados a proyectos de tiempo determinado
C.S.O. X	clave éxito	Ahora mismo la patrulla, los chicos de la patrulla, Maricarmen, Eli, Oñate, María y Yo estamos fijo en plantilla. Que ahora mismo en España lo que es ser fijo en plantilla no significa nada, pero vaya	<ul style="list-style-type: none"> •Fundación Vía Verde de la Sierra 	<ul style="list-style-type: none"> •Generar empleo local 	<ul style="list-style-type: none"> • Algunos empleados de la FVVS son fijos como la patrulla verde y la administración

Cronología de hechos, Vía Verde de la Sierra					
Clave Entrevistado	Año	Descripción	Involucrados	Objetivo	Acciones
		tenemos más estabilidad digamos, luego los que están por contrato	<ul style="list-style-type: none"> • Empleados de la Fundación Vía Verde de la Sierra 		<ul style="list-style-type: none"> • Existe el reconocimiento que la situación laboral y desempleo en España es grave • Se tiene presente que la modalidad de fijo en plantilla no tiene un valor de permanencia, pero tiene mayor estabilidad que quienes están por contratos temporales
C.S.O. X	problemas	y luego el tema ahora mismo, de los que están con finalización de contrato y prevista, y además le queda poco, que es una pena, está Rosa, está Carmen Mari que es la que haz conocido en el centro de interpretación y Lydia que es una chica que también hace la función entre centro de interpretación, y patrullera. Son las tres que tienen una finalización, finalizan ahora en diciembre a no ser que salga otra cosa, pero bueno nuestra intención por supuesto es siempre ampliar el tema de trabajadores,	<ul style="list-style-type: none"> • Fundación Vía Verde de la Sierra • Empleados de la Fundación Vía Verde de la Sierra 	• Generar empleo local	<ul style="list-style-type: none"> • Algunos empleados de la FVVS son fijos como la patrulla verde y la administración • Existe el reconocimiento que la situación laboral y desempleo en España es grave • Algunos empleos son por subvenciones, ligados a proyectos de tiempo determinado
M.J.R. X	problemas	Eso está pasando en España ahora también, con la nueva ley laboral que se hacen contratos hasta de un día.	<ul style="list-style-type: none"> • Fundación Vía Verde de la Sierra • Empleados de la Fundación Vía Verde de la Sierra 	• Generar empleo local	<ul style="list-style-type: none"> • Algunos empleados de la FVVS son fijos como la patrulla verde y la administración • Existe el reconocimiento que la situación laboral y desempleo en España es grave • Algunos empleos son por subvenciones, ligados a proyectos de tiempo determinado
C.S.O. X	problemas	Y la gente está muy desmotivada por lo que tú dices, yo no puedo emprender una tarea, dándolo al 100% por 100% si sé que a dos días me van a echar, pero el problema del par en España y concretamente en Andalucía es un problema muy gordo, porque además las empresas tienen un contrato, digamos que cotizan poco por esa persona, le pagan poco sueldo, pero realmente están exprimiéndolas. Tienen contratos de media jornada cuando en realidad están echando 10 horas de trabajo, y como hay tanto	<ul style="list-style-type: none"> • Fundación Vía Verde de la Sierra • Empleados de la Fundación Vía Verde de la Sierra 	• Generar empleo local	<ul style="list-style-type: none"> • Algunos empleados de la FVVS son fijos como la patrulla verde y la administración • Existe el reconocimiento que la situación laboral y desempleo en España es grave

Cronología de hechos, Vía Verde de la Sierra					
Clave Entrevistado	Año	Descripción	Involucrados	Objetivo	Acciones
		desempleo pues la gente acepta ante la necesidad de tener algún sueldo, aceptan lo que le echen.			<ul style="list-style-type: none"> • Algunos empleos son por subvenciones, ligados a proyectos de tiempo determinado • La falta de seguridad en la permanencia de un puesto laboral, genera incertidumbre y bajo rendimiento en el personal. • En la zona sur del país hay un gran problema con los salarios, los cuales consideran muy bajos y de una jornada de horas muy larga • El desempleo genera que las personas por necesidad, acepten sueldos bajos y de jornadas más de las normales, por la misma retribución económica.

A.3. Matriz de análisis. Concentración de los datos en orden cronológico Vías Verdes Jalisco

Cuadro 8. Matriz con la cronología de hechos en el proceso de planificación de Vías Verdes Jalisco en base a los datos obtenidos de las entrevistas. Fuente: Elaboración Propia.

Cronología de hechos Vías Verdes Jalisco					
Clave Entrevistado	Año	Descripción	Involucrados	Objetivo	Acciones
T.O.V.	Proyecto. Antecedentes históricos 2008	Una de las fortalezas del ferrocarril es que durante 100 años, él fue el promotor del desarrollo de muchas cosas, y ese desarrollo incentivó en el caso de Jalisco la gastronomía, por donde pasaba, pues se hacía una serie de platillos muy típicos, tan es así que la línea	• Administración Pública del Estado de Jalisco 2013-2018	• Recuperar la identidad de los pueblos locales • Poner en valor el patrimonio intangible de	• La intención es que el proyecto de vías verdes apoye a la recuperación de la memoria de cada comunidad por donde pasa, a partir de poner en valor su patrimonio, ejemplo de ello los platillos

Cronología de hechos Vías Verdes Jalisco

Clave Entrevistado	Año	Descripción	Involucrados	Objetivo	Acciones
		<p>que yo te comentaba que corría desde Tala hasta Ameca la llamaban la ruta del gordero, del gordero porque vendían gorditas rellenas de muchas cosas, y entonces en cada estación te ofrecían esa gordita. En este caso, las gorditas están en peligro de extinción, solamente en un lugar que se llama el Refugio, que está en Tala un poco alejado de las vías del ferrocarril, existen las gorditas, en el caso del sur, que es una vía viva, y cuando tengas la oportunidad de ir hacia Manzanillo, hay dos Pueblos que ya no pasa el ferrocarril de pasajeros, pero pasa el de transporte, porque el puerto de manzanillo es de los más importantes, y son dos puntos, Zacoalco de Torres y otro es Tuxpan, en el primero se llaman tacos torteados y sigue yendo la gente, hace más de 118 años, es un plato que dejó el ferrocarril, en el caso de Tuxpan, es un caso que invadió hasta colima y en Colima es más exitoso los tacos tuxpeños, ya no pasa, pero existe.</p> <p>Entonces todo este tipo de cosas que existen, pero a veces la gente no conoce cómo nació. Ahora en un recorrido en bicicleta puedes disfrutar de ese tipo de cosas, ya no vas en el ferrocarril, pero digamos, se está recuperando esa memoria, eso es lo que ahora estamos poniendo en valor en cada una de las comunidades, que de alguna manera va intersectando.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Habitantes de las comunidades locales 	<p>las comunidades locales a las Vías Verdes</p>	<p>típicos que se realizaban en la antigua línea de Tala Ameca, conocida como la ruta del Gordero.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Otro ejemplo de poner en valor el patrimonio desde la gastronomía, relacionada a la memoria histórica del ferrocarril, es el relacionado a una ruta de ferrocarril que iba de Zocoalco de Torres a Tuxpan, donde se podían consumir los tacos torteados o tacos tuxpeños, con una tradición de hace más de 118 años. El tren desapareció, pero los tacos siguen siendo parte de la tradición gastronómica de las comunidades.
M.S.G.	Antecedentes y 2005	<p>Hace ya algunos años cursé una maestría que se llama Maestría en Arquitectura, Investigación y Restauración de Monumentos. En ese momento hice una propuesta de puesta en valor del territorio en torno a una hacienda, que es la hacienda de Coapa que está entre Morelia y Tiripetío, ahí en Michoacán y era un estudio, más que nada territorial, una gran hacienda, una extensión territorial muy grande y como se fue dando el proceso de transformación de este territorio durante cuatro siglos, este proyecto lo que hizo fue caracterizar desde el siglo XVI hasta el siglo XX ese territorio como se fue transformando y modificando, en algún momento entró el tren del ferrocarril, precisamente como uno de los elementos que incidió directamente en la transformación del territorio y en la integración de nuevas dinámicas a un territorio que</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Mónica Solórzano Gil • Administración Pública del Estado de Jalisco 2003-2008 • Secretaría de Cultura del Estado de Jalisco • Universidad Nacional Autónoma de México • Sofía González Luna, ex Secretaria de Cultura 	<ul style="list-style-type: none"> • Elaborar un proyecto de doctorado, de rescate y conservación de las estaciones de ferrocarril en desuso de Jalisco, para recuperar y aprovechar ese patrimonio. 	<ul style="list-style-type: none"> • Mónica Solórzano Gil, realizó su aproximación al tema de Vías Verdes, de su maestría donde al caracterizar un territorio, identificó al ferrocarril como uno de los elementos que incidió directamente en la transformación del territorio y en la integración de nuevas dinámicas. • Mónica Solórzano realizó su doctorado en la UNAM, en 2005 inició su proyecto de doctorado, el cual se centraba en hacer un proyecto de rescate y conservación de las estaciones de ferrocarril de Jalisco para recupera y para aprovechar, reutilizando todo ese patrimonio abandonado y en desuso • Durante el proyecto de doctorado, trabajó muy de cerca con la Secretaría de Cultura

Cronología de hechos Vías Verdes Jalisco

Clave Entrevistado	Año	Descripción	Involucrados	Objetivo	Acciones
		<p>progresivamente iba sufriendo unas presiones y cambios, a partir de ahí, me aproximé a este tema ferroviario y posteriormente hice un doctorado en Arquitectura en la Universidad Nacional Autónoma de México, en donde el proyecto se enfocó básicamente en hacer un proyecto de rescate y conservación de las estaciones de ferrocarril en Jalisco para recuperar y para aprovechar, reutilizando todo ese patrimonio que estaba totalmente abandonado y en desuso, entonces esto lo empiezo en 2005 y en ese momento en 2005 mientras yo estaba desarrollando mi proyecto de doctorado en la UNAM, estuve trabajando un muy de cerca con la secretaria de cultura con gobierno del estado en ese momento estaba a cargo de la señora Sofía González Luna, el director general de Patrimonio Cultural y que está ahora en su lugar el Dr. Orendain era el arquitecto Salvador de Alba y a través de este apoyo de la secretaria de cultura junto con el proyecto doctoral en curso, se hace todo el diagnostico de las estaciones y de las vías de ferrocarril en Jalisco, este diagnóstico apoyado por esta institución como parte de los insumos para el proyecto de doctorado que se estaba desarrollando.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Salvador de Alba, ex Director de Patrimonio Cultural 		<p>de la Administración estatal de Jalisco, 2003-2008</p> <ul style="list-style-type: none"> • El trabajo fue todo el diagnóstico de las estaciones y de las vías de ferrocarril de Jalisco. El proyecto fue apoyado por la Secretaría de Cultura.
M.S.G.	1994	<p>Al quedar en desuso la infraestructura, la dinámica territorial cambio, las dinámicas urbanas y sociales cambiaron considerablemente después estos elementos como el motor de la localidad, pues cambia radicalmente y se generan nuevas dinámicas muy distintas en cada caso. Entonces, considerando estos dos parámetros se plantea la posibilidad de decir, bueno, si aprovechando esas rutas que tienen las posibilidades, porque ya no funciona el ferrocarril, entonces se hacen las gestiones, o se hacen los planteamientos a partir desde las instancias, en aquel entonces, Secretaria de Cultura con Gobierno Federal, para lograr desincorporar esas rutas, que ya estaban totalmente en desuso de lo que era la concesión entregada a la empresa ferroviaria, sacar esos elementos para poderse los ceder al estado, y que el estado pudiera entonces si desarrollar un proyecto de recuperar o reutilizar todas esa infraestructura, de ahí surge toda esta parte, o</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Mónica Solórzano Gil • Administración Pública del Estado de Jalisco 2003-2008 • Secretaría de Cultura • Gobierno Federal 	<ul style="list-style-type: none"> • Proponer vías verdes como un programa para recuperar el patrimonio ferroviario en desuso • Identificar los cambios de las dinámicas sociales en el territorio 	<ul style="list-style-type: none"> • La dinámica social de las localidades donde pasaba el tren cambió al quedar en desuso la infraestructura. • a partir del cambio de las dinámicas sociales se plantea el aprovechar las vías abandonadas, no como ferrocarril, por lo que se debía • hacer gestiones desde las instancias, Secretaria de Cultura a Gobierno federal para lograr desincorporar esas rutas de la concesión entregada a la empresa ferroviaria. • Al desincorporar esas rutas de la concesión, podría poder ceder al estado • El estado ya con la concesión de esa infraestructura podría desarrollar un proyecto de recuperarla o reutilizarla • Vías Verdes nace porque se logra esa desincorporación de tramos y ramales en

Cronología de hechos Vías Verdes Jalisco

Clave Entrevistado	Año	Descripción	Involucrados	Objetivo	Acciones
		proyectos de las vías verdes porque se logra la desincorporación de estos tramos y ramales en desuso y que se han entregado al estado para que el estado entonces ahora sí pudiera tener posesión de ellos, y pudiera, ahora sí, desarrollar un proyecto.			desuso, y que al entregar al estado la posesión de ellos, pudo desarrollar ese proyecto.
M.S.G.	1994 2005-2009	En ese entonces habían algunos proyectos donde ya se había trabajado con este criterio de recuperación de rutas en tramos muy cortos, ejemplos muy concretos en la ciudad de México, en pequeña recuperación de ruta de tramo, ya había algunos ejercicios en algunos casos de hacer esto, de recuperar el patrimonio ferroviario, a partir de una reforma que hubo, me parece que fue en el año 1994, en donde se suspende el servicio de pasajeros por ferrocarril y a partir de ese momento todas las estaciones en todo el país quedan abandonadas y en desuso, y eso genera una cantidad de inmuebles, te estoy hablando de una cifra aproximada, no recuerdo ahora precisamente cuántas, pero son aproximadamente 4 500 inmuebles en toda la república abandonados a la mitad del camino en donde antes eran nodos de actividad, centros de reunión de movimiento, de dinámica territorial y de pronto eso se suspende y queda en abandonado, entonces eso genera esa parte de, ¿ahora qué hacemos con eso? Hay algunos ejercicios que de pronto hay por ahí, que en el cuerpo de la investigación se recuperan de algunos ejercicios de recuperación que ya se habían comenzado a realizar para el aprovechamiento de toda esta infraestructura que finalmente era propiedad federal, propiedad de todos, y además con unos aspectos muy importantes porque además todos estos elementos ferroviarios, cuentan con una especie de elemento identitario importante, cada pueblo, cada comunidad se identifica con su estación porque hubo algo, aparte de la historia local de todas estas comunidades, lo que pasaba en torno a la estación, entonces elementos de identidad, nodos de actividad importantes, donde se generaban dinámicas territoriales, intercambio de personas, mercancías, productos, etcétera, de pronto se acaba entonces eso cambia considerablemente las dinámicas y de ahí surge, entonces parte de lo	<ul style="list-style-type: none"> •Mónica Solórzano Gil •Administración Pública del Estado de Jalisco 2003-2008 •Secretaría de Cultura del Estado de Jalisco •Universidad Nacional Autónoma de México •Secretaría de Cultura •Museo Nacional de los Ferrocarriles de Puebla •CONACULTA •Ferromex (Ferrocarriles de México) •Gobierno Federal 	<ul style="list-style-type: none"> •Proponer un proyecto de reutilización del patrimonio ferroviario 	<ul style="list-style-type: none"> •En 1994 se suspende el servicio de pasajeros de ferrocarril, quedando abandonados y en desuso, aproximadamente 4500 inmuebles en toda la república •Esos inmuebles cuando se encontraban en funciones, eran nodos de actividad, centros de reunión de movimiento, de dinámica territorial. •Luego de ello surgieron ejercicios de recuperación para el aprovechamiento de la infraestructura en desuso como una pequeña recuperación de un tramo en la Ciudad de México •Toda la infraestructura ferroviaria, propiedad federal, propiedad de todos, cuenta con elementos identitarios importantes de cada pueblo. Cada comunidad se identifica con su estación por alguna razón. •Se contó con el apoyo para acceso a la información por parte del Museo Nacional de los Ferrocarriles de Puebla, hubo mucho contacto con la el área de CONACULTA, con las Doctora Teresa Márquez, encargada del tema de Patrimonio Ferroviario. •Gran parte de la información que se pudo tener de mapas y cartografía e información, precisamente vienen del Museo de los Ferrocarriles Mexicanos. •De ahí, se empezó a hacer todo el análisis e identificación de buenas prácticas en otros países, qué estaba pasando con este tipo de casos y de experiencias, y de ahí, uno de los referentes más importantes para este proyecto es el Programa de Vías

Cronología de hechos Vías Verdes Jalisco					
Clave Entrevistado	Año	Descripción	Involucrados	Objetivo	Acciones
		<p>que yo en particular traté de hacer en esta investigación, sí como entender la problemática a la que nos estábamos enfrentando desde la posición del estado de Jalisco, porque era imposible poder abordarla a nivel nacional, pero sí contamos en todo momento con el acceso e información del Museo Nacional de los Ferrocarriles de Puebla, estuvimos muy en contacto con la dirección del museo y con toda el área de CONACULTA, con la doctora Teresa Márquez que es la que se encarga de todo el tema de Patrimonio Ferroviario y estuvimos trabajando muy de la mano con ellos, gran parte de la información que se pudo tener de mapas y cartografía e información, precisamente vienen del Museo de los Ferrocarriles Mexicanos, y de ahí entonces pues se empezó a hacer todo el análisis e identificación de buenas prácticas en otros países, qué estaba pasando con este tipo de casos y de experiencias, y de ahí, uno de los referentes más importantes para este proyecto es el Programa de Vías Verdes de España, que aunque hay en Bélgica y en muchos otros países el de España se constituye como el ejemplo más importante, por la importancia que tiene a nivel de país del tema de las Vías Verdes, entonces, siguiendo este modelo, y siguiendo este ejemplo se trabaja en desarrollar o proponer un poco el esquema, no estoy diciendo que yo lo traje, ni que yo lo inventé o que fue una idea mía, sino ya eran temas que estaban sobre la mesa de cómo recuperar, sobre todo muchos de los tramos ferroviarios, que ya no estaban en funcionamiento, algunos de los tramos ferroviarios aun cuando hubo este cambio de suspensión de pasajeros, seguían teniendo el uso ferroviario, porque algunas estaciones servían únicamente para la carga, para almacenar cargar y demás, pero ya no para llevar y traer pasajeros, en muchos de los casos las vías seguían en funcionamiento se hace una concesión a Ferromex, quien administra las vías, las estaciones las toma dentro de la concesión se otorga con la obligación de conservarlas pero nada más, entonces algunas se usan como bodega, otras pues no son de utilidad para la empresa, para la operación que tienen, y simplemente las tapian, porque ellos están obligados</p>			<p>Verdes de España, constituyéndose en el ejemplo más importante.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Siguiendo el ejemplo de Vías Verdes España, se trabaja en desarrollar o proponer un poco el esquema, por ser temas ya existentes de cómo recuperar, sobre todos los tramos ferroviarios que ya no estaban en funcionamiento.

Cronología de hechos Vías Verdes Jalisco					
Clave Entrevistado	Año	Descripción	Involucrados	Objetivo	Acciones
T.O.V.	Antes de 2008, antecedentes	<p>en cierto período de tiempo en devolver la concesión entre ellos todas las instalaciones y la infraestructura, y para que no se afectara, las tapiaban completamente. De ahí surge esta parte, algunas de las vías por el contrario dejan de tener la circulación de ferrocarril, algunos ramales o rutas, que iban específicamente a algunos centros industriales, o que tenían otro destino y que por alguna circunstancia el ferrocarril ya no vuelve a circular, pero la infraestructura queda, las vías, las estaciones, los tendidos y demás, y ya ni siquiera el tren circula.</p> <p>En cuanto a bienes federales, antes era otro sistema y lo federal se respetaba, y lo federal era federal. Y entonces había muchos ex ferrocarrileros que no les habían pagado, que no les habían indemnizado y entonces se fueron y se apropiaron de eso, entre ello las ex estaciones se usaron como casas, teníamos cuatro ex estaciones así, ocupadas por ex ferrocarrileros y una última que sería San Marcos, por el ejido, que hay todavía una demanda,</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Administración Pública del Estado de Jalisco 2013-2018 • Administración Pública del Estado de Jalisco 2008-2013 • Ejidatarios de San Marcos • Dr. Tomas Orendain Verduz, Director de Patrimonio Cultural • Lic. Mayra Selene Esteves Gómez, Vías Verdes Jalisco 	<ul style="list-style-type: none"> • Desocupar ex estaciones y terrenos que han sido invadidos 	<ul style="list-style-type: none"> • Otra problemática fue que después de la cancelación de las líneas de ferrocarril, hubo casos donde no se indemnizó a ex trabajadores. • Algunos ex ferrocarrileros se apropiaron de algunas ex estaciones, y las usaron como casas • Hubieron 4 casos de ex estaciones usadas como casas y una (San Marcos) ocupada por el ejido, donde aún hay una demanda.
C.N.M.L.	1994-2010	<p>Antes de que iniciara el proyecto, aquí era un lugar abandonado, las vías del ferrocarril como la ex estación, recuerdo que estaba una persona viviendo aquí, creo que era una de las personas que trabajó aquí, cuando funcionaba el ferrocarril, se adaptó y él vivió aquí, ese señor creo que ya falleció pues era una persona ya mayor.</p> <p>Las vías estaban súper llenas de maleza, una de las problemáticas antes de yo entrar a trabajar aquí, que pues se sabía mucho, era de que se empezaron a robar los rieles las personas, para hacer venta de los mismos. Levantaban los durmientes y ya ellos llevaban, porque para poder mochar un riel pues se ocupa equipo especializado, y ya era tanto, que lo</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Guía Verde de Amecca • Ex trabajador de estación • Ladrones de rieles y durmientes 	<ul style="list-style-type: none"> • Identificar estado previo de las infraestructuras 	<ul style="list-style-type: none"> • Identificar el estado de abandono y desuso de la ex estación y las vías • Antes de iniciar el programa vías verdes un ex trabajador, adaptó la ex estación y vivía ahí. • Las personas robaban los rieles y durmientes para venderlos. • Era común que las personas supieran de los robos de rieles y durmientes. • No había vigilancia para evitar el robo de rieles y durmientes.

Cronología de hechos Vías Verdes Jalisco

Clave Entrevistado	Año	Descripción	Involucrados	Objetivo	Acciones
M.S.G.	2005-2009	<p>hacían, como no había una persona que se dedicara a vigilar, pues lo hacían más fácil</p> <p>Se hace todo el proyecto de registro y levantamiento del estado que guardaba todo este patrimonio ferroviario en la entidad y de todo este proceso que comenzó en 2005, concluye en 2009 y se presenta esta investigación ante el comité tutorial y se obtiene el grado, de la investigación que se hace, salen 5 líneas estratégicas, que podrás ver al final, en la parte de la propuesta, en donde surge a partir de todo el análisis, diagnóstico, caracterización del estado actual, las propuestas de intervención y conservación que empezó a delinear los ejes de recuperación a través del Programa de Vías Verdes, como todo el proyecto iba destinado precisamente a recuperar el patrimonio en desuso, y encontrar estrategias para aprovechar estos recursos, surgen estas cinco líneas estratégicas, la administración termina en ese momento, esa administración, y la nueva administración retoma parte de las pautas que se habían iniciado en esta estrategia, empieza a desarrollarse ya el programa de Vías Verdes y en ese momento, yo ya quedo fuera, es decir, pasó un poco como lo que sucede normalmente, todo lo que es una administración anterior, sigue de pronto, lo desecha, yo no volví a ser invitada a participar en el proceso, sin embargo, todo el proyecto y todo el avance del estudio, la investigación la caracterización sí se recupera y se desarrolla el programa como tal.</p>	<ul style="list-style-type: none"> •Mónica Solórzano Gil •Administración Pública del Estado de Jalisco 2003-2008 •Secretaría de Cultura del Estado de Jalisco •Universidad Nacional Autónoma de México 	<ul style="list-style-type: none"> •Registrar y levantar el estado que guardaba el patrimonio ferroviario en desuso del estado de Jalisco. •Elaborar propuestas de intervención del proyecto. 	<ul style="list-style-type: none"> •El proceso del proyecto de doctorado de Mónica Solórzano comenzó en 2005 y terminó en 2009. •Del proyecto de doctorado derivan 5 líneas estratégicas, en una propuesta que incluye cada una: <ul style="list-style-type: none"> ○ Análisis ○ Diagnóstico ○ Caracterización del estado actual ○ Propuestas de intervención y conservación: El programa vías verdes fue la propuesta para recuperar el patrimonio en desuso. •Al terminar la administración del estado de Jalisco en 2008, la nueva administración cambia de personal, no se invita a la Dra. Solórzano, pero se retoman las pautas que se habían iniciado en la estrategia de intervención y conservación.
M.E.V.M.	2007-2008	<p>El plan maestro lo hizo el arquitecto Javier Díaz y el arqueólogo Juan Vanegas, y la verdad es que fue un trabajo muy bien hecho, muy buen trabajo que se hizo. Según recuerdo lo empezaron en el 2007 y 2008 y en el 2008 fue cuando ya hicimos el tercer Seminario Iberoamericano de vías verdes que te digo y ahí ya se presentó el plan Maestro. Fueron contratados como consultores para hacer el Plan Maestro.</p>	<ul style="list-style-type: none"> •Arquitecto Javier Díaz Reynoso •Arqueólogo Juan Vanegas •Administración Pública del Estado de Jalisco 2008-2013 	<ul style="list-style-type: none"> •Elaborar el Plan Maestro de Vías Verdes Jalisco 	<ul style="list-style-type: none"> •La administración pública contrato como consultores a Javier Díaz y Juan Vanegas para elaborar un plan maestro para Vías Verdes Jalisco •El trabajo para elaborarlo fue de 2007 a 2008 •En 2008 se presentó el Plan Maestro para Vías Verdes Jalisco en el Tercer Seminario Iberoamericano de Vías Verdes en Guadalajara, México.

Cronología de hechos Vías Verdes Jalisco

Clave Entrevistado	Año	Descripción	Involucrados	Objetivo	Acciones
M.E.V.M.	2007-2008	No sé decir cuánto se les pagó, los números no los tengo, pero lo que sí supe, hasta la fecha no tenemos el plan de manejo, que eso es algo que sí debió ya tenerse, lo hemos desarrollado poco a poco, pensando en ciertos reglamentos, ciertas cosas que ya tenemos muy claras, que no se deben hacer, quizás no tanto que se puede hacer, pero sí un poco qué se puede hacer y qué no se puede hacer, entonces así hemos estado trabajando, pero no está todavía el Plan de Manejo, antes de empezar esta administración, ya habíamos platicado con la gente de la Universidad de Guadalajara y ahí estaba una abogada especialista en Medio Ambiente, que su esposo había trabajado en Vías Verdes España, entonces, y ella había hecho el plan de manejo de región Valles, creo que de Piedras Bola de Ahualulco, entonces ella ya tenía mucho conocimiento de la zona, en este caso zona Valles que es donde tenemos gran parte de tramos ferroviarios, y me acuerdo que cobraba como un millón de pesos, nada más del puro Plan de Manejo, que no es fácil, a mí no me gusta como subestimar el trabajo de los demás.	<ul style="list-style-type: none"> •Arquitecto Javier Díaz Reynoso •Arqueólogo Juan Vanegas •Administración Pública del Estado de Jalisco 2008-2013 •Universidad de Guadalajara •Abogada especialista en Medio Ambiente 	<ul style="list-style-type: none"> •Tener un Plan de Manejo para las Vías Verdes Jalisco, que complemente al Plan Maestro de Vías Verdes en Jalisco. 	<ul style="list-style-type: none"> •Administración pública pagó a los consultores por la Elaboración del Plan Maestro •El Plan Maestro no incluía un plan de manejo y a la fecha siguen sin contar con él •Es necesario que Vías Verdes ya contara con un Plan de Manejo, pues ahí se establece qué se puede y qué no se puede hacer en vías verdes Jalisco. •Vías Verdes Jalisco realizó un contacto con una abogada especialista en Medio Ambiente de la Universidad de Guadalajara, que realizó un Plan de Manejo de Piedras Bola en el municipio de Ahualulco, Región Valles de Jalisco. •El cobro de la abogada para un Plan de Manejo era aproximadamente de un millón de pesos.
A.V.V.	2007-2008 2010	Vías verdes nace cuando se le sede a la secretaria de cultura los tramos ferroviarios, las vías en desuso , así es como nace y se empieza a gestionar, fue desde 2007, 2008 , y se viene entregando hasta el 10 y en ese inter entre el 7 y 10 se trabajó un proyecto ejecutivo , es proyecto ejecutivo, ahí nos marca los lineamientos generales que debe de tener este proyecto, y estos lineamientos generales los marca. Se marca que tenemos para Jalisco, tres tramos uno que es la IC, que es de Ocotlán hasta Atotonilco una línea, y luego la TL, que es la de Tala-Ameca, que es desde empalme, que ahí son desde el 6 a 52, no viene el tramo completo, y la otra que es TM que es de la Vega a Etzatlán, que son 34 kilómetros, que tampoco esa está completa, pero eso era lo que se tenía de posesión, porque cuando se liquida el ferrocarril, se hacen algunas ventas, porque esta incluye también estaciones, no nos dan todas las estaciones, porque en esa liquidación, algunas personas que vivían ahí, o que trabajaban el ferrocarril compraron, cosa igual de este tramo, la del	<ul style="list-style-type: none"> •Administración Pública del Estado de Jalisco 2003-2008 •Administración Pública del Estado de Jalisco 2008-2013 •Secretaría de Cultura 	<ul style="list-style-type: none"> •Identificar estado patrimonial •Solicitud de la infraestructura a comodatar 	<ul style="list-style-type: none"> •En 2007 y 2008 se comienza la gestión de sesión de tramos ferroviarios a la Secretaría de Cultura de Jalisco. •Entre 2007 y 2010 se trabajaron los proyectos ejecutivos generales que debe tener el proyecto el cual indicaba, Vías Verdes Jalisco tenía tres tramos <ul style="list-style-type: none"> ○ IC, Ocotlán-Atotonilco ○ TL, Tala-Ameca, tramo incompleto ○ TM, La Vega-Etzatlán, tramo incompleto •Los tramos incompletos se deben a la venta de algunas estaciones y terrenos, cuando se realizó la liquidación del ferrocarril •Al estado de Jalisco no se le entregaron todas las estaciones, como el caso del la estación del Refugio, que fue comprada por alguien más. •Existen derechos de vías mayores, y en el caso de vías verdes Jalisco, se le sede al estado derecho de servidumbre, que son 15m a cada lado del eje de vía.

Cronología de hechos Vías Verdes Jalisco					
Clave Entrevistado	Año	Descripción	Involucrados	Objetivo	Acciones
A.V.V.	2007-2015	<p>Refugio, esa es la que no tenemos, entonces ahí vienen derechos de vías mayores, nosotros solo tenemos sobre la línea lo que es el derecho de la servidumbre, que son 15 y 15m, y aquí en las estaciones tenemos los patios de maniobras y hay algunos puntos también igual intermedios que no coinciden con estaciones, que también tenemos más terrenos.</p> <p>En un inicio aquí arranca con el retiro de rieles, esa es la primera intervención que se hace para poder tener recursos, y poder arrancar el proyecto, así es como empieza, se dejan nada más lo que nos establece el plan ejecutivo, que es de conservar cruceros, obras de drenaje, puentes, porque finalmente lo que se busca es que se quede la memoria, no retirar la memoria, se queda la memoria histórica y que se queden los elementos y madamas se intervenga en los 30 metros donde se está manejando tres senderos, ose a uno que es peatonal, otro que es ecuestre y otro que es ciclista y aparte bueno, lleva también reforestación, y lleva una serie de trabajos que si nos ha estado costado trabajo, porque finalmente esto es del estado, entonces es muy difícil que el municipio asuman, es más, ellos siempre quieren y quieren y quieren, pero no aportan, son pocos los municipios, de mi experiencia nada más son dos, dos municipios que podemos decir que se apropian del proyecto, lo están trabajando y lo están manteniendo y fortaleciendo en el caso de Atotonilco y en el caso de Etzatlán, pero son sitios que encontramos muy pequeños realmente, en el caso de Etzatlán estamos hablando que es del kilómetro como 29500 al 34000, pero ese tramo lo tienen bien, aparte ellos han seguido bajando recursos y han seguido trabajando proyectos para su beneficio, y acá en el caso de Atotonilco, se tiene ahí menos trabajo porque no se... antes de seguir, lo que hemos ejecutado nosotros ha sido nada más la línea peatonal, nos falta senderos, ciclistas y ecuestres, en este momento el proyecto lleva un desarrollo en la línea TL y TM, como de un 33% si se quiere ver, digo, considerando que se debe intervenir los 30 metros de servidumbre</p>	<ul style="list-style-type: none"> •Administración Pública del Estado de Jalisco 2003-2008 •Administración Pública del Estado de Jalisco 2008-2013 •Secretaría de Cultura 	<ul style="list-style-type: none"> •Determinar trabajos realizados en base a proyecto 	<ul style="list-style-type: none"> •La primera intervención fue arrancar los rieles. •El plan ejecutivo indica que es necesario conservar cruceros, obras de drenaje, puentes, como elementos parte de la memoria histórica. •El proyecto indica que sólo se deben intervenir los 30m de ancho de servidumbre para tres senderos: peatonal, ecuestre y ciclista. •El proyecto indica se lleve también reforestación. •Las sesiones se dan al estado y por ello se complica la participación de los municipios, que generalmente siempre solicitan apoyo, pero no hay aportación por su parte. •Son solo dos ejemplos de municipios que aportan en el proyecto; Atotonilco y Etzatlán •En los senderos se ha intervenido sólo con un 33% del proyecto original, enfocándose al sendero peatonal.

Cronología de hechos Vías Verdes Jalisco

Clave Entrevistado	Año	Descripción	Involucrados	Objetivo	Acciones
T.O.V. I	2008	Vías Verdes Jalisco es un proyecto que como bien lo sabes se le dio continuidad. Actualmente lo lleva a cabo la administración del estado de Jalisco 2013-2018. Este proyecto nace en Jalisco en 2008 a partir de una gestión estatal con la administración anterior. El proyecto de Vías Verdes Jalisco, nace a partir de la desincorporación de FERRONALES y de que quedan en desuso las vías del ferrocarril, esa historia creo que la conoces a nivel nacional, y precisamente los gestores son a partir de Vías Verdes México, que recayó la responsabilidad ante CONACULTA, en una digamos, dirección, que es lo que es el museo de Puebla, donde la responsable es Teresa Márquez hasta la fecha, y bueno a partir lo único que ha hecho teresa Márquez para el caso Jalisco, es la desincorporación y una gestión del gobierno del estado para que esas vías en desuso, tres líneas, dos en región valles; una que corre de empalme Orendain del kilómetro 0.7 hasta el kilómetro 54 fue la vía que se le traslada en comodato al gobierno del estado en el 2008, y luego sobre esas mismas vías, en el kilómetro 22 más o menos, sube otro troncal hasta Etzatlán, que llega aproximadamente al kilómetro 34 sí, y es lo que se le da en comodato también al estado, pasando por 8 municipios en la región valles que son el municipio de Tala, Juchitán, Ameca, Ahualulco, San Juanito de Escobedo, Etzatlán y San Marcos, en San Marcos no tenemos Vías, sin embargo tenemos la ex estación. Son 5 ex estaciones que también van con ese comodato, que va en resguardo, y aparte todo lo que viene siendo el patrimonio ferroviario, que son puentes, rieles, todo eso.	<ul style="list-style-type: none"> • Administración Pública del Estado de Jalisco 2008-2013 • Administración Pública del Estado de Jalisco 2013-2018 • Vías Verdes México • CONACULTA • Teresa Márquez 	<ul style="list-style-type: none"> • Crear un proyecto estatal de Vías Verdes en Jalisco, para preservación del patrimonio cultural ferrocarrilero 	<ul style="list-style-type: none"> • Vías Verdes Jalisco nace a partir de las líneas en desuso que quedaban de las vías del ferrocarril en México • Vías Verdes Jalisco es un proyecto estatal, con participación de los municipios locales por donde pasa. • La responsabilidad de los proyectos de vías verdes en México recae en CONACULTA (Hoy Secretaría de Cultura), bajo el Programa Vías Verdes México, a cargo de Teresa Márquez • Para el caso Jalisco, lo que hizo Teresa Márquez fue la desincorporación y gestión para que las vías en desuso de interés, fueran trasladadas en comodato al gobierno del estado en 2008 • Las líneas trasladadas en comodato al Estado de Jalisco fueron tres líneas, dos en región valles; una que corre de empalme Orendain del kilómetro 0.7 hasta el kilómetro 54 fue la vía que se le traslada en comodato al gobierno del estado en el 2008, y luego sobre esas mismas vías, en el kilómetro 22 más o menos, sube otro troncal hasta Etzatlán, que llega aproximadamente al kilómetro 34 • La líneas en comodato pasan por 8 municipios en la región valles: Tala, Juchitán, Ameca, Ahualulco, San Juanito de Escobedo, Etzatlán y San Marcos, en San Marcos no hay vías pero sí hay ex estación • Son 5 ex estaciones que también van con ese comodato, se entregan en resguardo, y aparte todo lo que viene siendo el patrimonio ferroviario, que son puentes, rieles, todo lo relacionado a las antiguas líneas del tren.
T.O.V.	2008	Y la intención en un inicio del programa era, cómo poner en valor de nuevo lo que fue el patrimonio ferroviario, así es como nace vías verdes. Por otro lado de la región Ciénega hay otra vía e desuso que tiene que ver con dos municipios, el municipio de Atotonilco el Alto y el municipio de Ocotlán, y ahí	<ul style="list-style-type: none"> • Administración Pública del Estado de Jalisco 2008-2013 • Administración Pública del Estado 	<ul style="list-style-type: none"> • Recuperar la identidad de los pueblos locales • Poner en valor el patrimonio intangible de las comunidades locales a las Vías Verdes 	<ul style="list-style-type: none"> • La intención inicial del programa era cómo poner en valor de nuevo lo que fue el patrimonio ferroviario, así es como nace vías verdes. • En la región Ciénega de Jalisco, hay otra vía en desuso que pasa por dos

Cronología de hechos Vías Verdes Jalisco

Clave Entrevistado	Año	Descripción	Involucrados	Objetivo	Acciones
		también es otra vía e desuso, que es un ramal que va de Guadalajara a la ciudad de México, y que también se le da al gobierno del estado. En el gobierno estatal que nos antecedió, se logró hacer 10 km en tramos dispersos de vías verdes, si ninguna función, y se logró hacer la restauración de dos ex estaciones, la de Atotonilco y la de Ameca, pues quedaron restauradas con un uso local, como de casa de cultura. Hasta ahí se implementó un equipo, que eso te lo pudiera platicar Gabriel Michel, él está como funcionario de Zapopan.	de Jalisco 2013-2018 •Dr. Tomás Orendain Verduzco •Arq. Gabriel Michel Estrada		municipios, Atotonilco el Alto y Ocotlán, también fueron entregados en comodato al estado de Jalisco. • La administración pública del estado de Jalisco 2008-2013, logró hacer 10 km en tramos dispersos de vías verdes, sin ninguna función, y se logró hacer la restauración de dos ex estaciones, la de Atotonilco y la de Ameca, pues quedaron restauradas con un uso local, como de casa de cultura. • La administración pública del estado de Jalisco 2008-2013 bajo cargo del Arq. Gabriel Michel Estrada se implementó un equipo de trabajo para los 10km hechos.
G.M.E.	2008	Bueno, el primer contacto con vías verdes es porque yo conocí la gestación del Plan Maestro por medio de su director que fue Javier Díaz y somos amigos y colegas desde hace muchos años, en algunos momentos me pedía algunas opciones o recomendaciones del proyecto, luego hubo un seminario de vías verdes aquí en Guadalajara, un seminario internacional, yo como vía recreativa me invitan a exponer algunos temas del ciclismo y al ser proyecto primos hermanos, cómo podrían irse conectando y desarrollando, paralelamente el gobierno del estado como vía recreativa nos pidió que los acompañáramos en algunos recorridos previos, pilotos, que estaban haciendo cuando todavía no había nada, más que las líneas del tren puestas, pero que ya convocaban algunos grupos, algunas gentes, para acompañarlos y apoyarlos logísticamente en ese sentido, entonces y además, el director de ese momento de la dirección General de Patrimonio Cultural también fue alumno mío y conocido de mucho tiempo, Modesto Aceves, ojalá pudieras tener alguna entrevista con él y bueno, por ahí empiezan mis contactos con vías verdes y bueno, posteriormente en ese seminario internacional que hubo en Guadalajara, conocí a una arqueólogo de la ciudad de México y Morelos, que es el arqueólogo Juan Antonio Ciller, ojalá lo puedas contactar por Facebook, es alguien que le encanta tener estos contactos y etcétera, entonces él nos invitó a recorrer	•Javier Díaz Reynoso •Gabriel Michel Estrada •Grupos de ciclistas •Modesto Aceves •Juan Antonio Ciller •Guías de la Vía Recreativa de Guadalajara •Carmen Aycart •María Elena Vázquez	•Realizar pruebas piloto del proyecto de vías verdes	•Primer acercamiento a vías verdes fue por medio del Director del plan Maestro, el Arquitecto Javier Díaz Reynoso, con quien lleva una amistad y es colega por muchos años. •En el seminario internacional de Vías Verdes, Gabriel Michel participa para exponer temas del ciclismo y su conexión y desarrollo con vías verdes. •Posterior a ello, gobierno del estado de Jalisco pide a Rutas recreativas realizar recorridos pilotos en antiguas vías del tren. •Modesto Aceves, ex director de Patrimonio Cultura del Estado de Jalisco, era ex alumno de Gabriel Michel, y esta relación ayuda a contactarse •Otros actores en torno al seminario de vías verdes fue el arqueólogo Juan Antonio Ciller, con quien acude a realizar el recorrido México-Cuernavaca con el grupo de guías de rutas creativas que dirigía. •Conoce en un congreso de vías verdes internacional en España a Carmen Aycart y otros actores clave de vías verdes en España. •En la Secretaría de Cultura, quien estuvo en los primeros recorridos fue María Elena Vázquez.

Cronología de hechos Vías Verdes Jalisco

Clave Entrevistado	Año	Descripción	Involucrados	Objetivo	Acciones
M.S.E.G.	2008-2013	<p>la vía verde de México a Cuernavaca, entonces hicimos un recorrido, yo con más guías de la vía recreativa, fuimos e hicimos el recorrido de las vías recreativas de la ciudad de México a Cuernavaca en bicicleta con este arqueólogo, entonces digamos que ese fue mi primer contacto físico con el espacio de vías verdes, y bueno, posteriormente entro ya a coordinar el programa este cultural, y también estuve en España en un congreso de vías verdes internacional, que desarrollaba Carmen Aycart y otras chicas que tú ya conoces, y por ejemplo, en la Secretaría de Cultura, te debieron haber presentado a María Elena Vázquez, que es quien hacia estos primeros recorridos.</p> <p>Cuando se inicia todo el proceso, en 2008, de acuerdo a lo que percibo, yo aún no estaba, llego aquí en 2014, estaba iniciada la administración también y por lo que hay en documentos, y lo que me han comentado, o expedientes y demás; ¿qué es lo que hace el gobierno del estado?; el gobierno del estado dice es mi proyecto, y llego y te lo pongo a ti municipio, pero no lo socializo, se hace la reestructuración, se hace vías verdes y lo primero que se pide desde la secretaría, desde el gobernador y por supuesto el doctor, es la sociabilización, empezando por sus presidentes municipales y gabinete, para qué, para que desde allí inicie todo, me ha tocado ese proceso, estar muy de cerca y si ahí no hubiéramos tenido el apoyo de los presidentes municipales, y todo su cuerpo de trabajo, no se hubiera podido hacer nada de esto, y es eso, es el trabajar para la gente, para servir a la gente, y en sus necesidades, no desde yo estoy y para lo que yo quiero, y creo que eso es algo similar lo que nos platicaba la gente de Durango, por lo cual no han podido avanzar, porque siguen trabajando a nivel de gobierno, desde lo que nosotros creemos hace falta vincular a la gente, cuáles son sus necesidades, que es algo bien importante que se ha venido trabajando desde la dirección por instrucciones del doctor, y digo, por antecedentes y por instrucciones de sus jefes.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Administración Pública del Estado de Jalisco 2013-2018 • Administración Pública del Estado de Jalisco 2008-2013 • Administración Pública del Estado de Durango • Habitantes de las comunidades locales • Dirección General de Patrimonio Cultural • Dr. Tomas Orendain Verduz, Director de Patrimonio Cultural • Lic. Mayra Selene Esteves Gómez, Vías Verdes Jalisco 	<ul style="list-style-type: none"> • Reestructurar el programa Vías Verdes en Jalisco con la nueva administración estatal 2013-2018 	<ul style="list-style-type: none"> • En base a los documentos y comentarios, se pueden identificar algunos criterios entorno al Proyecto Vías Verdes Jalisco: <ul style="list-style-type: none"> ○ El proyecto es apropiado y manejado desde la administración pública estatal ○ El proyecto se instala en los municipios desde el estado ○ El proyecto no se socializa • La administración estatal vigente, con las indicaciones de gobernación y la directora de cultura, lo primero que realiza con el proyecto es reestructurar • Comienza un trabajo de socialización del proyecto, en primer lugar con los presidentes municipales y su gabinete • Hubo una atención especial desde patrimonio cultural, de la secretaría de cultura del estado de Jalisco en el proceso de la sociabilización. • Durango es un caso que no ha podido arrancar el proyecto de vías verdes, porque siguen trabajando a nivel del gobierno estatal • Vías Verdes Jalisco, cree que hace falta: <ul style="list-style-type: none"> ○ vincular a la gente al proyecto ○ Identificar cuáles son las necesidades que la gente tiene

Cronología de hechos Vías Verdes Jalisco

Clave Entrevistado	Año	Descripción	Involucrados	Objetivo	Acciones
G.M.E.	2008-2018	El programa de vías verdes tiene unos pasos relativamente sencillos, lo que cabe decir es que son acciones de grandes periodos de tiempo y de instrumentos legales, de mucho de ese tipo, que dependen de otras instancias de los tres niveles de gobierno para desarrollar, bueno, lo primero tú sabes que para que ostente el nombre de vía verde tiene que estar echo sobre una infraestructura ferroviaria, entonces lo primero es que hay que detectar la infraestructura ferroviaria que ya no esté en uso, o que haya un proyecto por ahí, pero todavía es más complicado, porque hay proyectos muy interesantes en todo el país donde se dice, va a haber un tren de aquí a Barra de Navidad, por ejemplo y nunca llegó, pero ahí está. Entonces, en España y en Europa se han hecho vías verdes en base a esos proyectos, aquí no, aquí hay que resolver lo de los 9,000 kilómetros de vías que tenemos en desuso, en Veracruz no sé cuántos son, desconozco el dato pero primero es ver, cuántos kilómetros hay en tu municipio o en tu estado, nosotros recomendamos que sea la entidad del estado porque es la que puede tener una visión más global, los municipios se pueden perder.	<ul style="list-style-type: none"> • Arq. Gabriel Miche Estrada • Gobiernos federal • Gobierno estatal • Gobierno municipal 	<ul style="list-style-type: none"> • Establecer políticas públicas para mantener operando las vías verdes • Establecer condiciones legales para uso de los bienes nacionales en vías verdes 	<ul style="list-style-type: none"> • El proceso para crear una vía verde son acciones que conllevan periodos de tiempo muy largos • Los instrumentos legales para crear vías verdes son procesos largos, y de los tres órdenes de gobierno <ul style="list-style-type: none"> ○ Para llevar de nombre Vía verde, debe estar sobre una infraestructura ferroviaria ○ Detectar si hay infraestructura ferroviaria que ya no esté en uso, o que haya un proyecto ○ En México se cuenta con 9,000 km de vías en desuso para resolver ○ En Jalisco se recomienda que sea la entidad del estado la que lleve el proyecto de vías verdes a nivel estatal ○ Recomiendan que una visión más global del proyecto a nivel estado es mejor que a nivel municipal
G.M.E.	2008-2013	Llevarlo a nivel estado ayuda a que un ente central puede ayudar a bajar recursos. Pero primero lo que hay que hacer es detectar qué infraestructura está en desuso y en qué condiciones está en términos legales, si está abandonada, invadida, en fin, una vez que está detectado eso, generalmente hay que primero hacer una petición al municipio en el cual le interesa hacer el proyecto, es decir, rescatar ese espacio público que es un espacio de la nación, es de todos, y que le interesa hacerlo vías verdes, entonces hay que hacer una gestión con el municipio, luego ya sea gobierno del estado o el municipio, tiene que hacer las peticiones ante los organismos que se involucran, uno es vías verdes México, en el cual también si tienes el aval o el visto bueno de vías verdes México, con Tere Márquez, ya tienes como un gran paso adelante. Son muchísimos trámites y oficios, Tere Márquez dirá cómo. Hay que sumar, ellas deben ser tus aliadas, tienen todos los contactos, para acompañar el	<ul style="list-style-type: none"> • Arq. Gabriel Miche Estrada • Municipios interesados en rescatar el espacio público con infraestructuras ferroviarias • Vías Verdes México • Tere Márquez • SCT (Secretaría de Comunicaciones y Transportes) • Ferrocarriles de México en Liquidación • INDAABIN (Instituto de Administración y 	<ul style="list-style-type: none"> • Gestionar desde el nivel estatal las vías verdes de Jalisco • Establecer condiciones legales para uso de los bienes nacionales 	<ul style="list-style-type: none"> • El estado puede asumir el papel de ente central para ayudar a bajar mayor número de recursos. • Determinar el estado de las infraestructuras <ul style="list-style-type: none"> ○ En desuso ○ En uso ○ Abandonada ○ Invadida ○ Condiciones de sus términos legales • Hacer una gestión al municipio, donde afirme que sí le interesa el rescate de ese espacio público, que es un bien nacional de todos, para hacerlo en un proyecto de vías verdes <ul style="list-style-type: none"> ○ Posteriormente municipio o estado deben hacer las peticiones antes los organismo que se involucran ○ Vías Verdes México, conseguir su aval y visto bueno, a cargo de Tere Márquez

Cronología de hechos Vías Verdes Jalisco

Clave Entrevistado	Año	Descripción	Involucrados	Objetivo	Acciones
		<p>proceso, luego hay que tener todo un proyecto, un plan maestro es lo que se recomienda, donde hay todo un sustento teórico, un sustento ambiental, un sustento social, un sustento económico, un sustento de proyectos, un sustento turístico, un sustento de conservación del patrimonio cultural ferroviario, pues es al fin de cuentas lo que está, y recordemos que todo esto es la excusa para posibilitar el desarrollo social de las comunidades involucradas</p> <p>Entonces una vez que tienes un plan maestro, bueno y todo no es que un paso y luego el otro, sino que hay que ir trabajando los dos al mismo tiempo, hay que hacer la petición ante las dependencias involucradas, ya sea ante SCT o ante ferrocarriles de México en liquidación o INDAABIN que es parte del SAE, o a todas, o ya te dirán si conmigo sí, o conmigo no, pero sí hay que contactarlas a todas en las cuales ya el gobierno del estado o el gobierno municipal solicita en donación los terrenos donde pasaba el tren, entonces ellos ya que ven, desconozco los términos jurídicos, pero que ven que se pueden donar, se los van a donar en base a una serie de requisitos que te van a pedir, levantamientos topográficos precisos, esos los vas a hacer en base a los planos históricos que vas a obtener del centro nacional de Puebla, como de las cartas de viaje que pueda facilitarte los ferrocarriles, la SCT por medio de ferrocarriles nacionales de México en liquidación, haces tus levantamientos, ellos los validan, los estudian, entonces una vez que hacen el decreto, le donan al gobierno municipal o estatal esos terrenos para uso exclusivo de vías verdes, si los donan al estado y luego dicen que se va a vender un pedazo para comisiones, por ejemplo en un municipio ellos compraron los terrenos en otra etapa, en otro momento, el gobierno municipal los adquirió y luego vendió una gran parte de ellos para que hicieran un centro comercial y luego se fue cercenando la donación de un espacio público, y bueno, aquí no puedes hacer eso, porque en cualquier momento que hagas otra acción que no sean vías verdes, se revierte la donación y regresa a la federación entonces es un candado muy bueno.</p>	<p>Avalúos de Bienes Nacionales), parte del SAE (Servicio de Administración y Enajenación de Bienes)</p> <ul style="list-style-type: none"> • Estados interesados en rescatar el espacio público en infraestructuras ferroviarias 		<ul style="list-style-type: none"> ○ Sumar aliados con potencial administrativo ○ Se recomienda un proyecto o un plan maestro donde hay todo un: <ul style="list-style-type: none"> ▪ Sustento teórico ▪ Sustento ambiental ▪ Sustento social ▪ Sustento económico ▪ Sustento de proyectos ▪ Sustento turístico ▪ Sustento de conservación del patrimonio cultural ferroviario • Todo esto posibilita el desarrollo social de las comunidades involucradas • Al mismo tiempo de realizar el plan maestro hacer la petición a las dependencias involucradas, ya sea: <ul style="list-style-type: none"> ○ SCT ○ Ferrocarriles de México en liquidación ○ INDAABIM, parte del SAE • Al contactar a cada dependencia, confirmará si le compete alguna validación o proceso. • Dependiendo la escala del gestor; <ul style="list-style-type: none"> ○ Municipal ○ Estatal • Debe solicitarse en donación los terrenos por donde pasaba el tren a las instancias correspondientes • Las instancias solicitaran al gestor de la donación: • Levantamientos topográficos precisos: • Realizados en base a los planos históricos del centro nacional de Puebla como • Las cartas de viaje que puede facilitar ferrocarriles • La SCT por medio de ferrocarriles nacionales de México en liquidación • Los interesados en hacer le proyecto, deben hacer los levantamientos • Ferrocarriles nacionales de México en liquidación los validan estudian y hacen el decreto

Cronología de hechos Vías Verdes Jalisco

Clave Entrevistado	Año	Descripción	Involucrados	Objetivo	Acciones
G.M.E.	2008	Sobre el diseño, el despacho de arquitectos al que se le encargó, es el que decidió eso, son dos cosas, una son las ex estaciones y otros son los caminos, entonces el que hizo los proyectos de los caminos por parte del plan maestro, allí se especificaron todas las partes técnicas, este mismo despacho hizo todos los proyectos generales de los que se llamaron los parques estación, los cuáles eran recuperar toda el área de los parques antiguos del ferrocarril y allá hacer unos grandes parques, con caminos, reforestación, actividades culturales, etcétera, entonces ese era el despacho arquitectónico al que se le contrató y de ahí se fue siguiendo todos las normativas del INAH y de la secretaría de cultura para eso y el plan maestro establece cual es el vocacionamiento de cada una de las estaciones porque hay unas estaciones que tienen una vocación más tecnológica, más hacia las haciendas, más hacia la minería, porque por la historia, eso es lo que te va dando el vocacionamiento, eso lo da el plan maestro	<ul style="list-style-type: none"> •Despacho externo para diseño de caminos y parques estación •Administración Pública del Estado de Jalisco 2008-2013 •INAH •Secretaría de Cultura 	<ul style="list-style-type: none"> •Establecer un diseño para el proyecto de vías verdes a partir del vocacionamiento de las comunidades. •Contratar un despacho externo para hacer el proyecto de cada ex estación y los segmentos de vías. 	<ul style="list-style-type: none"> •Una vez hecho el decreto lo donan al estado o municipio, dependiendo quién sea el gestor •Una vez que se hace la donación, no se pueden hacer otras acciones que no sean vías verdes. •Si se hacen acciones sobre la donación, diferentes a vías verdes, se revierte la donación y regresa a la federación. •Contratar un despacho de arquitectos para el diseño de las ex estaciones y caminos de la vía verde, en base al Plan Maestro •Proyectar y construir en base a las especificaciones y normatividad vigente del INAH y la Secretaría de Cultura, los caminos y parques de estación •El despacho de arquitectos contratado diseño en base al vocacionamiento de cada ex estación (tecnológica, minera, haciendas, etc.)
M.E.V.M.	2008	La socialización, cuando la iniciábamos, decíamos que era muy importante que el maestro de escuela incluyeran en la currícula, que las actividades físicas que tienen, que tienen siempre educación física que las hacen en las escuelas, que sacaran a los niños a los senderos a hacer el ejercicio ahí, entonces es utilizar el sendero, y es ya una aportación del director de cultura, de educación de los municipios, en fin.	<ul style="list-style-type: none"> •Administración Pública del Estado de Jalisco 2008-2013 •Secretaría de Cultura •Municipios •Profesores de escuelas locales 	<ul style="list-style-type: none"> •Socializar el proyecto por medio de las escuelas locales 	<ul style="list-style-type: none"> •Proponer que los directores de cultura, y de educación de los municipios, inviten a los profesores a Incluir actividades escolares físicas y/o deportivas, en las áreas de vías verdes.
A.V.V.	2008-2013	Desgraciadamente hay muchos municipios muy pequeños, con poco personal, que les interesa generar solo sus obras, darle prioridad a sus obras, pero esos proyectos no los ven como prioritarios, y no les interesa como tal, y para uno es un problema, uno termina la obra y después ¿cómo vamos a seguir con	<ul style="list-style-type: none"> •Administración Pública del Estado de Jalisco 2008-2013 •Administración Pública del Estado 	<ul style="list-style-type: none"> •Identificar los intereses de los municipios y el nivel de compromiso que asumirán. 	<ul style="list-style-type: none"> •Los municipios se interesan por las obras que generan en su gobierno municipal •No hay un interés de dar seguimiento a los proyectos del estado •Estado de Jalisco va a emplear nuevamente recurso de mantenimiento, en

Cronología de hechos Vías Verdes Jalisco

Clave Entrevistado	Año	Descripción	Involucrados	Objetivo	Acciones
		<p>esa obra?, ahorita hay que meterle más dinero para mantenimiento, digo, es el cuento de no acabar, ahorita le vamos a meter un buen recurso, ya se está manejando ese dinero para infraestructura y algo que nosotros no deberíamos hacer.</p> <p>Ese recurso de mantenimiento viene de infraestructura creo, esa parte administrativa yo la desconozco, no sé cómo venga, pero sí ya se va a empezar a ejecutar, y es mantenimiento justo de esto:- ¡oye!, yo como municipio estoy viendo quien me está afectando, quién me está dañando las losas, a ver, yo voy con el comisariado ejidal, o con los propietarios de aquí: ¡a ver, usted está dañando, ustedes me recuperan esto!-. Tan sencillo como eso. Secretaria ya te está entregando una obra, tu hazte responsable de ella, apóyame con esto, con esto y con esto, lo hicimos con los paraderos, se hicieron convenios y ahí están, ahí si están los paraderos, pero los tramos no, no se los hemos entregado porque no podemos entregarlos porque esos vienen etiquetados directamente, ahora sí que somos los resguardantes de INDABIIN, ante la federación, entonces es la parte complicada, como INDABIIN se los entregó al estado (los tramos), y gobierno del estado dice a municipios que se tienen que hacer cargo del mantenimiento, y ahí se ampara el municipio de no meterle mantenimiento.</p>	<p>de Jalisco 2013-2018</p> <ul style="list-style-type: none"> •Secretaría de Cultura •Municipios •INDABIIN 		<p>un proyecto donde sólo 2 municipios han colaborado.</p> <ul style="list-style-type: none"> •Proponer que los municipios sancionen y vigilen que no se dañe la infraestructura, y si hay daños, solicitar que se corrijan los daños. •Los paraderos, Gobierno del Estado de Jalisco los ha entregado bajo convenio a los municipios •Los tramos de sendero, Gobierno del Estado de Jalisco no los ha entregado a municipio porque no se pueden entregar debido a que están etiquetados directamente, el Estado es resguardante de INDAABIN. •Municipio se ampara de no dar mantenimiento a los tramos, porque él no tiene el compromiso directo con INDABIIN; sino el estado.
M.S.E.G.	2008-2013	<p>Proyectos que se vinculan, lo que te decía el Doctor, otra de las cosas que no se trabajó en periodos anteriores, era que se trabajó de manera desvinculada desde las mismas secretarías, ¿cuál era la indicación para esta periodo de administración? Que se trabaje de manera vinculada la misma Secretaría, que en este caso es Cultura, y posteriormente de manera vinculatoria con otras secretarías, que en este caso por ejemplo, vías verdes, ruta del peregrino, ruta arqueológica y paisaje agavero, caen curiosamente en esta misma dirección, pero se trabaja también con ecos, ecos pertenece a otra dirección, luego se trabaja con otros proyectos de otras direcciones y posteriormente se está trabajando con otras secretarías, se trabaja con CODE, que bueno ya te lo explicará el doctor más adelante, se trabaja con Secretaría de Salud, se</p>	<ul style="list-style-type: none"> •Administración Pública del Estado de Jalisco 2013-2018 •Administración Pública del Estado de Jalisco 2008-2013 •Secretarías de Educación •Secretaría de Medio Ambiente y Desarrollo Territorial •Secretaría de Cultura – Dirección 	<ul style="list-style-type: none"> •Conseguir trabajar de manera vinculada entre secretarías en la nueva administración 	<ul style="list-style-type: none"> •Rutas creativas es la suma de diferentes proyectos que se vinculan en el estado de Jalisco. •La Administración Pública del Estado de Jalisco 2013-2018 tiene como indicación vincular los trabajos que se realizan en la secretaría de cultura del estado y posteriormente vincularse con las demás secretarías. •Vías Verdes, ruta de peregrino, ruta arqueológica y paisaje agavero son parte de la dirección de Patrimonio Cultural. •Se ha hecho vinculación con otras direcciones como ECOS (Música para el desarrollo – Secretaría de Cultura Jalisco) •Así mismo se han hecho vinculaciones con CODE (Consejo Estatal para el Fomento

Cronología de hechos Vías Verdes Jalisco

Clave Entrevistado	Año	Descripción	Involucrados	Objetivo	Acciones
		trabaja con Educación, que bueno, en educación entra CODE, se trabaja con SEMADET (Secretaria de medio ambiente y desarrollo territorial) se trabaja con viabilidad y transporte, bueno movilidad, se trabaja con todas las secretarías de manera vinculada para qué, para que no se dé un resultado aislado, y no se den como estadísticas de manera desvinculadas, sino que salga a través del proyecto, que es..	de Patrimonio Cultural		Deportivo, de la Secretaría de Educación de Jalisco) <ul style="list-style-type: none"> • También se trabaja con SEMADET (Secretaría de Medio Ambiente y Desarrollo Territorial) • Se trabaja con Viabilidad y Transporte • La vinculación con diferentes secretarías tiene como fin resultados no aislados, con estadísticas desvinculadas
T.O.V.	Proceso	El comodato fue a favor de estado, y el comodato sigue siendo del estado, no de los municipios.	<ul style="list-style-type: none"> • Administración Pública del Estado de Jalisco 2008-2013 • Municipios de Tala, Juchitán, Ameca, Ahualulco, San Juanito de Escobedo, Etzatlán y San Marcos. 	<ul style="list-style-type: none"> • Gestionar el comodato de los bienes a las instancias administraciones locales • Establecer condiciones legales para uso de los bienes nacionales en vías verdes 	<ul style="list-style-type: none"> • En el nivel de gobierno estatal de Jalisco, se realizan los trámites de comodato, de las líneas y a el gobierno estatal se le entregan las líneas y los edificios y construcciones de patrimonio ferroviarios. • A los municipios no se les da el comodato.
M.S.E.G.	2008 y 2013	El modelo europeo, que también he tenido posibilidad de visitarlo de forma personal, el modelo es turístico y ellos son empresa, nace como empresa y no como institución gubernamental. Aquí todo viene desde el gobierno federal, estatal, municipal, son diferentes figuras, y por lo tanto se manejan de diferente manera, y que es lo que se trata de hacer, se trata de cubrir, porque las leyes tanto en Europa como en México son completamente diferentes, que es lo que pasa, si tu metes a una empresa dentro de una ex estación qué es lo que va a pasar, se va a asentar y luego ¿sácalo?, legalmente tiene derechos y tú tienes derechos, por eso se protegen ese tipo de estructuras en donde se dice tiene que ser de uso cultural, no turístico, porque vías verdes Jalisco, o vías verdes México, ¿quién lo protege, quién lo blinda? No es turismo, es cultura, y siempre es lo que hacen mucho hincapié cuando presenta el doctor, porque lo tiene cultura, haciendo la comparativo de los que conocen vías verdes Europa, o de los que conocen todo lo que se hizo en nueva york, donde todo lo que se implementa es más turístico, en México no, aquí buenamente hasta cierto punto, lo blinda bajo cultura, porque ponen esas etiquetas donde no lo puedes hacer, para la operación cómo te va a decir el doctor,	<ul style="list-style-type: none"> • Gobierno federal • Gobierno estatal • Gobierno municipal • Vías Verdes Jalisco • Vías Verdes México • Secretaría de Cultura 	<ul style="list-style-type: none"> • Indicar que el enfoque de vías verdes en México y Jalisco es cultural 	<ul style="list-style-type: none"> • El modelo de vías verdes europeo es turístico, y el modelo de vías verdes en México es cultural • El modelo europeo nace del sector empresarial, en México, el modelo de vías verdes nace de Gobierno Federal, Estatal y municipal • La secretaria de Cultura blinda la protección de los bienes nacionales, por eso el enfoque va ligado a las actividades culturales. • Conseguir dinero para realizar la infraestructura no es un problema tan significativo • Conseguir dinero para el mantenimiento es lo complicado, el problema actual del proyecto.

Cronología de hechos Vías Verdes Jalisco					
Clave Entrevistado	Año	Descripción	Involucrados	Objetivo	Acciones
T.O.V.	2008-2013	<p>la operación es un poquito complicado porque la infraestructura como quiera se consigue el dinero, se hace, el mantenimiento es lo complicado, y es lo que se está trabajando ahorita, y a través de que recursos, porque ahí desde los programas que se tienen, es más fácil de repente jalar recurso para la creación de:.... Y es más interesante para un gobierno crear que mantener.</p> <p>INDAABIN hace las veces de un catastro, hace un registro de los bienes nacionales, entonces Secretaría General Federal a través de alguna solicitud, decretos o lo que sea, pues le gira la instrucción para entonces sí , dar algún comodato de lo que nosotros manejamos, por ejemplo hay comodatos, de una iglesia hacia una institución que es la iglesia, valga la redundancia, pues porque ellos la administran y tienen que tener ese uso y esa administración es a cargo de ellos, pero no deja de ser bien de propiedad de la nación.</p> <p>En el caso de vías verdes Jalisco, pues viene de un programa federal que tramitó en su momento CONACULTA hoy Secretaría de Cultura y que a nivel nacional es un compromiso que hizo el gobierno mexicano, igual con España, y dijo nosotros vamos a hacer un programa en ese sentido, porque igual lo que tenemos es este remanente y hay estados que lo necesitan, Jalisco, Veracruz, Durango, Quintana Roo, el Estado de México, se formaliza ese convenio y entonces en el comodato que tenemos nosotros dice, se hace el compromiso de comodatar para el programa tal, estos bienes de propiedad de la nación, todo esto para el uso exclusivo del programa de vías verdes si el uso se da para otra cosa se pierde el comodato, en términos generales así es.</p> <p>En las estaciones es diferente, es en uso, más o menos dicen los abogados que los términos son iguales, nada más que ahí si tiene que ser, en uso, refiriendo a un uso cultural, pero también a hacen mención de vías verdes, y menciona que si se le da a las estaciones un uso de oficinas administrativas de un municipio, también se te quita el permiso, está muy etiquetado donde te dice, el espacio por dónde venían las líneas del ferrocarril, más sus servidumbres, son para vías verdes, con el proyecto</p>	<ul style="list-style-type: none"> •Administración Pública del Estado de Jalisco 2008-2013 •Administración Pública del Estado de Jalisco 2013-2018 •CONACULTA – Secretaría de Cultura •Secretarías de Educación •Secretaría de Medio Ambiente y Desarrollo Territorial •Secretaría de Cultura – Dirección de Patrimonio Cultural •Abogados de gobierno del estado de Jalisco 	<ul style="list-style-type: none"> •Preservar el dominio de bienes nacionales por medio de una instancia pública •Gestionar el comodato de los bienes a las instancias administraciones locales •Establecer condiciones legales para uso de los bienes nacionales 	<ul style="list-style-type: none"> •INDAABIN otorga el comodato para utilizar los bienes, que son propiedad de la nación para el uso exclusivo de vías verdes. •Si el uso se da para otra cosa, se pierde el comodato •Secretaría General Federal es quien turna la solicitud a INDAABIN de hacer el comodato de bienes. •Las ex estaciones se otorgan en uso, legalmente los términos son iguales, pero se establece: <ul style="list-style-type: none"> ○ Que son destinadas para un uso cultural ○ Que si se le da a las estaciones un uso de oficinas administrativas de un municipio, también se te quita el permiso ○ Dice que el espacio por dónde venían las líneas del ferrocarril, más sus servidumbres, son para vías verdes. •Si no se les da un uso cultural a las estaciones o pones un negocio, se quita el permiso

Cronología de hechos Vías Verdes Jalisco

Clave Entrevistado	Año	Descripción	Involucrados	Objetivo	Acciones
T.O.V.	Proceso Problemática 2013-2014	<p>que tu presentaste, y las estaciones si tú no les das el uso cultural, y pones un negocio, se te quita. Está muy etiquetado. Las estaciones para uso cultural, y el sendero o la vía del ferrocarril para vías verdes, nada más.</p> <p>En el caso ya de esta administración se le da continuidad al proyecto, pero se da una reestructuración total del proyecto, nosotros recibimos el proyecto, así como te lo platicué, con 10 kilómetros y con prácticamente 3 ex estaciones ocupadas por ferrocarrileros, con muchos problemas de invasiones, ya sin nada de rieles, porque supuestamente con los rieles se obtendría recurso, y con ello se hicieron los 10 kilómetros de ciclo vías.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Administración Pública del Estado de Jalisco 2008-2013 • Administración Pública del Estado de Jalisco 2013-2018 • Dr. Tomás Orendain Verduzco • Arq. Gabriel Michel Estrada 	<ul style="list-style-type: none"> • Reestructurar el proyecto Vías Verdes Jalisco de la administración 2008-2013 	<ul style="list-style-type: none"> • Al cambio de administración pública, en 2013, se hace una reestructuración total del proyecto • La administración pública del estado de Jalisco 2013-2018 recibe los 10 kilómetros y con prácticamente 3 ex estaciones ocupadas por ferrocarrileros, con muchos problemas de invasiones, ya sin nada de rieles, porque supuestamente con los rieles se obtendría recurso, y con ello se hicieron los 10 kilómetros de ciclo vías.
T.O.V.	Proceso 2013-2014	<p>En el caso de vías verdes Jalisco, ya con la administración actual, la administración en funciones del estado 2008-2013 se hace un replanteamiento de objetivos y metas, incluso no seguimos el esquema del proyecto general de vías verdes México.</p> <p>En la administración anterior no se hacía un clic con los municipios, era un proyecto de gobierno del estado sin tomar en cuenta a los municipios, entonces lo primero que se hizo, fue pensar ¿quién es el que vive ahí?, no vimos el proyecto como un proyecto turístico, de fuera, de vamos a traer turismo. La instrucción del gobernador como de la secretaría de cultura con la Doctora Myriam Vachez Plagno, este puede ser un proyecto no motorizada, de impacto regional, entonces vamos a tratar de que este proyecto sea una alternativa de movilidad para las comunidades, y entonces con poco dinero, casi nada en 2013, solo con un presupuesto de 5 millones de pesos, para todo. En el gobierno del estado empezamos a imaginar cómo unir pequeños tramos de localidades, de los municipios, hacia las cabeceras, entonces lo que se trató fue de unir la delegación con cabecera municipal, para que de una manera segura, aprovechando las vías del ferrocarril y el proyecto del plan maestro que nos dejaron, que contemplaba tres senderos, el sendero ciclista, el sendero ecuestre y el sendero peatonal.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Administración Pública del Estado de Jalisco 2013-2018 • Administración Pública del Estado de Jalisco 2008-2013 • Municipios de Tala, Juchitán, Ameca, Ahualulco, San Juanito de Escobedo, Etzatlán, San Marcos, Atotonilco y Ocotlán • Gobernador del Estado de Jalisco, Jorge Aristóteles Sandoval Díaz • Secretaria de Cultura del Estado de Jalisco, Doctora Myriam Vachez Plagno 	<ul style="list-style-type: none"> • Reestructurar el proyecto Vías Verdes Jalisco de la administración 2008-2013 • Promocionar los recursos y atractivos turísticos de las regiones de Jalisco de forma colectiva • Crear un proyecto de conectividad global • Facilitar la movilidad no motorizada para desplazamiento de habitantes de forma segura y económicamente viable 	<ul style="list-style-type: none"> • El cambio de administración pública a nivel estado en Jalisco, genera la modificación del proyecto original, eliminando el seguimiento de los objetivos planteados en un inicio. • La administración pública a nivel estado en Jalisco, 2013-2018, propone nuevos objetivos, metas y una propuesta diferente al esquema del proyecto general de Vías Verdes México • La administración estatal vigente detectó que la administración pasada no tenía un acercamiento integral con los municipios, y no había la transversalidad de los diferentes órdenes de gobierno • EL proyecto no fue visto, como un proyecto turístico por la nueva administración, al menos no como donde la primera necesidad fuera llevar turistas en ese momento. • Por instrucción del Gobernador y la Secretaria de Cultura, se plantea el proyecto como una alternativa de movilidad no motorizada para las comunidades locales de la vía verde, con gran impacto regional.

Cronología de hechos Vías Verdes Jalisco					
Clave Entrevistado	Año	Descripción	Involucrados	Objetivo	Acciones
		El peatonal es un sendero mixto, que es precisamente construido sobre las vías del ferrocarril que en ese aspecto solamente utilizamos el sendero que va por las vías, y empezamos a unir comunidades y le comenzó a hacer sentido a la gente de que le servía para ir a su cabecera municipal, a las escuelas, a las primarias, a los trabajos, a pagar sus impuestos, a hacer sus actividades de población más importantes. Eso se logró principalmente en dos municipios que es Ahualulco y Etzatlán, los tomamos como piloto.	<ul style="list-style-type: none"> Habitantes de las comunidades locales 		<ul style="list-style-type: none"> En 2013, con un presupuesto de 5 millones de pesos, empiezan a con el trabajo de unir pequeñas localidades, llamadas delegaciones con las cabeceras municipales por medio de las vías del ferrocarril abandonadas y que ya estaban en comodato del estado de Jalisco. La propuesta elaborada en la administración estatal anterior, 2008-2013, contemplaba tres senderos: sendero ciclista, sendero ecuestre y sendero peatonal. La nueva administración solo considera trabajar con el sendero peatonal, que va construido sobre las vías del ferrocarril Comenzaron a unir comunidades con los senderos, y la respuesta de las personas fue que encontró sentido de que le servía para utilizarlo para desplazarse a su cabecera municipal, a las escuelas, a sus trabajos, a pagar impuestos y a realizar actividades de población más importantes Las localidades donde se más se logró esa respuesta de las personas fue en Ahualulco y Etzatlán.
T.O.V.	2013-2014	Posteriormente de ese plan piloto, tuvimos ya en el presupuesto como tú sabes, el primero que ejercemos de 2013 nos lo deja la administración que sale, entonces en el 2014 se hace una planeación e históricamente tuvimos para este proyecto un aproximado de 140 millones de pesos del gobierno del estado, aunado a eso, hay proyectos de CONACULTA en aquél entonces, donde metimos a las ex estaciones a concurso, como son líneas federales, se metieron las ex estaciones que no se habían recuperado, al programa de FOREMOBA de intervención de restauración de bienes federales para la recuperación y nos vimos favorecidos en San Marcos, en La Vega, Ahualulco y Etzatlán, en las 4 ex estaciones que no se les había hecho nada, y bueno, pudimos traer más recurso. A partir de ahí, te podemos explicar un poco más el proyecto	<ul style="list-style-type: none"> Administración Pública del Estado de Jalisco 2013-2018 CONACULTA (Programa FOREMOBA) 	<ul style="list-style-type: none"> Gestionar recursos económicos para impulsar las obras de ex estaciones 	<ul style="list-style-type: none"> Cuando se realiza el cambio de la administración, la nueva administración debe trabajar con el presupuesto de la administración que sale, y con las partidas de presupuestales establecidas. En 2014 se hace una planeación del presupuesto necesario para los trabajos a realizarse y gestionar Gobierno del estado de Jalisco consigue un presupuesto aproximado de 140 millones de pesos del gobierno del estado En ese mismo año CONACULTA tenía proyectos en el Programa de Apoyo a Comunidades para Restauración de Monumentos y Bienes Artísticos de Propiedad Federal para la recuperación, Jalisco somete a concurso las ex estaciones que no se habían recuperado y

Cronología de hechos Vías Verdes Jalisco

Clave Entrevistado	Año	Descripción	Involucrados	Objetivo	Acciones
T.O.V.	2013	<p>Porque nos daba la oportunidad de tener una alternativa de movilidad no motorizada, otra nos daba la alternativa de, hay un proyecto estratégico en la Secretaría de Cultura que se llama la recuperación de la identidad de los pueblos locales, entonces, cómo en todo el país, al no haber oportunidades la gente se va Estados Unidos, y hay mucha migración, entonces el poner en valor todas las actividades y todo lo que tú haces, que mucha de las veces la gente no sabe, pero mucho de lo que hacen ahí, es único, entonces eso es recuperar el patrimonio, el patrimonio inmaterial. Entonces vinculamos eso, el patrimonio que muchas veces cuando tu estas fuera de tu país, decimos ah, se me antoja el dulce que hacían ahí, o no tengo la bebida para la comida tal, me acuerdo de las danzas que hacían acá, y eso es algo que hay que presumir, entonces lo puedes hacer en tu mismo pueblo, pero no te das cuenta que tienes eso, y eso es un producto que lo puedes ofertar y digamos puede atraer. Muchas veces ellos son los portadores.</p>	<ul style="list-style-type: none"> •Administración Pública del Estado de Jalisco 2013-2018 	<ul style="list-style-type: none"> •Retomar el proyecto vías verdes •Recuperar la identidad de los pueblos locales 	<p>se vieron favorecido en San Marcos, La Vega, Ahualulco y Etzatlán.</p> <ul style="list-style-type: none"> •La aceptación de continuar con este proyecto, por parte de la actual administración estatal de Jalisco, 2013-2018, se debe a que Vías Verdes daba una alternativa de movilidad no motorizada y porque se complementaba con un proyecto estratégico en la Secretaría de Cultura que se llama la recuperación de la identidad de los pueblos locales que también estaba dentro de las actividades de la administración estatal. •Llevar a cabo la recuperación de la identidad de los pueblos locales tiene relación a la migración por falta de oportunidades laborales. •Poner en valor todas las actividades que se hacen en las localidades, tiene que ver con hacer saber a las personas que viven ahí, que mucho de lo que hacen es único •Por medio de la puesta en valor de las actividades de las localidades es recuperar el patrimonio, sobre todo el patrimonio inmaterial que es el que la gente no se da cuenta que lo tiene, y que es una oportunidad para ofertarlo y atraer.
M.S.E.V.	2013	<p>Quién impulsaba el proyecto de vías verdes es por una lado Secretaría de Cultura, y por otro los programas del gobierno del estado o el interés del gobernador por ejemplo, es un tema de cambio climático y otro es la movilidad no motorizada, es en suma las tres lo que lo lidera o lo que lo hace un proyecto, que ya se convierte en programa, son los puntos de interés de este proyecto, pero re planteado como te explica el doctor, haciendo servir primero a la comunidad, más que al turismo y ya si de paso, alcanzamos los que somos de fuera, pues qué bueno, pero el principal motivo es lo que te explica el doctor, para recuperar todo lo intangible y para incentivar a las personas a que se quede en sus localidades, otro la ,movilidad no motorizada y el otro el cambio climático. Son los tres factores que hicieron clic al proyecto desde la estructuración de esta</p>	<ul style="list-style-type: none"> •Administración Pública del Estado de Jalisco 2013-2018 •Secretaría de Cultura •Programas de Gobierno del estado •Gobernador del estado de Jalisco, 	<ul style="list-style-type: none"> •Impulsar el proyecto Vías Verdes Jalisco desde una nueva administración gubernamental estatal •Modificar los objetivos y alcances del proyecto de Vías Verdes Jalisco 	<ul style="list-style-type: none"> •Impulsar el proyecto de vías verdes fue por parte de <ul style="list-style-type: none"> ○Secretaría de Cultura ○Programas de Gobierno del estado ○Interés del Gobernador •Vías Verdes Jalisco tiene como prioridad servir primero a la comunidad más que al turismo, con tres factores principales: <ul style="list-style-type: none"> ○Recuperar el patrimonio, sobre todo el patrimonio intangible, para incentivar con ello a que las personas se queden en sus localidades ○Es una opción de movilidad no motorizada, para enlazar comunidades separadas por la cancelación de la línea

Cronología de hechos Vías Verdes Jalisco

Clave Entrevistado	Año	Descripción	Involucrados	Objetivo	Acciones
		administración, y viendo que en conjunto se puede hacer todo esto a partir de vías verdes, fue que se decidió la intervención y seguimiento de lo que es vías verdes, pero ya con lo que es la estructura que se hace nueva.			del tren cancelada, por una ruta alejada del tránsito de vehículos a motor <ul style="list-style-type: none"> • Sus mismas funciones y diseño, las convierte en elementos contra el cambio climático
T.O.V.	2013-2014	Mira al inicio de la administración nos dejaron algunos datos, que la verdad no era. Se hizo el plan Maestro, pero no hay forma de medirlo, y hubo una serie de datos que tampoco son muy fiables, porque se decía que tenían... mira yo te doy datos, en 10km decían que tenían un millón de usuarios. Yo la verdad no lo creía, actualmente son 107.4km de ciclovías, tenemos 84.6km en la región valles, y el resto está en Ciénega y abrimos una nueva que está en el Sur con aproximadamente 6 kilómetros, tenemos impacto en 6 regiones de las 12 de Jalisco, y ahora sí contando, apenas estamos llegando a 1 millón 200 por año en el año 2017.	<ul style="list-style-type: none"> • Administración Pública del Estado de Jalisco 2013-2018 • Administración Pública del Estado de Jalisco 2008-2013 • Usuarios de las vías verdes Jalisco • Guías de la vía verde 	<ul style="list-style-type: none"> • Corroborar los datos de vías verdes, elaborados por la administración 2008-2013 	<ul style="list-style-type: none"> • Al cambio de administración, se percibe que la información del impacto en número de visitantes al proyecto, no parece real. • En un comparativo del número de visitantes, no hay una confianza en los datos obtenidos. • En la administración pública 2008-2013 el estado de Jalisco contaba con 10km de vía verde, y los datos del estado registrados eran de un millón de usuarios. • En la administración pública 2013-2018 el estado de Jalisco cuenta con 107.40 km de vía verde: 86.4 km en la región valles, 21km en la región Ciénega y 6km nuevos en el sur del estado de Jalisco, y el registro de visitas en el 2017 fue de un millón doscientos mil visitantes. • No existen registros comprobables de la administración estatal anterior.
T.O.V.	2018	El registro del número de visitantes se realiza por conteo, y tenemos guías en cada ex estación. Actualmente ya no estamos desarrollando un plan de manejo, sino un plan de operación, porque un plan de operación nos va a permitir por un lado, saber cómo debemos de operar los centros culturales que ahora si son comodatados a los municipios, y los municipios a partir de las direcciones de cultura y de los guías que tenemos nosotros. Como secretaría de cultura se opera dentro de su jurisdicción: los kilómetros de vía, más las instalaciones que son paraderos, ex estaciones, que tienen baños, ex estaciones de servicio y vigilancia y las ex estaciones que son centros culturales. A partir de ahí vamos a poder decir cómo operarlo y de quien son las responsabilidades de los mantenimientos porque ese es el problema, la infraestructura de alguna manera ya está, es bastante. Pudiera decir que Jalisco actualmente somos el estado que más infraestructura de vías	<ul style="list-style-type: none"> • Administración Pública del Estado de Jalisco 2013-2018 • Usuarios de las vías verdes Jalisco • Guías de la vía verde • Secretaría de Cultura – Dirección General de Patrimonio Cultural • Municipios de Tala, Juchitán, Ameca, Ahualulco, San Juanito de Escobedo, Eatzatlán, San 	<ul style="list-style-type: none"> • Conocer el número de visitas al proyecto • Operar el proyecto de vías verdes de manera eficiente 	<ul style="list-style-type: none"> • Actualmente el registro de visitantes se lleva a cabo por conteo. • La administración actual realiza un plan de operación, ante la necesidad de cómo operar los centros culturales, que ya son comodatados a los municipios. • El plan de operación deberá establecer la manera en qué deben operar los municipios a partir de las direcciones de cultura y los guías de la vía verde (que están vinculados directamente secretaría de cultura del estado de Jalisco) • Secretaría de cultura opera dentro de las jurisdicciones municipales donde hay vías verdes, específicamente en los kilómetros de vía, instalaciones como paraderos, ex estaciones (ahora centros culturales), baños, estaciones de servicio y vigilancia.

Cronología de hechos Vías Verdes Jalisco

Clave Entrevistado	Año	Descripción	Involucrados	Objetivo	Acciones
		verdes tiene en el país, de las cinco que creo están vigentes, sin embargo, me sabría mal decir que somos los más exitosos, habría que medirlo, porque sí podemos decir que somos exitosos en 3 o 4 de los 8 municipios pero, no así en todos, hay que ser también realistas, tenemos focos rojos.	<p>Marcos, Atotonilco y Ocotlán</p> <ul style="list-style-type: none"> •Gobernador del Estado de Jalisco, Jorge Aristóteles Sandoval Díaz •Secretaría de Cultura del Estado de Jalisco, Doctora Myriam Vachez Plagno •Habitantes de las comunidades locales 		<ul style="list-style-type: none"> •Es necesario establecer cómo operar y asignar las responsabilidades de mantenimientos, que es el problema del proyecto •Jalisco considera ser el estado del país con mayor cantidad de kilómetros de vías verdes, de las cinco vigentes. •El proyecto es exitoso en 3 o 4 de los 8 municipios por donde pasan las vías verdes, pero no en todo el proyecto en general •El proyecto tiene focos rojos.
T.O.V.	2014	<p>Un poco de la historia, cómo nace en Jalisco, a partir de 2014. Hicimos un estudio a nivel nacional de las vías verdes que están en uso y las que están en desuso, y por allí aparecía también Durango, que no ha podido arrancar, también se para.</p> <p>Con la instrucción del gobernador Aristóteles Sandoval y la Doctora Myriam Vachez, esto es lo que querían y esto es lo que estamos logrando, primero que lo usen las personas, primero que ellos se apropien, y si bien en último el turismo. La recuperación del patrimonio te da una opción de transporte no motorizado y la recuperación del patrimonio inmaterial, o sea la lectura de lo que a él le supone de lo que estas orgulloso, cuando te vas desterrado por no haber oportunidad.</p>	<p>Administración Pública del Estado de Jalisco 2013-2018</p> <ul style="list-style-type: none"> •Usuarios de las vías verdes Jalisco •Guías de la vía verde •Secretaría de Cultura – Dirección General de Patrimonio Cultural •Municipios de Tala, Juchitán, Ameca, Ahualulco, San Juanito de Escobedo, Etzatlán, San Marcos, Atotonilco y Ocotlán •Gobernador del Estado de Jalisco, Jorge Aristóteles Sandoval Díaz •Secretaría de Cultura del Estado de Jalisco, Doctora Myriam Vachez Plagno 	<ul style="list-style-type: none"> •Referir las experiencias de otras vías verdes en México •Construir un proyecto que sirva primero a los habitantes de las comunidades locales a las vías verdes 	<ul style="list-style-type: none"> •Vías Verdes en 2014 realiza un estudio para identificar las vías verdes que había en desuso y uso, a nivel nacional. •Los nuevos objetivos planteados para las vías verdes en Jalisco, fueron instrucciones de Gobernación del Estado de Jalisco y la Secretaría de Cultura, Myriam Vachez •Las indicaciones eran en el siguiente orden: <ul style="list-style-type: none"> ○ Primero debe usarse por las personas ○ Que las personas se apropien del proyecto ○ Que también se considere en último al turismo •Se trata de un proyecto que se suma a la recuperación del patrimonio. <ul style="list-style-type: none"> ○ La recuperación del patrimonio material de las vías verdes es una opción de transporte no motorizado ○ Permite la recuperación del patrimonio inmaterial, por medio de que las personas tengan una la lectura de lo que a ellas le supone de lo que están orgullosos.

Cronología de hechos Vías Verdes Jalisco					
Clave Entrevistado	Año	Descripción	Involucrados	Objetivo	Acciones
			<ul style="list-style-type: none"> Habitantes de las comunidades locales 		
M.S.E.V.	Previo a construcción de vías verdes en 2014	La región valles se destaca por ser una región cañera, la foto que ves del señor es en temporada de zafra, son vecinos que se mueven a través de la vía verde en la bicicleta, anteriormente pues tenían que hacer una serie de cosas, entre ellas conseguir un transporte público que los llevara a su lugar de trabajo, desplazarse, sí a lo mejor en bicicleta, pero por la carretera que implicaba algún tipo de peligro y todo lo demás, y cómo dice el doctor, en esa imagen, más atrás se alcanza a ver unos niños que van a la escuela, bueno, y esa es una foto que llegamos y tomamos y tan-tan, son usuarios reales, no está montado.	<ul style="list-style-type: none"> Administración Pública del Estado de Jalisco 2013-2018 Usuarios de las vías verdes Jalisco Dirección General de Patrimonio Cultural Habitantes de las comunidades locales 	<ul style="list-style-type: none"> Facilitar la movilidad no motorizada para desplazamiento de habitantes de forma segura y económicamente viable 	<ul style="list-style-type: none"> Las vías verdes son utilizadas por personas de las poblaciones vecinas para moverse en bicicleta o a pie, para desplazarse a sus trabajos. Las vías verdes son una opción para las personas que usan bicicleta para desplazarse sobre las carreteras Las vías funcionan para usuarios locales como niños que asisten a la escuela, y cambian el transporte público, por la bicicleta sobre las vías verdes.
T.O.V.	2014	Esa foto es de Ahualulco de mercado, es una delegación que se llama Portes gil, eso está a 6km de la cabecera que es Ahualulco, y ese fue el primer tramo que hicimos para conectar la carretera con esa delegación, son dos delegaciones, pegaditas a la cabecera, y que pasa, que el camioncito que pasaba pues quebró, se van caminando o en su bicicleta, ya no hay la necesidad de ese transporte y van de una manera segura a la cabecera a trabajar o a la escuela	<ul style="list-style-type: none"> Administración Pública del Estado de Jalisco 2013-2018 Habitantes de las comunidades locales Dirección General de Patrimonio Cultural 	<ul style="list-style-type: none"> Facilitar la movilidad no motorizada para desplazamiento de habitantes de forma segura y económicamente viable 	<ul style="list-style-type: none"> El primer tramo que se habilitó para unir localidades con la cabecera municipal fue Portes Gil, a 6km de Ahualulco de Mercado. La falta de medio de transporte público de esa delegación a la cabecera municipal, se solucionó con la infraestructura no motorizada que permiten las vías verdes.

Cronología de hechos Vías Verdes Jalisco

Clave Entrevistado	Año	Descripción	Involucrados	Objetivo	Acciones
M.S.E.V.	2014-2015	<p>Otra de las cosas que se han logrado, de acuerdo a los estudios que se han hecho, en los municipios; entre ellos Etzatlán, San Juanito de Escobedo, Aqualulco, y alguna delegación como el Amarillo de Teuchitlán, han reportado que hay menos deserción de alumnos en todos los niveles logrados de estudio, que viene desde jardín de niños, hasta la universidad. Por ejemplo para moverse entre esos municipios simplemente el bachillerato les costaba a los papás hasta 200 o 300 pesos, diarios, el estar moviendo a los chicos a las escuelas les implicaba mucho gasto y pues desertaban los muchachos en la secundaria o en la Prepa, en cambio ahora qué es lo que se hace, el Gobierno del estado de Jalisco a través de la misma universidad de Guadalajara, le brindó bicicletas y algunas preparatorias, además nosotros como vías verdes tenemos algunas bicicletas, pocas pero, hay en las ex estaciones.</p> <p>Los papás entonces prefieren mejor invertir en una bicicleta, para que sus hijos se muevan por un sendero seguro, hacia las escuelas, y volvemos a lo mismo, le sirve a los locales primero que al turismo, y se reporta menos deserción en estudiantes, por ese motivo, digo, son estudios que tienen las mismas escuelas de los municipios y eso se reporta a través de las direcciones de educación.</p>	<ul style="list-style-type: none"> •Administración Pública del Estado de Jalisco 2013-2018 •Habitantes de las comunidades locales •Dirección General de Patrimonio Cultural •Dirección de educación del Estado de Jalisco •Estudiantes de localidades vecinas a las vías verdes •Padres de estudiantes de localidades vecinas a las vías verdes. 	<ul style="list-style-type: none"> •Reducir la deserción escolar •Facilitar la movilidad no motorizada para desplazamiento de estudiantes de forma segura y económicamente viable 	<ul style="list-style-type: none"> •Algunos municipios que se comunican por medio de vías verdes, con otras delegaciones, reportan menor deserción escolar, relacionada con el uso de la infraestructura no motorizada, para llegar a las escuelas, sin que ello represente un gasto económico en el uso del transporte público. •Gobierno del estado de Jalisco brindó bicicletas a través de la Universidad de Guadalajara, también a algunas preparatorias para el uso de movilidad de los estudiantes. •Gobierno del estado equipa a las ex estaciones con bicicletas para ser utilizadas bajo préstamo, a los visitantes de las vías verdes. •Ante la promoción de uso de bicicleta, los padres han preferido invertir en adquirir bicicletas para el traslado de sus hijos a las escuelas, generando el uso del espacio. •Los resultados de uso, se relacionan al objetivo de servir primero a los locales que al turismo.
T.O.V.	2014	<p>Las ex estaciones así como en algún momento, ese patrimonio ferroviario fue desarrollo de las comunicaciones hace 100 años, esa es una memoria importante que ahora también a los pueblos les ha hecho mucho sentido el volver, les habían dado como la espalda a todo eso que estaba abandonado, era la zona de los barrios más deprimidos, curiosamente actualmente, en el caso de Etzatlán, Aqualulco y La Vega, que la vega es una delegación de Teuchitlán, que digamos es el punto más alejado de la cabecera municipal, ha venido a dar plusvalía a esos lugares, porque tenían poco acceso, y ahora la accesibilidad a través de la movilidad y de las actividades de ejercicio, de recreación de movimiento en la región le han generado una dinámica diferente, y ha puesto en valor toda su vivienda y ha dado la seguridad y ha transformado esa parte, ese traspaso de la ciudad. O sea lo ha transformado para bien, digamos, esa es</p>	<ul style="list-style-type: none"> •Administración Pública del Estado de Jalisco 2013-2018 •Administración Pública del Estado de Jalisco 2008-2013 •Usuarios de las vías verdes Jalisco •Habitantes de las comunidades locales •Dirección General de Patrimonio Cultural 	<ul style="list-style-type: none"> •Recuperación de la memoria histórica de los pueblos 	<ul style="list-style-type: none"> •Recuperar la memoria histórica del patrimonio ferroviario y el desarrollo de las comunicaciones les ha generado beneficios: •Recuperar lo abandonado relacionado al patrimonio ferroviario, que se habían convertido en zonas de los barrios más deprimidos •Aumentar la plusvalía de las zonas de los barrios deprimidos, donde se recupera el patrimonio ferroviario, por la mejora de la infraestructura y equipamiento para el proyecto. •Vías verdes ha generado una dinámica diferente en los pueblos, poniendo en valor todas las viviendas, dando seguridad y ha transformado partes de las comunidades.

Cronología de hechos Vías Verdes Jalisco

Clave Entrevistado	Año	Descripción	Involucrados	Objetivo	Acciones
		otra de las ventajas de esto y se han recuperado leyendas, hay una serie de cédulas, que te encuentras por la vía verde, que esas si van acompañadas del Plan Maestro, es una recomendación del Plan Maestro anterior, donde se tenían que poner, primero un plano de dónde está usted, a dónde va, para ubicarte, y luego unas cédulas para cuidado de medio ambiente, otras cédulas para ver qué momentos históricos sucedieron con relación al patrimonio, al ferrocarril que fue importante en los procesos de cambios, de revoluciones, de movimientos históricos progresistas en este país, y por otro lado la conservación de la flora y fauna, que también los encuentras, y eso también les hace sentido, sentido primero de que la gente local conozca lo que tiene, lo cuida, y a partir de ahí pensamos que ya no va a ser tan necesario que cualquier nivel de administración, si la gente se apropia entonces podrán pasar administraciones y tal, y ellos se harán responsables de esa infraestructura, de cuidarla de menos, si no la van a mantener, y ya la responsabilidad será de ver qué esquema combinado con la gente, va a servir para llevarlo de la mejor manera, eso es lo que va a entrar en el Plan de Operación.			<ul style="list-style-type: none"> ○ Se han recuperado leyendas, colocadas a pie de vía en una serie de cédulas, que se habían planteado desde la administración estatal anterior por medio del Plan Maestro. ○ Se han colocado cédulas de información de ubicación, ○ Cédulas para cuidado del medio ambiente ○ Cédulas para ver qué monumentos históricos sucedieron con relación al patrimonio del ferrocarril ○ Cédulas que marcan procesos históricos importantes relacionados con el ferrocarril ○ Cédulas que promueven el conocimiento y conservación de la flora y fauna local ● La información expuesta en las cédulas de las vías verdes, crea sentido en: ● La gente local conoce lo que tiene, lo cuida y a partir de ahí se apropia del espacio ● Es importante que las personas se apropien del espacio, no para que lo mantengan, pues eso corresponderá a algún nivel de administración pública, pero sí para que lo cuiden.
M.S.E.V.	2014	<p>La administración estatal vigente, estuvo durante todo el proceso de Ahualulco, desde la estación hasta la vía, desde un inicio las personas aceptaron el proyecto. El presidente municipal que le tocó estar con nosotros, es muy buen gestor, y él les planteó el proyecto como tal, y hay anécdotas muy chistosas en las que estaban tirando concreto, o haciendo limpieza, y el presidente es muy dinámico y muy divertido y entrón, él decía :¡sí lo hacemos!, y siempre cumplía.</p> <p>En una ocasión nos tocó hacer visita de obra y estaba tirando el concreto, y pasa un señor y le grita al presidente - ¿para cuándo pues? Si nos dijiste que para la siguiente semana, muévete, mueve las manitas!-. Cosas así, o sea, la gente esperaba ansiosa ya el sendero, estaba fraguando y todavía no se liberaba ya la vía para el uso, y en cuanto quitaron las cintas empezó la gente a usarla, que era una cosa</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● Administración Pública del Estado de Jalisco 2013-2018 ● Administración Pública del Estado de Jalisco 2008-2013 ● Usuarios de las vías verdes Jalisco ● Habitantes de las comunidades locales ● Dirección General de Patrimonio Cultural de Jalisco ● Presidente Municipal de 	<ul style="list-style-type: none"> ● Promover el proyecto en el nivel municipal ● Socializar el proyecto con los habitantes de las comunidades locales 	<ul style="list-style-type: none"> ● En la administración estatal vigente, durante el proceso de construcción de la vía verde por Ahualulco de Mercado, no hubo conflictos, pues había un fuerte impulso por la figura administrativa municipal que apoyó al proyecto. ● Las personas tuvieron aceptación del proyecto por la confianza y trabajo que mostraba el alcalde en turno de la administración municipal de Ahualulco, ● Desde que inician los trabajos de limpieza, liberación de las servidumbres y preliminares, las personas tenían convicción del proyecto. ● Referente a los adultos mayores, quienes viajaron en tren, aceptaron el nuevo uso que se realizaba con las vías verdes.

Cronología de hechos Vías Verdes Jalisco

Clave Entrevistado	Año	Descripción	Involucrados	Objetivo	Acciones
T.O.V.	2013 y 2008	<p>bonita, que si les hubiéramos avisado que ya lo podían usar, no nos hubiera tocado eso. La gente, desde el momento en que se estaba haciendo la limpieza, la liberación de las servidumbres y todo lo demás, ya tenía la convicción sobre el proyecto, porque ellos decían, sobre todo las personas mayores que les tocó viajar en el tren, que qué padre que si no estaba el tren, por lo menos podían utilizarlo así, y fue un trabajo muy padre en el municipio de Ahualulco porque la gente estaba desde un principio muy convencida en lo que era vías verdes. ¿Si hubo, hasta donde yo recuerdo, en Ahualulco, o en otros municipios algún conflicto? al contrario la gente lo vio muy bien.</p> <p>Hay una cosa interesante, no es en realidad, todos anteponen la falta de recursos, no son los recursos; es la voluntad, lo más importante para el desarrollo de cualquier proyecto es voluntad. Creo que una de las estrategias más importantes fue precisamente eso, el buscar primero la voluntad de un municipio, que es quien, el único que tiene territorio, el único que vive las necesidades, el receptor digamos de la problemática, es el que conoce la necesidad, otra de las instrucciones de la secretaria fue, no impongan, escuchen, y escuchen a los municipios, tu sabes que tienen la necesidad, a partir de ahí, comencemos a desarrollar el proyecto, porque si nosotros llegamos y decimos:- bueno vamos a iniciar desde Tala, hasta el punto más cercano al área metropolitana, pues no.- vamos a escuchar a los municipios y vamos a ver cómo unirlos, porque hay por ejemplo un municipio San Juanito de Escobedo, en la región Valles y San Marcos son las regiones más deprimidas de la región, en San Juanito de Escobedo nunca les llegó el tren, pero es por donde el tren atraviesa más kilómetros, o atravesó más kilómetros, pero nunca llegó a la cabecera, pasaba a 5km de la cabecera, durante 100 años.</p> <p>¿Qué fue lo que hicimos? Pues unir la cabecera con la vía verde, cuando se pudo unir, y eso ya no es vía verde, es carril bici, y esos son los entronques que nosotros llamamos, por eso, si tu sumas no van a dar con los 104km que yo te dije, porque nosotros decimos y sumamos lo que INDAABIN que fue la</p>	<p>Ahualulco de Mercado</p> <ul style="list-style-type: none"> • Administración Pública del Estado de Jalisco 2013-2018 • Administración Pública del Estado de Jalisco 2008-2013 • Habitantes de las comunidades locales • Dirección General de Patrimonio Cultural • Dr. Tomas Orendain Verduz, Director de Patrimonio Cultural • Lic. Mayra Selene Esteves Gómez, Vías Verdes Jalisco • INDAABIN 	<ul style="list-style-type: none"> • Unir las localidades cercanas a la vía verde • Desarrollo local • Obtener el apoyo y voluntad de las administraciones 	<ul style="list-style-type: none"> • Un problema detectado por el Dr. Orendain es que se antepone muchas veces la falta de recursos, sin embargo considera que los recursos no son el factor más determinante en el desarrollo de proyectos. • Se considera que la voluntad es un factor de éxito para el desarrollo de proyectos • Considera que se debe buscar primero la voluntad del municipio por las siguientes razones: <ul style="list-style-type: none"> ○ Es el único que tienen territorio ○ El único que vive las necesidades ○ Receptor de la problemática a su alrededor ○ Conoce las necesidades de su municipio • Las instrucciones fueron escuchar a los municipios sin imponer, pues sabían que tenían las necesidades, pero debían hacerlos partícipes del proceso • INDAABIN (Instituto de Administración y Avalúos de Bienes Nacionales) es el instituto que otorgó los comodatos al estado de Jalisco. • Se escuchó a los municipios para ver cómo unirlos. • Se identificó el caso de dos municipios muy deprimidos; San Juanito de Escobedo y San Marcos.

Cronología de hechos Vías Verdes Jalisco

Clave Entrevistado	Año	Descripción	Involucrados	Objetivo	Acciones
		<p>institución que nos dio los comodatos, estamos hablando apenas, de aproximadamente 80km de vías en desuso de las tres líneas que nos entregaron. Entonces cómo tenemos 107.4, a pues es así, porque hay carril bici para conectar con la vía verde, eso es importante, por otro lado, la vía que iba de Etzatlán hasta San Marcos, que son aproximadamente 17 kilómetros en un decreto presidencial de 1987, el presidente en funciones le sede la vía al ejido, y la desaparece, entonces si sacas el kilometraje, ahí le restas 17 km a los 80 entonces empiezas así como en conflicto, entonces por eso a San Marcos no llega, entonces, me regreso un poco a tu pregunta, tuvimos conflictos, sí muchos, muchos problemas que tuvimos que solucionar de invasiones de terrenos que desaparecieron a través de decretos que hay muchos problemas legales, de ejidos y contrademandas contra el estado, precisamente cuando el gobierno que nos antecedió, sin socializarlo, impuso un proyecto que lo bajó del centro y dijo- ¡ah! Aquí lo vamos a hacer como regalo-. Pues le pasó todo eso, la gente se opuso, porque no sabía qué.</p>			<ul style="list-style-type: none"> • En San Juanito de Escobedo nunca les llegó el tren, pero es por donde el tren atraviesa más kilómetros, o atravesó más kilómetros, pero nunca llegó a la cabecera, pasaba a 5km de la cabecera, durante 100 años. • Una forma de integrar a San Juanito de Escobedo, fue conectarlo desde la cabecera municipal por medio de un carril bici. • INDAABIN entregó en comodato aproximadamente 80km de vías de ferrocarril en desuso, pero 17km deben ser descontadas por que en 1987, por decreto presidencia, la vía de Etzatlán a San Marcos fue entregada al ejido y desaparece en terrenos de uso agrícola y ganadero. • 20.4km aproximadamente son carriles para unir cabeceras municipales o localidades con la vía verde • Existe un conflicto, pues San Marcos no queda conectado físicamente en el sendero, por la titularidad de los 17km que tiene el ejido. • Hubo muchos conflictos y problemas para solucionar por invasiones de terrenos que desaparecieron a través de los decretos, problemas legales de ejidos y contrademandas contra el estado. Generados durante la administración estatal 2008-2013, y que heredaron a la nueva del 2013-2018. • La administración estatal 2008-2013 tenía una buena intención para el proyecto, y veían como un beneficio implantándolo en los municipios, pero al no socializarlo, la gente se opuso, pues generó incertidumbre por desconocimiento del proyecto.

Cronología de hechos Vías Verdes Jalisco

Clave Entrevistado	Año	Descripción	Involucrados	Objetivo	Acciones
T.O.V.	2013	<p>Para las personas que vivían en las estaciones fue diferente el proceso, de alguna manera fue en conciliación para no llegar a un proceso de desalojo, de expropiación, porque lo podíamos hacer por un bien. Más bien fuimos a la negociación por una intervención de los municipios y cada municipio lo negoció a su manera.</p> <p>En Ahualulco, digamos se llegó a negociar un arreglo, y se le dio por un equis tiempo una vivienda y se le dio un trabajo de velador, precisamente en la misma ex estación. En el caso de Teuchitlán con quien lo ocupa, que era un ex ferrocarrilero que ya murió, y es lo que el argumentaba era una vivienda, entonces en uno de los programas se logró que se le diera recursos para que terminara su vivienda, y así... fueron resolviéndose los problemas para poder hacer las intervenciones en cada una de las ex estaciones, aunado a eso se hicieron las restauraciones entrando a programas federales, con aportaciones y trayendo más recursos, cada una de las ex estaciones tuvimos la fortuna de vernos favorecidos con dos o tres veces en convocatorias, actualmente contamos con la restauración ya total de Ahualulco, Etzatlán, Ameca, Ciudad Guzmán, Atotonilco, San Marcos y la Vega estamos por terminar, si hubo ese proceso de re negociación o de recuperar otra vez la servidumbre para conectar Etzatlán con San Marcos, estamos en eso, creo que lo vamos a dejar al menos, conciliado para si quiere continuar la administración que venga, lo pueda realizar, y bueno, por qué, porque se dieron cuenta los mismo ejidatarios que viven en san marcos, que con sus vecinos de Etzatlán es un éxito, entonces ya no son promesas son realidades que por Ejemplo en Etzatlán o Ahualulco, los poquitos hoteles que tienen, los fines de semana son insuficientes por la cantidad de ciclistas o usuarios que van para esa localidad, y bueno continuando con la presentación, este es un mapa del estado y ahí al centro está el área metropolitana, y es nada más para identificar las vías verdes, ahí está la región de Tequila, está la región Valles que es el área más desarrollada, el área Sur y allá la región Ciénega, arriba de lo que es Chapala, son las tres regiones donde estamos impactando con vías verdes.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Administración Pública del Estado de Jalisco 2013-2018 • Administración Pública del Estado de Jalisco 2008-2013 • Ejidatarios de San marcos • Dr. Tomas Orendain Verduzco, Director de Patrimonio Cultural • Lic. Mayra Selene Esteves Gómez, Vías Verdes Jalisco • Municipios de; Ahualulco, Etzatlán, Ameca, Ciudad Guzmán, Atotonilco, San Marcos y la Vega (Teuchitlán) 	<ul style="list-style-type: none"> • Desocupar ex estaciones y terrenos que han sido invadidos 	<ul style="list-style-type: none"> • El haber socializado el proyecto con los alcaldes, ayudó a que desde los municipios se realizaran las negociaciones con las personas que invadían las ex estaciones. • Cada municipio negoció de diferente manera el que las personas desocuparan los espacios. • El estado podía realizar en todos los casos el proceso de desalojo o expropiación, pero prefirió que el municipio se encargara de negociaciones para desocupar los espacios para vías verdes • En Ahualulco se le dio vivienda por un tiempo, y trabajo como velador a la persona que usaba a ex estación como vivienda a cambio de que desocupara voluntariamente la ex estación de ferrocarril. • En Teuchitlán, fue el caso de la ex estación que se encuentra en la delegación de La Vega, a él se logró que le otorgaran recursos para una vivienda por medio de un programa. • Las restauraciones de las ex estaciones se hicieron, pues además de las gestiones del dinero de gobierno del estado destinados, se consiguió un recurso de programas federales. • Se vieron favorecidos en dos o tres convocatorias de esos programas federales, para la recuperación de las ex estaciones. • Las ex estaciones favorecidas fueron: Ahualulco, Etzatlán, Ameca, Ciudad Guzmán, Atotonilco, San Marcos y la Vega (en proceso). • El proceso de re negociación del tramo Etzatlán-San Marcos quedará al menos conciliado, para que si se quiere continuar en la siguiente administración, lo pueda realizar. • San Marcos al inicio no estaba interesado, pero al ver el éxito que las vías verdes ha

Cronología de hechos Vías Verdes Jalisco					
Clave Entrevistado	Año	Descripción	Involucrados	Objetivo	Acciones
T.O.V. IV	2013-2018	Y aquí en la región Sur, la tierra de Clemente Orozco y Juan José Arreola, cumplen 100 años, también mi paisano. Aquí una rectificación de vías que aprovechamos por municipio, tenían 17 kilómetros que ya eran propiedad de él, y pues llegamos a un convenio, se hicieron 6 de los 17 kilómetros, conectando la ex estación del ferrocarril con un centro de educación superior y a un ladito está la central de autobuses y entonces le sirve mucho a la gente de la región que tiene un impacto hacia 4000 estudiantes, pero una repercusión, de 400 mil habitantes de la región sur del estado	<ul style="list-style-type: none"> •Administración Pública del Estado de Jalisco 2013-2018 •Municipio de Ciudad Guzmán 	<ul style="list-style-type: none"> •Promocionar los recursos y atractivos turísticos de las regiones de Jalisco de forma colectiva •Crear un proyecto de conectividad global 	<p>tenido en el municipio vecino de Etzatlán, ahora sí muestran interés.</p> <ul style="list-style-type: none"> •El éxito que observan de las comunidades que han aprovechado es: <ul style="list-style-type: none"> ○ El beneficio a los hoteles. Son pocos y en fines de semana son insuficientes por la cantidad de ciclistas y usuarios que van para esa localidad •En la región sur, los 17 kilómetros ya estaban en propiedad del municipio. •En este período, gobierno estatal realiza un convenio para hacer 6 kilómetros y con ello conectar la ex estación de ferrocarril con un centro de educación superior y la central de autobuses a un lado. •Esa región tiene impacto directo hacia 4000 estudiantes, pero una repercusión general de 400mil habitantes de toda la región sur.
M.S.E.G. X	2013-2018	Considerando que ciudad Guzmán es la cabecera de la región en sí es el núcleo estudiantil de toda la región, donde se desplazan a nivel nacional muchos estudiantes.	<ul style="list-style-type: none"> •Administración Pública del Estado de Jalisco 2013-2018 •Municipio de Ciudad Guzmán 	<ul style="list-style-type: none"> •Promocionar los recursos y atractivos turísticos de las regiones de Jalisco de forma colectiva •Crear un proyecto de conectividad global 	<ul style="list-style-type: none"> •En la región Sur del estado de Jalisco, se habilitó en vías verdes el punto de mayor impacto para uso.
T.O.V. XII	2013-2018	Aquí lo que resaltamos lo más importante es que curiosamente en las tres regiones existen importantes recursos patrimoniales, que son protegidos por UNESCO, en este caso la cuestión de Zapotlán, el paisaje agavero.	<ul style="list-style-type: none"> •Administración Pública del Estado de Jalisco 2013-2018 •UNESCO 	<ul style="list-style-type: none"> •Promocionar los recursos y atractivos turísticos de las regiones de Jalisco de forma colectiva •Crear un proyecto de conectividad global 	<ul style="list-style-type: none"> •Las tres regiones donde se construyeron vías verdes en Jalisco, tiene importantes recursos patrimoniales que son protegido por la UNESCO. •Vías Verdes se vuelve parte de los atractivos y recursos patrimoniales que ofrecen las regiones de Jalisco.
M.S.E.G. XII	2013-2018	Los proyectos en estas lamina (refiriéndose a una proyección en pantalla), son los proyectos que abarcan vías verdes dentro de la región valles, que en este caso, lo que abarca Rutas Creativas, que es Vías Verdes, la ruta del Peregrino, la Ruta arqueológica y la Ruta del paisaje agavero, pero desde las perspectivas de Rutas creativas.	<ul style="list-style-type: none"> •Administración Pública del Estado de Jalisco 2013-2018 	<ul style="list-style-type: none"> •Promocionar los recursos y atractivos turísticos de las regiones de Jalisco de forma colectiva •Crear un proyecto de conectividad global 	<ul style="list-style-type: none"> •El proyecto Rutas creativas en Jalisco se divide en diversas rutas, que se clasifican por las características culturales, he históricas de cada región por donde se establecen. •Ruta del Peregrino •Ruta Arqueológica •Ruta del Paisaje Agavero •Vías verdes

Cronología de hechos Vías Verdes Jalisco

Clave Entrevistado	Año	Descripción	Involucrados	Objetivo	Acciones
T.O.V. X	2013-2018	<p>Por eso estamos hablando de ese plan de operación, porque la complicación con los paradores es cómo los concesionamos, actualmente los comodamos a las municipios, pero vemos que tienen dificultad de operación, existe una peletería por ejemplo de la Michoacana pero no sabemos cómo, o a quién le queda el recurso, porque el dinero no se está reuniendo para mantenimiento de su tramo, no lo vemos reflejado, vamos a hacer una retrospectiva en ese sentido. Pero volviendo, esto es lo que te digo que estamos vinculando en la Zona Valles, esto es patrimonio inmaterial, eso es patrimonio edificado, que es la arqueología que existe ahí, los sitios importantes, esto es la zona rica que está del otro lado del volcán de tequila, que es donde están las vías en uso, es donde los pocos trenes de personas que tenemos todavía en el país, es el chepe y el tequila exprés, en chihuahua, aquí y uno de la zona maya.</p> <p>La intención es que tenemos es conectividad total o global, las intenciones hacia el sur es ya con todos los 83 km, con empalme Orendain, con lo que viene siendo San Juanito de Escobedo nos quedan 22 kilómetros y conectaríamos a Magdalenas, entonces el tren actualmente vapor empalme Orendain, y después sube hasta Tequila, y llega a Maquitán Tequila, y va a llegar a Magdalena, la intención era que pudiera tener a largo plazo, un vagón con características sociales, y que lleve ciclistas, no para emborracharse, como lo hacen ahorita, que lleve ciclistas, que se puedan bajar ahí o se puedan bajar en Magdalena, y puedan hacer conocer la zona del agave, la zona del patrimonio mundial, que ya nos compete aquí en Secretaría de Cultura, que también tenemos focos rojos, pero que pudieran hacer todo ese recorrido y regresar.</p>	<ul style="list-style-type: none"> Municipios de Tala, Juchitán, Ameca, Aqualulco, San Juanito de Escobedo, Etzatlán, San Marcos, Atotonilco y Ocotlán Administración Pública del Estado de Jalisco 2013-2018 	<ul style="list-style-type: none"> Promocionar los recursos y atractivos turísticos de las regiones de Jalisco de forma colectiva Crear un proyecto de conectividad global 	<ul style="list-style-type: none"> Ante el problema de quién y cómo se llevará a cabo el mantenimiento de vías verdes, la solución ha sido requerir la elaboración de un plan de operación, el cual se encuentra en proceso El estado de Jalisco actualmente otorgan comodato a los municipios los paradores. Han surgido problemas porque en algunos de los paradores se han establecido comercios, pero no hay una forma de confirmar cómo son los ingresos que recibe el municipio, cómo lo opera, y cómo se reintegra al mantenimiento de los mismos espacios. Vías verdes se vincula con el patrimonio edificado e inmaterial. La visión de vías verdes Jalisco, es lograr una conectividad total o global en todo el estado. Al largo plazo esperan generar una oferta de experiencia en la vía del tren que ofrece servicio para pasajeros, con características sociales, que lleve ciclistas, y que sea una conexión a conocer el patrimonio de Jalisco Se pretende una conexión global, con retorno al punto de partida
M.S.E.G. VIII	2013	<p>Hay una línea que va de Teuchitlán, a Etzatlán, si te fijas esta es la línea y bueno, esa es la parte inferior del volcán de tequila, la otra línea es la que va de Tala a Ameca y la conexión, que va hacia la parte superior, hacia San Juanito de Escobedo, que es lo que te decía el doctor, ahí es Santa Cruz de Bárcenas, otra delegación importante de Aqualulco, y el proyecto que te comentaba el doctor que va de San Juanito de</p>	<ul style="list-style-type: none"> Municipios de Tala, Juchitán, Ameca, Aqualulco, San Juanito de Escobedo, Etzatlán, San Marcos, 	<ul style="list-style-type: none"> Promocionar los recursos y atractivos turísticos de las regiones de Jalisco de forma colectiva Crear un proyecto de conectividad global 	<ul style="list-style-type: none"> Las características de líneas de ferrocarril que existían en Jalisco, pueden permitir elaborar circuitos de recorridos por varias regiones, con retorno al punto original.

Cronología de hechos Vías Verdes Jalisco					
Clave Entrevistado	Año	Descripción	Involucrados	Objetivo	Acciones
		Escobedo a Magdalena, si te fijas ya haciendo eso, es un circuito.	Atotonilco y Ocotlán		
T.O.V. VIII	2013-2018	Ahí están las estaciones ya restauradas, la de Ahualulco, Etzatlán, San Marcos y La Vega, esos son los paraderos de Cuisillos, el Amarillo, portes Gil, la Estancita que pertenece a San Juanito de Escobedo, y esos son los puentes, después viene Ciénega, con la ruta de Chapala, las vías verdes, las fortalezas de la región Ciénega, el patrimonio tangible e intangible en sus cuatro categorías, la estación de Atotonilco completamente restaurada, ahora ya se llega de la vía verde porque allí habían hecho un pedazo en la nada 800 metros que quedaron, no los encontrábamos, llegaban al pueblito de Xula, pero ahora ya llegan de Ocotlán hasta Xula, que es una delegación, son 7 kilómetros llegas a un lugar muy bonito con un puente ferroviario, esto es todo lo que tenemos en Atotonilco, todo terminado. En esa línea habían 800 metros que los encontramos ya pegados a la línea, y ahorita faltaría unir esos dos que se tienen al final, pero ya terminado los dos tramos, de Etzatlán a Xula y de Atotonilco a las empresas tequileras de esa región, y también curiosamente el río Xula va así, no está dibujado pero allá también llega el río Xula por los dos lados, y nos faltan 22 kilómetros, ahí, que es lo que está en verde al centro.	•Municipios	•Señalar el equipamiento de las vías verdes Jalisco	•Las características de líneas de ferrocarril que existían en Jalisco, pueden permitir elaborar circuitos de recorridos por varias regiones, con retorno al punto original.
T.O.V. VIII	2013-2018	Yo diría que unas de las claves es precisamente la amabilidad, lo que te explicábamos que la gente le halló sentido de que por ejemplo un niño en la Estancita que es una delegación de san Juanito de Escobedo, que queda entre Etzatlán y Ahualulco y su propia cabecera, digamos que está en un triángulo, le queda a 5 kilómetros las tres, tenía que ir a la escuela primaria que quisiera, el niño se tendría que levantar a las 6:00 am, tendría que gastarse 20 pesos diarios, y dos horas de camino para estar a tiempo y dos horas para regresar, pues hoy lo hace con una bicicleta, sin gastar los 20 pesos, en 20 minutos	•Habitantes en las comunidades locales •Estudiantes de localidades vecinas a las vías verdes •Padres de estudiantes de localidades vecinas a las vías verdes	•Propiciar la movilidad sostenible entre localidades	•Clave de éxito, es la amabilidad •El considerar a las comunidades y resolver problemáticas sociales •Generar proyectos de comunicación entre comunidades, cabeceras municipales por medio de senderos con las vías verdes. •Reducir el gasto de alumnos de las comunidades que debían desplazarse por el único medio que era el transporte público, al generar un proyecto no motorizado. •Crear espacios de ocio activo, como andar en bicicleta por las vías verdes, como una manera de alejar a los niños y jóvenes de actividades delictivas.

Cronología de hechos Vías Verdes Jalisco

Clave Entrevistado	Año	Descripción	Involucrados	Objetivo	Acciones
T.O.V. X	2013	<p>Otro punto exitoso ha sido en Ameca, en Ahualulco y en Etzatlán, yo no sé cómo lo lograron, eso es logro de los guías en cada municipio, otra de las instrucciones de la doctora, cuando nosotros recibimos el programa de vías verdes, recibimos un grupo sub contratado de guías verdes turístico, que con un camioncito y un remolque llevaban turismo allá, llevaban ciclistas y entonces lo que hicimos, como no teníamos para la gasolina ni tenemos bicicleta, lo que hicimos fue dar de baja a los guías, caros por cierto, se les pagaba aproximadamente 15 mil pesos, en 2013 y ahorita un guía de ahí, gana 6 mil pesos, y de ahí conoce su pueblo, está más contento, está preparado en primeros auxilios, está preparado en turismo, son licenciados en turismo, derecho o alguna cosa de esas, en cultura física y deportes.</p> <p>Los guías tienen un programa total, de casi todo el día, tienen actividades por la mañana y por la tarde principalmente, y hacen recorridos el fin de semana, nocturnos y demás. Entonces esta persona te decía, gana eso, y hace un programa muy interesante, que son los programas que nosotros decimos locales, donde en el caso de Ahualulco son aproximadamente 48 escuelas primarias y eso les supone un mes y medio, que cada escuela los visite un día por semana y hacen el recreo en las vías verdes, con un recorrido, desde su escuela, a las vías verdes donde ven una película y se regresan para su escuela, y eso es un programa que lo realizan tres veces en cada escuela, y a la gente le encanta</p>	<ul style="list-style-type: none"> •Guías de la Vía Verde en Ameca, Ahualulco y Etzatlán •Secretaría de Cultura del Estado de Jalisco, Doctora Myriam Vachez Plagno •Vías Verdes Jalisco •Grupo de guías verdes turístico •Estudiantes de localidades vecinas a las vías verdes •Habitantes de las comunidades locales 	<ul style="list-style-type: none"> •Fomentar el empleo local •Delegar la creación de programas locales a los guías de cada ex estación •Reducir costos de guías en las vías verdes Jalisco 	<ul style="list-style-type: none"> •El impulso de los guías locales en Ameca, Ahualulco y Etzatlán •La voluntad personal de los guías que actualmente realizan múltiples funciones. •Para la administración actual supuso un problema recibir con el programa anterior de vías verdes un grupo sub contratado de guías verdes turístico, a quien se les pagaba 15 mil pesos mensuales, y a quienes debían equipar con un camión y remolque para llevar turistas a las vías. •La administración estatal no tenía fondos económicos para la gasolina ni tenían bicicletas. •Se dio de baja a los guías subcontratados y se cambiaron por guías locales, que conocían la zona, con un sueldo a menos de la mitad de los anteriores, \$ 6,000.00 mensuales •El perfil profesional de algunos guías verdes es licenciado en turismo, derecho, cultura física y deportes. •Los guías laboran 6 días de la semana, con actividades por mañana y tarde, incluso nocturnos, así como recorridos guiados en fines de semana. •Las actividades locales son aquellas que realizan los guías verdes con escolares de su municipio. •En el caso de Ahualulco son aproximadamente 48 escuelas primarias y eso les supone un mes y medio, que cada escuela los visite un día por semana y hacen el recreo en las vías verdes, con un recorrido, desde su escuela, a las vías verdes donde ven una película y se regresan para su escuela, y eso es un programa que lo realizan tres veces en cada escuela, y a la gente le encanta
M.S.E.G. X	2013-2018	<p>Ese programa local lo inició Christian, fue el único guía que siguió del programa anterior, porque él era de Ameca, o sea lo que se decidió a aquí, era que si se buscaba que esto les sirviera a los locales, había que darles trabajo a los locales, Christian se queda y</p>	<ul style="list-style-type: none"> •Administración Pública del Estado de Jalisco 2013-2018 	<ul style="list-style-type: none"> •Fomentar el empleo local •Delegar la creación de programas locales a los guías de cada ex estación 	<ul style="list-style-type: none"> •Buscar el beneficio local, empleando a guías locales •Se conservó a un guía de la administración anterior, por ser originario de Ameca

Cronología de hechos Vías Verdes Jalisco

Clave Entrevistado	Año	Descripción	Involucrados	Objetivo	Acciones
		hace la vinculación, y empezamos a ver que Christian es muy activo, él es licenciado en Cultura Física y Deporte, y él dice, bueno, qué le hace falta a mi gente o a mi comunidad, y él empezó a hacer la vinculación a través del director de Educación y empezaron a invitar a los chavitos de las primarias, de las secundarias y empiezan a hacer ese circuito, poco o mucho, se empieza a hacer la gestión con los directores, porque era, cómo voy a sacar a los niños, fue la vinculación con el encargado de la zona, se hace la vinculación las escuelas, empiezan a tener la credibilidad y empezamos a tener el apoyo, a vialidad municipal y hacen el acompañamiento de los chicos y hacen la vinculación entre el de deportes y entre quien les da arte en la escuela, y empiezan a ver algún tipo de películas que le interesa a la escuela que los niños entiendan y hacen su clase de deporte y van puntos adicionales, por parte de la escuela, por parte del municipio, van seguridad, protección civil y demás, y por parte de nosotros empiezan los niños a incentivar y a empaparse de lo que son las vías verdes, qué era el ferrocarril, de que se trata el ferrocarril y que son las vías verdes	<ul style="list-style-type: none"> •Guía Verde de Ameca •Director de Educación, Ameca •Viabilidad municipal de Ameca •Seguridad municipal de Ameca •Protección Civil de Ameca •Estudiantes de localidades vecinas a las vías verdes 		<ul style="list-style-type: none"> •El Guía Christian realizó una vinculación a través del director de educación para invitar a estudiantes de primaria a realiza el circuito de vías verdes. •Posteriormente se realiza un acercamiento con directores de las escuelas para que realicen el recorrido, y a partir de ahí se suma a colaborar vialidad municipal, para acompañar y cuidar a los grupos escolares •también se hacen proyecciones de películas •En el programa local apoyan municipio, seguridad, protección civil y demás •Por medio de este programa se empieza una labor con niños de incentivar y empaparse de lo que son las vías verdes, qué era el ferrocarril, de que se trata el ferrocarril y que son las vías verdes
T.O.V. X		Finalmente esa es la educación que sirve, porque viene desde abajo hacia los niños y son los que finalmente van aun desdoblado el interés sobre el cuidado del patrimonio, otra de las cosas interesantes del programa, es lo que nosotros llamamos, los programas de impacto, estos son, los programas con las escuelas, el recreo en las estaciones y los otros serían los programas de impacto estatal, que este es uno, que se llama Guachi va a las vías verdes, que en este caso es un inflexible, que se hace para la gente que no tiene la oportunidad de visitar el sitio arqueológico, el sitio arqueológico va a las ex estaciones, te lleva un poquito de eso, nos vinculamos con los recreos de los niños, y va ahí el inflexible y los niños lo conocen en interactivo, y después ya de ahí nace el interés por ir a los sitios arqueológicos que también son administrados por la secretaria de cultura, en el caso Jalisco, tenemos guachi montones, que es el sitio que ya se puede visitar, y hay dos más en proceso Teopaltitan y	<ul style="list-style-type: none"> •Guía Verde de Ameca •Estudiantes de localidades vecinas a las Vías Verdes •Vías Verdes Jalisco •CODE •Municipios de Tala, Juchitán, Ameca, Ahualulco, San Juanito de Escobedo, Etzatlán, San Marcos, Atotonilco y Ocotlán 	<ul style="list-style-type: none"> •Recuperar la identidad de los pueblos locales •Poner en valor el patrimonio intangible de las comunidades locales a las Vías Verdes 	<ul style="list-style-type: none"> •Se considera que los programas implementados, son educación que sirve porque viene desde abajo hacia los niños y son los que finalmente van aun desdoblado el interés sobre el cuidado del patrimonio •Otro programa implementado en vías verdes con las escuelas, es el recreo en las estaciones •Otros programas de impacto estatal, se llama Guachi va a las vías verdes, es un inflexible, que se hace para la gente que no tiene la oportunidad de visitar el sitio arqueológico Guachimontones, se realiza una proyección del sitio y es ahí donde nace el interés por ir a los sitios culturales. •Los programas estatales en vías verdes, tienen la finalidad de promover más patrimonio del estado.

Cronología de hechos Vías Verdes Jalisco

Clave Entrevistado	Año	Descripción	Involucrados	Objetivo	Acciones
		Palacio de Ocomo en Etzatlán, pero todavía está en proceso de investigación, Teocaltitán es posible que en este año que abra la visita pero ese está en los altos de Jalisco, otro programa es el del Día Mundial de la bicicleta, que exitosamente lleva tres años, acaba de pasar, este programa ya incluso hacemos sedes con los municipios, ya es muy demandado, conjuntamente con el CODE todos lo quieren, es muy demandado.			
M.S.E.G. X	2013-2018	Bueno este programa como te decíamos, se busca que las otras secretarías de gobierno del estado trabajen, y sí, decías tú ¿les ha costado mucho trabajo?, sí, ha costado mucho trabajo. Nos ha costado hacer esto. ¿Cómo surge el día internacional de la bicicleta? Surge de una ocurrencia, entre Roberto mi compañero, gente del CODE y tu servidora, va CODE junto con lo de bici publica, van a recorrer vías verdes por instrucciones del gobernador para ver qué se pueden hacer o cómo se puede trabajar, lo de la bici pulida para ver de qué manera se puede vincular, por allí entre las cosas que nos pusimos a platicar a raíz de esa visita, surgió la idea de vincularnos, ellos dicen, yo tengo cosas que hacer pero no tengo los espacios, nosotros tenemos los espacios, y ellos tenían pues este tipo de actividades y de allí surge, esa visita fue por febrero, y nos pusimos el proyecto de desarrollar vinculado al día de la bicicleta, nos pusimos a buscar calendarios, fechas y demás y de febrero a abril armamos este proyectito piloto, y el primer año tuvimos mucho éxito, digo, volvemos a lo mismo, gracias a la vinculación y gracias a los compañeros de vías verdes, en donde surge esta idea de vemos que hacemos, vamos a hacer un recorrido, no puede ser competencia por el tamaño de las vías, vimos reglas de operación y todo lo demás, pero tallándole al lápiz y con presupuesto base cero,	<ul style="list-style-type: none"> •Vías Verdes Jalisco •CODE •Mayra Selene Esteves Gómez •Roberto (Patrimonio Cultural) •Instituto de la Juventud Jalisciense •Peregrinos religiosos (Ruta del peregrino) •Estudiantes de localidades vecinas a las vías verdes •Municipios de Tala, Juchitán, Ameca, Ahualulco, San Juanito de Escobedo, Etzatlán, San Marcos, Atotonilco y Ocotlán 	<ul style="list-style-type: none"> •Promover el proyecto en el nivel municipal •Promover el proyecto con usuarios de la Ruta del Peregrino •Vincular el proyecto y programa con otros a nivel estado y municipal 	<ul style="list-style-type: none"> •Generar eventos con apoyo de otras secretarías, como promoción de ambos proyectos •Promoción conjunta y estadísticas relacionadas •Impulso por parte de involucrados a nivel estado •EL instituto de la juventud jalisciense se ha vinculado y en el primer año tuvo afluencia de 1000 personas •La ruta del peregrino se ha apoyado con operativos para poner a disposición las vías y ex estaciones para un tránsito más seguro •Los peregrinos se han apropiado del espacio, y cada año por sí solos recorren su ruta por las vías verdes, donde es posible, y dejan de hacerlo por carretera •hay una serie de actividades locales aproximadamente 34 •Algunos municipios ya se han apropiado de los espacios.

Cronología de hechos Vías Verdes Jalisco

Clave Entrevistado	Año	Descripción	Involucrados	Objetivo	Acciones
T.O.V. X	2013-2018	<p>Está el instituto de la juventud jalisciense, también ha apoyado de repente y el primer año tuvimos una afluencia aproximada de 1000 personas, y otro impacto también importante es precisamente lo que nos destaca a los jaliscienses, los que somos muy religiosos o "mochos", la cuestión de los peregrinos, precisamente la región valles, se enclava en la zona de la ruta del peregrino, que va la peregrinación a Talpa de Allende, pueblo mágico desde 2016, y nosotros tenemos registrado que la peregrinación más fuerte que se hace es la de Ameca hacia Talpa que son 107 kilómetros, y entonces ahora sale desde Tala, anexamos 34 kilómetros de vías en vía segura, hacemos ya un operativo desde hace 4 años, para el peregrino, ahora ya no tuvimos que poner letreros ni nada, ya los peregrinos se van por ahí, lo que hicimos fue hacer en las dos ex estaciones que están y en el paradero unos puestos de hidratación y algunas actividades culturales, para que ellos disfruten y se distraigan y la ex estación de La Vega es punto ya desde hace 30 años de las cabalgatas, prácticamente esos son los tres impactos estatales que ahí nos involucramos las dependencias estatales junto con los municipios, y hay una serie de actividades creo que son como 34 ya locales así como las de las primarias, que imagina cada municipio, entonces hay actividad, ya la apropió, ya el municipio siente que es de ellos, tan es de ellos que a veces ya ni nos lo prestan.</p> <p>Yo pienso que aquí el reto, tiene que ser, de qué manera las instituciones, creo que la más importante ahora es cómo mantenerlas operando, creo que se está logrando la apropiación de ellas, pero tenemos que mantenerlas de primera, en un nivel de buen estado para que la gente se siga sintiendo orgulloso precisamente de esa infraestructura, y no solamente mantenerlas, y estarlas renovando, ponerlas a un muy buen nivel y estarlas complementando, porque no están terminadas, por otro lado, los municipios que son los que directamente dan la cara, que son los que las tienen en su jurisdicción, en su territorio, tendrían que estar más comprometidos, porque finalmente es a quienes les van a reclamar, en el caso Jalisco, quien tiene la responsabilidad es el gobierno del</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Habitantes de las comunidades locales • Gobierno federal • Gobierno estatal • Gobierno municipal • Vías Verdes Jalisco • Vías Verdes México • Grupo de niños con Síndrome de Dawn • Usuarios de las Vías Verdes Jalisco 	<ul style="list-style-type: none"> • Establecer políticas públicas para mantener operando las vías verdes • Establecer condiciones legales para uso de los bienes nacionales en vías verdes 	<ul style="list-style-type: none"> • El reto más importante de las vías verdes es cómo mantenerlas operando • Se considera que se está logrando la apropiación de ellas a nivel local • Es necesario buscar aumentar la calidad en la infraestructura y actividades para generar orgullo de las personas que se han ido apropiando del proyecto. • Problema, los municipios deberían estar más comprometidos. • Buscar entre los tres entes de gobierno, un esquema donde haya una aportación extra para mantenimiento directamente al municipio

Cronología de hechos Vías Verdes Jalisco					
Clave Entrevistado	Año	Descripción	Involucrados	Objetivo	Acciones
		<p>estado, y es correcto, porque se puede decir que gobierno del estado tiene poquito más recursos que los municipios, porque los municipios tienen mucho más funciones, y menos recursos, tendríamos que buscar entre los dos entes de gobierno, incluida la federal, un esquema donde le estén dando una aportación extra para el mantenimiento directamente al municipio, esa es una de las recomendaciones que tenemos que buscar cómo hacerlo, y por otro lado, yo pienso que a través del plan este de operación, nos va a dar algunas luces de qué nos vamos a hacer responsables los centros de gobierno, y también cuales serían las sanciones para quien de alguna manera no uso adecuado de las instalaciones, porque problemas hay n número de problemas, tenemos desde problemas de inseguridad en algunos tramos por las condiciones que vive el país, que creo que en la medida que se vaya solucionando también se van a ir asentando en la región, y eso es lo que le tenemos que dar, esa certidumbre, si a la hora no le estamos dando certidumbre a la movilidad no motorizada para que un usuario no lo vayan a atropellar, por ejemplo, no le estamos dando la seguridad en sus bienes, porque si hay zonas muy solas, donde si puede sucederle algo a su persona, eso es una realidad, entonces, tenemos que buscar cómo darle esa seguridad, la alternativa de ser un medio de desplazamiento, no solo en patineta, a pie o en bicicleta, y no solamente para una persona físicamente bien, sino porque lo hemos hecho, y con mucho agrado este ultimo día mundial de la bicicleta nos visitó un municipio externo a vías verdes, que no tiene vías verdes, con un grupo de niños con síndrome de down, y ellos ya son usuarios frecuentes, han ido dos veces y han disfrutado muy bien de esas instalaciones, se está abriendo la posibilidad a esas instalaciones para gente con discapacidad, que eso también es una infraestructura con esas características y te permite digamos, tener un panorama o un contacto, con la naturaleza, con su propia región, conocer su propio estado, porque gente de los altos de Jalisco, gente que fue invitada, no sabían si era el estado de Jalisco o estaban en otra parte, por los nombres tan raros, que se les</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Habitantes de los altos de Jalisco 		<ul style="list-style-type: none"> • Crear sanciones para quien haga usos inadecuados de las instalaciones • Existen problemas de inseguridad en algunos tramos por las condiciones que vive el país. • Crear certidumbre de la seguridad al usar las vías verde: • Movilidad no motorizada, para evitar que atropellen al usuario • Seguridad de sus bienes • Promover la accesibilidad a usuarios con capacidades limitadas • Dar a conocer a las personas el patrimonio de su estado • Combatir el calentamiento global por medio de uso eficiente de las energías. Se usan instalaciones de energías renovables para evitar el gasto económico a los municipios • Evitar que se genere un gasto económico, pues las actividades de las vías verdes, no generan ingresos económicos.

Cronología de hechos Vías Verdes Jalisco					
Clave Entrevistado	Año	Descripción	Involucrados	Objetivo	Acciones
G.M.E. X	2008-2013	<p>hacían a ellos, de la región de Valles, entonces eso da la oportunidad de reconocer tu propio estado y digamos con personas con otras habilidades diferentes, qué otra cosa se pudiera decir, bueno, yo creo que ahorita estaremos en condiciones de trabajar el proyecto sostenible el proyecto sustentable, yo creo que es un proyecto que también le abona al calentamiento global, estamos trabajando en que también los centros culturales, tengan es la ex estaciones tengas sistemas sostenibles, con fotoceldas donde hagan el uso de energías renovables y que no le cuesten también a los municipios, porque eso es también otro de los problemas, no tenemos para pagar la luz, y como ahí las actividades no generan el uso de instalaciones de mucha alimentación de energía eléctrica pues prácticamente pudieran ser operables con energías limpias que ya lo estamos haciendo, ya tenemos los primeros baños sustentables con energía solar en la Vega, con biodigestores, con uso del agua racional, con fotoceldas para la iluminación óptima con luminarias autónomas con fotoceldas, y también estamos trabajando en la ex estación de San Marcos y La Vega, para que ya hagan uso de las energías renovables y contribuir a esto.</p> <p>Yo soy Gabriel Michel Estrada, fui coordinador general del programa Vías Verdes Jalisco, desde una etapa no inicial, pero si en la parte de iniciado, hechos los primeros trámites ante las diversas dependencias que se tenían que hacer, me invitan a participar en el programa para concretizar lo que se había esbozado en el plan maestro, yo he estado metido en el tema del ciclismo urbano y el espacio público desde finales de los años 90, con diversos proyectos de ciclovías para la ciudad, tanto académicos como para los ayuntamientos, luego manejé el programa de vía recreativa, que es el programa de cierre de calles dominicales.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Gabriel Michel Estrada, Ex Coordinador General del Programa Vías Verdes Jalisco • Administración pública del estado de Jalisco 2008-2013 	<ul style="list-style-type: none"> • Coordinar el programa vías verdes Jalisco en la administración 2008-2013 	<ul style="list-style-type: none"> • Gabriel Michel se suma al Plan Maestro vías Verdes Jalisco en el área de ciclismo urbano y espacio público • Gabriel Michel cuenta con experiencia desde los años 90's en el tema de ciclismo urbano y espacio público, así como proyectos de ciclovías para ciudad, en el nivel académico y con los ayuntamientos. • Manejó el programa Vía Recreativa, que es el programa de cierre de calles dominicales para el tránsito ciclista y peatonal

Cronología de hechos Vías Verdes Jalisco

Clave Entrevistado	Año	Descripción	Involucrados	Objetivo	Acciones
G.M.E. x	2008-2013	Manejé en una administración municipal ese programa, como director de él, y al terminar esta administración municipal, el gobierno del estado, me invita a coordinar el programa de vías verdes, yo salgo del gobierno del estado porque me invitan a otro municipio a manejar su programa de vía recreativa, y bueno, paralelamente manteniendo mis actividades académicas y mis actividades aquí en la oficina para cuestiones de espacio público y demás, y también soy ahorita el secretario ejecutivo de las redes ciclovías recreativas de las américas que es el programa que aglutina a nivel mundial, todos los programas como el de la vía recreativa que te comento, conozcas el domingo, entonces, bueno, esa es como la actividad a grandes rasgos.	<ul style="list-style-type: none"> •Gabriel Michel Estrada, Ex Coordinador General del Programa Vías Verdes Jalisco •Administración pública del estado de Jalisco 2008-2013 	<ul style="list-style-type: none"> •Coordinar el programa de vías verdes Jalisco en la administración 2008-2013 	<ul style="list-style-type: none"> •Gabriel Michel era director de un programa de vía recreativa en un municipio de Jalisco, y después fue director de vías verdes a nivel estado •Sale del programa vías verdes, para administrar un proyecto de vías recreativas a nivel municipal.
G.M.E. X	2013-2014	Una problemática es que hay que tener una participación con la gente que ha tenido contacto y seguimiento directo de los programas, sino todo se convierte en puro discurso vacío que hay que evitar ese tipo de cosas.	<ul style="list-style-type: none"> •Vías Verdes Jalisco 	<ul style="list-style-type: none"> •Establecer continuidad a los actores involucrados 	<ul style="list-style-type: none"> •Es necesario continuar con la participación de las personas involucradas de los procesos desde los estudios, hasta las ejecuciones de proyectos y programas, como el caso de Vías Verdes Jalisco. •Los discursos de contacto y participación deben reflejarse, desde el reconocimiento de los involucrados en los programas. •Un problema es omitir a los involucrados, y no dar continuidad a la participación de los que han estado en el proceso inicial de Vías Verdes Jalisco.
G.M.E. III		Y eso es solamente para los tramos de los derechos de vía, todo lo que son estaciones ferroviarias, esas no son sujetas de donación, pero si son sujetas, se les llama en destino, es decir, el gobierno federal lo pone en destino del gobierno municipal o del gobierno estatal para uso exclusivo de centros culturales, museos, actividades que tienen que ver con vías verdes, en ese sentido, la propiedad sigue siendo de la federación pero tú lo puedes usar para eso nada más	<ul style="list-style-type: none"> •Municipios interesados en rescatar el espacio público con infraestructuras ferroviarias •Estados interesados en rescatar el espacio público en infraestructuras ferroviarias •Vías Verdes México •SCT (Secretaría de Comunicaciones y Transportes) 	<ul style="list-style-type: none"> •Gestionar la donación de terrenos de derechos de vía y ex estaciones •Seguir las condiciones legales para uso de los bienes nacionales en vías verdes 	<ul style="list-style-type: none"> •El proceso de donación es sólo para derechos de vías •Las estaciones se sujetan a un modo distinto, es una donación pero se les llama en destino. •El caso de destino en estaciones es que el gobierno federal poner en destino del gobierno municipal, o el gobierno estatal para uso exclusivo de: <ul style="list-style-type: none"> ○ Centros culturales ○ Museos •Actividades relacionadas a vías verdes •Los bienes puestos en destino, continúan siendo propiedad de la federación.

Cronología de hechos Vías Verdes Jalisco					
Clave Entrevistado	Año	Descripción	Involucrados	Objetivo	Acciones
G.M.E. VIII	2008-2013	<p>Los temas que se quieran trabajar en el proyecto, ya es parte de lo que tú quieres plasmar y decir, y cómo hacerlo en la zona, no sé, tal vez el término ambiental no está dentro de sus cuestiones, pero si tú le pones; desarrollar la cultura ambiental, entonces ya entra ahí la palabra cultura, ya son ahí las cuestiones legales que ellos mismos te van diciendo. Eso es para las estaciones.</p> <p>Entonces, ya teniendo la posesión legal de los terrenos, entonces ya puedes construir, de acuerdo a las especificaciones técnicas que aquí empezamos en Jalisco y que son las que vías verdes México, tratan de que sean para todo el país. El antiguo distrito federal, que construyó su primera vía verde, la construyó y para ser la primera, está bien, pero se va afinando, y en Jalisco hubo muy buen afine, y de echo cuando los españoles han venido a conocerla, nos han dicho que hemos superado a los españoles en términos de infraestructura construida, y una cosa que es muy importante, y creo que es precisamente el aporte de Jalisco al programa, es que el concepto de la vía verde, es el de un Parque Museo Lineal, es decir, que durante todos los 30, 40, 50 o 100 km que tenga una ruta de una vía, tu vayas contando historias, tanto culturales, ambientales, históricas, leyendas personajes, por medio de cédulas y que tu vayas viendo,, aquí en época prehispánica había un asentamiento de este tipo, en este cerro hay una fauna y flora endémica este tipo, en esta zona se parecen las fantasmas, según las leyendas urbanas, esta es la cuna de tal personaje histórico, entonces te va contando esas historias, entonces ese es el</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Ferrocarriles de México en Liquidación • INDAABIN (Instituto de Administración y Avalúos de Bienes Nacionales), parte del SAE (Servicio de Administración y Enajenación de Bienes) • Municipios interesados en rescatar el espacio público con infraestructuras ferroviarias • Estados interesados en rescatar el espacio público en infraestructuras ferroviarias • Administración Pública del Estado de Jalisco 2008-2013 	<ul style="list-style-type: none"> • Integrar un proyecto para vías verdes acorde al enfoque cultural esperado por las instancias federales • Gestionar la donación de terrenos de derechos de vía y ex estaciones • Seguir las condiciones legales para uso de los bienes nacionales en vías verdes 	<ul style="list-style-type: none"> • Se pueden plantear diferentes temas en el proyecto de vía verde, y cómo se implementarán en la zona. • Si los temas no son culturales en las estaciones, habrá que relacionarlos al tema cultural, por cuestiones legales. • Al tener posesión legal de los terrenos, entonces es posible construir, de acuerdo a las especificaciones técnicas correspondientes • Las especificaciones técnicas implementadas en Jalisco en la administración 2008-2013 fueron las mismas que vías verdes México tratan que sean para todo el país. • La primer vía verde que se construye en México, fue la del antiguo Distrito Federal • Jalisco realiza nuevos aportes a su proyecto de vías verdes, en una propuesta de Parque Museo Lineal. • El Parque Museo Lineal de Vías Verdes Jalisco, propone que durante la ruta se vayan contando historias, por medio de cédulas con información relacionada a las zonas por donde pasan las vías verdes: <ul style="list-style-type: none"> ○ Culturales ○ Ambientales ○ Históricas ○ Leyendas ○ Personajes

Cronología de hechos Vías Verdes Jalisco

Clave Entrevistado	Año	Descripción	Involucrados	Objetivo	Acciones
		agregado el cual ha hecho sea muy reconocido lo que estamos haciendo			
G.M.E. V	2008-2013	<p>Como problemas en ese proceso fue que después nos dimos cuenta de elementos con los cuales habríamos hecho pasos más cortos, es decir, un trámite en lugar de llevar medio año, teniendo las cedulas de carta de vía de ferrocarriles, hubiéramos tenido levantamientos más precisos y más rápidos para obtenerlos, fuimos descubriendo piezas del ferrocarril que estaban abandonadas y que en algún momento nos las robaron, entonces pues se robaron todo un ferrocarril en un municipio por ejemplo., tener un directorio de personas con las cuales acudir inmediatamente, oye, esto es nuestro o no es nuestro, se puede tramitar o no se puede tramitar, oye está pasando esto, una de las cosas que padeció Jalisco, aquí nada más teníamos 107 kilómetros, y de esos 107 kilómetros entre que se empezó el plan maestro y se empezó a construir que fueron como casi 5 años, en ese proceso se robaron la mitad de las vías, y las vías se iban a vender para de ahí sacar recursos, de allí se perdieron no sé, 50 millones de pesos en pérdidas, los cuáles si se hubieran tenido ese dinero, hubiera sido más rápido haber empezado a construir o haber construido con mayor eficiencia, la cuestión de los recursos es muy complicado. Jalisco pudo bajar recursos para este programa porque se atravesó el fondo del bicentenario y centenario, entonces ahí la Secretaría de Cultura vio la oportunidad de que si al programa de vías verdes le ponía un sobrenombre o nombre que era Por las vías de la revolución, entonces pudo acceder a fondos del centenario de la revolución, porque como todo proceso que hubo en México, las vías férreas tuvieron mucho que ver con la revolución mexicana, entonces parte de esas historias a contar eran las que tenían que ver con la revolución mexicana, etcétera, entonces por allí por un momento dio oportunidad por un momento en el cual se vio que se podía bajar</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Municipios interesados en rescatar el espacio público con infraestructuras ferroviarias • Estados interesados en rescatar el espacio público en infraestructuras ferroviarias • Vías Verdes México • SCT (Secretaría de Comunicaciones y Transportes) • Ferrocarriles de México en Liquidación • INDAABIN (Instituto de Administración y Avalúos de Bienes Nacionales), parte del SAE (Servicio de Administración y Enajenación de Bienes) • Administración Pública del Estado de Jalisco 2008-2013 • Administración Pública del Estado de Jalisco 2013-2018 	<ul style="list-style-type: none"> • Identificar la necesidad de un proceso para trámites y gestiones en torno a Vías Verdes Jalisco • Gestionar desde el nivel estatal las vías verdes de Jalisco • Establecer condiciones legales para uso de los bienes nacionales 	<ul style="list-style-type: none"> • No tener un proceso de seguimiento para realizar el trámite ocasionó mayor inversión en pasos que hubiesen sido más cortos. • De haber tenido las cédulas de carta de vía de Ferrocarriles, se hubiera tenido levantamientos más precisos y más rápidos para obtenerlos • Les robaron piezas del ferrocarril abandonadas, que habían descubierto en el proceso, como todo un ferrocarril en un municipio. • No tener un directorio de personas con las cuáles acudir inmediatamente para <ul style="list-style-type: none"> ○ Determinar propiedad de terrenos, infraestructura, equipamientos, piezas de ferrocarril, etc. ○ Saber dónde hacer trámites ○ Saber cuántos kilómetros de vías en desuso existían realmente en Jalisco • 5 años de lento proceso desde que inician estudios con Plan Maestro, hasta que comienzan las primeras labores de construcción. • En esos 5 años se robaron la mitad de las vías que aún permanecían en los municipios • Las vías iban a ser vendidas para obtener recursos económicos para el proyecto vías verdes, el robo aproximado fue de 50 millones de pesos en pérdidas • La cuestión de los recursos es muy complicado • Los recursos de mayor impacto dependieron de que Jalisco pudo bajar recursos para este programa porque ese

Cronología de hechos Vías Verdes Jalisco					
Clave Entrevistado	Año	Descripción	Involucrados	Objetivo	Acciones
		recursos, eso fue en la administración anterior, la administración actual de la Doctora Myriam Vachez que ha sido una administración extraordinaria, por ella, por la doctora, y que ha podido bajar una serie de recursos no sé de dónde, con los cuáles ha concretizado y avanzado fuertemente la construcción, pero sí es una gestión de los recursos de quién esté al frente de una secretaría o administración	•Doctrina Myriam Vachez		atravesó el fondo del bicentenario y centenario <ul style="list-style-type: none"> •Secretaría de Cultura de Jalisco, de la administración 2008-2013, relacionó el proyecto de vías verdes con el proceso nacional de las vías férreas en la revolución mexicana, y pudo conseguir recursos •Gabriel Michel considera la administración actual de la Doctora Myriam Vachez, en Secretaría de Cultura de Jalisco, como extraordinaria •En la administración pública 2013-2018 se ha podido bajar una serie de recursos públicos, con los cuáles ha concretizado y avanzado fuertemente la construcción •El avance y éxito es una gestión de los recursos de quién esté al frente, de una secretaría o administración •Un problema es que el factor de éxito de vías verdes depende el interés y el motor de las personas que están en el argot político, en el momento y que tengan la disposición de impulsarlo
G.M.E. X	2009 -2013	Yo fui haciendo un equipo de trabajo, fuimos haciendo un equipo extraordinario de trabajo, primero yo llegue y me integré a un equipo que trabajaba sin mucha coordinación, una parte la cuestión de los eventos, y otra parte la cuestión de la gestión de los planos, los tramites, y lo burocrático, etc. entonces cuando yo llegué, junté esas dos áreas y las impulsamos para reforzar, acelerar y concretizar todos los procesos que estaban pendientes, y empezar con toda una gestión de trabajo en las comunidades, entonces además de eso, fui armando un equipo de trabajo que se fue contratando y que llegamos a manejar una serie de cosas, primero un equipo de guías para desarrollar recorridos, de familiarización, bueno teníamos también contacto con otras secretarías, pero las otras secretarías te decían, todo mundo dice te apoyo, pero no te dice cómo.	•Administración Pública del Estado de Jalisco 2008-2013	•Conformar un equipo de trabajo coordinado •Impulsar diversas actividades desde un solo equipo de trabajo	•Gabriel Michel se integra al equipo de Vías Verdes Jalisco, en la administración 2008-2013, percibe poca coordinación en: <ul style="list-style-type: none"> ○ La cuestión de los eventos ○ Cuestión de gestión de los planos ○ Trámites ○ Cuestión burocrática •Al llegar a Vías Verdes Jalisco, en la administración 2008-2013, junta las dos áreas que trabajaban descoordinadas para impulsar, reforzar, acelerar y concretizar todos los trabajados que estaban pendientes. •Empezaron con toda una gestión de trabajo en las comunidades •Se fue armando un equipo de trabajo que se fue contratando y que llegó a manejar <ul style="list-style-type: none"> ○ Primero un equipo de guías para desarrollar recorridos y familiarización

Cronología de hechos Vías Verdes Jalisco					
Clave Entrevistado	Año	Descripción	Involucrados	Objetivo	Acciones
G.M.E. X	2009 -2013	Sobre las guías de recorridos no entrabamos en una certificación oficial, pero sí teníamos, a los guías que íbamos contratando, tenían que tener formación o capacitación en primeros auxilio. El equipo que conformé ya tenía fuerte experiencia previa como guías de la vía recreativa y luego, nosotros de la misma secretaría les íbamos dando capacitaciones en los términos patrimoniales históricos y demás, y otros cursos externos con que nos asociábamos o contactábamos grupos sociales, como el de paseo a ciegas, entonces hacíamos ese tipo de sinergia para hacer estos grupos, y mi equipo de trabajo tenía las distintas áreas, uno tenía toda la parte de eventos, que lo manejaba María Elena que se encargaba de hacer contactos con secretaría de turismo, gentes del ayuntamiento, específicos, nosotros abordábamos 7 y 8 ayuntamientos distintos, entonces era el contrato por medio de ella de proyectos, de turismo, de cultura, con los presidentes municipales, etc., luego teníamos otra área de seguimiento a todos los tramites, la jurídica administrativa, otro que veía todo lo de la parte operativa, entonces ya empezábamos a hacer recorridos, entonces la parte logística de cuantos días, cuanta gente podíamos, convocar, los horarios, el equipamiento, otro de diseño, un equipo el cual diseñaba las cédulas de los edificios, de las leyendas, de los mapas, o que el folletito para entregarle a la gente. Aunque la secretaría de cultura tiene un equipo de diseño pero no se da abasto, entonces bueno, nosotros lo hacemos pero vamos para que nada más lo validez o se corrija y ya, veíamos todos. Otro equipo que hacía eventos especiales, que contactaba al CODE para hacer una	<ul style="list-style-type: none"> •Administración Pública del Estado de Jalisco 2008-2013 •Guías de vías verdes •Municipios •MARIA Elena •Grupo de guías verdes turístico •CODE 	<ul style="list-style-type: none"> •Conformar un equipo de trabajo coordinado •Impulsar diversas actividades desde un solo equipo de trabajo 	<ul style="list-style-type: none"> •Los guías no contaban con una certificación oficial. •Los guías que se contrataron en un inicio tenían mucha experiencia como vías de la vía recreativa (Guadalajara), contaban con formación o capacitación en primeros auxilios. •El equipo conformado con guías daba capacitaciones en los términos patrimoniales, históricos y algunos otros cursos asociados con otros grupos sociales, como paseos a ciegas •El equipo se encargaba de distintas áreas <ul style="list-style-type: none"> ○ María Elena se encargaba de eventos ○ Seguimiento a los trámites, jurídico-administrativa ○ Otro que se encargaba del área operativa ○ Área de diseño ○ Eventos especiales
					<ul style="list-style-type: none"> ○ Contacto con otras secretarías, que al final no tenía tan buen resultado, pues no apoyaban.

Cronología de hechos Vías Verdes Jalisco

Clave Entrevistado	Año	Descripción	Involucrados	Objetivo	Acciones
G.M.E. IV	2008-2013	<p>feria deportiva por tal fecha especial, o que convocaba a gente de medio ambiente para hacer un taller sobre equis cuestiones, entonces, esas básicamente eran mis áreas de trabajo.</p> <p>El acercamiento con las personas básicamente fue por medio y con el apoyo del ayuntamiento, con las autoridades locales, con las cuales se hicieron los acercamientos, se hicieron las gestiones la socialización, nosotros íbamos y exponíamos pero era el ayuntamiento el que convocaba, por medio ya sea de sus direcciones, hubo una ocasión en que un ejido demandó al gobierno del estado y nos impidió un año construir un tramo de 12 kilómetros de vía, y ya veníamos con 8 kilómetros y para completar los que teníamos el compromiso con las vías de la revolución, los últimos dos nos lo impidió un ejido, y entonces, allí pusimos así como una distancia del ayuntamiento entonces dijimos, vámonos con el ejido directamente nosotros, entonces ahí descubrimos nosotros, que en ese tramo especial, en ese punto, había una bronca entre el ayuntamiento y el ejido, de forma que el ejido nos decía, nosotros si queremos el proyecto pero, fue una forma de bloquear al ayuntamiento, entonces nos sentamos a platicar y platicar hasta que los convencimos de que desistieran, y al momento de desistir, la demanda ya no procedió, pero esa parte de gestión, por eso, el que tienen que hacer los acercamientos primero es el ayuntamiento, conoce a su gente, conoce a los que tienen los contactos, etcétera, pero si tu detectas algo que no va, entonces busca otras alternativas, entonces, eso nos sucedió ahí en Atotonilco,</p>	<ul style="list-style-type: none"> •Gobierno municipal •Autoridades locales •Habitantes de las comunidades locales •Patrimonio Cultural del estado de Jalisco •Vías Verdes Jalisco •Gobierno estatal •Administración Pública del estado de Jalisco 2008-2013 •Ejidatarios •Autoridades locales 	<ul style="list-style-type: none"> •Socializar el proyecto con los habitantes de las comunidades locales por medio de los ayuntamientos locales 	<ul style="list-style-type: none"> •El primer paso de sociabilización de Vías Verdes Jalisco, era que el gobierno estatal, por medio de Patrimonio Cultural (Vías Verdes) iba los municipios y exponía a las autoridades locales el proyecto. •Posteriormente las autoridades locales correspondientes se debían encargar de sociabilizar el proyecto con los involucrados (dueños de terrenos, zonas invadidas, habitantes) •En ocasiones se registraron casos donde problemas ya existentes entre ejidatarios y ayuntamiento, provocó que el proceso se frenara. •Ejidatarios demandaron a gobierno del estado e impidió durante un año la construcción de 12 km de vías. •Los ejidatarios se oponían al proyecto si municipio era quien solicitaba el apoyo, como una medida de bloquear las actividades del ayuntamiento. •Gobierno estatal (Jalisco) intervino en hablar directamente con los ejidatarios, para que permitieran continuar con las actividades del proyecto. •Se considera al municipio como organismo de contacto para socializar el proyecto, pues es quien conoce a su gente.
G.M.E. VIII	2008-2018	<p>Como clave de éxito en el desarrollo de las vía verde de Jalisco, bueno, primero que haya un plan maestro, es decir, que haya un plan que aglutina y da los criterios, comunes y generadores para todo lo que pasa en Jalisco con el tema, ciertamente, nada más tenemos 120 km y son como 8 municipios los involucrados de 126 municipios que hay en el estado, es decir, es una escala muy controlable en ese sentido, desconozco las cifras de Veracruz y de otros estados, entonces bueno, lo primero es que haya un plan maestro, es decir, todo el tipo que tenga que ver con el patrimonio ferroviario, las vías verdes, se rigen</p>	<ul style="list-style-type: none"> •Gobierno estatal •Mónica Solorzano •Gabriel Michel 	<ul style="list-style-type: none"> •Establecer lineamientos generales en un Plan Maestro, de alcance estatal 	<ul style="list-style-type: none"> •Una clave de éxito para las vías verdes en Jalisco fue contar con un Plan Maestro, que aglutina todos los criterios comunes y lineamientos generadores para todo el estado •Tener un número bajo de kilómetros de vías en desuso 120km, en 8 municipios de los 126. •Continuar con la labor de investigación y proyectos académicos, sobre vías verdes, con otros enfoques históricos

Cronología de hechos Vías Verdes Jalisco					
Clave Entrevistado	Año	Descripción	Involucrados	Objetivo	Acciones
G.M.E. V	2008	<p>bajo estos lineamientos generadores, y contemplan básicamente todo lo que hay, y te deja pautas y te marca los lineamientos para otro tipo de proyectos, como los que estamos haciendo a nivel académico en el ITESO con Mónica, también hacemos equipo Mónica y yo, con quien te vas a entrevistar ahorita, para hacer el programa de la vía verde del Mariachi, vías verdes Jalisco, por ahí no sé si ya te pasó los datos de las páginas de internet.</p> <p>Buenos esos son trabajos académicos muy interesantes que tienen otras características históricas que no se contemplaron en el Plan Maestro General y que por la naturaleza de los proyectos, han ido abarcando mucho más allá de lo que son vías verdes estrictamente, o sea, ya trabajamos en otro tipo de vías que le llamamos azules, pero bueno, eso te lo va a ir platicando.</p> <p>Digamos el plan inspirador o el eje vertebrante es el Plan Maestro vías verdes Jalisco, entonces: Primeramente que haya un plan de vías verdes Segundo que haya una voluntad política desde el gobierno del estado, desde el gobernador, en este caso la secretaria de cultura y que los últimos 3 secretarios han dicho, mira, si está interesante buscarle por ahí, los últimos le han inyectado recursos, y que la cabeza haya dicho sí hay voluntad política e interés en que se desarrolló el programa, entonces, es que esos dos elementos, con eso ya tienes todo.</p> <p>Porque sabes qué hacer, cuándo y por qué, y tienes la voluntad política que te acercan los recursos, los contactos</p>	<ul style="list-style-type: none"> •Gobierno del estado •Secretaría de Cultura del estado de Jalisco 	<ul style="list-style-type: none"> •Contar con la voluntad política para impulsar el proyecto 	<ul style="list-style-type: none"> •Contar con la voluntad política del estado, para impulsar el proyecto, en base al Plan Maestro •Los últimos 3 secretarios de cultura han apoyado el proyecto de vías verdes, y con esa voluntad política se ha conseguido recursos económicos y contactos
G.M.E. I	2008-2013	<p>Un problema que puede surgir de realizar el proyecto a escala municipal es que si cada municipio jala por su hebra, de que va a haber distintas formas de socializar, distintas formas de gestionar, si cada quien va a ir teniendo su propia visión, y generando su propio, e ir jalando para su propio lado ese es un problema, de echo aquí en Jalisco, coincidentemente, los ayuntamientos, bueno, todo fue a manera de coincidencia, ahora si como se dice, se alinearon las estrellas, en un municipio por ejemplo, un funcionario se puso a averiguar qué hacer con las vías abandonadas, aquí en el municipio</p>	<ul style="list-style-type: none"> •Gobierno municipal •Gobierno Estatal •Actores de Tala interesados en recuperar las vías •Municipio de Ocotlán interesado en recuperar las vías •INDAABIN 	<ul style="list-style-type: none"> •Unir esfuerzos de gestión, incluyendo a interesados en las vías verdes de Jalisco para agilizar el proceso •Realizar levantamientos y especificaciones técnicas con fondos estatales •Delegar a municipios labores que involucren 	<ul style="list-style-type: none"> •No contar un lineamiento general, podría generar que en la escala municipal, se gestione y socialice de diversa manera •En el caso de Vías Verdes Jalisco coincidió el interés de algunos municipios para la recuperación del patrimonio ferroviario •INDAABIN sugirió un proyecto general para solicitar en un solo paquete la donación de los espacios •Secretaría de Cultura solicitó a los ayuntamientos que realizaran un oficio en

Cronología de hechos Vías Verdes Jalisco

Clave Entrevistado	Año	Descripción	Involucrados	Objetivo	Acciones
		<p>hay una vía abandonada, entonces se encontró con vías verdes España, les dijo oye estoy en México, le dijeron, oye en México está vías verdes México, es un programa que es nuevo, y se acercaron, y luego por otro lado en otro municipio, aquí en la zona de Tala, alguien que caminaba las vías y que conocía muy bien, y decía aquí hay que hacer algo, hay que recuperarlo, etcétera, entonces, empezaba a tener acercamientos con unas personas y oye aquí qué podemos hacer? Hay que hacer algo, y aquí hay que restaurar esta estación que está abandonada, etcétera, como que fueron por varios frentes independientes, de tal manera que el ayuntamiento de Ocotlán me parece ya había empezado con estas cartas que te decía, y luego el gobierno del estado, junto con esto dijo el mismo INDABIIN, oigan, en lugar de caminar cada quien, hagan un paquete y es más fácil que sueltos, entonces es cuando secretaria de cultura tuvo que pedir primero a los ayuntamientos una carta a los municipios, en los cuales estuvieran de acuerdo en que fuera gobierno del estado el que hiciera los tramites y todo eso para un programa de beneficio municipal, con esas características, etc. entonces, yo sí creo que ayuda más, un ente, más superior, porque unifica criterios y ... los municipios no tienen dinero, hay que hacer un levantamiento, se lo pides al municipio que era una de las cosas que nos atoraban, queremos el levantamiento de la estación, pues no, de aquí a que el ayuntamiento tuviera dinero para contratar un levantamiento, te podrías tardar un año, dos años, si con el gobierno del estado a veces era complicado, con el dinero que ya habíamos juntado del fondo este de la revolución, ah pues aquí tengo el dinero para hacer el levantamiento, entonces lo hago, lo contrato, ya no tengo que esperar a decirle al municipio. Entonces, los municipios no tienen dinero, son pobres, entonces mejor pidámosle al municipio cositas más simples, que estaban a su alcance y todo el contacto con la socialización.</p>	pocos económicos	recursos	<p>el que decían estaban de acuerdo en que fuera gobierno del estado el que hiciera los tramites y todo eso para un programa de beneficio municipal con las características que establecía el Plan Maestro</p> <ul style="list-style-type: none"> • Posteriormente se deben entregar levantamiento de las ex estaciones y los terrenos • Aun con el dinero de los fondos de la Revolución, fue difícil hacer los levantamientos. • Los municipios no tenían el dinero para hacer levantamientos y cuestiones técnicas, por lo que se les solicitó cuestiones más simples como la socialización.

Cronología de hechos Vías Verdes Jalisco

Clave Entrevistado	Año	Descripción	Involucrados	Objetivo	Acciones
G.M.E. V	2008-2013	Los problemas que pudieron haberse evitado en el proceso, yo creo que bueno un poco la cuestión de los recursos, que de aquí a que llega el fondo, luego que debes que comprobarlo, luego que lo debes hacer por medio de la secretaría de obra pública, luego que se lo pides a la secretaría de obra pública, y esta de aquí a que hace la licitación y todo ese período que se va alargando y agregando es cuando se robaron los rieles, ese tipo de cosas, eficientar el sistema burocrático, yo creo que sería. Pero a veces no es fácil, eso por un lado, segundo, acercarse con la gente que ya tuvo la experiencia porque ya conoce, ya tiene conocimiento del proceso, sí ayuda pues, o sea , si ahorita, en Jalisco tuvimos que vivir todos esos tropezones y avanzadas porque fue un proceso que tuvimos que pasar, yo considero que por ejemplo nos dijera, a ver, Jalisco, ayúdennos a hacer esto, ya sabemos el caminito, ya sabemos cómo manejarnos, aunque siempre va a haber cosas locales que dices, no pues aquí está más complicado, etcétera, pero si ya hay una metodología experimentada y que hemos visto que ha funcionado, aplicándolo a otro sitio, creo que ayuda.	<ul style="list-style-type: none"> •Gobierno estatal •Administración Pública del Estado de Jalisco 2008-2013 •Secretaría de Obra Pública del estado de Jalisco •Ladrones de rieles •Expertos que ya conocen el proceso de vías verdes 	<ul style="list-style-type: none"> •Evitar problemas de proceso burocrático •Aprender de la experiencia de expertos que conozcan el proceso 	<ul style="list-style-type: none"> •Dentro de los problemas identificados fue la lentitud de gestión, aplicación y comprobación de recursos económicos para el proyecto • Los proyectos se realizaron por medio de la Secretaría de Obra Pública quien licita y da seguimiento a los trabajos a ejecutar de obra •Tuvieron problemas por el sistema burocrático el cual es lento •Tuvieron problemas durante los trámites, pues algunas personas aprovecharon para robarse rieles y otros objetos. •Cree que lo importante es acercarse a la gente que ha tenido experiencia y que conocen el camino de cómo se maneja y gestiona el proyecto en términos de proceso de gestiones.
G.M.E. X	2018	Algo que cambiaría para mejorar, eso si es algo muy importante. Una muy mala práctica que hemos tenido en los gobiernos y que nosotros lo padecemos, es que todo este equipo maravilloso que te platicué, que fuimos, conformamos, desarrollamos y que deberás hicimos una gran cantidad de cosas y con la gente, al llegar la nueva administración lo desaparecieron, a mí no me desaparecieron porque era conocido de la secretaría de cultura, y ya me tenían toda la confianza y ella estuvo para que yo siguiera allí, pero nada más fui yo, pero bueno, me pude quedar yo, pero sin el equipo de trabajo, sin poder contratar más gente ni nada, fue una limitante con la cual el proyecto se vino abajo, como parte de la activación, sin embargo yo reconozco que los que tomaron esta decisión fueron muy hábiles en construir mucho más rápido y en restaurar las estaciones y construir los kilómetros que estaban pendientes, fueron muy hábiles en esas cosa y sí lo lograron, pero el proyecto de vías verdes no nada más es tirar concreto en medio del campo, sino, ya que lo tiraste, hay que hacer una serie de cosas,	<ul style="list-style-type: none"> •Administración Pública del Estado de Jalisco 2008-2013 •Secretaría de Cultura, Jalisco •Vías Verdes Jalisco, 2008-2013 •Guías de la Vía Verde •Administración Pública del Estado de Jalisco 2013-2018 •Vías Verdes Jalisco, 2013-2018 	<ul style="list-style-type: none"> •Identificar que se necesita una gestión de recursos para crear infraestructura y equipamiento, al mismo nivel que se requiere la mejora y operación y manejo del proyecto con personal con experiencia altamente calificado 	<ul style="list-style-type: none"> •Conformar un equipo maravilloso, que desarrollaron e hicieron gran cantidad de cosas. •La nueva administración de gobierno (2013-2018) desapareció el equipo de trabajo •Gabriel Miche permaneció en la nueva administración por ser de confianza de la Secretaría de Cultura, pero con la limitante de no tener equipo de trabajo, y sin poder contratar personal •Después de que se desapareció el equipo de trabajo conformado entre 2008-2013 en vías verdes, se limitó el proyecto a como se seguía y en términos de la activación •Con la administración 2013-2018 tuvieron una gran habilidad en construir mucho más rápido y en restaurar las ex estaciones, así como construir los kilómetros pendientes. •Es importante reconocer que vías verdes no es sólo construir la infraestructura y

Cronología de hechos Vías Verdes Jalisco

Clave Entrevistado	Año	Descripción	Involucrados	Objetivo	Acciones
G.M.E. VII	2008-2013	<p>entonces si es cuando empieza el programa, a fortalecerse y desarrollarse, que estén ahí abandonados, las vías puestas pues no, entonces ese si fue un caso en el cual, a un equipo que venía trabajando, en lugar de sumarle las fortalezas de la nueva administración, de construir más y más eficiente, porque pudieron bajar muchos recursos, si se hubieran optado por manejar y fortalecer el equipo de operación que estaba, ahorita te pudiera decir que sería un éxito extraordinario vías verdes Jalisco, pero ahí hubo algo que se quitó.</p> <p>Bueno yo creo que en las universidades, es parte de su objeto, el acercarse a la realidad lo más posible, entonces entre más se acerquen y se involucren y den sus ideas, me parece que es una práctica excelente, hay muchas maneras de involucrar a las universidades, no nada más con proyectos específicos, sino con todas las áreas en un plan de turismo, en un plan de activación física, un plan de salud, hay muchas formas de involucrar a las universidades y hay que involucrar todas las posibles, yo creo que son muy buenas practicas, netamente no es el papel de la universidad hacer proyectos ejecutivos como tales, incluso para edificar, pero sí que conceptualizan y dan ideas y pautas para que avance una idea, de una idea se avanza un proyecto completo, es decir, ya es algo de lo que hacemos en el ITESO, es un generador de un banco de proyectos, para impulsar e incentivar proyectos a generar específicos, desde una guía gastronómica por ejemplo, que pueda ya convertirse o publicarse, hasta la propuesta de un equipamiento urbano regional, que ahí pues bueno, no es tan fácil hacerlo, pero está la idea, está la inquietud, y está puesta la carta de que ¡aquí conviene hacer un equipamiento urbano, entonces ya lo evaluará el ayuntamiento, o el gobierno correspondiente de su factibilidad para hacerlo y lo más honesto, creo que sería es que equis gobierno, equis ayuntamiento, conoce un banco de proyectos de tales cuestiones, pues lo primero es que se acerquen a los creadores de esos proyectos que en algún momento fueron alumnos, y que en otro momento ya será profesionistas los cuales podrán ser contratados para realizar eso con proyectos</p>	<ul style="list-style-type: none"> •Universidades interesadas en genera proyectos de Vías Verdes •ITESO •Gabriel Michel Estrada •Administración Pública del Estado de Jalisco 2008-2013 •Tere Márquez •FERRONEXUS 	<ul style="list-style-type: none"> •Involucrar a las universidades en las propuestas conceptuales de proyectos de impacto social •Identificar el enfoque cultural de Vías Verdes en México 	<p>equipamiento, sino fortalecer y desarrollar con un equipo que fortalezca las actividades.</p> <ul style="list-style-type: none"> •Aprendió que deben sumarse las fortalezas de para construir algo más eficiente, sumando el poder bajar recursos públicos, pero que hubiese sido fortalecer el equipo de operación que existía en la administración pública anterior. <ul style="list-style-type: none"> •Considera que es una excelente práctica involucrar y acercar a las universidades para la creación de proyectos integrales •El papel de las universidades no es realizar proyectos ejecutivos, pero sí conceptualizar ideas y dar las pautas para avanzar un proyecto •A nivel académico Gabriel Michel es parte del ITESO, y contribuye a generar un banco de proyectos. •España tiene una tendencia en Vías Verdes hacia lo turístico y en México es hacia lo Cultural, por ser parte de la Secretaría de Cultura, aunque es posible sumar aspectos turísticos, infraestructura, formación ciudadana y fortalecimiento del proyecto. •En el caso de Estados Unidos, existe una convivencia con el tren vivo, cosa que en proyectos presentados en México dónde se pueda combinar infraestructura para peatones u ciclistas junto a líneas vivas, no es aprobado por intereses privados y de las instituciones ferroviarias nacionales.

Cronología de hechos Vías Verdes Jalisco					
Clave Entrevistado	Año	Descripción	Involucrados	Objetivo	Acciones
G.M.E. IV	2008-2013	<p>ejecutivos, esa es la idea de los proyectos académicos, si así lo pudieran acercarse a ellos.</p> <p>Yo generé toda una serie, estoy de acuerdo que España tiene más una tendencia hacia turismo rural y nosotros más hacia lo cultural, pero lo que yo trabajé para la secretaria de cultura, cómo partiendo de lo cultural sumando lo turístico, sumando una serie de infraestructura, la formación ciudadana, fortalecer el proyecto, y ahí generé una serie de propuestas que son las que me cortaron las alas, pero yo creo que un proyecto entre más integral es, es más fuerte, es decir, lo cultural es muy bueno y es un muy buen aporte, pero se refuerza con otras, y es era la tendencia que nosotros queríamos hacer, yo me chuté todos los libros de España, las cantidades de investigaciones.</p> <p>Bueno con Estados Unidos, creo que la buena práctica de estados unidos es de qué no les da miedo convivir el ferrocarril viviente con los senderos, y aquí FERRONEXUS le ponen todas, todas las trabas, pero es una cuestión de gestión, se los hemos expuesto, a mí me tocó junto con Tere Márquez en reuniones con todos los de la industria ferrocarrilera del país exponer eso, y nos decían, en un principio lo vemos con buenos ojos, pero como es cuestión privada y luego ahí se arreglan otras cosas, pero bueno, es cuestión de gestión y de continuar.</p> <p>Cuando llegábamos con propietarios que tenían invadida la vía, oye es que por aquí, ah sí como no, y en un momento decían, jamás va a volver por aquí, jamás van a hacer algo aquí como una infraestructura, entonces ya que veían que era cierto decían, -¡ay!- Es que primero te daban el avión, ya cuando te querían bloquear decían -¡no, no puedes bloquear, búscale por donde quieras!-, y teníamos otros vecinos que al contrario, ¿cómo los podemos apoyar? Qué bueno, yo les cuido, les riego las plantas, etc., etc. no una serie de historias, o un viejito que decía, -oye pues yo era ferroviario y ahora pues qué bueno que están haciendo, pero quiero pedirles permiso quiero sembrar aquí para entretener-, y no sé qué, -cómo no señor, siga sembrando, pero le pedimos que por ejemplo los niños se acercan, usted</p>	<ul style="list-style-type: none"> •Propietarios con invasión a la vía •Administración Pública del Estado de Jalisco 2008-2013 •Vías Verdes Jalisco 	<ul style="list-style-type: none"> •Sumar al proyecto a todos los interesados •Establecer límites y propiedades de terrenos 	<ul style="list-style-type: none"> •Cuando Gabriel Michel y personas del equipo de trabajo de Secretaría de Cultura llegaban con personas que invadían, éstas ignoraban y se mostraban incrédulos al proyecto •Una vez que el proyecto se volvió una realidad para los que invadían la vía, éstos intentaron bloquear el proyecto •También hubo habitantes locales que aceptaron y apoyaron el proyecto de Vías Verdes.

Cronología de hechos Vías Verdes Jalisco					
Clave Entrevistado	Año	Descripción	Involucrados	Objetivo	Acciones
		les enseñe y hagan algún tipo de convivencia y etcétera, etcétera-.			
M.E.V.M. VIII y IX	2010-2011	Estuve en este proyecto desde el principio, ahora sí que deberás desde el arranque desde que inició, igual junto con el Arquitecto Javier Díaz y el Arqueólogo Juan Vanegas, obviamente Tere Márquez y Lucina, tuvimos desde que se inició a hacer el Plan Maestro de Vías Verdes, cuando se empezaron a hacer todos los trabajos aquí, el arquitecto José Méndez, el hizo todos los trabajos para que se llevara a cabo el que nos donaran los tramos ferroviarios al gobierno del estado, cosa que se concluyó en el 2010. En el 2011 se quitaron los rieles, se vendieron y ese dinero se aprovechó en el proyecto, en la construcción de los senderos. ¿Por qué se vendieron?, bueno porque se los estaban robando, eso era tan simple, para mucha gente era importante que se quedaran y hubiera sido muy bonito que se quedaran ahí, pero nosotros lo que hicimos a diferencia de España, nosotros fue dejar los rieles en las estaciones de ferrocarril y en los puentes, para que quedara vestigio de que pasó el tren, entonces me parece que fue una decisión muy interesante para el proyecto, y aparte de hacer la construcción de los senderos, se restauraron las estaciones del ferrocarril después de un proceso de que la mayor parte estaban invadidas, entonces fue todo un proceso legal y de negociación con la gente que estaba ahí, etcétera, de convencimiento más bien, y se restauraron para ser centros culturales, que en este caso, bueno, yo soy la que llevo esas actividades culturales, esa re activación de las estaciones de ferrocarril, y obviamente que no únicamente con las actividades culturales en las estaciones pues al mismo tiempo se hacen actividades deportivas y recreativas en los senderos, porque finalmente, todo este proyecto se convierte en una gran plataforma, todo el parque lineal y las	<ul style="list-style-type: none"> •María Elena Vázquez •Arq. Javier Díaz •Arqueólogo Juan Vaneas •Tere Márquez •Lucina Rangel •José Méndez •Gobierno del estado de Jalisco 	<ul style="list-style-type: none"> •Comenzar el proyecto con un Plan Maestro de Vías Verdes para el estado de Jalisco •Acompañar de la gestión de donación de los tramos ferroviarios al estado de Jalisco 	<ul style="list-style-type: none"> •Los trabajos del Plan Maestro se realizaron por parte del Arquitecto Javier Díaz y el Arqueólogo Juan Vanegas. •Los trabajos para que se donaran los tramos ferroviarios a gobierno del estado los llevó el Arquitecto José Méndez, concluyendo estas labores en 2010 •En 2011 se retiraron rieles para venderlos y con el dinero obtenido construir senderos. •Los rieles se vendieron porque estaban siendo robados. •Algunos rieles se dejaron en las estaciones de ferrocarril y puentes •La mayor parte de estaciones estaban invadidas y por ello inició un proceso legal y de negociación con la gente que estaba ahí. •Las estaciones se restauraron para ser centros culturales •Actualmente en las estaciones Y senderos se realizan actividades culturales, deportivas y recreativas •vías verdes se convierte en una gran plataforma para una gran diversidad de actividades, todo el parque lineal y ex estaciones

Cronología de hechos Vías Verdes Jalisco					
Clave Entrevistado	Año	Descripción	Involucrados	Objetivo	Acciones
M.E.V.M. IV	2010	<p>estaciones para hacer una gran diversidad de activadas.</p> <p>Cuando llega el proyecto a las comunidades hay diferentes actores, hay quienes vieron muy bien el proyecto, hay quienes dijeron, pues qué bueno que van a hacer algo, hasta que pensaron, porque ahora todo esto está completamente abandonado y tiene años abandonado, las estaciones se están cayendo, y dicen, -¡Pues qué bueno que están llevando a cabo este proyecto de recuperación de espacios públicos-, que es el nombre que le daban administrativamente las dependencias de gobierno, cosa que era cierto, era recuperación de espacios públicos y esa gente lo tomó muy a bien, aplaudió el proyecto completamente, pero claro que había un sector de la población, de la gente mayor, que vivió el tren que pasaba por su comunidad, y tienen esos recuerdos de niños, que los llevaban a pasear, que esperaban el tren y que jugaban inclusive con el mismo tren, que ponían monedas, para que las aplastara en las vías y después las recogían, una cantidad de recuerdos que en el imaginario de la población seguían pensando que el tren siguiera pasando, entonces nos preguntabas: -¿van a hacer esto, entonces quiere decir que el tren ya nunca más va a volverá a pasar?- entonces sí la gente sentía esa nostalgia del tren definitivamente, pero con el tiempo si se fueron dando cuenta que eso estaba abandonado y si se está haciendo ese parque lineal y se están restaurando las estaciones, pues la verdad es que lo han tomado muy bien, y cuando nosotros iniciamos la socialización del proyecto, que hasta la fecha podemos decir que no hemos terminado con esa socialización</p>	<ul style="list-style-type: none"> •Administración Pública del Estado de Jalisco 2008 •Habitantes de las comunidades locales •Dependencias de gobierno 	<ul style="list-style-type: none"> •Socializar el proyecto con los habitantes de las comunidades locales por medio de los ayuntamientos locales 	<ul style="list-style-type: none"> •Al llegar el proyecto a las comunidades hubo dos reacciones, de aceptación al proyecto y de rechazo. •En las dependencias de administración de gobierno, al proyecto se le conocía como recuperación de espacios públicos. •Conforme avanzó el proyecto, las personas fueron aceptando el proyecto. •Se considera que el proyecto de sociabilización aún no está terminado.
M.E.V.M. IV	2009	<p>La Sociabilización inicia antes del 2011 que fue cuando se empezó a construir, digamos que inmediatamente nosotros empezamos, desde el 2009, porque antes de que nos dieran el derecho de vía, porque en cuanto empezó el proyecto y el plan maestro y se hizo el tercer seminario de vías verdes aquí en Guadalajara, sí, ahí empezamos la sociabilización, de una manera pues algunos municipios nada más, algunas actividades, pero en realidad ahí empezamos, ese fue el inicio, pero ya</p>	<ul style="list-style-type: none"> •Administración Pública del Estado de Jalisco 2008 •Secretaría de Cultura del Estado de Jalisco •Habitantes de las comunidades locales •Ciclistas 	<ul style="list-style-type: none"> •Socializar el proyecto con los habitantes de las comunidades locales 	<ul style="list-style-type: none"> •La sociabilización del proyecto vías verdes inició en 2009, antes de que gobierno del estado de Jalisco obtuviera el derecho sobre vías •Se realizó el tercer seminario de vías verdes en 2008 a la par que iniciaba el Plan Maestro •En 2011-20112 ya con algunos tramos construidos comenzaron actividades de sociabilización

Cronología de hechos Vías Verdes Jalisco					
Clave Entrevistado	Año	Descripción	Involucrados	Objetivo	Acciones
		más en forma, ya lo empezamos cuando ya la construcción de los senderos, ya había varios tramos ya construidos que fue en el 2011-2012, ya en el 2013 a esta fecha, sí, ya obviamente hemos tenido mucho más kilómetros de sendero, y ya lo socialización, ya por sí misma, ya se fue dando, porque ya la gente que invitamos en un principio, ya esa misma gente, ya fue transmitiendo esa información e invitando a la gente de su alrededor, por ejemplo, va un ciclista lo ha invitado un grupo no, así se fue dando la socialización	<ul style="list-style-type: none"> • Dependencias de gobierno 		<ul style="list-style-type: none"> • En 2013 a 2018 hubo mayor construcción de kilómetros de sendero
M.E.V.M. IV	2009-2012	La primera construcción de Vías Verdes en Jalisco que quedó completa, fue en Atotonilco, kilómetro y medio aproximadamente, ahí fue el primer tramo que se terminó, y ahí empezó realmente la socialización con mucho éxito, porque también hay factores que suman a ese éxito, ahí las vías del ferrocarril pasan por zona urbana, o sea que la gente inmediatamente tomó posesión del lugar, lo retomó, que esa es una de lo que hemos siempre repetido, en cuanto hacemos presentaciones del proyecto en las comunidades, nosotros les decimos que tienen que tomar ese lugar como suyo, que se apropien del lugar, esa es la palabra clave, apropiarse del lugar. de Atotonilco, se empezaron a hacer senderos en Ocotlán, 1 km, en Ahualulco como 1km o kilómetro y medio en Ameca, fue el lugar que se hicieron más kilómetros, y también fue a la par Ameca y Atotonilco, fueron 10 km ahí, fue el lugar que tuvo más, y en la Vega se hizo kilómetro y medio, pero como eran pequeños tramos, hechos en cada municipio, pues no servía mucho como de enlace, entonces a la hora que empezó esta administración en el 2013, ya se hizo un proyecto que fuera Rutas Creativas, cuál es el objetivo? Muy interesante, porque fue la conectividad de todos los senderos, entonces ya se empezaron a construir todos, y ya empezamos con que por ejemplo en el tramo ferroviario, que va de Tala a Ameca, es Tala, Teuchitlán y Ameca, hay tres municipios y son 44 kilómetros, ya terminados, y ahí en la Vega de Teuchitlán, parte el otro tramo ferroviario que va a San Marcos, pero la parte de Etzatlán-San Marcos había estado invadida totalmente, y eso no entró en el proyecto de inicio, con el propósito de que no se	<ul style="list-style-type: none"> • Administración Pública del Estado de Jalisco 2008 • Secretaría de Cultura del Estado de Jalisco • Municipios de Atotonilco, Ameca, Ocotlán, Teuchitlán (La Vega), Etzatlán y San Marcos 	<ul style="list-style-type: none"> • Construir segmentos dispersos de sendero en diversos municipios • Construir más segmentos de vía verde, conectando los que se habían construido de manera dispersa en la administración anterior. 	<ul style="list-style-type: none"> • La primera construcción e vías verdes fue en Atotonilco con kilómetro y medio aproximadamente • En Atotonilco se realizaron las primeras actividades de sociabilización • Por medio de Vías Verdes Jalisco se hacen presentaciones en las comunidades y se menciona que los habitantes locales deben apropiarse del lugar • Simultáneamente a las labores de construcción en Atotonilco se realizaban las de Ameca con 10 kilómetros posterior a Atotonilco comenzaron labores en Ocotlán con 1 km o kilómetro y medio, después La Vega con kilómetro y medio. • Los trabajos en cada sitio no funcionaron como enlace • La administración Pública del Estado de Jalisco 2013 se realiza el proyecto Rutas Creativas que buscaba conectar todos los senderos que habían quedado dispersos • Se conectaron los tramos Tala-Teuchitlán-Ameca (3 municipios y 44km de senderos construidos), La Vega-Etzatlán-San Marcos (sólo 34 km de La Vega a Etzatlán) • En Atotonilco se sumaron 5km más • En el tramo Ocotlán-Atotonilco se sumaron aproximadamente 7km más • Quienes llevan los datos exactos de construcción de senderos para vías verdes los • Se realizaron además conectividad hacia puntos turísticos de los municipios locales

Cronología de hechos Vías Verdes Jalisco					
Clave Entrevistado	Año	Descripción	Involucrados	Objetivo	Acciones
		<p>entorpeciera en términos legales el que nos dieran el derecho de vía de todos los demás tramos ferroviarios, entonces se hizo nada más de la Vega a Etzatlán y son 34 kilómetros, entonces, en Atotonilco se hicieron 5 kilómetros más, en total son aproximadamente 6 kilómetros, yo te digo siempre aproximado porque al final de cuenta los datos exactos lo tienen los arquitectos y los tenemos bueno en escrito, pero de memoria, así pues más o menos, y se hicieron en Ocotlán otros como 7km entonces del tramo de Ocotlán a Atotonilco, se hicieron estos tramos que se hicieron como 5 o 6, 7 aquí en Ocotlán, con el objetivo de ya cerrar y juntar los dos, no llegamos todavía a eso, están conectados, pero aquí en región valles, se hicieron aparte 3 ciclo vías, esto es que de la estación donde pasa el sendero de Aqualulco, parte una vía que va a Santa cruz de Bárcenas, una localidad, y esto es precisamente esa conectividad de la que te platico, para que del sendero de vías verdes, tú te conectes hacia puntos turísticos de los municipios, que eso es también muy interesante, o sea que no nada más vayas a hacer recorridos por los senderos, sino que te vayas a otros lugares turísticos, con el objetivo que haya un impacto económico también más grande en los municipios,</p>			<p>por medio de senderos para crear un impacto económico más grande.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Etzatlán no pudo conectarse con sendero por problemas aún existentes de propiedad.
M.E.V.M. I	2008-2013	<p>Turismo es una de las partes más importantes para el proyecto de vías verdes, que incluso había personas que decían, es que este proyecto lo debería llevar turismo, por qué lo lleva secretaría de cultura?, secretaría de cultura no cuenta con los elementos como para reactivar esto como un producto turístico, lo que pasa es que nos corresponde a nosotros porque es patrimonio, entonces el patrimonio cultural, patrimonio ferroviario, todo lo que corresponde a patrimonio lo debe llevar secretaría de cultura, en específico pues nosotros, la Dirección General de Patrimonio Cultural.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Administración Pública del Estado de Jalisco 2008-2013 • Secretaría de Cultura – Dirección de Patrimonio Cultural 	<ul style="list-style-type: none"> • Señalar la correspondencia del proyecto en la Secretaría de Cultura 	<ul style="list-style-type: none"> • El proyecto es llevado a cabo desde Secretaría de Cultura • Secretaría de Cultura no cuenta con los elementos para reactivar a las Vías Verdes en Jalisco como un producto turístico. • Al ser patrimonio cultural-patrimonio ferroviario corresponde a Secretaría de Cultura (Dirección General de Patrimonio Cultural, Jalisco)

Cronología de hechos Vías Verdes Jalisco

Clave Entrevistado	Año	Descripción	Involucrados	Objetivo	Acciones
M.E.V.M. III	2008-2010	Que las vías de comunicación, son de secretaría de comunicaciones y transporte. El proceso fue independientemente de que se empieza a hacer el Plan Maestro, ese es el principio del principio, a la par se estaba llevando lo que te digo del arquitecto Méndez, él estaba llevando a cabo todo el proceso jurídico de alguna manera, porque si es jurídico es la Secretaría de la Función Pública, específicamente con INDABIIN, pues obviamente hacer las delimitaciones, llevar los planos de todos los tramos de las estaciones y ahí empezaron, con gente de INDABIIN, comunicación continua, para nosotros ir cubriendo todos los requisitos, para nosotros ir llevando todo lo que necesitaban para que precisamente se hiciera todo ese proceso jurídico de los tramos ferroviarios y los entregara a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, al Gobierno del Estado y esa entrega se hizo, se concluyó, en el 2010, ya nosotros somos los dueños pues digamos.	<ul style="list-style-type: none"> •Secretaría de Comunicaciones y Transporte •José Méndez •Secretaría de la Función Pública •INDABIIN •Gobierno del Estado •Administración Pública del Estado de Jalisco 2008-2013 •Secretaría de Cultura – Dirección de Patrimonio Cultural 	<ul style="list-style-type: none"> •Acompañar de la gestión de donación de los tramos ferroviarios al estado de Jalisco 	<ul style="list-style-type: none"> •El proceso jurídico para conseguir los terrenos y edificios fue el principio de todo el proceso de Vías Verdes Jalisco. •A la par del proceso Jurídico se realizaba el Plan Maestro de las Vías Verdes en Jalisco •El proceso jurídico lo realizó el Arquitecto José Méndez ante INDABIIN, que pertenece a la Secretaría de la Función Pública •El demás equipo de Patrimonio Cultural de Jalisco, se encargaba de entregar y conseguir información que requiriera INDABIIN. •En 2010 INDABIIN entrega a Gobierno del Estado, terrenos y edificios.
M.E.V.M. I	2008-2010	desde que se empezó el Plan Maestro y el proceso con INDABIIN, estuvimos a la par con Tere y Lucina del Museo Nacional de Ferrocarriles Mexicanos, trabajando de la mano continuamente y ellas propusieron que se hiciera precisamente, que se hiciera el tercer seminario Iberoamericano de Vías Verdes en Guadalajara, que también eso precisamente era a la par e invitar, el objetivo era invitar a España, porque el proyecto pues viene de ahí, y Vías Verdes pues es una marca, entonces, viene el proyecto de España, y España también nos da todas esas facilidades, toda esa asesoría, tanto a Lucina y Tere, como a nosotros para llevar a cabo el inicio de todo este proyecto.	<ul style="list-style-type: none"> •INDABIIN •Tere Márquez •Lucina Rangel •Administración Pública del Estado de Jalisco 2008-2013 •Secretaría de Cultura – Dirección de Patrimonio Cultural •Expertos Vías Verdes España 	<ul style="list-style-type: none"> •Acompañar de la gestión de donación de los tramos ferroviarios al estado de Jalisco 	<ul style="list-style-type: none"> •Se convocó al tercer seminario Iberoamericano de Vías Verdes en Guadalajara. •Se invitaron a representantes de Vías Verdes España, los dueños de la marca Vías Verdes, y expertos de proyectos de Vías Verdes. •El proceso se acompañó con Tere Márquez y Lucina Rangel.
M.E.V.M. III	2008-2010	El comodato de uso de las estaciones e infraestructura rehabilitada, fue un proceso para la entrega de los tramos ferroviarios, y otro aparte fue las estaciones de ferrocarril, esas creo que se dieron, ahí no me hagas mucho caso porque esos datos te digo que los tienen los arquitectos, creo que se da como destino, creo que ese es el término jurídico que le dan, se dan en destino las estaciones de ferrocarril.	<ul style="list-style-type: none"> •INDABIIN •Tere Márquez •Lucina Rangel •Administración Pública del Estado de Jalisco 2008-2013 •Secretaría de Cultura – Dirección de Patrimonio Cultural 	<ul style="list-style-type: none"> •Acompañar de la gestión de donación de los tramos ferroviarios al estado de Jalisco 	<ul style="list-style-type: none"> •Se realizaron dos trámites ante INDABIIN •Por una lado se tramito en destino a las estaciones •Por otro lado se realizó un trámite para comodato de os tramos ferroviarios

Cronología de hechos Vías Verdes Jalisco

Clave Entrevistado	Año	Descripción	Involucrados	Objetivo	Acciones
M.E.V.M. III	2008-2010	<p>Los trámites se realizaron en INDABIIN y ya aquí en Jurídico con Secretaría de Cultura pues ya tuvo que ir interviniendo obviamente en todo ese proceso como Secretaría de Cultura, y a la vez también la invasión de las estaciones al mismo tiempo, tanto así, que la función pública ya cuando nos iba a hacer la entrega de los tramos y de las estaciones, fueron a hablar con cada una de la personas que estaban dentro de las estaciones, para explicarles, pues finalmente no tenían derecho de estar ahí por supuesto, pero ya con el tiempo hay un cierto derecho, todo esto finalmente tiene que terminar en jurídico, todo tiene que ser perfectamente legal.</p> <p>Ellos hablaban de que tenían, bueno, finalmente yo no me hice cargo directamente de todo eso, pero más o menos me di cuenta. Ellos argumentaban que tenían documentos, pero pues eran documentos que nunca vimos, o al menos que yo sepa, no se vieron, si quizá los sacaron ahí ya cuando la vieron muy de cerca, que sí ya los querían sacar, entonces quizá presentaron algunos documentos, pero realmente, según yo sé, ellos ahora sí que estaban con petate de muerto, porque no tenían absolutamente nada legal, ellos se quedaron ahí y pues ahora sí que sácame, pero no tenían algún argumento, o por lo menos si tenían algunos papeles no era nada muy significativo para lograr que un abogado pudiera pelear para que se quedaran ahí, porque según nos dijo la abogada de INDABIIN, las estaciones son propiedad de la nación.</p>	<ul style="list-style-type: none"> •INDABIIN •Jurídico de Gobierno del Estado •Administración Pública del Estado de Jalisco 2008-2013 •Secretaría de Cultura – Dirección de Patrimonio Cultural 	<ul style="list-style-type: none"> •Acompañar de la gestión de donación de los tramos ferroviarios al estado de Jalisco 	<ul style="list-style-type: none"> •Secretaría de Cultura de Jalisco se encargó de realizar el proceso de gestión para comodatos y destinos •Se necesitó la intervención del Departamento Jurídico para acompañar el proceso de comodatos y destinos •Cuando la Secretaría de la Función Pública iba a hacer la entrega de los tramos y estaciones, en ese momento se habló con cada una de las personas que estaban invadiendo las estaciones •A las personas que invadían se les explicó que no tenían derecho de estar ahí, y para ello se requiere de apoyo jurídico, pues ese proceso deber ser perfectamente legal. •Las personas argumentaban tener documentos que los acreditaban como propietarios, pero nunca los mostraron documentos de validez legal. •INDABIIN indicó que las estaciones son propiedad de la nación. •Considera que al no haber papeles significativos para lograr que un abogado pueda pelear que se quedaran ahí, las personas no tenían derecho de propiedad.
M.E.V.M. IV	2008-2010	<p>No sé en qué términos llevaron la negociación, porque la llevaron en el municipio, pues de convencimiento, en ese momento por Ejemplo en Aqualulco e presidente municipal pues supo llegarle a este señor, porque era un señor ya mayor, también querrán tenerle cierta consideración porque decía: no es que si yo lo saco, el pueblo se me echa encima-entonces claro que nosotros como gobierno del estado teníamos que darnos cuenta que la problemática tampoco era tan fácil no, y qué mejor que llegaran a una negociación y que todo fuera en santa paz obviamente, todo mundo le apostamos a que las cosas se resuelvan en la mejor manera, en los mejores términos, y parece ser que así fue,</p>	<ul style="list-style-type: none"> •INDABIIN •Jurídico de Gobierno del Estado •Administración Pública del Estado de Jalisco 2008-2013 •Secretaría de Cultura – Dirección de Patrimonio Cultural •Alcalde municipal de Aqualulco 	<ul style="list-style-type: none"> •Desocupar ex estaciones y terrenos que han sido invadidos 	<ul style="list-style-type: none"> •La manera para retirar a las personas que habían invadido se realizó por medio de la negociación y convencimiento. •En el caso de Aqualulco fue el presidente municipal el que realizó las negociaciones con el señor que invadía la ex estación •Negociar con las personas que invaden es una estrategia política de no poner en contra a la sociedad con la administración pública municipal •Las personas que invadían se convencieron al reconocer la seriedad del proyecto, cuando ya se habían iniciado tramos ferroviarios.

Cronología de hechos Vías Verdes Jalisco					
Clave Entrevistado	Año	Descripción	Involucrados	Objetivo	Acciones
M.E.V.M. II	2008-2013	<p>porque la verdad sí lo veíamos difícil que pudieran sacar a las personas porque estaban muy aferrados, pero finalmente, lo lograron, llevaron esa labor de convencimiento con ellos y finalmente salieron de la estación y entre otras cosas si fue muy importante el que ellos se dieron cuenta que el proyecto iba en serio, porque a lo mejor al principio dijeron, estos nos quieren correr, pero no nos van a hacer nada, pero se dieron cuenta que el proyecto era una realidad, que fue en serio y ya cuando realmente vieron que sí se estaban haciendo los tramos ferroviarios, pues las estaciones eran pieza clave, y empezaron a acceder. Las vías verdes pasan por áreas protegidas, digamos, son sitios RAMSAR, lo que no sé son exactamente las fechas de cuando se le dio a cada uno, pero son tres, las que están en zonas protegidas, en los que son vías verdes, es una parte muy interesante del proyecto, una es la Presa de la Vega que está en Teuchitlán, otra es la Laguna de Zapotlán, en ciudad Guzmán y la otra el Lago de Chapala, que es Región Ciénega que es donde tenemos Ocotlán, Atotonilco. Que ese tramo de Ocotlán, Atotonilco son 34 km. Y en Cd. Guzmán tenemos 7 km, es donde menos tenemos en cuanto a que no tenemos involucrados otros municipios, es sólo, hasta ahorita, pero más adelante quizá se puedan involucrar más municipios.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Administración Pública del Estado de Jalisco 2008-2013 • Secretaría de Cultura – Dirección de Patrimonio Cultural 	<ul style="list-style-type: none"> • Señalar importancia de ANP en el proyecto de Vías Verdes Jalisco 	<ul style="list-style-type: none"> • Las Vías Verdes Jalisco pasan por tres sitios RAMSAR, muy importantes para el proyecto: <ul style="list-style-type: none"> ○ Presa de La Vega, Teuchitlán ○ Laguna de Zapotlán, Ciudad Guzmán ○ Lago de Chapala, Región Ciénega • En la Región Ciénega se encuentra el tramo de vías verdes Ocotlán-Atotonilco de 34km, y en Ciudad Guzmán 7 km.
M.E.V.M. III	2008-2013	<p>Al gobierno del estado es al primero que se entregan los permisos, luego al municipio, ahí no sé exactamente como, porque creo que hay diferencias, son datos que te los pueden dar mejor los arquitectos o el jurídico, cómo quedó exactamente cada municipio, porque en algunos, nada más somos nosotros los que tenemos injerencia en la estación y en otros son los dos, en otros nada más son ellos. Por ejemplo en Cd. Guzmán es de ellos la estación, es del municipio porque ya lo tenían desde antes de que empezara el proyecto, porque Cd. Guzmán no se incluyó dentro del Plan Maestro y este que te digo del 2008, de cuando iniciamos, no estaba Cd. Guzmán. Cd Guzmán entró a partir del 2013, de esta administración, entonces ya la Estación ya era del municipio, no está en Vías Verdes. Las estaciones se dieron en destino, ese es el término legal, y lo que sí</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Administración Pública del Estado de Jalisco 2008-2013 • Secretaría de Cultura – Dirección de Patrimonio Cultural 	<ul style="list-style-type: none"> • Gestionar el comodato de los bienes a las instancias administraciones locales • Establecer condiciones legales para uso de los bienes nacionales en vías verdes 	<ul style="list-style-type: none"> • Las estaciones se entregaron a gobierno del estado bajo el término legal de Destino • El mantenimiento le corresponde a los municipios actualmente. • En algunos casos, gobierno del estado entrega permisos a los municipios sobre las ex estaciones, en otros no. • Ciudad Guzmán tiene permiso directamente sobre su ex estación, por haberlo tramitado antes de que se hiciera el proyecto de Vías Verdes a nivel estatal.

Cronología de hechos Vías Verdes Jalisco

Clave Entrevistado	Año	Descripción	Involucrados	Objetivo	Acciones
M.E.V.M. VIII y X	2013-2018	<p>tengo claro es que el mantenimiento de las estaciones corresponde a los municipios, pero eso bueno, ya es algo dentro del Plan de Manejo.</p> <p>Ahora las actividades que se realizan, van junto con la socialización por supuesto. Nosotros lo que empezamos a hacer; la reforestación. Porque no hemos comentado de la reforestación, que esa si es una actividad muy importante dentro de vías verdes porque finalmente se llaman vías verdes. El tramo del parque lineal que se hace es el sendero peatonal hecho de concreto que ya lo viste, es el central. Tenemos 30 metros de derecho de vía y un tramo lateral es para ciclismo y el otro es más bien para ciclistas y el otro es ecuestre, y el centro peatonal, ahorita nada más tenemos el peatonal, no tenemos la delimitación todavía de los otros dos tramos ahorita la gente va, tanto caballos, como ciclistas y peatones, y gente que va en patines y niños con carriola, y personas con capacidades diferentes en sillas de ruedas, etc. etc., todo lo que es vehículo no motorizado, puede ir por el peatonal, porque nada más tenemos ese, pero hay ciertos tramos en sí se puede transitar y los caballos pues se bajan del sendero, igual y hasta los ciclistas, pero por lo pronto, nada más tenemos el peatonal pero eso no ha impedido que hagamos actividades de todas, para nada, ahora sí que pasen por donde puedan, pero vayan a vías verdes, y con los municipios, tenemos que tener esa coordinación, porque como es un proyecto que todavía no tenemos al 100%, y que hace falta ese plan de manejo y ese equipo completo, tenemos por ejemplo bicicletas en varias estaciones, ya las tenemos, pero no son suficientes entonces lo que nosotros hacemos, cuando un grupo por ejemplo de Guadalajara quiere ir a vías verdes, los apoyamos con un remolque que tenemos como para 35 bicicletas aproximadamente, entonces se van, y si hacen falta más bicicletas, se llevan las suyas o allá las toman de los municipios. Ya las bicicletas están en comodato para ellos, ya ellos se encargan del mantenimiento y resguardo, y de la dinámica de préstamos, entonces, ahí está una coordinación. El edificio, y de los tramos ferroviarios, ellos se deben encargar del mantenimiento de todo eso, a veces lo</p>	<ul style="list-style-type: none"> •Administración Pública del Estado de Jalisco 2013-2018 •Secretaría de Cultura – Dirección de Patrimonio Cultural •Usuarios de las Vías Verdes Jalisco •Municipios de Tala, Juchitán, Ameca, Ahualulco, San Juanito de Escobedo, Etzatlán, San Marcos, Atotonilco y Ocotlán 	<ul style="list-style-type: none"> •Socializar el proyecto con los habitantes de las comunidades locales •Coordinar el manejo de proyecto de vías verdes. 	<ul style="list-style-type: none"> •Las actividades que se realizan en vías verdes van acompañados de socialización. •Las actividades de reforestación se consideran de suma importancia en los proyectos de vías verdes •El derecho de los tramos de vía es de 30m de ancho •Los tramos de vías componen en sí un parque lineal, y el Plan Maestro considera una división de 3 senderos en esos 30m de ancho de derecho de vía: <ul style="list-style-type: none"> ○ sendero peatonal ○ Sendero ciclista ○ Sendero ecuestre •Actualmente sólo se encuentra un sendero, por el que transitan diversos usuarios de manera peatonal, ciclista, ecuestre, en patines, carriola, personas con capacidades diferentes en silla de ruedas, etc. •El Plan de Manejo hace falta para coordinar la operación del proyecto •La coordinación de actividades se hace entre Secretaría de cultura, Municipios y Guías de la Vía Verde. •Estado entregó en comodato bicicletas a los municipios. •Desde gobierno estatal se ha señalado que municipios deben hacerse cargo del mantenimiento de edificios y tramos ferroviarios. •Gobierno estatal equipa y coordina el proyecto, mientras gobierno municipal debe mantener la conservación y limpieza. •El mantenimiento de los tramos y edificios es una problemática, pues no es regular y debe sujetarse a disposición e municipios. •El proyecto de vías verdes no está terminado. Hacen falta tramos de senderos, señalética, maleza.

Cronología de hechos Vías Verdes Jalisco					
Clave Entrevistado	Año	Descripción	Involucrados	Objetivo	Acciones
M.E.V.M. VI y V	2013-2018	<p>hacen bien, a veces regular, a veces no lo hacen y luego otra vez sí, no ha sido en realidad, eso sí es una problemática que no ha sido regular como nosotros quisiéramos, lo ideal es que estuvieran todos los tramos impecables y que ya esté toda la señalética que no está tampoco en todos los tramos y que no hubiera vandalismo, también lo hay, desgraciadamente, pero hemos ido junto con el municipio, pues que tumbaron señalética en tal lado, pues va el municipio y lo hace, que ya la maleza está cerrando casi el sendero, pues igual van y hacen limpieza del sendero, por lo menos en ciertos tramos, finalmente lo hacen, ahí la llevamos, finalmente, cayendo y levantando, con trabajos y demás, con presupuesto y sin él, pero se ha hecho.</p> <p>Uno de los principales problemas es que para los municipios yo entiendo, aunque no sea la justificación total, yo entiendo que a ellos les llega el proyecto, y de pronto no tienen un apartado de decir, este presupuesto es para vías verdes, cosa que debería de ser. Nosotros desde años atrás, decir este año no, pero el que entra que incluya ya que incluya, entonces, pues nunca va a haber, y siempre van a estar nada más viendo a ver de qué partidas sacan, y pues es difícil, obviamente lo entendemos, pero ellos son los que deben tener ese presupuesto o ese apartado o esa negociación también con las empresas privadas que haya en los municipios que ya ha habidos esas negociaciones de que ellos donen. Han donado herramienta, han donado digamos cosas en especie para algunos eventos, en fin, ha habido participación de la empresa privada, aunque no tampoco de la forma como quisiéramos ya más de lleno, más en serio.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Administración Pública del Estado de Jalisco 2013-2018 • Secretaría de Cultura – Dirección de Patrimonio Cultural • Municipios de Tala, Juchitán, Ameca, Ahualulco, San Juanito de Escobedo, Etzatlán, San Marcos, Atotonilco y Ocotlán 	<ul style="list-style-type: none"> • Mantener el proyecto de vías verdes por parte de los municipios 	<ul style="list-style-type: none"> • No hay un presupuesto regular para vías verdes • El proyecto presenta vandalismo.
M.E.V.M. VI	2013-2018	<p>Creo que ya va a haber un apartado para vías verdes de recurso financiero, porque hasta ahorita no había habido para mantenimiento, incluso en este año es probable que se ejerza ese recurso para mantenimiento.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Administración Pública del Estado de Jalisco 2013-2018 	<ul style="list-style-type: none"> • Destinar recursos financieros a nivel estatal para mantenimiento 	<ul style="list-style-type: none"> • Hasta ahora, a nivel estado no ha habido un recurso financiero para mantenimiento. • Se incluirá un apartado para vías verdes destinado a mantenimiento.

Cronología de hechos Vías Verdes Jalisco

Clave Entrevistado	Año	Descripción	Involucrados	Objetivo	Acciones
M.E.V.M. VI	2008-2013	Independientemente del dinero, porque si es cierto que para todo necesitas un dinero, si hay una parte muy grande que se llama voluntad, entonces cuando hay voluntad, aunque no haya mucho dinero, no ceros porque no se puede, pero si puedes hacerlo, este es uno de los factores principales que hicimos al empezar esa socialización, que es esto, empezar a invitar a la gente a que empiece a ir a estos lugares, a donde la gente no tiene la costumbre de ir, empezábamos a hacer eventos por ejemplo, y los mismos directores de cultura de los ayuntamientos nos decían: no van. No de todos los municipios pero de algunos – la gente está acostumbrada a ir a la plaza- entonces les decíamos – en algún momento la gente se acostumbró a ir a la plaza a los eventos, es igual acá- al principio tú hace eventos y van a ir 3 o 4 gentes, así lo empezamos a hacer, hacíamos un evento iban 5 o 6 personas, pero ya se nos hacía multitud, porque no se nos paraba nadie, entonces empezaban a ir, y luego fueron 12 personas, luego 20 y hemos tenido eventos de 600 personas. Entonces quiere decir que si le trabajas, que si le buscas la forma, no nada más necesitas dinero, porque por ejemplo, nosotros para hacer eventos, Secretaría de Cultura, la dirección de Patrimonio, nosotros no tenemos recursos para eventos, pero sí lo tienen otras direcciones, entonces ellos hacen eventos, y los mandan a Vías Verdes, que precisamente ahorita tenemos unos eventos todos los sábados, en diferentes lugares cada sábado, donde les estamos llevando una obra de teatro y una proyección de películas a las estaciones.	<ul style="list-style-type: none"> •Administración Pública del Estado de Jalisco 2013-2018 •Secretaría de Cultura – Dirección de Patrimonio Cultural •Municipios de Tala, Juchitán, Ameca, Ahualulco, San Juanito de Escobedo, Etzatlán, San Marcos, Atotonilco y Ocotlán •Habitantes de las comunidades locales 	<ul style="list-style-type: none"> •Realizar eventos constantes para socializar el proyecto de vías verdes •Apoyarse de proyectos afines a Vías Verdes, que tengan recursos propios. 	<ul style="list-style-type: none"> •La voluntad es clave de éxito del proyecto de Vías Verdes Jalisco. •Todas las actividades requieren dinero. •Al inicio se de los trabajos de vías verdes e invitó a la gente por medio de eventos culturales •La experiencia que daban algunos de los directores de cultura de los municipios, era que las personas no iban a los eventos culturales. •Al inicio era poca afluencia de personas a los eventos, y con la constancia comenzó a aumentar el número de personas que asisten a los eventos. •La Secretaría de Cultura, dirección de Patrimonio Cultural de Jalisco, no tiene recursos económicos para eventos, y sin embargo tienen la coordinación de eventos culturales. •Los eventos se hacen vinculando a las direcciones que sí tienen recurso para eventos, y ellos son los que van a Vías Verdes, todos los sábados.
M.E.V.M. V y VI	2013-2018	La coordinación con otras direcciones se hace dentro de la secretaria misma, son otras direcciones que saben del proyecto de Vías Verdes, entonces es parte de la Secretaría Vías Verdes, entonces dicen en este caso por ejemplo la Doctora Váchez, que es la Secretaria de Cultura que ha apoyado bastante al proyecto, igual el Doctor Orendain, que es el Director de Patrimonio, encargada del proyecto, entonces dicen a los directores de las otras direcciones que eventos que tengan, que los incluyan a vías verdes en sus eventos, y así es, así lo hacen, nos incluyen y llevamos esos eventos. Aparte de que nosotros	<ul style="list-style-type: none"> •Administración Pública del Estado de Jalisco 2013-2018 •Secretaría de Cultura – Dirección de Patrimonio Cultural •Municipios de Tala, Juchitán, Ameca, Ahualulco, San Juanito de 	<ul style="list-style-type: none"> •Vincular las direcciones de Secretaría de Cultura, para apoya al proyecto de vías verdes •Incentivar la apropiación del proyecto por parte de las administraciones municipales locales 	<ul style="list-style-type: none"> •En la Secretaría de Cultura se realizó la coordinación con otras direcciones para apoyar al proyecto de Vías Verdes. •La instrucción a nivel de la Secretaria de cultura estatal, es que se apoye al proyecto vías verdes. •El proyecto ha sido apoyado por los responsables máximos a nivel estado, en el área de la Secretaría de Cultura: •Doctora Myriam Vachez, Secretaria de Cultura del Estado de Jalisco ha apoyado mucho el Proyecto.

Cronología de hechos Vías Verdes Jalisco

Clave Entrevistado	Año	Descripción	Involucrados	Objetivo	Acciones
		<p>hemos convencido también a los presidentes y a los directores de cultura específicamente, y a los directores de deporte de los ayuntamientos que eventos que ellos tengan, los lleven a la estación, esa es una de las partes que más importante de la socialización, finalmente ellos son los que tiene que hacer ese trabajo, finalmente nosotros estamos ahí luchando porque todo eso se haga, estamos detrás de todo eso, yo les digo que en vías verdes siempre estamos negociando, siempre estamos vendiendo el producto, porque por ejemplo los ayuntamientos, cambian cada tres años, y cada tres años es nuevas personas, y algunos casi no saben nada del proyecto, de pronto los que entran, ay qué es de qué se trata, y es intentarlos de involucrar, porque de repente si nos encontrábamos con los ayuntamientos esa problemática, que nos dirigíamos al director de cultura al principio, ahí están los errores de novato, íbamos con los directores de cultura, no nos dábamos cuenta que si hacíamos una reforestación que te digo, que tenemos que reforestar al lado del sendero peatonal y en la delimitación, van a ser cuatro hileras en todos los tramos, a parte de los patios de las estaciones, pero la reforestación no es problema, nosotros podemos juntar gente de aquí de Guadalajara o de allá mismo, o de las dos parte, y vas y reforestas, pero, ¿quién va a cuidar los árboles? Entonces se tiene que involucrar a la gente de ahí, para que cuide los árboles, entonces todo recae al final en la gente de ahí de los municipios, autoridades y comunidad, porque si ellos no lo cuidan, no lo gozan, no lo limpian, van y se apropian y si el ayuntamiento también no mete recursos, nosotros también como estado solos no podemos.</p>	<p>Escobedo, Etzatlán, San Marcos, Atotonilco y Ocotlán</p> <ul style="list-style-type: none"> • Habitantes de las comunidades locales 		<ul style="list-style-type: none"> • Se ha realizado una labor fuerte de convencimiento con presidentes municipales y directores de cultura municipal para que lleven eventos a las ex estaciones. • La socialización con los municipios espera que las administraciones locales se encarguen de los trabajos de organizar eventos culturales. • Dentro de los errores cometidos fue solicitar a Directores de cultura el apoyo para la coordinación de eventos, cuando lo mejor era pedirlo a Presidencia municipal. • Las actividades de reforestación no implican problema en la solicitud de apoyo para sembrar, la problemática que presenta es el mantenimiento de las especies sembradas.
M.E.V.M. V y VI	2013-2018	<p>El apoyo de otras instancias como ejemplo con las reforestaciones son CONAFOR, nos han donado, de repente también en Secretaría de la Defensa, también ayuda, creo que es el 32avo batallón el que está en Ameca, ellos nos han ayudado a hacer reforestación, a hacer limpieza de los senderos y también nos ha apoyado SEMADEP, antes era SEMADES, también con brigadas para limpieza de los senderos. se les solicita, esa es otra parte importante, así como las partes que hemos platicado,</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Administración Pública del Estado de Jalisco 2013-2018 • Secretaría de Cultura – Dirección de Patrimonio Cultural • CONAFOR 	<ul style="list-style-type: none"> • Vincular otras instancias gubernamentales, para apoya al proyecto de vías verdes • Incentivar la apropiación del proyecto por parte de las administraciones municipales locales 	<ul style="list-style-type: none"> • Vías verdes ha solicitado y recibido apoyo de instancias gubernamentales como CONAFOR para el tema de las plantas para la reforestación, Secretaría de la Defensa para hacer las plantaciones de la reforestación y limpieza de senderos, SEMADEP con brigadas de limpieza de los senderos • Una problemática en los senderos es que motociclistas y camionetas, no respetan

Cronología de hechos Vías Verdes Jalisco

Clave Entrevistado	Año	Descripción	Involucrados	Objetivo	Acciones
		<p>empezar con la socialización, involucrar a la gente, que se apropie y que participe en todas las actividades, deportivas, artísticas, culturales, las reforestaciones, que participen, en cuidar también, porque yo les digo que son de ellos, es que no se la creen, cuando decimos de ustedes es literal, eso es muy importante decirle a la gente – es literal- o sea, tu casa es tu casa, y si se mete un extraño a tu casa lo sacas, entonces aquí por ejemplo de que muchas motos van por los senderos, y a veces hasta camionetas, ósea, no respetan que es un proyecto para vehículo no motorizado, entonces nos vemos con esa problemática, pero ahí estamos luchando, y le digo yo a la gente – ustedes pueden bajar a los que van en las motos- claro sin meterse en problemas, pero hagan de cuenta que es su casa, como que se metieron a su casa y nos tiene que decir, aquí no deben ser. Porque al final de cuentas si haces conciencia con toda esa gente, los concientizas, pues toda esa gente tiene un hijo o un hermano o un pariente que anda en moto en los senderos, pues ellos mismos tienen que ir tomando esa conciencia y este bueno, apropiarse del terreno que ese ha sido un factor muy importante, y la voluntad que te digo que tengan los municipios, independientemente de los recursos, este podemos conseguirlo, yo hablé una vez al ingenio de Tala, y les dije que iba a haber un recorrido, que iba por Tala y nos apoyaron, con un recorrido para toda la gente de allí, porque al final de todo es un lugar Turístico digamos, entonces es aprovechar que se hacen los recorridos e ir a los lugares turísticos que la gente los conozca, entonces sí apoyan. Han apoyado, por ejemplo la embotelladora Coca-Cola, que está en Ameca, también ha apoyado con recursos a eventos que hemos tenido.</p>	<ul style="list-style-type: none"> •Secretaría de la Defensa •SEMADEP (antes SEMADES) •Habitantes de las comunidades locales •Municipios de Tala, Juchitán, Ameca, Ahualulco, San Juanito de Escobedo, Etzatlán, San Marcos, Atotonilco y Ocotlán 		<p>que no está destinado al tránsito motorizado.</p> <ul style="list-style-type: none"> •Al concientizar a un segmento de la población sobre el funcionamiento no motorizado de las vías verdes, estos a su vez pueden transmitir la información y convencer a conocidos de no usarlas para tal fin.
M.E.V.M. VI	2013-2018	<p>Sobre el apoyo de empresas, eso es lo que tiene que verse con el Plan de Manejo, eso es lo que tiene que verse también. Yo una ocasión fui a cervecería Moctezuma a pedir que nos apoyaran, porque supe que ellos tenían un proyecto que ellos tenían de aparatos de ejercicio, que normalmente hay en muchos parques, dije, pues que los lleven a vías verdes, pero no podían donar ellos directamente a</p>	<ul style="list-style-type: none"> •Administración Pública del Estado de Jalisco 2013-2018 •Secretaría de Cultura – Dirección de Patrimonio Cultural 	<ul style="list-style-type: none"> •Vincular otras empresas privadas, para apoyar al proyecto de vías verdes •Incentivar la apropiación del proyecto por parte de las administraciones municipales locales 	<ul style="list-style-type: none"> •Debe realizar el Plan de Manejo de Vías Verdes, para aclarar las formas de apoyo que se pueden recibir de empresas privadas. •Se solicitó apoyo a la empresa Cervecería Moctezuma. Esta última tenía un programa de apoyo con aparatos de ejercicio, pero Vías Verdes Jalisco no

Cronología de hechos Vías Verdes Jalisco					
Clave Entrevistado	Año	Descripción	Involucrados	Objetivo	Acciones
		<p>gobierno del estado, porque nosotros no podemos pedir recursos, no podemos aceptar, tiene que ser una A.C. o los municipios, ahí ellos sí, entonces ahí ellos tienen que hacerlo directamente para obtenerlos. La condición que nos da INDABIIN estos tramos ferroviarios, es para que se lleve a cabo, el proyecto, para el que lo pedimos, obviamente desde el momento que vean que no estamos haciendo lo que dijimos, pues nos los quitan, tan fácil como que nos los quitan.</p> <p>En Etzatlán hay un parque lineal con aparatos deportivos, al respecto de ello vías verdes da para hacer actividades deportivas, recreativas y culturales, entonces lo que pasa es que si hay que ubicarlos, dentro del derecho de vía, no, no se puede, que incluso en Etzatlán, malamente los pusieron ahí, no los debieron haber puesto ahí, porque está dentro del derecho de vía, dentro de los 30 metros de tramo, no los deberían haber colocado ahí, los podían haber puesto a lo mejor donde está el patio, quizás en un lugarcito, o donde está la gigantera, que están ahí unas canchas de fútbol, si deberían haberles buscado un lugar donde no sé entorpeciera el tráfico pues, pero bueno, no están tan mal ahí, además de que yo creo que de cualquier manera hemos tenido que ser flexibles en cuanto que bueno, están haciendo en pro de , pero si es una problemática que tenemos con los municipios en cuanto a que de repente, alguien llega y da la orden. Al haber un Plan Maestro, tenemos ahí qué tipo de árboles de saben de plantar, que en realidad van a ser los endémicos. Aplaudimos la voluntad de los municipios, pero siempre hemos tenido esa parte de problema de que consideran que si son sus terrenos si el municipio es el dueño ahí por qué seguir lo que el estado diga. Dentro de la problemática que ya te estoy planteando, primero es los recursos, que los municipios tienen que llevar el mantenimiento, unos más, unos menos, y que tienen que cada, que hagan algo, algún cambio que quieran hacer, algo que quieran aportar, nos tienen que decir, porque todo tiene que ser de acuerdo al proyecto ejecutivo, y al plan maestro, y ahí involucra todo, tanto actividades como elementos que quieran agregar, como reforestaciones que quieran hacer.</p>	<ul style="list-style-type: none"> •Lic. María Elena •Cervecería Moctezuma 		<p>podía solicitar los recursos por que solo pueden ser susceptibles del beneficio las A.C. o los municipios.</p> <ul style="list-style-type: none"> •INDABIIN permite realizar acciones para los objetivos culturales del proyecto, de no realizarse, retirarían los permisos. •Etzatlán tiene un parque lineal con aparatos deportivos dentro del derecho de vía, que oficialmente no pueden ir en ese lugar. •Se han permitido algunas acciones cuando son en pro de Vías Verdes. •Una problemática con municipios es que no consideran el Plan Maestro, y quieren proponer actividades y elementos que no son compatibles con el proyecto. •Existe un conflicto por la propiedad, ya que estado equivale al dueño actual, y municipio guarda un recelo por no poder disponer abiertamente del espacio y los recursos. •Las actividades que los municipios quieran hacer en los espacios de Vías Verdes deben estar autorizados por Gobierno del estado, Secretaría de Cultura, quien valida de acuerdo a los proyectos ejecutivos y el Plan Maestro.

Cronología de hechos Vías Verdes Jalisco

Clave Entrevistado	Año	Descripción	Involucrados	Objetivo	Acciones
M.E.V.M. X	2013-2018	El proceso de las actividades culturales en las estaciones donde soy la más cercana digamos que inician conmigo, pero primero llegan las cosas con los guías, que ellos han hecho un trabajo muy interesante, muy importante, muy comprometido, ha sido así, sin ellos no se pudieran llevar a cabo, realmente ellos son nuestros ojos ahí, el gobierno del estado les paga, que también otro de los convenios que hemos tenido aunque no estén totalmente registrados con los ayuntamientos, por las negociaciones que se han hecho, que no se han cumplido del todo, es que nosotros pusieramos una parte del personal y ellos otra, porque es imposible que una sola persona va a poder hacer todas la funciones porque este proyecto es muy complejo, entonces nosotros. Se dirigen con ellos o se dirigen sí directamente conmigo, y yo los mando con los arquitectos, para lo que es toda es parte que se refiere a mantenimiento, reforestación y todas esas cosas, realmente yo son sólo las actividades culturales, pero de alguna forma yo me entero, y estoy al pendiente, y lo paso con los arquitectos, que son los que directamente ya ven todo eso.	<ul style="list-style-type: none"> •Administración Pública del Estado de Jalisco 2013-2018 •Secretaría de Cultura – Dirección de Patrimonio Cultural •Lic. María Elena •Guías de Vías Verdes locales 	<ul style="list-style-type: none"> •Coordinar actividades en las ex estaciones y vías verdes por medio de guías locales 	<ul style="list-style-type: none"> •Las actividades culturales en Vías Verdes tienen una coordinación general en el estado, con la Lic. María Elena •Los guías de las vías verdes Jalisco, son personal contratado y pagado por el estado de Jalisco. Ellos son habitantes de las comunidades locales a las vías verdes. •Los guías se dirigen directamente con la coordinación general de actividades culturales, quien canaliza dependiendo del asunto que solicite el guía.
M.E.V.M. X	2008-2018	Uno de los factores principales para que algo tenga éxito es que ahora sí que te pongas la camiseta, que te enamores de los proyectos, si realmente lo quieres, lo vas a defender, les vas a poner más tiempo del que es tu horario de trabajo, que aquí yo les digo: las 24horas, los 365 días del año y es la realidad, no es queja, simplemente, porque yo estoy con el teléfono todo el tiempo Estamos viendo con los guías, precisamente los muchachos van a hacer sus recorridos de inspección, dentro del apoyo que hacen a los ciclistas y a la gente que van de turistas, ellos están también en inspección constante. Entonces ellos nos dicen, a veces que ya aventaron un camión de basura cerquita de la vía, y entonces hay que hablarle al ayuntamiento que recoja esa basura, en otra ocasión que reforestamos y plantamos árboles pasó que un vándalo al otro día iba sacando todos los árboles plantados, -¡ya acaban de poner tal señalética y ya la quitaron!-, y ya pusieron unos bolardos para que no se pasaran vehículos y los quitaron y pasaron, que no hay agua	<ul style="list-style-type: none"> •Administración Pública del Estado de Jalisco 2013-2018 •Secretaría de Cultura – Dirección de Patrimonio Cultural •Lic. María Elena •Guías de Vías Verdes locales •Gobierno municipal 	<ul style="list-style-type: none"> •Inspeccionar constantemente las vías verdes, de afectaciones comunes •Solicitar a los ayuntamientos apoyo para resolver afectaciones a las vías verdes 	<ul style="list-style-type: none"> •Factor de éxito de Vías Verdes Jalisco, en la experiencia de años de trabajo, es la dedicación de tiempo completo al proyecto, por parte de sus coordinadores y guías. •Los guías inspeccionan al mismo tiempo que guían recorridos de visitantes a las vías verdes. •Se han detectado varias afectaciones: <ul style="list-style-type: none"> ○ Han tirado camiones de basura cerca de las vías verdes ○ Han retirado plantas que habían sido sembradas como parte de las actividades de reforestación ○ QUITAN señalética poco después de ser colocada ○ QUITAN bolardos que se colocan para impedir el paso de vehículos ○ Ladrones han robado rieles y durmientes ○ No hay agua en los paraderos, dejando inutilizados los baños

Cronología de hechos Vías Verdes Jalisco					
Clave Entrevistado	Año	Descripción	Involucrados	Objetivo	Acciones
		<p>en el paradero y pues los baños quedan inutilizados, y llega gente y no hay baños, entonces pues bueno, obviamente es una cantidad enorme de situaciones porque el proyecto es muy complejo,</p> <p>He visto por ejemplo en concreto que tiene que haber una gran comunicación por parte del municipio y como te decía, a lo mejor no termine de decirte aquí, que primero nosotros teníamos contacto con los directores de cultura, pero los directores de cultura no podían hacer todo, entonces empezamos a ver que nosotros solo nos dirigíamos con ellos y les hablabas de pronto al... el director de obras públicas si se enteraba porque se estaba llevando a cabo la construcción y la restauración de las estaciones, pero le hablabas tú, por ejemplo al de deportes y pues no conocía el proyecto, si no lo conocía, cómo llevaba él eventos deportivos a las estaciones, entonces nos dimos cuenta que ahí es una parte muy importante para reactivarlas, porque la gente por ejemplo que utilizaba los senderos, la gente que quería hacer ejercicio, entonces lo que se empezó a hacer fue presentaciones del proyecto a todos los directores de los municipios, al presidente y al equipo completo, porque bueno, saben todos menos el presidente, que bueno ahora en esta fecha ya sabemos que gran parte de la población de cada municipio de vías verdes, ya conoce el proyecto, pero al principio nadie, nadie lo conocía entonces sí nos dábamos cuenta que- ¿ay usted es el director de deportes?-, y -¿usted es el director de limpia pública de tal ayuntamiento?- jsi a sus órdenes]- pues fíjese que tenemos reportes que se encontraron animales muertos que han tirado ahí cerquita de la vía- de cuál vía?- no pues la vía del ferrocarril de vías verdes- y qué es eso?- o sea no sabían, entonces empezamos a hacer nosotros, presentaciones a todos para que todos lo conocieran, porque todos estaban involucrados finalmente, el de aseo público, el de seguridad, el de deportes, el de educación, el de turismo, el de cultura, el de obras públicas, el de parques y jardines, el de medio ambiente, comercialización, regidores, todos están involucrados, todos tiene que ver con vías verdes, es esa la parte que es compleja, porque dentro de los equipos de los ayuntamientos, te das cuenta que tres</p>			<ul style="list-style-type: none"> • Debe existir gran comunicación coordinadores del estado de Vías Verdes • Con el tiempo se dieron cuenta que la socialización efectiva de vías verdes en el municipios era realizando una presentación del proyecto a todos los integrantes del ayuntamiento. • Secretaría de cultura realizó un inventario de rieles y durmientes, pues los estaban robando, una vez recuperado por los ayuntamientos, se inventarió.

Cronología de hechos Vías Verdes Jalisco

Clave Entrevistado	Año	Descripción	Involucrados	Objetivo	Acciones
M.E.V.M. X	2008-2013	<p>o cuatro directores, nombre, comprometidísimos con el proyecto, de pronto al inicio no teníamos seguridad, las patrullas no pasaban por ahí, no hay ciclo-policías casi, esa es una problemática importante, porque si tiene que haber ciclo, policías, porque yo eso les decía, en Ameca pueden pasar en moto porque alledaño al sendero hay un camino, entonces se pueden ir por el camino y están viendo el sendero de vías verdes, ahí no hay problema, pero donde no hay tienen que ser ciclo-policías, me faltó protección civil, porque muchas veces cuando estaban los tramos completamente abandonados no hacíamos recorrido si no llevábamos una patrulla y gente de protección civil, porque no sabíamos, había lugares en que en una ocasión pasaron unas víboras casi enfrente de nosotros. Cuando hicimos un inventario de los rieles y durmientes que habían quitado los municipios, antes que nosotros quitáramos todo, porque como se los estaban robando, agarraban a los ladrones y les quitaban los rieles que se habían robado, entonces hicimos un inventario de todo eso que tenían los municipios, entonces no bueno, de todo ha pasado, por eso necesitamos mucha gente.</p> <p>Se decidió que existieran guías verdes: pues para reactivar precisamente las estaciones, ya en esta administración que ya estaban todos los tramos ferroviarios, dijeron pues ahora que sigue, sigue re activar. Al inicio lo que pasa es que en la administración pasada, como te digo que Ameca tenía sus 10 km, ya era un tamo importante para reactivar y ahí se empezó la re-activación, realmente se empezó en Ameca. El tramo que te digo que quedó completo fue en Atotonilco, pero ya a la hora que se terminó bien a bien el tramo de Ameca, que casi casi fue a la par, se re activo, por sí solo Atotonilco se re activó por sí solo porque estaba en la zona urbana y era nada más kilómetro y medio entonces acá el asunto fue Ameca, entonces el equipo que teníamos aquí en vías verdes, el arquitecto Gabriel Michel, él estaba en coordinación de vías verdes, y él dijo la voy a reactivar, porque le ya tenía la experiencia de la vía recreativa de aquí de Guadalajara, entonces como tal, él empezó a invitar a los muchachos ciclistas que estaban ahí, los</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Administración Pública del Estado de Jalisco 2013-2018 • Secretaría de Cultura – Dirección de Patrimonio Cultural • Lic. María Elena • Arq. Gabriel Michel • Guías de vías verdes (Administración 2008-2013) • Guías de Vías Verdes locales (administración 2013-2018) • Gobierno municipal 	<ul style="list-style-type: none"> • Reactivar las vías por medio de Guías Verdes • Señalar la necesidad de más personal de guías verdes 	<ul style="list-style-type: none"> • Una vez concluidos los tramos ferroviarios, lo subsiguiente fue crear guías verdes para reactivar las estaciones. • La reactivación comenzó en Ameca, que fue el primer tramo en terminarse con 10km. • Atotonilco, se reactivó por sí solo por estar en una zona urbana, y por menor distancia de vía, 1.5km. • Gabriel Michel, ex coordinador de vías verdes Jalisco, fue quien propuso reactivar a partir de la experiencia que tenía con la Vía recreativa de Guadalajara. • La reactivación consistió en invitar jóvenes a ir a vías verdes, ciclistas principalmente, los trasladaban de Guadalajara a Ameca por medio de un vehículo de gobierno del estado. • El equipo que integró Michel Estrada abarcaban todos los puntos de vías verdes <ul style="list-style-type: none"> ○ Reforestación

Cronología de hechos Vías Verdes Jalisco					
Clave Entrevistado	Año	Descripción	Involucrados	Objetivo	Acciones
		<p>empezó a invitar a ir a vías verdes e íbamos en vehículo de aquí de secretaria de cultura y luego ya se hizo el remolque, ya con el vehículo y remolque, ya se empezaron a llevar grupos de ciclistas principalmente, y con un camión que se alquilaba con recurso también de gobierno del estado. O sea, esto es empezar el caminito de la socialización, entonces los guías se contrataron aquí y sin fue un equipo muy buen equipo de vías, porque abarcaban todos los puntos de vías verdes, uno se dedicaba a reforestación, otro que era licenciado en educación física, se encargaba de los recorridos ciclistas, que se hacían también recorridos nocturnos, otro se encargaba de los eventos culturales en las estaciones, y otro, había una doctora, que dos porque siempre deben ser dos los guías que por seguridad deben de ir acompañados, esos dos hacían los recorridos de inspección que uno era una doctora, que también empezaban a hacer campañas de salud, invitar a la gente también a hacer ejercicio por ejemplo, otro muchacho, otro guía, estaba en la Vega y él hizo un equipo de fútbol porque bueno, había que reactivar todo eso, se hicieron las primeras reforestaciones, los primeros eventos, entonces pues sí, a mi junto con ellos, primero yo fui la que hizo los primeros eventos de vías verdes, y luego ellos ya más en forma en lo que es Ameca, fue muy interesante la labor, muchachos muy comprometidos, preparados, jóvenes, con condición física, igual que el equipo que tenemos aquí en Vías Verdes ahorita, entonces ya ellos bueno, pues con el cambio de administración salieron, y el único que quedó fue Christian, y es el único que sobrevive, y de ahí los demás, y tenemos uno de vialidad también, Cecilio, el que está en todos los tramos, imagínate, obviamente que necesitamos más, decían que tenía que ser, cuando se platicaba del plan de manejo, que tenían que ser dos personas por cada kilómetro, entonces yo les digo yo, no pues no quiero que sean tantos, ya que sean 2 por cada 5 kilómetros no, que por lo menos estuvieran a parte del jefe de estación y del policía que tiene que estar ahí de planta, que algunos municipios si lo tuvieron, que Ameca es el único que tiene policía fijo, y bueno Atotonilco de alguna manera también y Etzatlán lo</p>			<ul style="list-style-type: none"> ○ Recorridos ciclistas ○ Eventos culturales en estaciones ○ Seguridad médica en recorridos ○ Campañas de salud ○ Inspección ○ Actividades deportivas ● Con el cambio de administración estatal se eliminó el equipo integrado por Michel Estrada ● Los guías verdes eran profesionistas en su área, comprometidos, preparados y de buena condición física. ● Actualmente se cuenta Guías Verdes, Christian y otros en cada ex estación, además de Cecilio, de vialidad a quien corresponde todos los tramos, ● No es suficiente el número de guías y apoyo de vialidad actuales. ● Cuando se ha hablado del plan de manejo, se ha dicho que deben ser 2 guías por cada 5 kilómetros, más un jefe de estación, un velador y un policía fijo. ● Ameca es el único municipio que tiene policías fijos en la ex estación ● Etzatlán cuenta con un velador.

Cronología de hechos Vías Verdes Jalisco					
Clave Entrevistado	Año	Descripción	Involucrados	Objetivo	Acciones
		tuvo, últimamente no, pero lo tuvo mucho tiempo, de todas maneras tiene una persona ahí, que es un velador que está todo el tiempo y bueno, velador, jefe de estación, policía y los guías, todo ese personal necesitamos.			
M.E.V.M. X	2013-2018	Las capacitaciones de los guías verdes una se las da primeros auxilios se las da protección civil, que no nos cuesta la otra capacitación ha sido por ejemplo, Christian que es el de los que quedaba ahí, el único sobreviviente, pues el capacito a los demás de cómo apoyar a los grupos de ciclistas o de caminantes en su defecto, lo que sea, entonces él les enseñó la forma de como coordinarse entre ellos para proteger a los grupos, y lo han hecho bien, porque cuando tenemos poca gente, vienen de los demás municipios y se trasladan a esos municipios a apoyar, cuando pues si está difícil, porque luego ellos tienen que pagar sus gastos para trasladarse al otro municipio, en fin, pero lo han hecho.	<ul style="list-style-type: none"> •Administración Pública del Estado de Jalisco 2013-2018 •Secretaría de Cultura – Dirección de Patrimonio Cultural •Guías de Vías Verdes locales (administración 2013-2018) •Protección Civil •Christian, guía verde de Ameca 	<ul style="list-style-type: none"> •Capacitar a los guías verdes 	<ul style="list-style-type: none"> •Los guías verdes son capacitados en primeros auxilios por Protección Civil •Christian se encargó de capacitar a los demás guías verdes en apoyo a ciclistas y caminantes
M.E.V.M. X	2013-2018	A los guías a ellos se les paga de una cierta partida que cómo es, no sabemos, eso lo ve la dirección general administrativa, y dice – pues tengo este recurso para vías verdes- que bueno que ha habido ese recurso para vías verdes obviamente, y se les paga, pero nada más a uno, tenemos uno en Ocotlán, uno en Ameca, uno en Ciudad Guzmán, uno en San Marcos, uno en Etzatlán, uno en Ahualulco, uno en Tala, uno en la Vega, son todos los que tenemos, nos hace falta en Atotonilco, en San Juanito, nos hace falta, y ya en Ahualulco, porque quedó el que es de vialidad, y el de Ahualulco se fue a Tala, entonces, no tenemos ni siquiera concreto uno en cada lugar, y tenemos solo tres talleristas, que ¡qué bueno que los tenemos!, uno en Ciudad Guzmán, otro en Ameca y otro en San Marcos. Tenemos los tres talleristas que procuramos, por ejemplo en San Marcos, es muy interesante, los talleristas, porque este señor les da tallado de cantera, pues secretaria de cultura de alguna manera pues tiene que velar porque siga todo lo que se refiere a arte y artesanía, entonces da ese taller, y la guía de ahí, ella de su cuenta, da alfarería	<ul style="list-style-type: none"> •Administración Pública del Estado de Jalisco 2013-2018 •Secretaría de Cultura – Dirección de Patrimonio Cultural •Guías de Vías Verdes locales (administración 2013-2018) •Talleristas 	<ul style="list-style-type: none"> •Reactivar las vías por medio de Guías Verdes •Señalar la necesidad de más personal de guías verdes •Fomentar el empleo local •Delegar la creación de programas locales a los guías de cada ex estación 	<ul style="list-style-type: none"> •Gobierno del estado paga a los guías verdes de: Ocotlán, Ameca, Ciudad Guzmán, San Marcos, Etzatlán, Ahualulco, Tala, La Vega. •Hacen falta guías verdes en Atotonilco, en San Juanito de Escobedo. •En Ahualulco el guía verde es el encargado de vialidad de todas las vías verdes. •Hay tres talleristas, uno en Ciudad Guzmán, otro en Ameca y otro en San Marcos •En San Marcos, un señor da taller de tallado de cantera, que es parte de las iniciativas de secretaria de cultura, para velar por la difusión del arte y artesanías, también hay taller de alfarería que es característica de la región •En san marcos las actividades comenzaron en la plaza de la localidad, porque la estación no estaba

Cronología de hechos Vías Verdes Jalisco					
Clave Entrevistado	Año	Descripción	Involucrados	Objetivo	Acciones
M.E.V.M. IX	2008-2018	<p>porque ella depende de artesanos, entonces ella tomó un curso y lo que sabía, pues lo transmite a los niños y de esta manera, con estos dos talleres que dan ahí, han podido ella socializar la estación, porque no tiene sendero, pero ha podido socializar la estación. En el caso de San marcos y al principio eso le costó a ella al inicio se hicieron las actividades en la plaza y luego poco a poco se hicieron después en la estación, pero estaba peligroso y la recomendación es que la guía verde nunca fuera sola. Ahí por ejemplo la apoyó mucho, más que cultura, la apoyó el director de seguridad pública, entonces ahí está la parte interesante de que cada director de ayuntamiento que apoya se nota, tú lo ves, aquí en este municipio ha apoyado mucho el de cultura, aquí el de seguridad, acá apoya el de deportes, entonces te das cuenta que siempre hay alguien que destaca más, por ejemplo en Etzatlán el de cultura, en San Marcos el de seguridad, en Ahualulco deportes, en san Juanito deportes.</p> <p>La buena relación que tengas con los ayuntamientos para mí es clave para el éxito de la reactivación de las estaciones, porque de pronto tenemos personas que se peleaban con el ayuntamiento es mejor tener la mejor relación con los municipios, porque son los principales actores, y si ellos y nosotros ayudamos a que se involucren empresas privadas, excelente. Por ejemplo, Toño en Ahualulco, consiguió que le donaran herramienta, y las herramientas para qué, para las reforestaciones, ya que se ve que tramos se va a reforestar, hay que tener comunicación ya sea con el instituto de la juventud, o con un grupo de ecologistas del municipio, o con los boy scout, o con una escuela, con quien quieras, los invitas a hacer la reforestación, son tantas personas, son tantos árboles, es tanto tramo, entonces primero hay que darles la plática en cuanto a decirles que los árboles se tienen que plantar dos metro alejados del sendero, y cada seis metro un árbol de otro, entonces tiene que ir una máquina, porque cuando pasaba el tren, esa parte está muy compactada, entonces así como que metas la pala muy fácil, yo he intentado hacerlo y no se puede excavar. Entonces tenía que ir una maquina a hacer los hoyos, que a veces te los hacían muy</p>	<ul style="list-style-type: none"> •Administración Pública del Estado de Jalisco 2013-2018 •Secretaría de Cultura – Dirección de Patrimonio Cultural •Guías de Vías Verdes locales (administración 2013-2018) •Instituto de la Juventud •Grupos de ecologistas de municipios •Boy scout •Escuelas •Sociedad civil •Gobierno municipal 	<ul style="list-style-type: none"> •Fomentar el empleo local •Delegar la creación de programas locales a los guías de cada ex estación 	<p>acondicionada, después se realizaron en la estación con el apoyo de seguridad municipal, pues la zona era muy peligrosa.</p> <ul style="list-style-type: none"> •La reactivación es exitosa cuando se ha creado una buena relación con los ayuntamientos •En Ahualulco, el guía verde Toño, consiguió la donación de herramienta para las actividades de reforestación. •Las actividades de reforestación consisten en: <ul style="list-style-type: none"> ○ Conseguir las plantas de acuerdo con las señaladas por el plan maestro ○ Conseguir la herramienta necesaria ○ Identificar los tramos a reforestar ○ Invitar al instituto de la juventud, grupos de ecologistas del municipio, boy scout, escuelas, o población civil para hacer las labores. ○ Hacer una plática para decir las distancias, la forma de excavar, etc. ○ En ocasiones, donde hay suelo muy compacto se requiere maquinaria para perforar ○ Se calcula el número de personas que asistirán y el tramo a reforestar

Cronología de hechos Vías Verdes Jalisco

Clave Entrevistado	Año	Descripción	Involucrados	Objetivo	Acciones
		grandes, en fin. Luego conseguir composta para rellenar al mismo tiempo y de preferencia que hubiera unos palos de madera para amarrar los árboles, ya tienes que llevar el listón o el hilo para amarrarlos que no estuvieran doblados, por si hubiera una tormenta no les hace. Luego de eso, la gente que iba a reforestar, comprometerlos a que los cuidaran entonces hacer una dinámica, si había el suficiente tiempo, para que adoptaran un árbol cada quien, y decirles a forma en que tenían que regarlos y decirles cada cuanto tenían que regarlos, y luego, viene la parte de vigilancia, de ver si realmente estaban regando, si no iban, pues hacerlo nosotros, luego no había mangueras o no había agua cercana, entonces había que conseguir el agua para ir a regarlos y sobre todo, si eran grandes hacer todo lo posible por que no se perdieran, porque ya estamos hablando de un árbol que ya tenía un año o dos años, pues que no se perdiera.			<ul style="list-style-type: none"> ○ Se hace una dinámica de compromiso para que cada quien adopte un árbol y haga los cuidados de riego y apoyo. ○ Cuidar que los árboles que logren establecerse, no se pierdan.
M.E.V.M. V	2008-2018	Algo que hubiera cambiado de haber podido, no sé, realmente pueden ser quizá varias cosas, Pues gente que no esté a favor de proyecto, afortunadamente la mayor parte lo hemos estado, pero nunca falta quien se oponga o esté obstaculizando en un momento dado, y pues sí, yo me desharía de esa gente desde un principio que no aportaba nada, y haber tenido más tiempo o más voluntad para las negociaciones con los municipios para que tuvieran ya su recurso para vías verdes. pues negociar más con los municipios, tener más comunicación con ellos, definitivamente trabajar más con ellos, y también involucrar más a las secretaría y contratar más personal, para que realmente esto se lleve a cabo con una, reactivación más formal pues, o sea hacer el plan de manejo ya	<ul style="list-style-type: none"> ● Administración Pública del Estado de Jalisco 2013-2018 ● Secretaría de Cultura – Dirección de Patrimonio Cultural ● Gobierno municipal 	<ul style="list-style-type: none"> ● Identificar elementos a mejorar. 	<ul style="list-style-type: none"> ● Haber tenido más voluntad para negociaciones con los ayuntamientos municipales ● Haber conseguido recursos para vías verdes ● Haber tenido más comunicación con los municipios ● Haber involucrado más a la secretaría de cultura ● Haber contratado más personal ● Tener un plan de manejo
M.E.V.M. XIII	2018	Considero un éxito a Vías Verdes, si, por supuesto que sí, porque aunque todavía le falta, ya tantos eventos que hacemos y que vemos que va gente a las estaciones, y que ves por los senderos que encuentras gente en bici, gente caminando, gente que se traslada, porque a veces no es nada más que vayan a hacer ejercicio, no es nada más que vayan a recrearse en la bici, no es nada más los que van de aquí que van en bici y que van a turistar de alguna	<ul style="list-style-type: none"> ● Administración Pública del Estado de Jalisco 2013-2018 ● Secretaría de Cultura – Dirección de Patrimonio Cultural ● Gobierno municipal 	<ul style="list-style-type: none"> ● Identificar elementos a mejorar y claves de éxito 	<ul style="list-style-type: none"> ● Considerar a las vías verdes Jalisco un éxito por el uso que las personas han ido haciendo de los espacios. ● Se ha identificado que las vías verdes se usan para recreación, ejercicio, turismo, y movilidad no motorizada entre poblaciones. ● Se requiere un Plan de Manejo para que el proyecto esté completo.

Cronología de hechos Vías Verdes Jalisco					
Clave Entrevistado	Año	Descripción	Involucrados	Objetivo	Acciones
		manera a conocer los lugares, sino la gente que se traslada, que porque este es un enlace entre las poblaciones, entonces la gente va a su trabajo por las vías verdes, entonces, cuando ya ves todo eso, que exactamente ya son 10 años, ya vamos a hacer el otro seminario de vías verdes, el sexto, que va a ser en octubre ya es un hecho, nos acaban de dar la noticia, pues si te das cuenta, de por todo lo que se pasó, todo el proceso desde INDABIIN, que nos dieran el derecho de vía, luego que se hiciera el plan maestro, luego que se diera a conocer y también nosotros tratar de tener y aprovechar esa experiencia de España, ver todos los trienios que han pasado en estos años, los diferentes presidentes municipales que todos de alguna manera han aportado en su momento lo que les ha tocado, y ves la gente que ya está involucrada en eso, toda la gente de Guadalajara que ya conoce el proyecto y va a las vías verdes, entonces cuando ya ves todo eso, que ya es cosecha de un trabajo que se hizo previo, y pues si es muy satisfactorio y considero que vías verdes es un éxito, y que sigan las vías verdes y que sigamos a llevaron a su fin, mientras no exista el plan de manejo, no existan los tres senderos, y mientras no esté el suficiente personal que reactive al 100, pues todavía nos falta.	<ul style="list-style-type: none"> • Usuarios de las Vías Verdes • Guías verdes 		
M.S.G. x	2008	Después el trabajo con el ITESO es una etapa posterior, es decir, esto que te estoy mostrando es la tesis doctoral que se desarrolla entre el período de 2005-2009 ante la UNAM y en ese periodo cuando gobierno del estado recupera la experiencia previa de los años anteriores con la administración estatal, continua con el tema y lo pone como un tema estratégico, y desarrolla el programa de Vías Verdes en ese programa por parte del gobierno del estado yo ya no participo, yo ya no soy invitada a participar, porque como venía yo haciendo el trabajo con una administración anterior, mi teoría es lo mismo que pasa, -él era de los otros, ahora ya no-	<ul style="list-style-type: none"> • Mónica Solórzano Gil • Administración Pública del Estado de Jalisco 2003-2008 • Secretaría de Cultura • Administración Pública del Estado de Jalisco 2008-2013 	<ul style="list-style-type: none"> • Continuar con el tema estratégico de recuperación del patrimonio ferroviario • Desarrollar el programa Vías Verdes 	<ul style="list-style-type: none"> • La administración pública del estado de Jalisco cambia en 2008, y realiza cambios del personal que se encontraba anteriormente. • Se retoma la propuesta de desarrollar el programa Vías Verdes

Cronología de hechos Vías Verdes Jalisco

Clave Entrevistado	Año	Descripción	Involucrados	Objetivo	Acciones
M.S.G. VII y VIII	2010-2012	<p>Soy investigadora de temas de patrimonio cultural, especialista en temas de patrimonio cultural, y es un tema que yo nunca abandono, yo como docente de la universidad continúo, es decir, esto termina en 2009 finales de 2009, y en 2010 la universidad dentro de un esquema que tenemos para la titulación de nuestros estudiantes, que se llaman los proyectos de aplicación profesional, es un modelo que tiene el ITESO. Nuestros estudiantes para titularse en la licenciatura, no desarrollan una tesis como tal, como lo hacen en la mayoría de las instituciones, no hacen el servicio social de ir a cubrir las 400 y tantas horas en una institución y que te firman una carta y no hacen de manera separada, lo que es esto de práctica profesional. la universidad el ITESO, lo que hace es que integra estos tres componentes, el servicio social, la práctica profesional y la aplicación profesional de tus conocimientos en esto que se llama proyectos de aplicación profesional, que son proyectos que tienen varios componentes, en donde el estudiante realiza un proyecto social donde incorpora todo este tema de la aportación social, aplica todos los conocimientos, desarrolla un proyecto real en un escenario real, con un destinatario bien identificado, y genera un trabajo multidisciplinario que tiene una salida directa, es decir, no es una tesis que va se guarda en una biblioteca y nadie más la vuelve a ver, sino que se hace un trabajo que se va gestionando para aterrizarlo más a la realidad</p> <p>En este momento tiene una cartera de 110 proyectos, en donde cada proyecto incorpora alumnos de diseño, de derecho, mercadotecnia, ingeniería y demás, cada uno desde su área de expertiz, incorpora sus conocimientos a ese proyecto y generan un proyecto multidisciplinario pero con una salida real, entonces en 2010 desde la universidad, yo continuo desarrollando parte de las líneas estratégicas que quedaron delineadas en la propuesta, entonces me avoco a desarrollar esta propuesta, la propuesta número 3, el gobierno del estado desarrolla la propuesta de lagos encarnación, la propuesta de Ocotlán-Atotonilco y la propuesta de Orendain-Ameca-San Macos, es decir, parte de la</p>	<ul style="list-style-type: none"> •Mónica Solórzano Gil •ITESO (Instituto Tecnológico de Estudios Superiores de Occidente) •Administración Pública del Estado de Jalisco 2003-2008 •Administración Pública del Estado de Jalisco 2008-2013 •Estudiantes de titulación 	<ul style="list-style-type: none"> •Continuar desarrollando proyectos de Vías Verdes a nivel académico. 	<ul style="list-style-type: none"> •Mónica Solórzano, investigadora especialista en temas de patrimonio cultura, continúa con el trabajo de desarrollar proyectos de Vías Verdes de manera académica en 2010, en el ITESO en Guadalajara. •El ITESO en su modelo de titulación de estudiantes, promueve la creación de proyectos integradores, en temas reales y condiciones reales, incorporando alumnos de diseño, derecho, mercadotecnia, ingeniería y demás. •Bajo la modalidad de titulación del ITESO, Mónica continúa desarrollando parte de las líneas estratégicas que quedaron delineadas en la propuesta de su proyecto doctoral. •Gobierno del estado desarrolla actualmente una de las propuestas de la tesis doctoral de Mónica Solórzano, correspondiente al número 3, Lagos de Encarnación, la propuesta Ocotlán-Atotonilco y la propuesta Orendain-Ameca-San Marcos. •En el periodo 2010-2012 en el ITESO, proponen en base a la línea estratégica 3, que la Vía Verde del Mariachi •En 2012 en el ITESO, continúan con la línea estratégica 2, que abarca Tequila, Ocotlán, Atotonilco, Chapala y más, también como parte de sus proyectos académicos de titulación.

Cronología de hechos Vías Verdes Jalisco

Clave Entrevistado	Año	Descripción	Involucrados	Objetivo	Acciones
M.S.G. VII y VIII	2010-2012	<p>pauta que queda por mi parte desde la universidad a partir del doctorado es generar estas líneas estratégicas, yo te puedo decir que entonces, gobierno del estado desarrolla dos o tres de estas líneas, nosotros en la universidad del ITESO en el período de 2010 a 2012 la línea estratégica 3 que después se denominó Vía Verde del Mariachi, que aquí está, tren del mariachi, Vía Verde del Mariachi, y posteriormente de 2012 a la fecha estamos en la línea estratégica 2 que abarca, Tequila, Ocotlán, Atotonilco, Chapala y demás, y que ya es un proyecto que ha crecido territorialmente, ya casi le damos la vuelta a todo el lago de Chapala y ha ido creciendo</p> <p>A nivel de proyecto, nosotros como universidad, lo que hemos ido generando desde 2010 es una cartera de proyectos, no tenemos ni las atribuciones ni la capacidad técnicas como universidad en ejecutar los proyectos, quien ejecuto y desarrolla y los materializa ya es una entidad de gobierno, como una secretaría la que materializa o la que tiene posibilidad de bajar recursos para poderlos administrar a través de varios fondos, y ejecutarlos como tal. Nosotros como universidad hemos ido haciendo, o yo en mi papel, ha sido desde entonces, desde 2010, coordinar este proyecto, darle seguimiento e irlo desarrollando, este proyecto de vía verde del mariachi, seguramente lo podrás encontrar por internet, ahí arriba están los tomos (señalando librero), que se generaron y es un proyecto que permitió desarrollar como la propuesta de la recuperación de esos 32 km de ruta ferroviaria que existió, que después dejó de funcionar, que desapareció en el sentido que se desmantela la vía, pero que quedan los vestigios de la ruta, nosotros lo que buscábamos era recuperar el tema de la memoria de la ruta, el dominio público de uso de esa vía de comunicación, y poner en valor todos los elementos territoriales, entonces generamos los proyectos estratégicos de esa zona y en creo que ya lo viste por ahí, ese proyecto nos da al ITESO, un premio nacional por parte del INAH en un tema de planeación estratégica en gestión de patrimonio cultural y recuperamos la experiencia de ese proyecto para entonces darle continuidad a otro escenario que</p>	<ul style="list-style-type: none"> •Mónica Solórzano Gil •ITESO (Instituto Tecnológico de Estudios Superiores de Occidente) •Administración Pública del Estado de Jalisco 2003-2008 •Administración Pública del Estado de Jalisco 2008-2013 •Estudiantes de titulación •INAH •Instituto Metropolitano de Planeación •Municipios 	<ul style="list-style-type: none"> •Continuar desarrollando proyectos de Vías Verdes a nivel académico. •Compartir los proyectos académicos con instancias públicas para que puedan aprovecharlos. 	<ul style="list-style-type: none"> •En el ITESO, los proyectos de Vías Verdes iniciados en 2010, no ejecuta proyectos, ni los desarrolla socialmente •La entidad de gobierno, Secretaría de Cultura, es quien tiene la posibilidad de bajar recursos para poder materializar los proyectos de vías verdes, a través de varios fondos. •El proyecto Vía Verde del Mariachi, es como tal, una propuesta a nivel académico, que consistió en la generación de una propuesta de recuperación de 32 km de ruta ferroviaria. En ese proyecto se buscaba <ul style="list-style-type: none"> ○ Recuperar la memoria de la ruta, ○ Recuperar el dominio público de uso de esa vía de comunicación, y ○ Poner en valor los elementos territoriales •El proyecto Vía Verde del Mariachi recibe un premio de Planeación estratégica en gestión de patrimonio cultural. •Actualmente se realiza un plan para otro proyecto de condiciones semejantes en el Lago de Chapala •Una vez que se terminan lo proyectos del ITESO, se entregan a diferentes instancias como el Instituto Metropolitano de Planeación, o los ayuntamientos, como un medio para poder acceder a fondos de recursos económicos.

Cronología de hechos Vías Verdes Jalisco					
Clave Entrevistado	Año	Descripción	Involucrados	Objetivo	Acciones
		<p>estaba en condiciones semejantes que era el Lago de Chapala, un ferrocarril igual, que se construye, funciona, opera y después de un tiempo determinado deja de funcionar, desaparece pero sin embargo territorialmente tenemos los vestigios de toda esa infraestructura que pueden ser aprovechados o susceptibles para poner en valor el territorio, conservar y generar nuevas dinámicas territoriales, entonces, hacemos ese proyecto y estamos en 2018 y seguimos creciendo, en este momento te puedo decir que tenemos más de 100 proyectos que hemos ido desarrollando con los estudiantes, yo creo que han participado, han pasado por las aulas, por lo menos unos 300 estudiantes durante todos estos años de distintas áreas – disciplinas y hemos ido generando esta cartera de proyectos que han tenido distintas salidas, como universidad lo que hacemos nosotros es poner a la disposición de las instancias que lo requieren o que pueden hacer uso de todos estos estudios y proyectos para usarlos, hemos entregado información al Instituto Metropolitano de Planeación a cada uno de los Ayuntamientos con los que trabajamos reciben la información que nosotros vamos generando con la intención que ellos tengan proyectos con los cuales tengan posibilidad de bajar fondos, hemos entregado proyectos a los propietarios de las haciendas, hemos desarrollado intervenciones muy puntuales de recuperación, puesta en valor, nuevo uso y demás de hacienda, aquí por ejemplo, nada más están enlistadas algunas, nos faltan muchísimas más este proyecto que tú puedes ver en el plano, ya no hemos podido actualizar la página web de vía verde de Chapala, pero ya le dimos la vuelta y ya nos falta un pequeño tramo para completar la vuelta completa al lago de Chapala, ya tenemos proyectos en Michoacán y ya hemos hecho todas las gestiones en el estado de Michoacán en distintos proyectos en Zaguayo y en toda esta zona, y en el mismo caso en Jalisco, en la parte de acá, entonces el proyecto ha ido creciendo, y ahorita estamos trabajando con la conexión de todo, es decir generando toda una red o una trama de ruta de comunicación alternativa, la cualidad es que sean no motorizadas por el tema de que se llama vía verde,</p>			

Cronología de hechos Vías Verdes Jalisco					
Clave Entrevistado	Año	Descripción	Involucrados	Objetivo	Acciones
M.S.G. II	2008-2013	<p>aun cuando el termino vía verde, hace referencia específicamente a vías ferroviarias, o canales o cuerpos de agua, nosotros incorporamos el concepto de vía azul, que es el que va por canales o cuerpos de agua muy especificados, tenemos una zona con mucho recurso hidráulico, con muchos canales que podemos trabajar y tenemos el Río Santiago que es uno de los elementos más importantes en esta zona, que es la que lleva el agua hasta Chapala, entonces parte de esta ruta, aquí pasa esta línea punteada es donde están todas las estaciones ferroviarias y la línea azul es el río Santiago, entonces tenemos la línea de ferrocarril y el río te van haciendo esto, y ahí están las estaciones entonces se van construyendo estos proyectos de poner en valor el territorio siguiendo precisamente los cauces y cuerpos de agua y las posibilidades que se pueden generar para la viabilidad en términos del uso de las servidumbres del cuerpo de agua federal, que permite este tipo.</p> <p>Con respecto a cómo empleó el gobierno las propuestas en el proyecto de doctorado, no había mucho margen de hacerlas de una u otra manera, porque finalmente lo que hicieron ellos es recuperar, las rutas ferroviarias que estaban abandonadas en desuso y el mapa de esto era muy claro en marcar cuales eran, digamos, el estado de las rutas, déjame mostrarte el plano, que había que trabajar y recuperar, es decir en ese sentido, estaba totalmente acotado la intervención, acá te lo voy a mostrar en la parte dela propuesta donde se va delimitando el plano de cómo está la estructura, se hicieron todos los registros, levantamientos tipológicos, arquitectónicos, todas las propuestas puntuales, te voy a mostrar la propuesta de rescate y conservación, aquí está, es decir, este es el esquema en cómo se dividieron en distintas propuestas que van respondiendo específicamente a cómo estaba el trazado ferroviario y dónde estaban las estaciones, entonces aquí se establece, la propuesta de la línea que va a México que está en la de león, esta es la propuesta de la ruta que va a Chapala, esta es la propuesta que después desarrollaron y recuperaron en el caso de gobierno del estado y la línea que se ve aquí azulita es la que nosotros hemos desarrollado</p>	<ul style="list-style-type: none"> •Mónica Solórzano Gil •ITESO (Instituto Tecnológico de Estudios Superiores de Occidente) •Administración Pública del Estado de Jalisco 2003-2008 •Administración Pública del Estado de Jalisco 2008-2013 •Estudiantes de titulación 	<ul style="list-style-type: none"> •Seguir la propuesta académica para una ruta de recuperación 	<ul style="list-style-type: none"> •Gobierno recuperó las rutas ferroviarias que estaban abandonadas en desuso •La manera de determinar cuáles eran el estado de las rutas era muy claro y por ende la intervención. •Se hicieron todos los registros, levantamientos tipológicos, arquitectónicos, propuestas puntuales de rescate y conservación •Cada propuesta iba respondiendo específicamente a cómo estaba el trazado ferroviario y dónde estaban las estaciones

Cronología de hechos Vías Verdes Jalisco					
Clave Entrevistado	Año	Descripción	Involucrados	Objetivo	Acciones
		junto con prácticamente la universidad, prácticamente la universidad ha ido desarrollando estas rutas, la verde, la roja y la azul.			
M.S.G. XIII	2008-2018	Yo creo que no he visto problemática en relación a que se ha logrado poner en valor y recuperar un patrimonio que ha quedado abandonado, creo que Jalisco es referente y en su momento fue punta de lanza en términos de este planteamiento de recuperar y poner en valor todos esos elementos, creo que el programa es muy exitoso aun cuando yo no estoy muy involucrada y no he estado muy involucrada, ni en su desarrollo, ni en su ejecución, ni mucho menos, pero he visto a lo largo de todos estos años y desde mi posición de la academia que es un proyecto exitoso, en tanto que si logra precisamente recuperar este patrimonio, recuperar la vía de comunicación, generar dinámicas territoriales que si bien las estaciones nunca van a volver a ser esos centros de actividad que llegaron a ser en algún momento, sí han permitido pues regenerar una dinámica interesante en términos de apropiación social.	<ul style="list-style-type: none"> • Administración Pública del Estado de Jalisco 2003-2008 • Administración Pública del Estado de Jalisco 2008-2013 • Administración Pública del Estado de Jalisco 2013-2018 • Municipios 	<ul style="list-style-type: none"> • Identificar logros alcanzados por el programa vías verdes Jalisco. 	<ul style="list-style-type: none"> • Se ha logrado poner en valor y recuperar un patrimonio abandonado • Cree que Jalisco es referente y en su momento fue punta de lanza en términos de este planteamiento • Considera al programa muy exitoso por que sí ha logrado <ul style="list-style-type: none"> ○ Recuperar el patrimonio ○ Recuperar la vía de comunicación ○ Generar dinámicas territoriales, no iguales a los centros de actividad que llegaron a ser en algún momento • Sí ha permitido una dinámica interesante en términos de apropiación social.
M.S.G. III	2008-2018	Yo creo que lo que falta es como mucho más involucrar a los ayuntamientos en términos de apropiarse de pronto de sus estaciones, a veces nos hemos encontrado con municipios que tienen su estación, pero como es propiedad federal es como una especie de limbo, de: -pues no es mío, pero está aquí, pero no lo puedo conservar, no le puedo hacer nada porque es propiedad federal-, pero además está concesionado, entonces el tema de la propiedad, del régimen de propiedad es lo que podría a ayudar a destrabar todo ese tema de la posesión legal de las estaciones y de alguna forma encontrar algún mecanismo que permita, otorgarlas o entregarlas o cederlas, o en comodato o en alguna figura a los ayuntamientos, donde se encuentren las estaciones para que ellos a su vez puedan desarrollar proyectos, bajar recursos, darle seguimiento, mantenimiento, gestión, etcétera, y que vuelvan a aprovecharlo como en alguna dinámica, sería creo que una estrategia	<ul style="list-style-type: none"> • Administración Pública del Estado de Jalisco 2003-2008 • Administración Pública del Estado de Jalisco 2008-2013 • Administración Pública del Estado de Jalisco 2013-2018 • Municipios 	<ul style="list-style-type: none"> • Identificar problemáticas del programa vías verdes Jalisco. 	<ul style="list-style-type: none"> • Falta involucrar mucho más a los ayuntamientos municipales en término de apropiarse pronto de sus estaciones • Los municipios tienen como principal problema el régimen de propiedad <ul style="list-style-type: none"> ○ Tener una estación que está en su territorio municipal ○ Las estaciones no son del municipio, son propiedad federal ○ Los municipios no pueden conservar las estaciones si no son de ellos • Otro problema es que la infraestructura está concesionada a empresas ferroviarias. • Se debe encontrar algún mecanismo para destrabar el tema de la posesión legal de las estaciones • Las estaciones deberían poder otorgarse, entregarse o cederlas en comodato o en

Cronología de hechos Vías Verdes Jalisco

Clave Entrevistado	Año	Descripción	Involucrados	Objetivo	Acciones
		que creo valdría la pena, es muy complicado por los términos normativos, porque habría que meterte a temas de legislaciones, complejas en temas de vías de comunicación, de concesiones, etcétera, peor es una de las limitantes a las que nos hemos enfrentado, es decir, a mí de pronto me vienen a buscar gentes de distintos municipios para que les orientemos, ¿cómo le hago? Tengo mi estación y la quiero conservar y no podemos hacer gran cosa porque los ayuntamientos no tienen la posesión de sus estaciones o elementos y no pueda hacer nada, entonces, creo que ese sería un principal reto que tratar de alguna u otra forma solventar en términos de normativa federal, en términos de gestión para lograr que, de alguna manera las comunidades puedan tener acceso a su propia estación con algún compromiso institucional, federal de conservarla, mantenerla, procurarla, como parte de un sistema de un vestigio, pero poder hacer algo, creo que eso es como el reto			<p>alguna figura a los ayuntamientos donde se encuentren las estaciones.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Los municipios al tener la posesión de las estaciones podrían desarrollar proyectos, bajar recursos, dar seguimiento mantenimiento, gestión, etc., a fin de aprovechar ese patrimonio. • Las limitantes a las que se ha enfrentado en el desarrollo de proyectos de vías verdes es a los temas de legislación, que son muy complejas, e involucran temas de vías de comunicación, de concesiones, etc. • Otra acción a realizar, es elaborar una normativa federal, en términos de gestión para lograr que, de alguna manera las comunidades puedan tener acceso a su propia estación con algún compromiso institucional, federal de conservarla, mantenerla, procurarla, como parte de un sistema de un vestigio, pero poder hacer algo.
M.S.G. V	2008-2018	El éxito de vías verdes Jalisco es que hubo una voluntad política en su momento, por varias administraciones donde pusieron, voltearon a ver el tema como un elemento prioritario, y porque hubo la voluntad política de decir gestionar y como tal, constituir un programa que permitiera bajar recursos, y que permitiera vincular a las entidades de gobierno del estado, con las entidades federales, hacia una misma intención.	<ul style="list-style-type: none"> • Mónica Solórzano Gil • Administración Pública del Estado de Jalisco 2003-2008 • Administración Pública del Estado de Jalisco 2008-2013 • Administración Pública del Estado de Jalisco 2013-2018 • Municipios 	<ul style="list-style-type: none"> • Identificar claves de éxito del programa vías verdes Jalisco. 	<ul style="list-style-type: none"> • Una clave del éxito de vías verdes Jalisco fue que existió una voluntad política de varias administraciones estatales • Las administraciones consideraron el tema como un elemento prioritario, y gestionaron para construir un programa que permitiera: <ul style="list-style-type: none"> ○ Bajar recursos ○ Vincular las entidades de gobierno del estado con entidades federales hacia una misma dirección.
M.S.G. VII	2010-2018	Para nosotros como academia es importante estar presentes en este tipo de proyectos, porque finalmente lo que haces es involucrar, en nuestro caso en estudiantes, pero que en el futuro serán profesionista, y que es gente que al final es la que va a estar trabajando y operando. Nosotros aquí en este caso en la universidad, en Guadalajara pues	<ul style="list-style-type: none"> • Mónica Solórzano Gil • ITESO • Estudiantes de titulación 	<ul style="list-style-type: none"> • Contribuir a solucionar problemáticas sociales reales 	<ul style="list-style-type: none"> • A nivel institucional del ITESO, se ha dado continuidad a los trabajos relacionados con las vías verdes. • A nivel académico se ha apostado por resolver problemas reales de amplio potencial como las vías verdes.

Cronología de hechos Vías Verdes Jalisco					
Clave Entrevistado	Año	Descripción	Involucrados	Objetivo	Acciones
		<p>recibimos de todas las zonas del estado, entonces es importante que los estudiantes se involucren porque finalmente lo que ellos hacen al salir es regresar a sus comunidades de origen y comienzan a gestionar o buscarse su trabajo, entonces, si no involucras a la gente en la universidad en los problemas reales de la sociedad allá afuera, pues ¿quién lo va a hacer?, creo que desde ese punto de vista, nosotros como universidad y con la postura crítica que como universidad tenemos, pues siempre es, para nosotros es importante de hechos estos proyectos que nosotros hemos ido desarrollando en gran medida, no es que vienen a pedirnos que los hagamos, sino nosotros como universidad identificamos la potencialidad y creemos, apostamos a que eso es lo que puede ayudar o generar transformaciones en términos sociales, entonces en particular este proyecto a diferencia de muchos otros que se realizan en este esquema de PAP, donde viene una comunidad te pide un proyecto, se apoya desde este esquema y se desarrolla, este esquema en particular se ha desarrollado y mantenido vigente por más de ocho años, porque la universidad considera que es una puesta importante para ir generando estos análisis de estudios, diagnósticos que bueno lamentablemente no está en nuestras manos</p>			<ul style="list-style-type: none"> • Acercar a los alumnos a desarrollar este tipo de proyectos, es un mecanismo de que en su vida profesional, se conviertan en actores de gestión para sus comunidades.

Cronología de hechos Vías Verdes Jalisco

Clave Entrevistado	Año	Descripción	Involucrados	Objetivo	Acciones
A.V.V. IV	2008-2018	<p>Entre Etzatlán y San Marcos no se puede construir porque hay un problema jurídico, como fue el primer tramo, yo creo que desde que el ferrocarril ya deja de funcionar aquí en México, hay líneas que ya no son rentables, entonces creo que esa fue de las primeras que dejó de operar, pero ese fue el primero. Hay un problema jurídico con el ejido, porque cuando llega este proyecto, esa parte ya no existía, ya no existía el tramo a Etzatlán, nada más estaban las puras estaciones, ahí la tenencia de la tierra, nosotros tenemos como 6 años de que esa parte la gestionen, la liberen para poder generar el recurso para tener la conexión a San Marcos, y no hemos logrado nada realmente, apenas ahora que tenemos otro recurso, que queremos hacer ahí para San Marcos, para que la gente de San Marcos llegue a la estación, bueno, no para que tenga una vía verde, pero si un sendero ciclista para que vayan a la estación, apenas ahora creo que se va a liberar una parte, porque ellos también ya se posesionaron en una parte de la estación, que también la secretaría tiene ese polígono, nada más, es lo único que por ahí se quedó, de lo que ellos tomaron. Ahí hay un problema con la tenencia de la tierra, porque ellos al momento de no estar ya las vías, ellos, el ejido, toman los terrenos pero como te digo, toman 30 metros. ¿Qué es lo que hace el ejido?, pues ahora está más complicado porque en lugar de tener superficies de 3, 4 o 5 hectáreas, pues ahora tienen tramos, tramos de 30 metros, y así fue como nos lo dieron, está más complicada esa parte de que lo puedan liberar, lo último que se les pedía a ellos era que dejaran mínimo 10 metros, para a través de esos 10 metros, que ya no fuera la vía verde, que nada más fuera el puro sendero, que fuera por las líneas y no, no avanzó, entonces te digo, si es complicado por eso, los municipios no les interesa, a ellos les interesa el dinero para sus necesidades, o sea, ellos no ven esta parte como un negocio y finalmente sí lo tiene, tiene repercusiones, pues es una vocación turística prácticamente la que se tiene, y bueno, y ya hay derrama, ya hay talleres, hay eventos, entonces toda esta parte cultural si se ha fortalecido y si se ha logrado bastante, algo que no se tenía.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Administración Pública del Estado de Jalisco 2003-2008 • Administración Pública del Estado de Jalisco 2008-2013 • Secretaría de Cultura • Gobierno municipal • Ejido en Etzatlán y San Marcos 	<ul style="list-style-type: none"> • Identificar problemáticas de propiedad de los terrenos y las estaciones. • Identificar problemas de intereses económicos de los ayuntamientos. 	<ul style="list-style-type: none"> • La línea Etzatlán-San Marcos no está conectada por un conflicto jurídico de propiedad con el ejido. • En Etzatlán y San Marcos sólo quedaban las estaciones, no había rastro de vía de ferrocarril- • Se han realizado gestiones por 6 años, para que liberen el tramo Etzatlán-San Marcos, para generar recurso para su construcción. • Actualmente se está generando un recurso para comunicar a la localidad de San Marcos, con la ex estación, en forma de un sendero ciclista • Se ha solicitado al ejido que libere al menos 10 metros para hacer conexión entre Etzatlán a San Marcos, pero no han cedido. • El problema que identifica con los gobiernos municipales es que sólo hay un interés para sus necesidades, y al no ver al proyecto como un negocio, no se sienten interesados. • Se ha observado que el proyecto tiene además del aspecto cultural, una vocación turística, por lo que sí hay un beneficio económico.

Cronología de hechos Vías Verdes Jalisco

Clave Entrevistado	Año	Descripción	Involucrados	Objetivo	Acciones
A.V.V. V	2008-2018	Los recursos que pueden ser aplicados en vías verdes, pueden ser de los 3 niveles de gobierno, depende de cómo se quiera trabajar los proyectos, estos proyectos se han estado trabajando a través de programas de FOREMOBA, que son aportaciones federales, estatales y municipales, en el caso de las estaciones del ferrocarril que se restauraron, en el caso de los senderos también igual podrían ser, pero digo ya no hemos gestionado porque finalmente creo que como vimos, lo que teníamos que ejecutar, ahora, y no quisimos ejecutar, no porque no se haya tenido la voluntad del ecuestre y el ciclista, o sea más bien como ahí ya son senderos, y como tienen que ver con mantenimiento, tiene que ver con proyectos de reforestación, los municipios lo pueden hacer si les interesara, y ellos igual, pueden bajar los recursos para poder hacer esas gestiones, porque esto al momento de tener un puente histórico, a tener una línea de ferrocarril de antes del 900, pueden pedir recursos, y pueden haber apoyos igual, o sea dicen, ok yo quiero que la federación me dé, normalmente para eso la federación, para esos proyectos aporta 500 mil pesos, el estado aporta otra parte y es muy poco lo que aporta también el municipio, igual ellos ven qué prioridades tienen en su municipio, pueden incluso aportar más, pero se pueden trabajar esos proyectos, que es a como se han estado trabajando, los recursos si llegaron con nosotros, con esa vocación de acuerdo a los 128km, en la segunda etapa, porque la primera etapa se trabajó con los rieles que se retiraron, se retiraron y se vendieron, y fueron tramos, fue ahora si como el arranque, como el piloto del proyecto, o sea, se le hicieron tramos a los municipios, en las delegaciones, en el caso de Teuchitlán se hizo en una delegación en el caso de Atotonilco si se hizo ahí en la cabecera, que es como un kilómetro a cada uno y luego aquí en Ahualulco también se hizo un kilómetro, y en el caso también de Etzatlán se hizo un kilómetro e igual en Ameca, bueno en Ameca se hicieron un poco más, se hicieron unos 10 km, y en Teuchitlán se hizo también como un kilómetro, San Juanito después, ahí no se hizo nada, ya se hizo posterior, Ocotlán 1. Entonces así fue como se trabajó y así es como inicia, después sí se	<ul style="list-style-type: none"> • Administración Pública del Estado de Jalisco 2008-2013 • Administración Pública del Estado de Jalisco 2013-2018 • Secretaría de Cultura • Municipios de: Atotonilco, Ahualulco, Etzatlán, Ameca, Teuchitlán, San Juanito y Ocotlán. • FOREMOBA 	<ul style="list-style-type: none"> • Gestionar recursos financieros para ejecución de obras. 	<ul style="list-style-type: none"> • Los proyectos de Vías Verdes se han trabajado a través de programas de aportaciones federales, estatales y municipales, FOREMOBA • El estado gestionó sólo los recursos para ejecutar el sendero peatonal. • Los senderos ecuestre y ciclista al tener que ver con mantenimiento y proyectos de reforestación, se han dejado para que municipios si les interesa, puedan hacerlo pues también pueden bajar recursos para hacer las gestiones. • En la primera etapa, el recurso financiero lo trabajo el estado, con el dinero recuperado de los rieles vendidos. • El arranque de ejecución de las obras, fueron pruebas piloto, donde se hicieron tramos: <ul style="list-style-type: none"> ○ Atotonilco 1km ○ Ahualulco 1 km ○ Etzatlán 1 km ○ Ameca 10km ○ Teuchitlán 1km ○ San Juanito 1km ○ Ocotlán 1km • Los recursos económicos para ejecución de obras del sendero en la segunda etapa llegaron al estado, para destinarlos a 128km.

Cronología de hechos Vías Verdes Jalisco					
Clave Entrevistado	Año	Descripción	Involucrados	Objetivo	Acciones
		mete el recurso importante, que son los 128 y se empiezan a trabajar.			
M.E.V.M. V	2013-2018	El recurso financiero que se empleó para la construcción de la segunda etapa fue de un fondo federal, Fideicomiso Bicentenario, se le puso incluso, se le llamo un tiempo Por las Vías de la revolución, para que entrara ahí.	<ul style="list-style-type: none"> •Administración Pública del Estado de Jalisco 2013-2018 •Secretaría de Cultura •Gobierno Federal 	<ul style="list-style-type: none"> •Gestionar recursos financieros para ejecución de obras. 	<ul style="list-style-type: none"> •Aprovechar un recurso federal, Fideicomiso Bicentenario, adaptando el proyecto de vías verdes, a un enfoque temático a la revolución de México.
A.V.V. X	2013-2018	Entonces si se logra, y se logra bastante, el problema que tenemos ahora es el mantenimiento, porque realmente ese es el problema, por ejemplo estos centros, que lo que le interesa a secretaria de cultura es que sean cultural, sean una vocación, por ejemplos en el caso de Ahualulco, bueno ahí se tiene ECOS, es un proyecto de música que se utiliza por las tardes, cuando aquí las secretaria pues tiene sus guías que son los que están ahí siempre, ahora sí que son los ojos de la secretaria, ellos nos informan a nosotros lo que están viendo, entonces esa parte también igual creo que es importante para poder darle un seguimiento, y para poder mantenerlo, y lo que se necesita de esa infraestructura, siendo un 33%. En el caso de la reforestación, ellos si en algunos momentos si se han involucrado en cuanto a hacer esos proyectos de reforestación, pero se han perdido realmente, porque no lo mantienen, no es nada más llegar y plantar el árbol, no, nosotros hemos conseguido y no hemos visto ningún resultado. Entonces para que le estas metiendo a algo que a ellos no les interesa, en la medida creo que ellos vean que esto si es importante, que sí van a tener otra imagen, que va a tener otra derrama, e igual también que ya empiecen a trabajar con los otros senderos, pues yo creo que hasta allí ellos se van a poder dar cuenta, ni los paraderos que también se hicieron, que son parte del proyecto ejecutivo, hemos logrado que ellos los cuiden, la realidad aquí en el caso de Tala, está vandalizado, está tomado, ahí no hay nada que hacer, son paraderos, bueno son módulos que igual forman parte de este proyectos porque pues ahí tienen sanitarios, tiene un punto que puede ser de recreación, tienes igual una terraza que	<ul style="list-style-type: none"> •Administración Pública del Estado de Jalisco 2008-2013 •Administración Pública del Estado de Jalisco 2013-2018 •Secretaría de Cultura •Tala •Municipios 	<ul style="list-style-type: none"> •Gestionar recursos financieros para ejecución de obras. •Promover la vocación cultural de las ex estaciones con actividades afines. •Involucrar a los municipios en el mantenimiento y seguimiento de actividades de reforestación. •Dejar de invertir recursos en lugares donde no hay interés por parte de las autoridades locales •Identificar problemáticas sociales que no son compatibles al proyecto. 	<ul style="list-style-type: none"> •El problema actualmente es el mantenimiento de las vías verdes. •Al ser una vocación cultural el proyecto, se requiere que se realicen actividades culturales como Ahualulco que ha implementado ECOS, un proyecto de música que se utiliza por las tardes en la ex estación. •En el caso de la reforestación, se requiere que realmente lo mantengan, pues solo llegan a plantar el árbol. Y no dan seguimiento, por ello no hay buenos resultados. •Es necesario que los municipios se interesen y que crean importante el proyecto, pues con él <ul style="list-style-type: none"> ○ va a tener una mejor imagen ○ va a tener otra derrama •Gobierno del estado no continúa invirtiendo, antes la falta de interés de los municipios, es necesario que los municipios gestionen los senderos que faltan y cuiden el proyecto. •Existe en Tala el ejemplo de un sitio vandalizado, tomado por la delincuencia. •Los paraderos están inutilizados, aun cuando cuentan como puntos de recreación, terrazas, puntos de reunión. •Se ha aprendido que no se pueden imponer proyectos de un nivel de gobierno a otro. •Elaborar proyectos de acuerdo a las dinámicas sociales de municipios y

Cronología de hechos Vías Verdes Jalisco					
Clave Entrevistado	Año	Descripción	Involucrados	Objetivo	Acciones
		<p>puede ser igual un punto de reunión de alguna actividad que también el municipio o alguna delegación tenga, en el caso de talleres que los pueden hacer, pero te digo, no se ha visto, porque es difícil, uno no puede imponer los proyectos, esa es la realidad, yo creo que las dinámicas de los municipios y de las delegaciones son muy diferentes a lo que uno vive en la ciudad, uno cree que en la ciudad esto es lo que, lo vemos allí con la vía recreativa y la ciudad de México, y ahora lo vemos ahí con las bicicletas que también es increíble, yo creo que el único, de la forma en cómo se manejan los recursos y la forma en que se ejecutan los proyectos, yo creo que el único que sí ha cuidado esa parte en cuanto a, es que no puedes tu mezclar, si tú ya tienen una vialidad para vehículos, pues debe ser para vehículos, si tú quieres meterle a la ciudad una infraestructura para una bicicleta, pues no tiene que ser a través de una vialidad para vehículos, tienes que diseñar una vialidad, o sea, una infraestructura independiente para las bicicletas, lo vemos en Puebla, Puebla está trabajando bien esa parte, y yo no lo sabía, ahora metido en toda esta parte de la movilidad, de este proyecto vías verdes, porque yo tampoco soy amante de la bicicleta, digo si la uso, pero no es algo que yo necesite o que sea algo prioritario para mí ahora, como que las generaciones vienen con otro chip y por ahí se les está metiendo, cuando la realidad es otra, porque hay tantas infraestructuras inseguras en las ciudades, porque hay recurso, lo bajo, pero está mal aplicado. Ahí en Puebla es independiente, no hay ninguna alteración, y va elevada, y va sobre los camellones sí, pero pones tus columnas, metes tu vialidad y es increíble el éxito que tiene, porque no estas afectando, ósea estas dando una infraestructura adicional, tienes otra alternativa, aquí en Guadalajara no, México no la tiene, al contrario estamos quitándole, creemos que al quitar carriles a los vehículos, vamos a lograr tener una mejor armonía y una mejor propuesta, no es cierto, ósea estamos haciendo más contaminación, más estrangulaciones, no hay forma de que tú puedas avanzar, pero creo que me salí un poco de esta parte, de estos proyectos, pero finalmente tiene que ver con</p>			<p>delegaciones son muy diferentes a lo que se vive en la ciudad.</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Puebla es referente a la introducción de infraestructura para bicicleta. <ul style="list-style-type: none"> ○ La infraestructura es independiente, ○ No hay alteración a las vías de comunicación existentes ○ La infraestructura va elevada, sobre camellones ○ No se afecta, al dar una infraestructura adicional, sin quitar carriles a los vehículos. ○ No se hacen estrangulaciones, al no poder avanzar con menos carriles

Cronología de hechos Vías Verdes Jalisco

Clave Entrevistado	Año	Descripción	Involucrados	Objetivo	Acciones
M.E.V.M.0	2008-2018	<p>eso. Nosotros no les podemos exigir a los municipios: oye, uno finalmente dices ¿cómo fue posible que le haya metido tanto dinero a esto, y ahorita no esté funcionando como en el caso de Etzatlán y de Atotonilco, cuando aquí se generan más recursos, y son tramos muy pequeños, yo creo que por ahí en esa parte uno debería, pero no lo puedes tu medir hasta que lo vives, a lo mejor igual tu puedes decir en ese momento organizar este recurso porque yo creo que puede por estas características, por un estudio o por equis, no sé, o por la relación que tú tengas o las simpatías que hayan.</p> <p>La respuesta a la pregunta que me hacías, ¿qué quitaría? Si, a lo mejor sí no hubiéramos dado tanto dinero a los municipios que realmente no iban a apoyar y no tenían tampoco las caracterizas necesarias como para que solito tuviera éxito, como por ejemplo Atotonilco o Ahualulco, que pasan por zonas urbanas, y ahí tienes el éxito casi casi garantizado, entonces eso sí, no hubiéramos hecho esa parte.</p>	<ul style="list-style-type: none"> •Administración Pública del Estado de Jalisco 2008-2013 •Administración Pública del Estado de Jalisco 2018-2018 •Secretaría de Cultura •Municipios 	<ul style="list-style-type: none"> •Identificar acciones que no debieron realizarse. 	<ul style="list-style-type: none"> •No haber dado tanto dinero a los municipios que: <ul style="list-style-type: none"> ○ No iban a apoyar el proyecto ○ No tenían las características necesarias para que solos tuvieran éxito, como Atotonilco y Ahualulco, que pasan por zonas urbanas y el éxito está casi garantizado.
A.V.V.0 y II	2008-2013	<p>Es un absurdo porque vemos que la gente sí lo usa. Lo usa el trabajador, porque toda esa parte todavía se sigue manejando, porque es un ámbito rural, porque la gente por la mañana tiene que estar atendiendo parcelas, y es por la mañana nada más, 12 o 1 de la tarde termina sus labores y por ahí igual hemos visto regresan, pero así como hemos visto el trabajador, hemos visto el dueño de las parcelas que no le importa meter un tractor, o cuando se van a hacer las cosechas de levantar las mismas cañas, no le importa al mismo ingenio, no le importa, se ha perdido mucha infraestructura, se han quitado puentes, no puentes, los pasamanos que hay sobre los puentes para poder pasar por ahí, esa es la parte que dice uno, no es posible, y no hay nada contra eso realmente, si direccionar bien los recursos porque es que toda esta parte de aquí del tramo que va de Tala a Ameca, pues sí son varias delegaciones las que por ahí se cruzan, estamos hablando ya desde los Ruiseñores, que tiene una población digo, finalmente es un fraccionamiento que no les ha funcionado del</p>	<ul style="list-style-type: none"> •Administración Pública del Estado de Jalisco 2008-2013 •Administración Pública del Estado de Jalisco 2013-2018 •Secretaría de Cultura •Municipios 	<ul style="list-style-type: none"> •Identificar acciones que no debieron realizarse •Analizar las dinámicas sociales y proyectar desde las necesidades de las comunidades. 	<ul style="list-style-type: none"> •Las vías están siendo utilizadas como movilidad de trabajadores del campo •Hay un problema de pérdida de infraestructura construida, por el paso de dueños de parcelas, pasan por las vías verdes para meter tractores, o camiones de caña del propio ingenio, han retirado pasamanos de puentes. •Deben direccionarse bien los recursos y evitar lo que sucede en Tala con el vandalismo, donde se invirtió una fuerte cantidad de esfuerzo, el tramo va desde la población Ruiseñores, pasa por el ingenio de Tala, de ahí a la delegación Cuisillos y luego a la delegación de Pacana.

Cronología de hechos Vías Verdes Jalisco

Clave Entrevistado	Año	Descripción	Involucrados	Objetivo	Acciones
A.V.V. VII	2008-2013	<p>todo porque fue diseñado para tener una población muy parecida a la cabecera municipal, como de 20 mil habitantes, creo que habitan como unos 15 mil, de ahí te vas al Ingenio que es Tala, y de ahí sigues a la delegación de Cuisillos, que también forma parte de Tala y después te vas a otra delegación que es Pacana</p> <p>A algunas delegaciones les dan el movimiento y después te vas a la Vega, y ya en la Vega cambia el límite municipal, que entra a Teuchitlán, pero son tres delegaciones, y esas tres delegaciones siempre tienen algo de movimiento y ahí uno debería de estar viendo el movimiento, y el interés por parte del municipio por parte de la gente para que hay bueno, lo use, o el mismo municipio generara alguna dinámica que así como lo hacen en la ciudad, aquí cierran los domingos toda esta parte de la ciudad para que la gente vaya a hacer sus paseos, por qué no lo puede hacer Tala, ellos mismos puede poner ahí a todos y me los llevo al mismo municipio, estamos hablando como del 14 al 30, son como 16 kilómetros, que los pueden hacer sin ningún problema, o si no lo quieren hacer todo, pueden hacerlo ahí hasta llegar a la presa de La Vega que son de ellos, o sea, son recorridos dominicales que podrían hacerse, pero ellos lo tienen que hacer, hay mucha forma de que ellos puedan involucrarse para poder meter igual ya el sendero por un lado, y llevar a lo mejor brigadas, digo, con las mismas personas que están a los lados decirles: oye méteme los arboles-. Pero no lo hacen porque queman las cañas, pues para ellos es un problema, esa es la situación, no ven el proyecto algo viable para que esto pueda seguir trabajando, y nos vamos al otro tramo y es igual, y nos vamos al otro tramo y es igual.</p>	<ul style="list-style-type: none"> •Administración Pública del Estado de Jalisco 2008-2013 •Administración Pública del Estado de Jalisco 2013-2018 •Secretaría de Cultura •Municipios 	<ul style="list-style-type: none"> •Crear dinámicas para utilizar las vías verdes en los municipios 	<ul style="list-style-type: none"> •Primero deben revisarse las dinámicas, como los movimientos de población, o el interés de los municipios para que la gente use esas vías no motorizadas •Una propuesta es que los municipios generen una dinámica de invitar a la población a hacer recorridos, como los recorridos dominicales de Guadalajara. •Invitar a los visitantes a realizar actividades de plantación en sus recorridos. •En Tala, la gente no ve como compatible las actividades de los recorridos, por la actividad agrícola de la siembra y cosecha de caña.
C.N.M.L. IX	2010	<p>Aquí las actividades inician en el 2010, yo recuerdo que todavía, bueno yo entré años después de que estableció el proyecto, casi seis años, cinco años, y yo recuerdo que se empezó a dar el rumor de que iban a hacer una ruta ciclista, entonces pues la mayoría de las personas, en mi caso, yo lo tomé como algo productivo, de que ya teníamos esa problemática de que todo mundo se está robando los rieles, llega ese proyecto ha sensibilizar eso, y como</p>	<ul style="list-style-type: none"> •Gabriel Michel •Secretaría de Cultura •Gobierno del Estado de Jalisco •Administración Pública Estatal (2008-2013) 	<ul style="list-style-type: none"> •Iniciar trabajos de vías verdes en Ameca 	<ul style="list-style-type: none"> •Las actividades de vías verdes Jalisco, inician en Ameca en 2010 •Los guías verdes locales inician 5 a seis años después de iniciadas las actividades en 2010. •El guía verde local consideró como un proyecto productivo, para frenar el robo de los rieles

Cronología de hechos Vías Verdes Jalisco

Clave Entrevistado	Año	Descripción	Involucrados	Objetivo	Acciones
C.N.M.L. IX	2010-2018	<p>proyecto también cultural y deportivo, también tenemos esa gran problemática de obesidad, la mayoría de las personas aquí en Ameca, eran las unidades deportivas, era el único lugar donde se puede ir a hacer ejercicio, y atractivos turísticos pues la estación pero estaba abandonada, entonces yo siento que eso vino a reactivas aquí los espacios. El coordinador del proyecto era Gabriel Michel, recuerdo que vino con su equipo a trabajar. Él trabajaba en el gobierno del estado, todo el tiempo fue por secretaría de cultura, que se les cedió, se dieron los espacios para realizar el proyecto, que fue la construcción de la ruta recreativa y la remodelación de la estación, que sí le hacía mucha falta, pues en ese tiempo estamos hablando de hace 8 años, ocupa una nueva gestión tanto de municipio, federal y estatal.</p> <p>Las personas de la localidad la mayoría contentas, es un nuevo lugar que les estas cediendo a ellos para realizar sus actividades físicas. Los que tenían terrenos ahí, creo que sí hubo problemitas, por ejemplo; en esta nueva unión de Cubayas al sendero, creo que ese es uno del mayor problema que no pueden terminar, porque cruza por parcelas, y aquí pues no, todo el tiempo aquí estuvo delimitado el terreno, el ferrocarril y las parcelas, en el mismo recorrido que realizamos, si te fijas pues es una línea, por ese lado yo nunca supe que hubo problema alguno, hasta el mismo estado puso yo me di cuenta, que puso el cercado, se los puso a ellos, si te fijas, todo es el mismo cercado con sus muritos blancos, aparte les sirvió a ellos como les está cercando un pedazo de su parcela y pues ahorita hay unos que empiezan a sembrar ahí, al final de cuentas ellos saben que no son sus terrenos y de sus propias palabras piden que les den permiso de sembrar y que apoyan con la limpieza y todo esto, entonces, pues ahí están ellos, y sí es problemática, porque al final de cuentas, como te comento, es un lugar donde se pueden ocultar las personas que quieren asaltar o dañar.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Gabriel Michel • Secretaría de Cultura • Gobierno del Estado de Jalisco • Administración Pública Estatal (2008-2013) • Personas de las comunidades locales • Personas que habían invadido los terrenos de vías • Asaltantes • Dueños de parcelas 	<ul style="list-style-type: none"> • Detectar la reacción de las personas al implementarse el proyecto de vías verdes. 	<ul style="list-style-type: none"> • El proyecto al ser cultural y deportivo, ayuda a resolver la problemática de obesidad de la mayoría de las personas de Ameca • Al re activar la ex estación y el sendero, se vuelven una opción más para hacer ejercicio, y al mismo tiempo, ser un atractivo turístico. • El coordinador del proyecto era Gabriel Michel, quien en un inicio, llegó con un equipo de trabajo. • El proyecto siempre vino de Secretaría de Cultura, a quien se re cedieron los espacios para realizar la construcción de la ruta recreativa y la remodelación de la estación. • Las personas reaccionaron de manera positiva por la creación de un nuevo espacio de uso público para realizar actividades físicas. • Las personas que invadían terrenos reaccionaron negativamente al proyecto. • El tramo de Ameca nunca tuvo problemas porque la línea de la vía siempre permaneció delimitada. • En el área de unión del sendero con Cubayas, ha tenido uno de los mayores problemas que aún no se resuelven de invasión. • En el caso del sendero de Ameca, el estado delimitó los terrenos con un cercado con pilares color blanco. • Los propietarios de parcelas piden permiso para sembrar donde es posible. en las áreas de la vías verdes. • Las siembras cerca al sendero representan un problema, pues el peligro que se corre es que alguien se pueda ocultar para asaltar o dañar a los que transitan por ahí.

Cronología de hechos Vías Verdes Jalisco

Clave Entrevistado	Año	Descripción	Involucrados	Objetivo	Acciones
A.V.V. VIII	2013-2018	Igual a ese mismo plan de manejo que por ahí también forma parte del proyecto ejecutivo, por ahí lo vas a ver, que todavía no se tiene, apenas se está trabajando, bueno creo que apenas se van a terminar el plan de manejo de paisaje agavero, y el plan de manejo de Guachimontones, son los documentos	<ul style="list-style-type: none"> • Administración Pública del Estado de Jalisco 2013-2018 • Secretaría de Cultura • Municipios 	<ul style="list-style-type: none"> • Establecer condiciones legales para la forma de manejo de vías verdes Jalisco 	<ul style="list-style-type: none"> • Reconocer que hace falta la elaboración de un Plan de Manejo
M.E.V.M. X	2013-2018	Falta también involucrar a las dependencias, por ejemplo, SEMADET que esté involucrada con los de parques y jardines de los municipios, ahí sí, ya que fuera una vinculación directa, prácticamente directa, que también secretaria de cultura, un rasgo importante es de que no debe de perder el liderazgo, finalmente es nuestro proyecto y no hay que perder ese liderazgo, pero si hay que involucrar a las dependencias que ya tengan esos municipios. El CODE ya ha estado involucrado, turismo ya hecho algunos proyectos de turismo que también ya los lleva a cabo, tiene un proyecto que se llama turismo social, en vacaciones llevan en grupos de personas, en autobuses que ellos pagan, para la gente es gratuito, y ya están involucrados en muchos municipios, o municipios de Vías Verdes ya están involucrados en ese itinerario, entonces ya cuando llevan gente a Ahualulco, a Ciudad Guzmán o llevan gente a Etzatlán, están vías verdes, por lo menos van a la estación, si no hay el tiempo como para dar un recorrido a pie o en bicicleta por los senderos, si van a la estación, entonces eso ya es involucrar secretaria de turismo y el CODE, como ya se ve, hace un evento al año en los senderos de vías verdes.	<ul style="list-style-type: none"> • Administración Pública del Estado de Jalisco 2013-2018 • Secretaría de Cultura • Municipios • SEMADET • CODE • Secretaría de Turismo 	<ul style="list-style-type: none"> • Involucrar más colaboradores institucionales al apoyo de municipios en el proyecto. 	<ul style="list-style-type: none"> • Involucrar más dependencias para apoyar el proyecto y a los municipios. • CODE (Consejo Estatal para el Fomento Deportivo) ya involucra actividades en vías verdes. • Secretaría de Turismo de Jalisco realiza actividades de turismo social durante el periodo vacacional, llevando grupos de personas en autobuses de manera gratuita, de Guadalajara a municipios con vías verdes.
A.V.V. V	2013	Antes de vías verdes aquí y yo creo que antes en todos los municipios y en todos los estados hay, programas que llegan, dinero que se llega, caso de las vías que les llegó aquí a San Juanito nosotros nos encontramos ahí con un tramo de sendero en la delegación, porque esta línea no llega hasta la cabecera municipal, pasa como a 4.5 kilómetros de la cabecera municipal pero si su municipio tiene un buen tramo que tiene que ver con el proyecto, de ahí nos encontramos de ahí a un lado del centro de salud, un sendero como de un kilómetro y lo ejecutaron ellos porque les llegó un recurso de la secretaria de salud para que les hicieran ese sendero para la gente, por	<ul style="list-style-type: none"> • San Juanito de Escobedo • Secretaría de Salud • Habitantes de las comunidades locales 	<ul style="list-style-type: none"> • Involucrar instancias gubernamentales con recursos financieros que puedan apoyar el proyecto de vías verdes 	<ul style="list-style-type: none"> • Secretaría de Cultura encontró un tramo de 1km de sendero junto al centro de salud, elaborado con recursos de la Secretaría de Salud con el objetivo de que las personas comiencen a ejercitarse. • Desconocen cuándo se comenzaron a manejar esos programas federales, pero entonces es posible que por medio de otras secretarías se habiliten senderos, que vayan a las vías verdes. • En San Juanito se aumentó el sendero de 1km, a 4.5km que comunicaba a la

Cronología de hechos Vías Verdes Jalisco					
Clave Entrevistado	Año	Descripción	Involucrados	Objetivo	Acciones
A.V.V. X	2013-2018	<p>el tema de la obesidad, para que la gente vaya y empiece a ejercitarse, y eso fue lo que nos encontramos ahí, ese tramo nada más. Y nos parecía raro, -¿por qué tienen ese tramo?-, hasta que nos informamos y ya tenía rato que les había llegado, no sé desde cuando empezaron a manejar esos programas federales, esos recursos a través de la secretaría para generar esta infraestructura, yo ya no lo vi, lo que se logró sí fue que se conectara desde los 4 kilómetros 200 a la vía verde, pero ya no es vía verde, es un sendero, entonces sí, tú ves la diferencia a tener un kilómetro a tener los cuatro, porque si, la gente lo usa bastante.</p> <p>Todos los años, si subes aquí a la página vas a estar viendo los eventos que se generan, que se desarrollan.</p> <p>Aquí Jalisco tiene muchos grupos ciclistas, muchas asociaciones civiles, y esas asociaciones civiles son las que se han apropiado de los proyectos, y van ellos mismos, ya ni nos piden el remolque ni mucho menos, ellos se van solos</p> <p>Ellos ya lo ven como un negocio, aquí la gente de Guadalajara, esas asociaciones son las que sean apropiado del proyecto y le sacan provecho, y llevan a las vías verdes, y ya tienen sus rutas. Yo recientemente los estoy observando, cómo se manejan ahora, y esto ya es más reciente así como tú lo dices, y son ellos los que han empezado a subir más información a esa cuestión de las redes, yo lo que te comento de la información que maneja la secretaría que es la oficial, que antes no se generaba, ahora ya se genera, en cuanto a los eventos.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Grupos de ciclistas de Jalisco • Agrupaciones • Asociaciones • Usuarios de las vías verdes 	<ul style="list-style-type: none"> • Identificar cómo los usuarios se apropian del proyecto. 	<p>comunidad con la vía verde, que pasaba fuera del área de viviendas.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Actualmente las personas de San Juanito usan bastante el sendero.
M.E.V.M. XII	2013-2018	<p>Ya tenemos una persona de comunicación que está atenta a las redes, los eventos que se van a realizar se publican.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Administración Pública del Estado de Jalisco 2013-2018 • Secretaría de Cultura • Personal de comunicación 	<ul style="list-style-type: none"> • Difundir las actividades de vías verdes 	<ul style="list-style-type: none"> • Tener personal exclusivo a la difusión de actividades y eventos relacionados con vías verdes.

Cronología de hechos Vías Verdes Jalisco

Clave Entrevistado	Año	Descripción	Involucrados	Objetivo	Acciones
M.E.V.M. X	2013-2018	Respecto a vender en las estaciones, por lo pronto en los eventos sí está permitido eso, no puede ser ahorita permanente porque no pueden arriesgar ahorita su dinero así, pero en los eventos ya se hace, pero se tenía en los proyectos, que tendrían cafetería y biblioteca.	<ul style="list-style-type: none"> •Administración Pública del Estado de Jalisco 2008-2013 •Administración Pública del Estado de Jalisco 2013-2018 •Secretaría de Cultura 	<ul style="list-style-type: none"> •Desarrollar actividades económicas 	<ul style="list-style-type: none"> •Permitir venta de alimentos en los eventos que se realizan en las estaciones. •Generar espacios en las estaciones para establecer una cafetería y biblioteca
M.E.V.M. VIII	2013-2018	Lo que se pretende en las estaciones es equiparlas, aparte de tener lo cultural, y la vocación que quieran dentro del municipio es dejarles una librería, por parte de la secretaria, y una cafetería, y eso sí esa parte de la secretaria tiene muchas publicaciones pues ahí estaría una persona joven presentando, o un libro, ahí podrían vender algo más de su mismo municipio, algo más representativo y la cafetería pues tiene que ver con eso, una terracita, en la parte trasera de la estación, salen las explanadas que se hicieron para generar nada más ahí el mobiliario, dos-tres sombrillas, y en la parte interna generar nada más la cafetería, eso sí pero no hemos podido todavía, es que apenas en esta estación que a ver si terminamos, la de la Vega, lo estamos metiendo, pero yo ahí lo ve muy complicado en el tema de que esto hasta dónde va a ser, para mí lo ideal era como se lo manejamos en su momento en Etzatlán y no se logró, generar esos espacios, lo que faltó allí fue mobiliario, ahí están los espacios y la estación está complétate terminada pero faltó esa parte de mobiliario.	<ul style="list-style-type: none"> •Administración Pública del Estado de Jalisco 2013-2018 •Secretaría de Cultura •Municipios con estación 	<ul style="list-style-type: none"> •Generar actividades económicas en las vías verdes 	<ul style="list-style-type: none"> •En los eventos se permite vender, pero no de forma permanente. •Se tiene previsto equipar a las estaciones, dependiendo de la vocación de cada estación con una librería y una cafetería •La Secretaría tiene muchas publicaciones y se pretende utilizar para presentaciones de libros, y ventas de artículos representativos de los municipios. •No se ha podido dotar a las estaciones de: <ul style="list-style-type: none"> ○ Una terracita en la parte trasera de la estación ○ En las explanadas que se hicieron para generar nada más ahí el mobiliario, dos-tres sombrillas, •Y en la parte interna generar nada más la cafetería •En Etzatlán se logró acondicionar espacios, pero no se pudo dotar de mobiliario.
A.V.V. IV	2013-2018	Ciudad Guzmán hay línea viva, por Zapoltitic, lo que hay ahí es una rectificación de línea, y esa rectificación dejó la rectificación fuera a la estación, entonces es una línea muerta. Teníamos un problema en el empalme, ahí donde inicia el tramo es empalme Orendain pero este tramo hay una partecita de vía viva, donde pasa la bestia, que es el tren que viene desde el sur y va a Nogales, entonces sí se vuelven tramos peligrosos. Pero nosotros estamos retirados. Del kilómetro 0, al kilómetro 6 no se hizo, y no se vendió porque había una empresa que se llama gravita, esa empresa dijo:	<ul style="list-style-type: none"> •Administración Pública del Estado de Jalisco 2013-2018 •Secretaría de Cultura •Empresa Gravitas 	<ul style="list-style-type: none"> •Respetar el uso que empresas dan a las vías. 	<ul style="list-style-type: none"> •El tramo donde inicia empalme Orendain quedaron sin construcción 6 kilómetros porque una empresa requería emplear la vía una vez al año •Aunque no están cerca de los tramos de vías verdes, reconocen que existen problemas de seguridad por las líneas vivas por donde pasa "la Bestia" que es el tren que va del sur del país, hasta Nogales, y es el medio por el que se desplazan muchos indocumentados de Centroamérica.

Cronología de hechos Vías Verdes Jalisco					
Clave Entrevistado	Año	Descripción	Involucrados	Objetivo	Acciones
		a mí no me retires las vías, yo necesito que entre una vez al año el tren para que me saque el resto de material- y por eso esa parte no se tocó.			
A.V.V. IV	2013-2018	Así lo quiso manejar también así el ingenio, nada más que el ingenio no lo logró, ahí el ingenio, después de que se termina toda esta parte del tren. Nada más que ahí no sé qué pasó, si hubo algún cambio con la gente del ingenio, porque el ingenio está en el kilómetro 14+600 y esta fábrica está en el kilómetro 6, de ahí son 8 kilómetros, entonces esos 8 kilómetros, se olvidaron de ellos, vino lo del ferrocarril en liquidación yo creo que ya no le dieron seguimiento, o que paso, hasta que se dieron cuenta ellos que ya no era de ferrocarriles, que ya era de infonavit, fueron a México, ya no pudimos hacer nada. Modificaron el trazo del macro-libramiento porque lo tuvieron que levantar, para manejar ellos los dos vagones que transitaban, pero no lograron nada, la única empresa que sí logró que esa parte se quedara fue la de Gravitas por esa situación, por eso no nos lo dieron desde el cero, si esta empresa, igual y no dice nada, pues igual y hubiera sido de la Secretaría hasta el kilómetro 0, pero así esta, entonces ahorita lo único que no hemos hecho nosotros en obra, es del kilómetro 6 al kilómetro 8, es lo único que le falta al tramo, que es el 6 que está en gravita y el 8 que está ahí en Ruiseñores que es como a la mitad, madamas nos falta dar la vuelta a la cañada, a toda esa parte de Ruiseñores, que también es una parte muy complicada, y está en una parte muy bonita, pero aparte, independientemente de la delincuencia, complicado en el sentido de que toda esa cañada, todas las descargas del mismo fraccionamiento, como no lo ha resuelto el municipio tiene muchos problemas, hizo su planta de tratamiento, ya de eso fue desde, ya tiene desde el 45 que hicieron y no lo hicieron, y el trato ya está rebasado, y ahorita todas las descargas van sobre la cañada, es un mugrerío, es horrible y era lo más bonito que tenía	<ul style="list-style-type: none"> •Administración Pública del Estado de Jalisco 2013-2018 •Secretaría de Cultura •Ingenio azucarero de Tala 	<ul style="list-style-type: none"> •Respetar el uso que empresas dan a las vías. 	<ul style="list-style-type: none"> •EL Ingenio azucarero de Tala también pretendía que no pasaran las vías verdes por un tramo que se usaba en sus instalaciones •Al final no se otorgó la solicitud a favor del ingenio, pues ya no pertenecía a ferrocarriles el tramo, sino a INFONAVIT •El Ingenio causó "ruido" al proyecto, pues se dirigieron directamente a las instancias en México para que no se realizara el proyecto •Actualmente falta terminar dos kilómetros que pasan por una cañada, que es de la empresa Gravitas, hacia Ruiseñores •El tramo de dos kilómetros que falta presenta muchos problemas, pues a esa área descargan las aguas sanitarias de los fraccionamientos cercanos.

Cronología de hechos Vías Verdes Jalisco

Clave Entrevistado	Año	Descripción	Involucrados	Objetivo	Acciones
M.E.V.M. X	2013-2018	En las estaciones hay talleres en el pórtico, obras de teatro, películas, pueden ser en la bodega o al aire libre. En San Marcos también que hace talleres, así de visitas, días de campo, recorridos ciclistas, actividades recreativas, el otro día una foto donde estaban jugando trompo, en fin, pues eso de alfarería está excelente, nada más en dos municipios tenemos juegos con llantas pintadas, porque como todavía no hay presupuesto para tener resbaladeros pues las llantas sirven de juegos infantiles, entonces pues ahí están las labores de limpieza, de quitar maleza pasto, todas esta era la tiene que estar limpiando, lo del peregrino la verdad es todo un éxito, ya es toda una familia que acampan ahí en las estaciones, ciclistas, hasta con patines fueron hasta talpa, e invitamos desde hace 4 años, y seguimos invitando a todos los peregrinos, nos vamos todos los guías y yo también voy a la carretera, a invitar a todos los peregrinos que se pasen a los senderos, lo hacemos en donde está más cerquita la carretera, pero este año, muchos ya en lugar de que pasaran por la carretera, los veíamos que ya estaban pasando por el sendero, dicen que solitos se metían, entonces podríamos decir que eso ya es un éxito, todos los operativos anteriores, porque muchos peregrinos ya conocen los tramos, los de caballo, sí, aunque no estaban vías verdes, ellos iban a las estaciones y ahí acampaban, porque ya eran caminos que ellos tomaban, pero la gente de a pie y de bici, muchísimo a caballo. Mira ahí está doña Mary, hasta las ampollas les reventaba de los pies, nombre', esa señora es tremenda, ahí está ella atendiendo a todos los peregrinos. El caballo tomando agua, se les hizo entrevistas a los peregrinos, porque decían que estaban opinando mal en la página de face, y a mí se me ocurrió entrevistar, unos a pie, unos en bici, y otros a caballo y todos opinando bien del sendero.	<ul style="list-style-type: none"> •Administración Pública del Estado de Jalisco 2013-2018 •Secretaría de Cultura •Guías Verdes •Usuarios de las vías verdes •Peregrinos 	<ul style="list-style-type: none"> •Generar diversas dinámicas de re activación de las estaciones y los senderos de vías verdes 	<ul style="list-style-type: none"> •Las actividades que se realizan en las estaciones son: <ul style="list-style-type: none"> ○ Talleres ○ Días de campo ○ Recorridos ciclistas ○ Actividades recreativas ○ obras de teatro y proyección películas, pueden ser en la bodega o al aire libre ○ Talleres de alfarería ○ Juegos con llantas pintadas ○ Labores de limpieza ○ Área de acampar durante los días del peregrino ○ Guías y la Lic. María Elena invitan a los peregrinos a transitar de forma segura por el sendero de las vías verdes. •Actualmente los peregrinos continúan utilizando como ruta parte del sendero de la vía verde. •Se ha entrevistado a los peregrinos sobre el sendero y han opinado favorablemente.
C.N.M.L. X	2013-2018	Me desempeño como administrador y guía verde de aquí del programa, vías verdes Jalisco en Ameca, mi parte del sendero es Ameca, y las funciones que realizamos aquí, pues es de todo, nos toca mantener, mantener los árboles que sembramos en el parque estación, tratar de hacer las gestiones correspondientes con el municipio para dar	<ul style="list-style-type: none"> •Guía Verde de Ameca •Municipio de Ameca •Usuarios de la Vía Verde: escuelas, turistas, personas 	<ul style="list-style-type: none"> •Realizar actividades de mantenimiento y funcionamiento de la ex estación y senderos de vías verdes. 	<ul style="list-style-type: none"> •El guía verde de la localidad de Ameca menciona hacer de todo: •Mantener •Mantener los árboles que siembran en el parque estación •Tratar de hacer gestiones correspondientes con el municipio para

Cronología de hechos Vías Verdes Jalisco					
Clave Entrevistado	Año	Descripción	Involucrados	Objetivo	Acciones
		mantenimiento del parque lineal, tanto como de la ex estación, y pues la función de guía, de realizar recorridos ciclistas con escuelas, con turistas, con personas de aquí mismo, del propio municipio.	de la localidad y del municipio		dar mantenimiento al parque lineal y la ex estación <ul style="list-style-type: none"> • En las funciones de guía son realizar recorridos ciclistas con escuelas, turistas, personas de la localidad y del municipio.
C.N.M.L. X	2010-2018	Otro de los problemas en la infraestructura, la problemática del deterioro de la obra pues ya está hasta el límite de causar accidentes con los usuarios, y pues otra problemática son las personas en motos, las mismas personas dañan el espacio, como estos chavos que andan grafiteando y hay algunos módulos de información que llegan ellos y los grafitean, los descansos también los tienen todos grafiteados, y pues el no apoyo del ayuntamiento también nos trae mucha frustración en mi caso, porque de repente tenemos que buscar de otros.	<ul style="list-style-type: none"> • Guías Verdes • Motociclistas • Usuarios de las vías verdes • Gobierno municipal 	<ul style="list-style-type: none"> • Identificar problemática en el área 	<ul style="list-style-type: none"> • La infraestructura tiene como problemática el deterioro, y eso ha generado accidentes en los usuarios del sendero • Otra problemática son los motociclistas que transitan por el sendero y dañan el espacio • Hay chavos que grafitean la infraestructura, los módulos de información, los descansos • Hay poco apoyo por parte del ayuntamiento lo cual genera mucha frustración, porque deben solicitar apoyo en otras instancias.
C.N.M.L. X	2010-2018	Problemas que he tenido, pues en remediar por ejemplo los daños que se están causando, te comentaba que en tiempo de lluvia el monte crece, la maleza se empieza a meter en la vía y comienzan las quejas de los usuarios de que el camino se comienza a cerrar y no hay espacio, entonces lo que nosotros tratamos de hacer es acudir al ayuntamiento o al gobierno, e informamos que ya hay quejas del pueblo, del mismo municipio o de tantas personas que van y pues ya el monte no está dejando que lo utilicen libremente, o ya de repente, por el lado de que están asaltando porque la maleza está ya muy alta y ellos ya tienen donde esconderse, se hace la gestión, se mete el oficio, y se lleva a la jefatura adecuada, y siempre nos traspapelan, y nos traspapelan. De repente, sí yo he tenido el caso de que algunos sí son conocidos míos, y por ese lado sí me apoyan, pero muy limitado porque ellos mismos comentan que su jefe mayor, pues los puede sancionar por apoyarnos a nosotros. Más que nada el pleito de ellos es por la cuestión de que se les dificulta mucho el proceso de ceder el espacio para el carnaval, cuando antes no era así, antes de que empezara el proyecto, ellos, sin yo me	<ul style="list-style-type: none"> • Guía Verde Ameca • Administración Pública del Estado de Jalisco 2008-2013 • Administración Pública del Estado de Jalisco 2013-2018 Motociclistas • Usuarios de las vías verdes • Gobierno municipal • Asaltantes 	<ul style="list-style-type: none"> • Identificar problemática en el área 	<ul style="list-style-type: none"> • Se menciona que problemas recurrentes, que los mismos usuarios demandan solución, son: • En la época de lluvias la maleza crece rápido y cierra el camino, imposibilitando el paso • Los usuarios son asaltados en tramos inseguros con maleza alta • Los guías verdes deben turnar oficios a jefaturas de gobierno municipal, para que se les apoye con la limpieza del camino, cosa que depende de la voluntad de quien esté a cargo • El apoyo de los municipios depende más de la simpatía que de un proceso formal de gestión • En 2008 el gobierno municipal habilitó algunos espacios de la ex estación para realizar ahí su carnaval de fiestas. • Ahora el municipio no puede ejercer con libertad sobre el sitio de la ex estación y los senderos, pues están en resguardo del estado.

Cronología de hechos Vías Verdes Jalisco

Clave Entrevistado	Año	Descripción	Involucrados	Objetivo	Acciones
C.N.M.L.	2010-2018	<p>imagino, que permiso de nadie ni de lo federal, dijeron -¡Ah, vamos remodelando la estación para hacer el carnaval, y que nos salga un poco más de dinero!- entonces cuando hacen eso, a los dos años cae el proyecto y hay algunas cosas que sí ellos remodelaron, no tanto, por ejemplo el caminito que vez así alrededor, ese lo hizo el carnaval, pero antes de ellos, yo creo que fue hasta falta de información de su parte, pues es gobierno y ellos tenían que saber que ya venía un proyecto bastante grande que se iba a llevar a cabo aquí.</p> <p>Entonces esa fue su frustración de ellos y sigue siendo, que los espacios se están utilizando para el proyecto de vías verdes y ellos saben que el día de mañana, solo se va a tener que sacar este evento, el carnaval. El carnaval se realizaba en el centro todos los años, y mucha gente estuvo en contra de que se viniera acá, en la plaza principal, y uno de los casos fue la cuesiton de que se viene a la estación, cierran, circulan la estación con malla y ellos cobran la entrada al carnaval cuando la antes era por costumbre gratis en la plaza principal.</p> <p>El acceso al carnaval costó este año 30 pesos, lo más lleno que pudo estar fueron unas tres mil o cuatro mil personas en un día, son 10 días, aparte cuando hay eventos buenos, pues más. El dinero se queda en el municipio y aparentemente ya lo vende el municipio a un empresario, pero todo viene ya ahí coordinado de partes iguales, y aparte de la venta de los espacios aquí, que bueno, también es otra parte que les queda fuerte, que yo siento que es la mejor y al final de cuentas no apoyan, se va el carnaval, hay daños yo hago reporte por ejemplo de los árboles, tengo 500 y tantos árboles y pierdo 80, se hace el reporte al ayuntamiento y nunca se reponen, tengo yo que gestionarlos y yo sembrarlos.</p> <p>El municipio cuenta con departamento de ecología, pero no apoya en nada. Yo creo que municipios no apoya porque dice , - hago yo por ellos, y ellos se van a levantar el cuello- porque si les hemos pedido mucho apoyo, por ejemplo en talleres, se supone que esto debe ser un centro cultural, con talleres de cultura, se les ha pedido eventos, muy pocas veces voltean para acá, entonces lo que yo en particular</p>	<ul style="list-style-type: none"> •Guía Verde Ameca •Administración Pública del Estado de Jalisco 2008-2013 •Administración Pública del Estado de Jalisco 2013-2018 •Usuarios de las vías verdes •Gobierno municipal •Asaltantes 	<ul style="list-style-type: none"> •Identificar problemática en el área •Crear dinámicas de re activación de las estaciones 	<ul style="list-style-type: none"> •Hay una frustración por parte de las autoridades de gobierno municipal de Ameca, por el interés económico que originaba el evento de carnaval. •El evento de carnaval deja cada año múltiples daños en el espacio, y el ayuntamiento no apoya en resarcirlos. •El guía verde ante la falta de apoyo municipal, ha invitado a personas que dan talleres y que cobran una pequeña retribución •Se ha solicitado al ayuntamiento apoyo para llevar eventos culturales, pero pocas veces lo hacen. •A pesar de que municipios cuenta con departamento de ecología, no se apoya a las labores de la vía verde.

Cronología de hechos Vías Verdes Jalisco					
Clave Entrevistado	Año	Descripción	Involucrados	Objetivo	Acciones
		hice, fue comenzar a invitar a personas que llevan a cabo sus talleres aquí, con la idea de que no tienen un sueldo, con una pequeña recuperación de gastos, para que ellos se retribuyan.			
C.N.M.L. X	2010-2018	<p>Aquí por ejemplo tenemos un taller de baile para niños, uno de cuentos, uno de actividades recreativas con niños, todo casi es con niños, karate. Karate es lunes y miércoles por parte de la tarde. Cuenta cuentos y baile es jueves y viernes por parte de tarde, y yo llevo a cabo dos turnos, matutino y vespertino ejercicios aeróbicos, con personas adultas, y rodadas ciclistas, el programa de rodada ciclistas con escuelas educativas</p> <p>Las escuelas vienen de dos a tres, o cuatro escuelas, cuando ya vienen los tiempos de vacaciones, las escuelas como que ya las últimas semanas, quizá ya hubieron calificaciones y ya los tienen ahí más desesperados, entonces los niños, entonces ellos recurren a vamos a darles una distracción a las vías verdes.</p> <p>Las edades de los niños que vienen son de 10, los más grandes de 10 o 12 años, nos hemos traído preescolares, pero ellos de repente no saben andar en bicicleta los niños pues es una rodada-caminata, es algo más lento pero reducimos el kilometraje a recorrer. El recorrido más común que hacemos es Ameca-San Antonio-Matute, cerca de 12 km.</p> <p>Con los niños chiquitos solo se hace el recorrido nada más hasta el cruce de la carretera a Ahualulco y nos regresamos, con ellos es más tranquilo.</p> <p>Al momento de dar el recorrido, se les va mostrando el paisaje agavero, de repente, como te comento, nos apoyan de aquí del municipio con el cronista, y él ya da una explicación de historia, al regreso de repente les ponemos actividades recreativas, aquí dentro de las instalaciones y una pequeña proyección del proyecto, tenemos unos videos así cortos, tanto del proyecto en España, como el proyecto aquí en México, se los ponemos para que ellos más o menos lo entiendan, y posteriormente una película caricatura, algo que sea reciente.</p>	<ul style="list-style-type: none"> •Guía Verde Ameca •Administración Pública del Estado de Jalisco 2013-2018 •Habitantes de las comunidades locales •Estudiantes de localidades vecinas a las vías verdes •Cronista municipal 	<ul style="list-style-type: none"> •Crear dinámicas de reactivación de las estaciones 	<ul style="list-style-type: none"> •En la ex estación de Ameca los talleres son: <ul style="list-style-type: none"> ○ Baile para niños ○ cuenta cuentos ○ karate ○ Ejercicios aeróbicos ○ Rodadas ciclistas ○ Programa rodadas ciclistas con escuelas educativas •Las escuelas asisten ya casi en los tiempos de vacaciones. •Los niños que asisten van de 10 a 12 años, y también grupos de preescolar •El recorrido consiste en una proyección donde se les explica el modelo de vías verdes en España y México, luego con apoyo del cronista municipal se les explica sobre historia y paisaje agavero. •Para los niños más pequeños, el recorrido se ajusta a una menor distancia.

Cronología de hechos Vías Verdes Jalisco					
Clave Entrevistado	Año	Descripción	Involucrados	Objetivo	Acciones
C.N.M.L. X	2010-2018	<p>Tenemos visita del instituto de Ciencias, ellos ya tienen tres años acudiendo especialmente aquí en Ameca por la cuestión de la Ex Hacienda, siempre el maestro se ha cargado mucho por la historia de San Antonio Matute y pues ahí nos apoya siete días el cronista, hacemos una rodada ciclista a San Antonio Matute, y llegamos a la ex hacienda y les dan su explicación igual ahí, y concluye. Nos apoya en ese evento; Protección civil, seguridad pública y un servidor como guía y apoyo técnico en cuestión de cualquier falla en su bicicleta.</p> <p>Hemos tenido accidentes pero no son graves, alguna raspadura, de repente ahí en San Antonio se accidentan un poquito más, por la cuestión que es un pueblo que está de bajada, en el momento de salir de la vía verde y como se está construyendo la conexión a CU valles ya hay un tramo donde ya está una ciclo vía que es de la vía verde, a lo que es la salida del pueblo, entonces en la misma ya hay muros estratégicos para que no pasen las motos, y de repente los muchachos es donde llegan, a todos se les da la instrucción, pero es muy breve el chavo que pea, y curiosamente, de la zona metropolitana de Guadalajara siempre que nos toca atender chavos, como que tienen menos técnica en usar bicicleta, entonces hay niños que no saben andar en bicicleta y se van cayendo o van de un lado a otro zigzagueando, y pues aquí en el recorrido de municipio, hasta los niños te enseñan a andar en bicicleta</p> <p>Aquí en Ameca todos los niños saben andar en bicicleta, porque yo siento que es un recurso prioritario desde que tú, bueno yo lo tomo de esa forma porque yo recuerdo a mí me mandaban a la tienda, pues yo al ver la forma de llegar más rápido, pues utilizo yo la bicicleta, entonces es como fundamental saber usar la bicicleta para que tú puedas hacer cosas. De repente sí es un instrumento de transporte de algunos, todavía, hay algunas personas mayores que no tienen moto, no tienen carro y ellos en su bicicleta, del trabajo a su casa a cualquier mandado utilizan la bicicleta</p> <p>Otras actividades son que vienen a pasar el fin de semana familiar, como comentabas tú, de repente</p>	<ul style="list-style-type: none"> •Guía Verde Ameca •Administración Pública del Estado de Jalisco 2013-2018 •Habitantes de las comunidades locales •Estudiantes de localidades vecinas a las vías verdes •Cronista municipal 	<ul style="list-style-type: none"> •Reconocer accidentes por falta de costumbre de uso de la bicicleta •Vincular vías verdes con otros atractivos turísticos del municipio 	<ul style="list-style-type: none"> • Los accidentes registrados en escuelas no han sido graves, lesiones como raspaduras son las más frecuentes en recorridos ciclistas. • Ameca tiene por costumbre el uso de la bicicleta como medio de transporte. • Las personas que visitan las vías verdes, también visitan otros atractivos como el palacio municipal, la plaza principal, el ex hospital y la Presa de la Vega. • Hay registro de usuarios que pasan el fin de semana en familia por cuestiones deportivas.

Cronología de hechos Vías Verdes Jalisco					
Clave Entrevistado	Año	Descripción	Involucrados	Objetivo	Acciones
C.N.M.L. X	2010-2018	<p>como entrenamiento en cuestión deportiva, y en donde sí nos visitan mucho es en la ex estación de la presa de la vega, por el atractivo turístico de la presa, pero todo tiene pues. Hay visita en todas las estaciones.</p> <p>Aparte de la ex estación las personas a veces visitan el palacio municipal, la iglesia del sr grande, que está en la plaza principal y lo que es el ex hospital, ahorita ya lo tienen como un pequeño museo y una biblioteca y ahí mismo está protección civil, su módulo ahí mismo está, hay algunas canchas de frontón, pero sí es como lo atractivo turístico, porque acá está la casa de la cultura.</p> <p>Cuando inició el proyecto de aquí de Ameca éramos 7 personas, eran dos jardineros, una administradora, la que se encargaba de las actividades, deportes que me tocaba aquí a tu servidor, y había una compañera que estaba solo los fines de semana, y ella daba lo del cuenta cuentos, y algunos recorridos ciclistas, pero sí, éramos 7. Los sueldos los pagaba secretaria de cultura del estado. Cuando hace el cambio de gobierno del estado, pues todos sabemos de antemano que vienen personas nuevas y siempre estamos con esa duda de si nos quedamos o nos vamos, y sí, hubo el comentario de que ya no nos iban a volver a contratar nuevamente, y de repente como que revisaron el curriculum de cada quien, las actividades que llevaban a cabo pues yo recibí una llamada de coordinación de los nuevos compañeros y me ofrecieron un trabajo. Y ya fue donde se deslindó todo a solo local.</p> <p>Yo diría que me afectó en cuestión de que, económicamente, nos bajaron un poquito el sueldo y este se cargó más el trabajo, y de repente, pues ya lo que yo venía haciendo, se veía afectado por yo realizar otras cosas, por ejemplo, yo tenía tantos talleres o actividades en el día, y pues yo también tenía que ver por limpiar, o por ir a gestionar o por ir a hacer la invitación a las escuelas, entonces todo eso, pues si fue afectando, pues era casi nada mas de irnos ajustarnos al nuevo sistema de cómo nos dejaron y tratar de llevar las cosas en forma, tratar de cubrir todos los espacios quizá no con el 100% pero con lo que nosotros pudiéramos</p>	<ul style="list-style-type: none"> •Equipo de trabajo de la ex estación de Ameca •2 jardineros •1 administradora •1 encargado deportivo •1 cuenta cuentos •2 guías •Guía Verde Ameca •Administración Pública del Estado de Jalisco 2010-2018 •Administración Pública del Estado de Jalisco 2013-2018 	<ul style="list-style-type: none"> •Identificar problemáticas de vías verdes 	<ul style="list-style-type: none"> •Al iniciar las actividades en Ameca, el personal se integraba de 7 personas: <ul style="list-style-type: none"> ○ 2 jardineros que se encargaban de mantener las áreas verdes ○ 1 administradora que se encargaba de la gestión de actividades ○ 1 encargado deportivo, en todo lo referente a actividades de ejercicio ○ 1 cuenta cuentos, que se daba solo fines de semana ○ 2 guías que hacían recorridos guiados •Al cambiar la administración estatal, se despide al equipo de trabajo de Ameca. •E encargado de actividades deportivas es recontratado, pro su perfil, por ser habitante local y conocer ya el proyecto. •La contratación de guías verdes en la nueva administración implicó una reducción del sueldo con respecto a la administración anterior, afectando económicamente el ingreso. •Las actividades y responsabilidades aumentaron en los guías verdes, quienes tienen que cubrir todas las funciones que se realizaban con más personal, y por ello no pueden ser cubiertas al 100%.

Cronología de hechos Vías Verdes Jalisco					
Clave Entrevistado	Año	Descripción	Involucrados	Objetivo	Acciones
C.N.M.L. X	2013-2018	<p>Con la nueva administración vi el crecimiento de lo que es el sendero, antes en el momento del campo era solo la ciclovías Ameca – San Antonio y pues ahorita ya estamos hablando la línea de Ameca-Ruiseñores, y ya si tú quieres llegas en bicicleta a Ruiseñores y pues de ahí a la y la puerta, la ex estación de la Vega, es donde se hace la conexión con Etzatlán que también, ya si tú quieres, puedes llegar a Etzatlán por lo que es el sendero, ósea, crecieron en kilómetros la obra de la vía en cuestión del sendero, esa es una de las cosas buenas. Últimamente, por ejemplo, están trayendo esta proyección de películas al aire libre, que se llama cinema live, obras de teatro, eventos como el día mundial de la bicicleta, tuvimos un evento en coordinación con la UDG Etzatlán, que son eventos que jalan a las personas, y las benefician en cuanto a realizar actividades pues deportivas, pues si todo esto, esto de los recorridos ciclistas que venimos, que traemos aquí en Ameca, y ya los empezaron a realizar en algunos otros municipios de que de repente pues los niños los sacamos de su rutina diaria de la escuela</p>	<ul style="list-style-type: none"> •Guía Verde Ameca •Administración Pública del Estado de Jalisco 2013-2018 •Secretaría de Cultura del estado de Jalisco 	<ul style="list-style-type: none"> •Identificar beneficios de vías verdes 	<ul style="list-style-type: none"> •La nueva administración estatal trajo como beneficio el crecimiento del sendero peatonal. •La nueva administración logró conectar puntos muy distantes, generando senderos para mayores alcances de desplazamiento y comunicación. •También han comenzado a traer proyección de películas al aire libre, obras de teatro y eventos como el día mundial de la bicicleta.
C.N.M.L. X	2010-2018	<p>Creo que de las cosas que se deberían cambiar, pues las relaciones con los diferentes gobiernos pues, tanto municipal como estatal, de que hubiera un acuerdo estable y que tomaran cartas en el asunto, y de apoyar, por ejemplo, lo del carnaval, yo no estoy en contra de eso porque yo soy Amaquense y soy unos de los eventos más atractivos del lugar, es más, yo les comentaba a los compañeros de aquí del trabajo, yo antes de trabajar como administrador de aquí de la estación, a mí me decían, viene el carnaval, y hasta me daba como alegría., y en estos tiempos dicen, viene el carnaval y yo me frustró porque yo sé que vienen problemas, viene esto, esto otro y no hay solución a nada, es pedirle solución al muro, no se obtiene absolutamente nada. Nos dañan la malla, la malla sigue tirada ahí, no hay ningún apoyo de restablecer tanto en lo material como en lo ambiental, porque también nos dañan arboles de 5 o</p>	<ul style="list-style-type: none"> •Administración Pública del Estado de Jalisco 2013-2018 •Secretaría de Cultura del estado de Jalisco •Gobiernos municipales 	<ul style="list-style-type: none"> •Identificar problemáticas de vías verdes 	<ul style="list-style-type: none"> •Un aspecto favorable a cambiar es la relación entre los diferentes niveles de gobierno, para establecer acuerdos estables de responsabilidades. •Que gobierno del estado apoye a los problemas que tiene el guía verde con los conflictos que genera el municipio en el sitio de la ex estación, y que al final nadie se hace responsable de resarcir,

Cronología de hechos Vías Verdes Jalisco					
Clave Entrevistado	Año	Descripción	Involucrados	Objetivo	Acciones
		6 años de cuidado que sí pesa y para que no haya una solución del departamento que le corresponde, pues si frustra a uno, ósea que si el departamento no hace su trabajo, pues yo no puedo sancionar a una persona porque no me corresponde			
C.N.M.L. 0 y X	2013-2018	Creo que algo que no se debió hacer hablando del proyecto, pues en parte ver una estrategia de quizás no invertir mucho en obra, invertir más en personal para mantenimiento y quizás de que hubiera alguna forma de que hubiera apoyos ya directos al proyecto, no tanto de triangular con el municipio, porque ahorita nosotros no tenemos ningún apoyo, pero directo de gobierno del estado creo que tiene que haber una triangulación con municipio para que ellos gestionen, se los entreguen a ellos con etiqueta de vías verdes y aquí ya vengas con 5 kilos menos, y ya pasó, ya ha pasado, creo que dieron 30 mil pesos directo para material de vías verdes, y solamente nos entregaron algunas cosas, no todo, y ellos se quedaron con la mayoría del material, y pues en esa parte sí estaría bien que hubiera un aporte económico directo, cada 4 meses, cada 5 meses , para el aprovechamiento de aquí, y si hubiera personal y ese aporte directo, ya no necesariamente se tendría que andar detrás de los municipios, quizá sí, pero ya no en su totalidad, ya tanto en equipo, en grupo, buscaríamos la forma de solucionarlo, ya habiendo personal, habiendo recurso económico, pues ya se vería la forma de solucionar los problemas.	<ul style="list-style-type: none"> •Administración Pública del Estado de Jalisco 2013-2018 •Secretaría de Cultura del estado de Jalisco •Gobiernos municipales 	<ul style="list-style-type: none"> •Identificar problemáticas de vías verdes 	<ul style="list-style-type: none"> •Algo que se pudo haber evitado, fue no invertir mucho dinero en obra, y mejor haber invertido en personal de mantenimiento •Algo que quizá convendría que hubiera alguna forma de apoyos directos al proyecto •HA surgido el problema de que gobierno del estado envía recursos a vías verdes, y entrega el recurso financiero a municipios, y estos no aplican todo el dinero para el objetivo. •Una propuesta es que hubiera un aporte económico directo cada 4 o 5 meses para personal, mantenimiento y equipo. •Hay falta de personal para poder realizar adecuadamente las actividades y solucionar problemas.

A.4. Matrices (meta-tablas) de comparación

Cuadro 8. Matriz (meta-tabla), para análisis de datos obtenidos de las entrevistas a expertos y documentos, Comparación de Casos, Vía Verde de la Sierra y Vías Verdes Jalisco, Etapa 0: Interés, términos municipales implicados.

Matriz (meta-tabla), para análisis de datos obtenidos de las entrevistas a expertos y documentos, Comparación de Casos, Vía Verde de la Sierra y Vías Verdes Jalisco,

Etapas 0: Interés, términos municipales implicados

	Caso Vía Verde de la Sierra			Caso Vías Verdes Jalisco			RESULTADOS
Involucrados	Objetivos	Acciones	Involucrados	Objetivos	Acciones		
<p>ORGANIZACIONES</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ente gestor de la Vía Verde de Girona • Asociaciones de municipios • Asociación Europea de Vías Verdes • Ayuntamientos • Comunidades Autónomas • Consorcio de municipios de desarrollo local de provincias de Cádiz y Sevilla • Consorcio de municipios de la Vía Verde de la Sierra • Diputación de Cádiz • Diputación de Sevilla • Dirección Nacional de adif • Fundación de los Ferrocarriles Españoles • Fundación Vía Verde de la Sierra • Mancomunidades • Ministerio de Agricultura y Pesca, Alimentación y Medio Ambiente • Ministerio de Fomento 	<ul style="list-style-type: none"> • Conocer el sitio • Contar con aliados permanentes en el tiempo • Contribuir con los festejos del quinto centenario del descubrimiento de América. • Creación del ente gestor de la Vía Verde de la Sierra • Determinar el potencial de infraestructura abandonada • Encontrar una forma de utilizar el patrimonio ferroviario que estaba quedando abandonado en España. • Hacer contacto entre actores locales interesados y la Fundación de los Ferrocarriles Españoles • Indicar problemas de rivalidad entre actores involucrados • Trabajar sólo con los municipios interesados 	<ul style="list-style-type: none"> • Elaboración de inventario de líneas de ferrocarril en desuso en toda España, con una duración de 11 meses, de enero a noviembre de 1993. • Detectaron información de los ferrocarriles de carácter privado o incluso público, del Ministerio de Defensa o de otras entidades, Junta de Andalucía, etc. • Acumularon información no solicitada para el inventario. • Con la información no solicitada para el inventario, se hizo un volumen extra, que permitió tener una imagen amplia de cuáles vías eran de titularidad pública. • Las Vías de titularidad pública eran más fácil de convertir en Vías Verdes por ya tener la titularidad de los terrenos, o que se debía investigar la titularidad de los terrenos. 	<p>ORGANIZACIONES</p> <ul style="list-style-type: none"> • Administración Pública del Estado de Jalisco 2003-2008 • Administración Pública del Estado de Jalisco 2013-2018 • CONACULTA • Gobierno Federal • Museo Nacional de los Ferrocarriles de Puebla • Secretaría de Cultura del Estado de Jalisco • Universidad Nacional Autónoma de México <p>EMPRESAS</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ferromex (Ferrocarriles de México) <p>GRUPOS</p> <p>INDIVIDUOS</p> <ul style="list-style-type: none"> • Habitantes de las comunidades locales • Mónica Solórzano Gil • Salvador de Alba, ex Director de Patrimonio Cultural Administración Pública del Estado de Jalisco 2013-2018 	<ul style="list-style-type: none"> • Elaborar un proyecto de doctorado, de rescate y conservación de las estaciones de ferrocarril en desuso de Jalisco, para recuperar y aprovechar ese patrimonio. • Poner en valor el patrimonio intangible de las comunidades locales a las Vías Verdes • Proponer un proyecto de reutilización del patrimonio ferroviario • Retomar el proyecto vías verdes • Recuperar la identidad de los pueblos locales 	<ul style="list-style-type: none"> • Mónica Solórzano Gil, realizó su aproximación al tema de Vías Verdes, de su maestría donde al caracterizar un territorio, identificó al ferrocarril como uno de los elementos que incidió directamente en la transformación del territorio y en la integración de nuevas dinámicas. • Mónica Solórzano realizó su doctorado en la UNAM, en 2005 inició su proyecto de doctorado, el cual se centraba en hacer un proyecto de rescate y conservación de las estaciones de ferrocarril de Jalisco para recupera y para aprovechar, reutilizando todo ese patrimonio abandonado y en desuso • Durante el proyecto de doctorado, trabajó muy de cerca con la Secretaría de Cultura de la 	<p>La creación de la Vía Verde de la Sierra y las Vías verdes Jalisco está vinculada a la creación de un Programa Nacional previamente creado, el cual tenía por objetivo la reutilización del patrimonio ferroviario en desuso.</p> <p>El interés y financiamiento desde las organizaciones y empresas públicas Renfe y FEVE, así como el entonces ministerio de Obras Públicas, Transporte y Medio Ambiente, llevó a la creación y encargo de toda una serie de estudios y trabajos que tendrían como consecuencia la creación de Vías Verdes en España.</p> <p>Dejar a cargo la coordinación de Vías Verdes en España, a la Fundación de los Ferrocarriles Españoles, fue factor de éxito; por su alcance nacional y por el papel permanente que ha tenido como gestor.</p> <p>Un error cometido para la implementación de las primeras vías verdes en España, es que desde un sitio alejado, se indicó dónde se realizarían los primeros proyectos, tuvo como consecuencia que esta planeación no funcionó en todos los lugares propuestos, porque no había el interés local, o por ni siquiera tenía viabilidad física por atravesar zonas militares, eso a raíz de no conocer el sitio.</p> <p>El interés de buscar un modelo de aprovechamiento del patrimonio ferroviario en desuso en España</p>	

Matriz (meta-tabla), para análisis de datos obtenidos de las entrevistas a expertos y documentos, Comparación de Casos, Vía Verde de la Sierra y Vías Verdes Jalisco,

Etapas 0: Interés, términos municipales implicados

Caso Vía Verde de la Sierra		Caso Vías Verdes Jalisco		RESULTADOS		
Involucrados	Objetivos	Acciones	Involucrados	Objetivos	Acciones	
<ul style="list-style-type: none"> Ministerio de Obras Públicas Ministerio de Obras Públicas, Transporte y Medio Ambiente Módulo de Promoción y Desarrollo de la Diputación de Cádiz Rails to trails Vía Verde de la Sierra Vía Verde del Carrilet en Girona Vías Verdes 		<ul style="list-style-type: none"> Se organiza un seminario en Jijón derivado de los trabajos y datos del inventario. Entrega de resultados obtenidos, clasificados, identificados y descritos. Tomaron decisiones de planificación desde un espacio lejano, y eso no funcionó Planificar a partir de conocer el territorio Crear aliados en el territorio que no sólo tengan un interés temporal Compartir las claves de éxito por medio de seminarios Apoyo de parte de actores implicados potenciales locales, con un sentimiento de pertenencia del lugar Aprovechar la respuesta local y el interés de los involucrados locales Aprovechar la respuesta de los actores públicos locales 	<ul style="list-style-type: none"> Sofía González Luna, ex Secretaria de Cultura 		<ul style="list-style-type: none"> Administración estatal de Jalisco, 2003-2008 El trabajo fue todo el diagnóstico de las estaciones y de las vías de ferrocarril de Jalisco. El proyecto fue apoyado por la Secretaría de Cultura. La dinámica social de las localidades donde pasaba el tren cambió al quedar en desuso la infraestructura. a partir del cambio de las dinámicas sociales se plantea el aprovechar las vías abandonadas, no como ferrocarril, por lo que se debía hacer gestiones desde las instancias, Secretaría de Cultura a Gobierno federal para lograr desincorporar esas rutas de la concesión entregada a la empresa ferroviaria. Al desincorporar esas rutas de la concesión, podría poder ceder al estado 	<p>para conservar la titularidad de los mismos, orilló a buscar referencias internacionales de reconversión.</p> <p>En México de manera similar, se buscaba un modelo de aprovechamiento del patrimonio ferroviario en desuso, y toma como modelo los proyectos de Vías Verdes que se realizaban en España.</p> <p>Para realizar una vía verde, debe existir el trazo de vía de ferrocarril en desuso, de preferencia de titularidad pública, debido a que estos espacios podrán ser solicitados para el fin de un proyecto de vía verde.</p> <p>En ambos casos se recomienda que el interés de crear una vía verde, sea a partir del ámbito local al sitio donde se pretende realizar una vía verde, y si existe más de un término municipal implicado, se debe contar con el apoyo de ambos, o es muy probable que el proyecto fracase.</p> <p>En ambos casos, fue necesario contactar y obtener el apoyo de un involucrado institucional a nivel nacional que sea designado para coordinar la generación de proyectos de reutilización del patrimonio ferroviario.</p> <p>Es necesario identificar y sumar el interés de los actores políticos locales donde se pretende implementar una vía verde.</p>
<p>EMPRESAS</p> <ul style="list-style-type: none"> Adif (administrador de infraestructuras ferroviarias, entidad pública empresarial, dependiente del Ministerio de Fomento) AVE Tren de Alta Velocidad Ferrocarriles autonómicos FEVE Gerencia territorial Andalucía-Extremadura. Adif Renfe 						
<p>GRUPOS</p> <ul style="list-style-type: none"> Ecologistas en Acción 						

Matriz (meta-tabla), para análisis de datos obtenidos de las entrevistas a expertos y documentos, Comparación de Casos, Vía Verde de la Sierra y Vías Verdes Jalisco,

Etapas 0: Interés, términos municipales implicados

Caso Vía Verde de la Sierra			Caso Vías Verdes Jalisco			RESULTADOS
Involucrados	Objetivos	Acciones	Involucrados	Objetivos	Acciones	
<p>INDIVIDUOS</p> <ul style="list-style-type: none"> • Actores del ayuntamiento de Coripe interesados en realizar la Vía Verde en la Sierra • Actores políticos • Actores públicos de la Diputación de Cádiz • Actores públicos de la Diputación de Sevilla • Alcaldes • Aliados en el territorio • Antonio Maestre diputado • Carmen Aycart Luengo • Isabel Moreno, presidenta FVVS • María Jiménez, directora-gerente FVVS • Paco Menacho Director-Gerente FVVS • Paco Salazar (expresidente consorcio Vía Verde de la Sierra) • Presidente Fundación Vía Verde de la Sierra • Presidentes de la FVVS (alcaldes de los ayuntamientos locales) 		<ul style="list-style-type: none"> • En un inicio la FFE propuso hacer consorcios de municipios • Existió un apoyo 			<ul style="list-style-type: none"> • El estado ya con la concesión de esa infraestructura podría desarrollar un proyecto de recuperarla o reutilizarla • Vías Verdes nace porque se logra esa desincorporación de tramos y ramales en desuso, y que al entregar al estado la posesión de ellos, pudo desarrollar ese proyecto. • La intención es que el proyecto de vías verdes apoye a la recuperación de la memoria de cada comunidad por donde pasa, a partir de poner en valor su patrimonio, ejemplo de ello los platillos típicos que se realizaban en la antigua línea de Tala Ameca, conocida como la ruta del Gordero. • Otro ejemplo de poner en valor el patrimonio desde la gastronomía, relacionada a la memoria histórica del ferrocarril, es el relacionado a una ruta de ferrocarril 	<p>En ambos casos se identifica como necesario contar el apoyo de involucrados con potencial financiero y de todos los niveles de la administración pública, para hacer las gestiones que surjan a partir del interés por crear una vía verde.</p> <p>En los primeros momentos del interés por realizar una vía verde, es necesario sumar a los actores potenciales que no tengan un interés temporal, y que estén dispuestos a organizar un grupo permanente de trabajo.</p> <p>El interés de realizar una Vía Verde en México puede apoyar la recuperación de la memoria de las comunidades por donde pasa, a partir de poner en valor el patrimonio en desuso.</p> <p>Una vía verde puede vincularse y apoyar el patrimonio cultural tangible e intangible de los lugares por donde pasa.</p> <p>El interés por crear una vía verde debe estar relacionado con las necesidades de las poblaciones locales, no deben ser el pretexto de un interés político o personal, sobre todo en México, donde los espacios utilizados, parte del patrimonio ferroviario, son de bien nacional y están destinados a usos no lucrativos, pero que apoyen el desarrollo cultural de la sociedad.</p>

Matriz (meta-tabla), para análisis de datos obtenidos de las entrevistas a expertos y documentos, Comparación de Casos, Vía Verde de la Sierra y Vías Verdes Jalisco,

Etapa 0: Interés, términos municipales implicados

Involucrados	Caso Vía Verde de la Sierra Objetivos	Acciones	Involucrados	Caso Vías Verdes Jalisco Objetivos	Acciones	RESULTADOS
					que iba de Zocoalco de Torres a Tuxpan, donde se podían consumir los tacos torteados o tacos tuxpeños, con una tradición de hace más de 118 años. El tren desapareció, pero los tacos siguen siendo parte de la tradición gastronómica de las comunidades.	

Cuadro 9. Matriz para análisis de datos obtenidos de las entrevistas a expertos y documentos, Comparación de Casos, Vía Verde de la Sierra y Vías Verdes Jalisco, Etapa 1: Contacto con la institución coordinadora de Vías Verdes-Conformación del ente gestor

Matriz (meta-tabla), para análisis de datos obtenidos de las entrevistas a expertos y documentos, Comparación de Casos, Vía Verde de la Sierra y Vías Verdes Jalisco,

Etapa 1: Contacto con la institución coordinadora de Vías Verdes- Conformación del ente gestor

Involucrados	Caso Vía Verde de la Sierra Objetivos	Acciones	Involucrados	Caso Vías Verdes Jalisco Objetivos	Acciones	RESULTADOS
<ul style="list-style-type: none"> • Actor clave, experta en temas de Vías Verdes. • Administraciones públicas de diferentes órdenes de gobierno de España • Carmen Aycart • Diseñadora • Equipo multidisciplinario de expertos, 	<ul style="list-style-type: none"> • Conocer las experiencias de los expertos internacionales de Estados Unidos, rails-to-trails. • Considerar que el financiamiento es la clave para recuperar cualquier edificio • Crear los manuales de señalización 	<ul style="list-style-type: none"> • Organizaron el Seminario Internacional Sobre experiencias de Reutilización de Infraestructuras Ferroviarias en Desuso, en Junio de 1993 • Invitan a otros países que ya reutilizaban vías de ferrocarril abandonadas 	<ul style="list-style-type: none"> • Arq. Gabriel Miche Estrada • Gobiernos federal • Gobierno estatal • Gobierno municipal} • Arq. Gabriel Miche Estrada • Gobiernos federal • Gobierno estatal • Gobierno municipal 	<ul style="list-style-type: none"> • Crear un proyecto estatal de Vías Verdes en Jalisco, para preservación del patrimonio cultural ferrocarrilero • Realizar pruebas piloto del proyecto de vías verdes • Establecer políticas públicas para mantener 	<ul style="list-style-type: none"> • Vías Verdes Jalisco nace a partir de las líneas en desuso que quedaban de las vías del ferrocarril en México • Vías Verdes Jalisco es un proyecto estatal, con participación de los municipios locales por donde pasa. 	<p>En ambos casos se buscó y tomó referencia de proyectos y trabajos similares en otros países. Esto muestra que será necesario tomar el ejemplo de proyectos ya realizados para comenzar uno nuevo.</p> <p>Una clave de éxito para recuperar cualquier edificio es conseguir financiamiento.</p> <p>En España y México se ha creado una imagen y una denominación para las Vías Verdes, utilizarlo es</p>

Matriz (meta-tabla), para análisis de datos obtenidos de las entrevistas a expertos y documentos, Comparación de Casos, Vía Verde de la Sierra y Vías Verdes Jalisco,

Eta 1: Contacto con la institución coordinadora de Vías Verdes- Conformación del ente gestor

Caso Vía Verde de la Sierra			Caso Vías Verdes Jalisco			RESULTADOS
Involucrados	Objetivos	Acciones	Involucrados	Objetivos	Acciones	
<p>organizadores del Seminario en Jijón, Asturias, España</p> <ul style="list-style-type: none"> • Expertos, organizadores de un Congreso Nacional de rails-to-trails en Concord, en San Francisco. • FEVE • Fundación de los Ferrocarriles Españoles • Fundación Vía Verde de la Sierra • Institución que reutilizaba vías abandonadas en Estados Unidos, rails-to-trails • Institución que reutilizaba vías abandonadas en Francia • Institución que reutilizaba vías abandonadas en Reino Unido-greenways • Jean-Francois Provonost, Route Verte, Canadá • Joaquín Jiménez Otero, Carmen Aycart, Fundación de los Ferrocarriles Españoles • María Jiménez Rodríguez 	<ul style="list-style-type: none"> • Crear un logotipo para identificar lo relacionado a Vías Verdes. • Crear una imagen propia del proyecto • Encontrar una forma de utilizar el patrimonio ferroviario que estaba quedando abandonado en España. • Implementar lo aprendido en el contexto de España • Tener un actor clave responsable, experto encargado de la promoción, coordinación y dinamización del programa Vías Verdes España, a nivel estado (país). • Tener una institución pública experta, encargada de respaldar la promoción, coordinación y dinamización del programa Vías Verdes España, a nivel estado (país). • Trasladar lo aprendido en el congreso de 	<ul style="list-style-type: none"> • El seminario sirvió para conocer qué hacían otros países con las mismas circunstancias de vías abandonadas • Identifican dos modelos similares; Estados Unidos y Reino Unido • Observan los modelos de reconversión donde la infraestructura ferroviaria se reconvertía en itinerarios para movilidad no motorizada tipo ciclista, caminantes, caballos, etc. • Los gastos son asumidos • Buscaron aliados de gran potencial social y económico como la ONCE, asociación involucrada y con interés en proyectos en temas de accesibilidad. • Carmen Aycart Luengo se convierte en responsable del programa Vías Verdes a nivel Estatal (país) en España. 	<ul style="list-style-type: none"> • Gobierno municipal • Gobierno Estatal • Actores de Tala interesados en recuperar las vías • Municipio de Ocotlán interesado en recuperar las vías • INDAABIN • Administración Pública del Estado de Jalisco 2008-2013 • Secretaría de Cultura – Dirección de Patrimonio Cultural • INDABIIN • Tere Márquez • Lucina Rangel • Administración Pública del Estado de Jalisco 2008-2013 • Secretaría de Cultura – Dirección de Patrimonio Cultural • Expertos Vías Verdes España 	<p>operando las vías verdes</p> <ul style="list-style-type: none"> • Establecer condiciones legales para uso de los bienes nacionales en vías verdes • Establecer políticas públicas para mantener operando las vías verdes • Establecer condiciones legales para uso de los bienes nacionales en vías verdes • Unir esfuerzos de gestión, incluyendo a interesados en las vías verdes de Jalisco para agilizar el proceso • Realizar levantamientos y especificaciones técnicas con fondos estatales • Delegar a municipios labores que involucren pocos recursos económicos • Señalar la correspondencia del proyecto en la Secretaría de Cultura 	<ul style="list-style-type: none"> • La responsabilidad de los proyectos de vías verdes en México recae en CONACULTA (Hoy Secretaría de Cultura), bajo el Programa Vías Verdes México, a cargo de Teresa Márquez • Para el caso Jalisco, lo que hizo Teresa Márquez fue la desincorporación y gestión para que las vías en desuso de interés, fueran trasladadas en comodato al gobierno del estado en 2008 	<p>clave para una promoción de mayor alcance. Sumarse a una marca como lo es Vías Verdes, garantiza que haya un impacto internacional, pues este tipo de proyectos se implementa en varios países.</p> <p>Es necesario crear un manual de señalética para el proyecto, además de utilizar los logotipos nacionales para sumar al proyecto a una imagen colectiva.</p> <p>Al existir una marca es más fácil que surja la necesidad de consolidación de proyectos y que las personas identifiquen en su territorio infraestructuras con potencialidad de reconvertirse en vías verdes.</p> <p>Es necesario contactar a la institución coordinadora de Vías Verdes, pues ellos conocen el proceso y tienen los contactos para el desarrollo de los proyectos.</p> <p>Debe formalizarse un ente gestor con involucrados locales responsables y permanentes, así como representantes de la administración pública local, quienes conocen su territorio y las necesidades de la población, son grandes aliados en los procesos.</p> <p>Un elemento de riesgo para la continuidad, gestión, promoción, desarrollo y consolidación de las vías verdes en un territorio, son las trabas entre actores públicos por cuestiones de rivalidad política, entre otras.</p>

Matriz (meta-tabla), para análisis de datos obtenidos de las entrevistas a expertos y documentos, Comparación de Casos, Vía Verde de la Sierra y Vías Verdes Jalisco,

Etapa 1: Contacto con la institución coordinadora de Vías Verdes- Conformación del ente gestor

Caso Vía Verde de la Sierra			Caso Vías Verdes Jalisco			RESULTADOS
Involucrados	Objetivos	Acciones	Involucrados	Objetivos	Acciones	
<ul style="list-style-type: none"> Ministerio de Obras Públicas ONCE, Organización Nacional de Ciegos de España Organizadores del macro-congreso, Rails To Trails Renfe 	<p>Estados Unidos en el contexto de las vías en desuso en España</p> <ul style="list-style-type: none"> Creación del titular de suelo, infraestructura y equipamiento ferroviario de todo el estado Español Crear asociación continental en el tema de Vías Verdes Crear ente gestor Crear un ente gestor de la Vía Verde con permanencia en el tiempo Finalizar el consorcio de la Vía Verde de la Sierra Formar dirección del equipo de trabajo de la Fundación Vía Verde de la Sierra Gestionar la Vía Verde de la Sierra Iniciar a laborar en la Fundación Vía Verde de la Sierra Posicionar a la Vía Verde de la Sierra como la mejor Realizar el arrendamiento de adif al ente gestor de vía verde. 	<ul style="list-style-type: none"> Vías Verdes pertenece al área de la Fundación de los Ferrocarriles Españoles. A partir del inicio del programa Vías Verdes, la Coordinación inicia labores constantes e intensas de promoción, coordinación y dinamización. Determinar la institución que será la encargada del programa Vías Verdes. Expertos, organizadores y asistentes y participantes al Seminario de Jijón Asturias, crean contactos con expertos en otros países con reutilización de vías abandonadas del tren, Expertos de Rails-to-trails invitan a los expertos españoles a acudir a un congreso nacional a Estados Unidos, a observar y escuchar lo que se hacía allá. La Fundación de los Ferrocarriles 	<ul style="list-style-type: none"> Acompañar de la gestión de donación de los tramos ferroviarios al estado de Jalisco 			<p>Debe existir una figura de gestión que trabaje en consolidar una vía verde, y puede ser desde la iniciativa pública, social o empresarial, siempre que tenga un compromiso y responsabilidad por los objetivos del proyecto</p> <p>En ambos casos, desde que inició el interés por realizar un proyecto de vía verde, la organización pública encargadas de Vías Verdes en cada país estuvo presente.</p> <p>Debe existir una institución a nivel nacional, que coordine eficientemente las labores de vías verdes, para ello es necesario que cuente con recursos humanos y financieros específicos para el óptimo desarrollo.</p> <p>La experiencia en ambos casos muestra que el éxito para crear un proyecto depende de la capacidad de los involucrados, pero si no tienen permanencia en el tiempo, el proyecto se viene abajo.</p> <p>La Vía Verde de la Sierra pasó por un ente gestor conformado por un consorcio que se conformaba por los representantes políticos locales, pero las disputas políticas y los intereses personales hicieron que ese modelo de ente gestor fracasara.</p> <p>Posteriormente se cambia a una figura del ente gestor a Fundación Vía Verde de la Sierra, la cual es permanente, y permite dar</p>

Matriz (meta-tabla), para análisis de datos obtenidos de las entrevistas a expertos y documentos, Comparación de Casos, Vía Verde de la Sierra y Vías Verdes Jalisco,

Etapa 1: Contacto con la institución coordinadora de Vías Verdes- Conformación del ente gestor

Caso Vía Verde de la Sierra			Caso Vías Verdes Jalisco			RESULTADOS
Involucrados	Objetivos	Acciones	Involucrados	Objetivos	Acciones	
	<ul style="list-style-type: none"> • Tener una buena relación con la entidad titular de la vía verde de la sierra • Iniciar con pruebas piloto de vías verdes en diferentes puntos del Estado Español. • Dar a conocer las posibilidades de reutilizar el patrimonio ferroviario • Inician labores con actores locales interesados en realizar vías verdes • Inicio de labores de actual Jefa del Departamento de Vías Verdes y Turismo Ferroviario, Fundación de Ferrocarriles Españoles • Subvencionar puestos de trabajo de una vía verde • Tener personal que guíe el proceso de la Vía Verde, altamente comprometido y preparado 	<p>Españoles envía a dos de los responsables de Vías Verdes España a el macro congreso de rails-to-trails en Estados Unidos</p> <ul style="list-style-type: none"> • Aycart Luengo y Jiménez Otero asisten al congreso • Aycart Luengo y Jiménez Otero conocen a otro interesado canadiense, en los trabajos de rails-to-trails Francois Provonost, desarrollador de la route verte en Canadá. • Grabaron con videocámaras durante el congreso en Estados Unidos • Aprendieron que se debe pensar en diseñar para la minoría • Aprendieron que se debe diseñar una imagen • Desde el primer momento a su regreso a España, diseñaron camisetas, imágenes corporativas y demás, con los 				<p>seguimiento a objetivos del proyecto.</p> <p>En Vías Verdes Jalisco, el interés surgió desde la administración estatal de 2003-2008, la nueva administración de gobierno de 2008-2013 se interesa hace un Plan Maestro e inicia las gestiones para obtener comodatos e iniciar labores, para crear vías verdes Jalisco, en la administración 2013-2018 se retoma el proyecto y se modifican las estrategias planteadas.</p> <p>El ente gestor de Vías Verdes Jalisco no es permanente en el tiempo, además que se maneja a nivel estado todos los itinerarios, contrario a la vía verde de la Sierra, que sigue un modelo de gestión de un ente por cada itinerario de vía verde.</p> <p>La eventualidad de la gestión de las vías verdes en Jalisco, a cargo del estado, no permite dar seguimiento a objetivos a largo plazo, además de que los esfuerzos realizados en un tiempo, si no son del interés de la nueva administración, se pierden.</p> <p>Es necesario que los entes gestores tengan el apoyo de las administraciones públicas en todos los niveles, y que estas administraciones destinen un apartado presupuestal fijo para vías verdes.</p> <p>Una vez que los interesados en hacer Vías Verdes Jalisco, se</p>

Matriz (meta-tabla), para análisis de datos obtenidos de las entrevistas a expertos y documentos, Comparación de Casos, Vía Verde de la Sierra y Vías Verdes Jalisco,

Etapa 1: Contacto con la institución coordinadora de Vías Verdes- Conformación del ente gestor

Caso Vía Verde de la Sierra			Caso Vías Verdes Jalisco			RESULTADOS
Involucrados	Objetivos	Acciones	Involucrados	Objetivos	Acciones	
		<p>potenciales usuarios a los que iba dirigido el proyecto.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Regresan del congreso de Estados Unidos a España • La primera acción al regreso en septiembre, es diseñar un logotipo para dar unidad a todo lo que se generara en torno a las Vías Verdes de España. • Se piensa en el término Vía Verde como denominación de los proyectos que se harían a partir de ese momento • Se realizó un manual de señalización, copiando de los parques nacionales de Estados Unidos, adaptándolo a los parques en España • El manual se hizo con la colaboración de una diseñadora • Apoyo institucional de la FFE a la Vía Verde de la Sierra desde su creación • Vincularon todas las acciones que se 				<p>acercaron a Vías Verdes México, del Centro Nacional para la Preservación del Patrimonio Ferrocarrilero, de la Secretaría de Cultura, a cargo de Tere Márquez y Lucina Rangel, quienes hacían los contactos con otras instituciones para los estudios y procesos de donación de infraestructuras y equipamientos.</p> <p>La institución coordinadora a nivel nacional debe ser punta de lanza de lo que se desarrolle en su territorio, con el propósito de mejorar las condiciones de las vías verdes que se vayan generando.</p>

Matriz (meta-tabla), para análisis de datos obtenidos de las entrevistas a expertos y documentos, Comparación de Casos, Vía Verde de la Sierra y Vías Verdes Jalisco,

Etapa 1: Contacto con la institución coordinadora de Vías Verdes- Conformación del ente gestor

Involucrados	Caso Vía Verde de la Sierra	Involucrados	Caso Vías Verdes Jalisco	RESULTADOS
	Objetivos		Objetivos	
	<p>generaban y creaban, a la Vía Verde de la Sierra</p> <ul style="list-style-type: none"> • Creación de la Fundación de la Vía Verde de la Sierra en el 2000 • Actuación imponente de los dos directores de la Fundación • Actuación favorable de los presidentes de la Fundación Vía Verde de la Sierra • Existieron épocas conflictivas con la Diputación de Sevilla por enfrentamientos entre diputaciones • Existieron problemas de mantenimiento y desarrollo intermitente de la Vía Verde de la Sierra ocasionada por el enfrentamiento de las dos Diputaciones por las que pasa. • La Fundación de los Ferrocarriles Españoles fungió como intermediario • Las diputaciones que no ponían el dinero, no daban 			

Matriz (meta-tabla), para análisis de datos obtenidos de las entrevistas a expertos y documentos, Comparación de Casos, Vía Verde de la Sierra y Vías Verdes Jalisco,

Etapa 1: Contacto con la institución coordinadora de Vías Verdes- Conformación del ente gestor

Caso Vía Verde de la Sierra		Caso Vías Verdes Jalisco			RESULTADOS	
Involucrados	Objetivos	Acciones	Involucrados	Objetivos		Acciones
		<p>ayuda, o no firmaban lo que deberían para que el proyecto se desarrollara adecuadamente</p> <ul style="list-style-type: none"> • El Módulo de Promoción y Desarrollo de la Diputación de Cádiz era quien administraba, veía el seguimiento de construcción y el papeleo de la VVS, en la Diputación de Cádiz • La Diputación de Sevilla se encargaba de la promoción y desarrollo de la administración, seguimiento de construcción y el papeleo de la VVS en la Diputación de Sevilla • Gestión de la Vía Verde de la Sierra por medio de un consorcio de municipios • Surgen intereses personales y políticos de algunos dirigentes del consorcio de la Vía Verde de la Sierra. • Se utiliza al consorcio para 				

Matriz (meta-tabla), para análisis de datos obtenidos de las entrevistas a expertos y documentos, Comparación de Casos, Vía Verde de la Sierra y Vías Verdes Jalisco,

Etapa 1: Contacto con la institución coordinadora de Vías Verdes- Conformación del ente gestor

Caso Vía Verde de la Sierra		Caso Vías Verdes Jalisco			RESULTADOS
Involucrados	Objetivos	Acciones	Involucrados	Objetivos	
		<p>obtener beneficios políticos personales</p> <ul style="list-style-type: none"> • Se crea la Asociación Europea de Vías Verdes • La Fundación Vía Verde de la Sierra entra a la AEVV desde su inicio • Inician los premios Europeos de Vías Verdes con la formación de la AEVV • Salida del Gerente de la Fundación de la Vía Verde de la Sierra • La Diputación convoca la plaza para ocupar el puesto de Gerente • Se presentan a examen de oposición varios aspirantes • Inicia a trabajar en 2003 en la Fundación Vía Verde de la Sierra • El presidente de la Fundación Vía Verde de la Sierra tiene un período determinado y se alterna entre alcaldes de los ayuntamientos de las provincias por 			

Matriz (meta-tabla), para análisis de datos obtenidos de las entrevistas a expertos y documentos, Comparación de Casos, Vía Verde de la Sierra y Vías Verdes Jalisco,

Etapa 1: Contacto con la institución coordinadora de Vías Verdes- Conformación del ente gestor

Involucrados	Caso Vía Verde de la Sierra	Involucrados	Caso Vías Verdes Jalisco	RESULTADOS
	Objetivos		Objetivos	
	<p>Acciones</p> <p>donde pasa la VVS, uno de la Diputación de Sevilla y luego uno de la Diputación de Cádiz</p> <ul style="list-style-type: none"> • Contar con una filosofía empresarial, del titular de la infraestructura ferroviaria, de favorecer este tipo de actuaciones de vías verdes • María Jiménez Rodríguez laboraba en un pueblo cercano a la VVS, Montellano, en un consorcio de varios municipios de la Provincia de Cádiz y Sevilla, que llevaba el tema de desarrollo local • El convenio estableció a la Fundación de los Ferrocarriles como punta de lanza • La Fundación de los Ferrocarriles Españoles debería ir proponiendo la línea en que se debería ir trabajando conforme a lo que se desarrollara • Una de las primeras 			

Matriz (meta-tabla), para análisis de datos obtenidos de las entrevistas a expertos y documentos, Comparación de Casos, Vía Verde de la Sierra y Vías Verdes Jalisco,

Etapa 1: Contacto con la institución coordinadora de Vías Verdes- Conformación del ente gestor

Caso Vía Verde de la Sierra		Caso Vías Verdes Jalisco			RESULTADOS
Involucrados	Objetivos	Acciones	Involucrados	Objetivos	
		<p>cuestiones fue empezar a hacer cuestiones practicas</p> <ul style="list-style-type: none"> • Se decidió hacer 4 o 5 referencias de ferrocarriles para reconvertirlos en vías verdes y ver cómo funcionaba la idea que se importaba de otros países • Decidieron sobre un mapa, sin ir al terreno y sin hablar con las autoridades locales, los lugares donde se harían las primeras reconversiones. • Se decide hacer en Girona una pues ya existía la necesidad social de las autoridades locales, expuesta en el seminario del Gijón por el Alcalde explicando que ya tenían habilitado un tramo de su vía. • Se seleccionaron otras rutas de la Bahía de Cádiz, el cual pasaba por una base militar estadounidense, por tanto era inviable desde antes de su planteamiento. 			

Matriz (meta-tabla), para análisis de datos obtenidos de las entrevistas a expertos y documentos, Comparación de Casos, Vía Verde de la Sierra y Vías Verdes Jalisco,

Etapa 1: Contacto con la institución coordinadora de Vías Verdes- Conformación del ente gestor

Caso Vía Verde de la Sierra		Caso Vías Verdes Jalisco			RESULTADOS
Involucrados	Objetivos	Acciones	Involucrados	Objetivos	
		<ul style="list-style-type: none"> • Se seleccionó otra cerca de Madrid, en la que al parecer nadie habló con los alcaldes, y sigue sin hacerse • En la zona de levante, zona del norte • La Fundación sabía que había un ferrocarril abandonado en la Sierra se selecciona entre las primeras propuestas de vías a convertir en vía verde. • La FFE se puso en contacto con la administración pública de la Diputación de Cádiz por medio de Aycart. • Se propuesto a la Diputación empezar a trabajar sobre esta posible recuperación del ferrocarril • Al mismo tiempo a otra entidad se le dijo que podía empezar también con la Vía Verde de la Jara, que era una cercana a Toledo, pero esa otra no empezó a trabajarse 			

Matriz (meta-tabla), para análisis de datos obtenidos de las entrevistas a expertos y documentos, Comparación de Casos, Vía Verde de la Sierra y Vías Verdes Jalisco,

Etapa 1: Contacto con la institución coordinadora de Vías Verdes- Conformación del ente gestor

Involucrados	Caso Vía Verde de la Sierra Objetivos	Acciones	Involucrados	Caso Vías Verdes Jalisco Objetivos	Acciones	RESULTADOS
		<ul style="list-style-type: none"> • Nosotros sí que nos pusimos en contacto con Diputación para iniciar labores en la Sierra. • Realizaron jornadas de reutilización del patrimonio ferroviario, en una población de Cádiz • La gestación de la vía verde de la sierra inicia con la demanda ciudadana de Ecologistas en Acción, las personas que se encontraban en Andalucía interesados y representantes de la Fundación de los Ferrocarriles Españoles • Empezaron a hablar e identificar coincidencias entre distintos actores en el territorio español • Al mismo tiempo, actores interesados de Girona encaminaban su proyecto • Inician proyectos en la Sierra y en Girona con la idea conceptual de trabajar a nivel 				

Matriz (meta-tabla), para análisis de datos obtenidos de las entrevistas a expertos y documentos, Comparación de Casos, Vía Verde de la Sierra y Vías Verdes Jalisco,

Etapa 1: Contacto con la institución coordinadora de Vías Verdes- Conformación del ente gestor

Caso Vía Verde de la Sierra			Caso Vías Verdes Jalisco			RESULTADOS
Involucrados	Objetivos	Acciones	Involucrados	Objetivos	Acciones	
		estatal (país) por medio de los estudios de la Fundación de los Ferrocarriles Españoles • Inicia a laborar para la Fundación de los Ferrocarriles Españoles, Arantxa Hernández: asesorías técnicas externas. •				

Cuadro 10. Matriz para análisis de datos obtenidos de las entrevistas a expertos y documentos, Comparación de Casos, Vía Verde de la Sierra y Vías Verdes Jalisco, Etapa 2: Inventario de Vías Verdes y cartografía de los datos recogidos

Matriz (meta-tabla), para análisis de datos obtenidos de las entrevistas a expertos y documentos, Comparación de Casos, Vía Verde de la Sierra y Vías Verdes Jalisco,

Etapa 2: Inventario de Vías Verdes y cartografía de los datos recogidos.

Caso Vía Verde de la Sierra			Caso Vías Verdes Jalisco			RESULTADOS
Involucrados	Objetivos	Acciones	Involucrados	Objetivos	Acciones	
<ul style="list-style-type: none"> • Adif • Area de patrimonio • Ayuntamiento • Consorcio • Ente gestor de la vía verde • Ente gestor de las vías verdes • Entidades de gobierno propietaria de líneas de ferrocarril 	<ul style="list-style-type: none"> • Buscar financiamiento para la ejecución del proyecto • Determinar la cantidad de infraestructura abandonada y sus condiciones. • Dimensionar el alcance de vías abandonadas y sus características, 	<ul style="list-style-type: none"> • Elaboración de inventario de líneas de ferrocarril en desuso en toda España, con una duración de 11 meses, de enero a noviembre de 1993. • Detectaron información de los ferrocarriles de carácter privado o incluso público, del Ministerio de 	<ul style="list-style-type: none"> • Mónica Solórzano Gil • Administración Pública del Estado de Jalisco 2003-2008 • Secretaría de Cultura del Estado de Jalisco • Universidad Nacional Autónoma de México • Gobierno federal • Gobierno estatal 	<ul style="list-style-type: none"> • Registrar y levantar el estado que guardaba el patrimonio ferroviario en desuso del estado de Jalisco. • Elaborar propuestas de intervención del proyecto. • Indicar que el enfoque de vías verdes en México 	<ul style="list-style-type: none"> • El proceso del proyecto de doctorado de Mónica Solórzano comenzó en 2005 y terminó en 2009. • Del proyecto de doctorado derivan 5 líneas estratégicas, en una propuesta que incluye cada una: <ul style="list-style-type: none"> ○ Análisis ○ Diagnóstico ○ Caracterización del estado actual ○ Propuestas de intervención y 	Tener un inventario y cartografía es un requisito ineludible, una vez que se ha detectado la existencia de infraestructura ferroviaria en desuso. Los inventarios deben apoyar en determinar el estado en que se encuentra el patrimonio ferroviario, el entorno en el que se encuentran, así como su estado de conservación (planos de edificios y caracterización del territorio).

Matriz (meta-tabla), para análisis de datos obtenidos de las entrevistas a expertos y documentos, Comparación de Casos, Vía Verde de la Sierra y Vías Verdes Jalisco,

Etapas 2: Inventario de Vías Verdes y cartografía de los datos recogidos.

Caso Vía Verde de la Sierra			Caso Vías Verdes Jalisco			RESULTADOS
Involucrados	Objetivos	Acciones	Involucrados	Objetivos	Acciones	
<ul style="list-style-type: none"> Equipo multidisciplinario de expertos, diferentes profesiones. Fundación de Ferrocarriles Españoles Fundaciones no lucrativas Iniciativa privada propietaria de líneas de ferrocarril Jefatura de patrimonio Junta de Andalucía Mancomunidad Ministerio de Defensa propietaria de líneas de ferrocarril Ministerios ONG Personal calificado 	<ul style="list-style-type: none"> Divulgar la información obtenida del inventario realizado Firmar contrato de arrendamiento Indicar la necesidad de más personal calificado para los trabajos jurídicos y técnicos que lleva el área de patrimonio de adif. Iniciar proceso de una vía verde Promover actividades de responsabilidad social sostenible, de la empresa adif. Solicitar a la FFE la elaboración del proyecto de vía verde Solicitar concesión de sobre las antiguas vías del tren Validar la concesión de arrendamiento 	<ul style="list-style-type: none"> Defensa o de otras entidades, Junta de Andalucía, etc. Acumularon información no solicitada para el inventario. Con la información no solicitada para el inventario, se hizo un volumen extra, que permitió tener una imagen amplia de cuáles vías eran de titularidad pública. Las Vías de titularidad pública eran más fácil de convertir en Vías Verdes por ya tener la titularidad de los terrenos, o que se debía investigar la titularidad de los terrenos. Se organiza un seminario en Jijón derivado de los trabajos y datos del inventario. Entrega de resultados obtenidos, clasificados, identificados y descritos. El procedimiento para creación de una vía verde nace con el interés y 	<ul style="list-style-type: none"> Gobierno municipal Vías Verdes Jalisco Vías Verdes México Secretaría de Cultura Administración Pública del Estado de Jalisco 2008-2013 Secretaría de Cultura – Dirección de Patrimonio Cultural Mónica Solórzano Gil ITESO (Instituto Tecnológico de Estudios Superiores de Occidente) Administración Pública del Estado de Jalisco 2003-2008 Administración Pública del Estado de Jalisco 2008-2013 Administración Pública del Estado de Jalisco 2008-2013 Estudiantes de titulación 	<ul style="list-style-type: none"> y Jalisco es cultural Indicar que el enfoque de vías verdes en México y Jalisco es cultural Señalar importancia de ANP en el proyecto de Vías Verdes Jalisco Mónica Solórzano Gil ITESO (Instituto Tecnológico de Estudios Superiores de Occidente) Administración Pública del Estado de Jalisco 2003-2008 Administración Pública del Estado de Jalisco 2008-2013 Estudiantes de titulación INAH Instituto Metropolitano de Planeación Municipios 	<ul style="list-style-type: none"> conservación: El programa vías verdes fue la propuesta para recuperar el patrimonio en desuso. Al terminar la administración del estado de Jalisco en 2008, la nueva administración cambia de personal, no se invita a la Dra. Solórzano, pero se retoman las pautas que se habían iniciado en la estrategia de intervención y conservación. El modelo de vías verdes europeo es turístico, y el modelo de vías verdes en México es cultural El modelo europeo nace del sector empresarial, en México, el modelo de vías verdes nace de Gobierno Federal, Estatal y municipal La secretaría de Cultura blinda la protección de los bienes nacionales, por eso el enfoque va ligado a las actividades culturales. Conseguir dinero para realizar la infraestructura no es un problema tan significativo Conseguir dinero para el mantenimiento es lo complicado, el problema actual del proyecto. 	<p>La cartografía puede realizarse por medio de los ayuntamientos locales, despachos externos, o parte de trabajos académicos, En España, el organismo institucional FFE, tiene un área con la capacidad para realizar la cartografía. En México, en el caso de las Vías Verdes Jalisco, los municipios no tenía los recursos para hacer estos registros, por lo que corrieron a cargo del gobierno del estado de Jalisco.</p> <p>Estos trabajos también implican un costo y deberá considerarse quiénes asumirán solventar estos gastos.</p> <p>Con los datos recogidos, podrán verificarse en planos originales y en las instituciones correspondientes, la titularidad de la infraestructura, las superficies o extensiones de suelo y edificios que sean factibles de reutilizarse.</p> <p>Es importante determinar el grado de conservación del equipamiento e infraestructura, así como el estado de ocupación en el que se encuentran.</p> <p>En México, el acercamiento para corroborar los datos cartográficos y los inventarios fueron ante:</p> <ul style="list-style-type: none"> Vías Verdes México INAH Ferrocarriles Nacionales de México INDAABIN SCT

Matriz (meta-tabla), para análisis de datos obtenidos de las entrevistas a expertos y documentos, Comparación de Casos, Vía Verde de la Sierra y Vías Verdes Jalisco,

Etapa 2: Inventario de Vías Verdes y cartografía de los datos recogidos.

Caso Vía Verde de la Sierra			Caso Vías Verdes Jalisco			RESULTADOS
Involucrados	Objetivos	Acciones	Involucrados	Objetivos	Acciones	
		<ul style="list-style-type: none"> solicitud de un ente gestor; o ayuntamiento, o mancomunidad o o asociación de cualquier índole • Adif evalúa la solicitud y comienza un gran trabajo, o en algunas ocasiones los registros de vías de ferrocarriles no están hechos o algunas vías antiguas tienen una planimetría muy primitiva o Algunas veces no existen planimetrías o Se deben realizar aclaraciones físicas de las antiguas vías o Adif se involucra en la aclaración jurídica: dar sentido, de dar de alta en el registro de la propiedad, de defender en ocasiones ocupaciones, usurpaciones de vecinos colindantes que han cogido una 			<ul style="list-style-type: none"> •Las Vías Verdes Jalisco pasan por tres sitios RAMSAR, muy importantes para el proyecto: o Presa de La Vega, Teuchitlán o Laguna de Zapotlán, Ciudad Guzmán o Lago de Chapala, Región Ciénega •En la Región Ciénega se encuentra el tramo de vías verdes Ocotlán-Atotonilco de 34km, y en Ciudad Guzmán 7 km. •Mónica Solórzano Gil •ITESO (Instituto Tecnológico de Estudios Superiores de Occidente) •Administración Pública del Estado de Jalisco 2003-2008 •Administración Pública del Estado de Jalisco 2008-2013 •Estudiantes de titulación •INAH •Instituto Metropolitano de Planeación Municipios •Las líneas trasladadas en comodato al Estado de Jalisco fueron tres líneas, dos en región valles; una que corre de empalme Orendain del kilómetro 0.7 hasta el 	

Matriz (meta-tabla), para análisis de datos obtenidos de las entrevistas a expertos y documentos, Comparación de Casos, Vía Verde de la Sierra y Vías Verdes Jalisco,

Etapa 2: Inventario de Vías Verdes y cartografía de los datos recogidos.

Involucrados	Caso Vía Verde de la Sierra	Involucrados	Caso Vías Verdes Jalisco	RESULTADOS
	Objetivos		Objetivos	
	Acciones		Acciones	
	<p>parcela de la vía verde</p> <ul style="list-style-type: none"> • Una vez validada la información, adif realiza el contrato de arrendamiento con el ente gestor interesados en el proyecto de vías verdes • Una vez firmado el contrato de arrendamiento, el ente gestor tiene la posesión • Desde el momento del arredramiento adif vigila que efectivamente las actuaciones se dediquen a lo que se deban de dedicar; no puede asfaltarlo para automóviles por ejemplo • El ente gestor ya con el contrato de arrendamiento se pone en contacto con la Fundación de los Ferrocarriles Españoles • La Fundación de los Ferrocarriles Españoles por medio del departamento de Vías Verdes realizan el proyecto una vez que se ha formalizado el 		<p>kilómetro 54 fue la vía que se le traslada en comodato al gobierno del estado en el 2008, y luego sobre esas mismas vías, en el kilómetro 22 más o menos, sube otro troncal hasta Etzatlán, que llega aproximadamente al kilómetro 34</p> <ul style="list-style-type: none"> • La líneas en comodato pasan por 8 municipios en la región valles: Tala, Juchitán, Ameca, Ahualulco, San Juanito de Escobedo, Etzatlán y San Marcos, en San Marcos no hay vías pero sí hay ex estación • Son 5 ex estaciones que también van con ese comodato, se entregan en resguardo, y aparte todo lo que viene siendo el patrimonio ferroviario, que son puentes, rieles, todo lo relacionado a las antiguas líneas del tren. • Primer acercamiento a vías verdes fue por medio del Director del plan Maestro, el Arquitecto Javier Díaz Reynoso, con quien lleva una amistad y es colega por muchos años. • En el seminario internacional de Vías Verdes, Gabriel Michel 	

Matriz (meta-tabla), para análisis de datos obtenidos de las entrevistas a expertos y documentos, Comparación de Casos, Vía Verde de la Sierra y Vías Verdes Jalisco,

Etapa 2: Inventario de Vías Verdes y cartografía de los datos recogidos.

Caso Vía Verde de la Sierra			Caso Vías Verdes Jalisco			RESULTADOS
Involucrados	Objetivos	Acciones	Involucrados	Objetivos	Acciones	
		<p>contrato entre adif y el ente gestor</p> <ul style="list-style-type: none"> • Adif directamente con la fundación no tiene ninguna relación formal trabajan en el proceso de formación de una vía verde en momentos diferentes • A pesar de no trabajar directamente juntos adif y la FFE, hay buena relación y participación en eventos • La Fundación de los Ferrocarriles Españoles tiene autonomía para hacer los productos, además los productos están muy diseñados ya, y siempre son los mismos • Después el ente gestor debe realizar la solicitud de la subvención a los ministerios para la ejecución: si hay que aplanar, asfaltar, poner vallado, en fin, la cartelera que se pone, todos los hitos que hay que 			<p>participa para exponer temas del ciclismo y su conexión y desarrollo con vías verdes.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Posterior a ello, gobierno del estado de Jalisco pide a Rutas recreativas realizar recorridos pilotos en antiguas vías del tren. • Modesto Aceves, ex director de Patrimonio Cultura del Estado de Jalisco, era ex alumno de Gabriel Michel, y esta relación ayuda a contactarse • Otros actores en torno al seminario de vías verdes fue el arqueólogo Juan Antonio Ciller, con quien acude a realizar el recorrido México-Cuernavaca con el grupo de guías de rutas creativas que dirigía. • Conoce en un congreso de vías verdes internacional en España a Carmen Aycart y otros actores clave de vías verdes en España. • En la Secretaría de Cultura, quien estuvo en los primeros recorridos fue María Elena Vázquez. • El proceso para crear una vía verde son acciones que conllevan 	

Matriz (meta-tabla), para análisis de datos obtenidos de las entrevistas a expertos y documentos, Comparación de Casos, Vía Verde de la Sierra y Vías Verdes Jalisco,

Etapa 2: Inventario de Vías Verdes y cartografía de los datos recogidos.

Caso Vía Verde de la Sierra			Caso Vías Verdes Jalisco			RESULTADOS
Involucrados	Objetivos	Acciones	Involucrados	Objetivos	Acciones	
		<p>poner, toda lo que ya se tiene establecido y en conocimiento de debe conlleva la vía verde.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Mejorar las labores con más personal • Poder estar a pie de terreno visitando, inspeccionando y fomentando más el uso de vías verdes. • No hay personal, el departamento de vías verdes en adif cuenta con una persona en el área • El área de adif que lleva vías verdes, se dedica a trabajo jurídico, dividido en dos fases: Jurídica y técnica. • El principal problema es la falta de más personal capacitado para agilizar los procedimientos y para defenderlos • El principal problema resume: es la falta de medios y recursos • Entra en vigor ley de creaciones el 1 de enero de 2005 • Renfe se transforma en adif 			<p>periodos de tiempo muy largos</p> <ul style="list-style-type: none"> • Los instrumentos legales para crear vías verdes son procesos largos, y de los tres órdenes de gobierno • Para llevar de nombre Vía verde, debe estar sobre una infraestructura ferroviaria • Detectar si hay infraestructura ferroviaria que ya no esté en uso, o que haya un proyecto • En México se cuenta con 9,000 km de vías en desuso para resolver • En Jalisco se recomienda que sea la entidad del estado la que lleve el proyecto de vías verdes a nivel estatal • Recomiendan que una visión más global del proyecto a nivel estado es mejor que a nivel municipal • No contar un lineamiento general, podría generar que en la escala municipal, se gestione y socialice de diversa manera • En el caso de Vías Verdes Jalisco coincidió el interés de algunos municipios para la 	

Matriz (meta-tabla), para análisis de datos obtenidos de las entrevistas a expertos y documentos, Comparación de Casos, Vía Verde de la Sierra y Vías Verdes Jalisco,

Etapa 2: Inventario de Vías Verdes y cartografía de los datos recogidos.

Caso Vía Verde de la Sierra			Caso Vías Verdes Jalisco			RESULTADOS
Involucrados	Objetivos	Acciones	Involucrados	Objetivos	Acciones	
		<p>(administrador de infraestructuras ferroviarias), de hecho conserva la identificación fiscal y todo, lo que se crea es otra empresa que se llama Renfe operadora.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Adif es el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, es el único gestor de infraestructura ferroviaria a nivel nacional. Adif es la razón social de una empresa que se vuelve dueña de todo, • Adif es gestor de infraestructuras ferroviarias en todo el estado español, <ul style="list-style-type: none"> ○ como eje tiene al AVE Tren de alta velocidad ○ Trenes Regionales ○ Trenes de Cercanías ○ Trenes de Media distancia y Patrimonio • Adif encamina sus labores en base a una Dirección Nacional, de ahí se subdivide en direcciones 			<p>recuperación del patrimonio ferroviario</p> <ul style="list-style-type: none"> • INDAABIN sugirió un proyecto general para solicitar en un solo paquete la donación de los espacios • Secretaría de Cultura solicitó a los ayuntamientos que realizaran un oficio en el que decían estaban de acuerdo en que fuera gobierno del estado el que hiciera los tramites y todo eso para un programa de beneficio municipal con las características que establecía el Plan Maestro • Posteriormente se deben entregar levantamiento de las ex estaciones y los terrenos • Aun con el dinero de los fondos de la Revolución, fue difícil hacer los levantamientos. • Los municipios no tenían el dinero para hacer levantamientos y cuestiones técnicas, por lo que se les solicitó cuestiones más simples como la socialización. • El proyecto es llevado a cabo desde Secretaría de Cultura 	

Matriz (meta-tabla), para análisis de datos obtenidos de las entrevistas a expertos y documentos, Comparación de Casos, Vía Verde de la Sierra y Vías Verdes Jalisco,

Etapa 2: Inventario de Vías Verdes y cartografía de los datos recogidos.

Caso Vía Verde de la Sierra			Caso Vías Verdes Jalisco			RESULTADOS
Involucrados	Objetivos	Acciones	Involucrados	Objetivos	Acciones	
		<p>territoriales, la Vía Verde de la sierra se encuentra en el área sur, que es Andalucía-Extremadura.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Adif tiene a su cargo, sólo en el área de Andalucía 2500 inmuebles; edificios, edificios antiguos de estaciones, viviendas, locales, terrenos, y una cantidad inmensa de inmuebles. • La titularidad de adif corresponde el suelo, la infraestructura y el equipamiento. • La denominación anterior de adif: renfe, tenía como limitante que era empresa de gestión, más no contaba con la titularidad de nada. • Adif tiene personalidad y patrimonio propio independiente del estado y gestiona con autonomía, • Adif depende lógicamente del Ministerio de Fomento, además depende directamente del 			<ul style="list-style-type: none"> • Secretaría de Cultura no cuenta con los elementos para reactivar a las Vías Verdes en Jalisco como un producto turístico. • Al ser patrimonio cultural-patrimonio ferroviario corresponde a Secretaría de Cultura (Dirección General de Patrimonio Cultural, Jalisco) • Se convocó al tercer seminario Iberoamericano de Vías Verdes en Guadalajara. • Se invitaron a representantes de Vías Verdes España, los dueños de la marca Vías Verdes, y expertos de proyectos de Vías Verdes. • El proceso se acompañó con Tere Márquez y Lucina Rangel. 	

Matriz (meta-tabla), para análisis de datos obtenidos de las entrevistas a expertos y documentos, Comparación de Casos, Vía Verde de la Sierra y Vías Verdes Jalisco,

Etapa 2: Inventario de Vías Verdes y cartografía de los datos recogidos.

Caso Vía Verde de la Sierra			Caso Vías Verdes Jalisco			RESULTADOS
Involucrados	Objetivos	Acciones	Involucrados	Objetivos	Acciones	
		<p>Ministerio, no depende de una Secretaría de Estado o una Subsecretaría, depende del Ministerio directamente.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Considera que los proyectos de vías verdes generan simpatía por el sentimiento positivo originado por el <ul style="list-style-type: none"> ○ Impacto medioambiental, ○ La repercusión social, ○ Sus beneficios en materia deportiva, ○ Los beneficios en materia turística y en todo. • Adif realiza la gestión del patrimonio ferroviario para vías verdes • Adif, como titular de la infraestructura, el suelo y el equipamiento, hace contratos de arrendamiento, para los interesados en utilizar el patrimonio ferroviario en 				

Matriz (meta-tabla), para análisis de datos obtenidos de las entrevistas a expertos y documentos, Comparación de Casos, Vía Verde de la Sierra y Vías Verdes Jalisco,

Etapa 2: Inventario de Vías Verdes y cartografía de los datos recogidos.

Caso Vía Verde de la Sierra			Caso Vías Verdes Jalisco			RESULTADOS
Involucrados	Objetivos	Acciones	Involucrados	Objetivos	Acciones	
		<p>desuso para nuevos proyectos como las vías verdes.</p> <ul style="list-style-type: none"> • La tarifa de renta se calcula en función al número de población de los ayuntamientos implicados. • Los proyectos se relacionan a las nuevas filosofías de Responsabilidad Social Corporativa, ahora llamada Responsabilidad Social sostenible, que las empresas actualmente asumen. • Vías Verdes son proyectos que se relacionan a los principios del concepto Sostenible • Algunas problemáticas se originan en los desacuerdos de los ayuntamientos en los pagos de arrendamiento que deben hacerse a adif. • La falta de acuerdo entre consorcios y ayuntamientos interesados en realizar vías 				

Matriz (meta-tabla), para análisis de datos obtenidos de las entrevistas a expertos y documentos, Comparación de Casos, Vía Verde de la Sierra y Vías Verdes Jalisco,

Etapas 2: Inventario de Vías Verdes y cartografía de los datos recogidos.

Caso Vía Verde de la Sierra			Caso Vías Verdes Jalisco			RESULTADOS
Involucrados	Objetivos	Acciones	Involucrados	Objetivos	Acciones	
		verdes, han generado la disolución de contratos, aun cuando ya estaba cedido el uso para proyectos de vías verdes. • Formar un ente gestor • Consolidar un ente gestor responsable y que se preocupe por el beneficio de la Vía Verde				

Cuadro 11. Matriz para análisis de datos obtenidos de las entrevistas a expertos y documentos, Comparación de Casos, Vía Verde de la Sierra y Vías Verdes Jalisco, Etapa 3: Definición del estado patrimonial de la infraestructura.

Matriz (meta-tabla), para análisis de datos obtenidos de las entrevistas a expertos y documentos, Comparación de Casos, Vía Verde de la Sierra y Vías Verdes Jalisco,

Etapas 3: Definición del estado patrimonial de la infraestructura.

Caso Vía Verde de la Sierra			Caso Vías Verdes Jalisco			RESULTADOS
Involucrados	Objetivos	Acciones	Involucrados	Objetivos	Acciones	
<ul style="list-style-type: none"> • Adif • Ente gestor de la vía verde • Ayuntamientos • Departamento de Gestión patrimonial • Concejales de ayuntamientos • Adif • Comunidades autónomas • Ayuntamientos 	<ul style="list-style-type: none"> • Trabajar constantemente con involucrados • Generar certeza a la concesión del arrendamiento para una vía verde • Promover actividades de responsabilidad social sostenible, de la empresa adif. 	<ul style="list-style-type: none"> • El proceso desde la solicitud hasta la formalización del contrato implica un trabajo constante de los involucrados • El propio trabajo de concesión involucra muchos departamentos: <ul style="list-style-type: none"> ○ Revisión y elaboración de planimetría 	<ul style="list-style-type: none"> • Guía Verde de Ameca • Ex trabajador de estación • Ladrones de rieles y durmientes • Administración Pública del Estado de Jalisco 2003-2008 • Administración Pública del Estado 	<ul style="list-style-type: none"> • Identificar estado previo de las infraestructuras • Identificar estado patrimonial • Solicitud de la infraestructura a comodatar • Gestionar desde el nivel estatal las vías verdes de Jalisco 	<ul style="list-style-type: none"> • Identificar el estado de abandono y desuso de la ex estación y las vías • Antes de iniciar el programa vías verdes un ex trabajador, adaptó la ex estación y vivía ahí. • Las personas robaban los rieles y 	<p>Desde que se realiza el inventario y la cartografía también deben señalarse los estados de las líneas, edificios y equipamiento, cruces, zonas de riesgo para el futuro estudio de factibilidad.</p> <p>En base a las observaciones y aclaraciones de la titularidad de infraestructura y equipamientos, se proseguirá a las solicitudes administrativas y jurídicas necesarias, se obtendrán los</p>

Matriz (meta-tabla), para análisis de datos obtenidos de las entrevistas a expertos y documentos, Comparación de Casos, Vía Verde de la Sierra y Vías Verdes Jalisco,

Etapa 3: Definición del estado patrimonial de la infraestructura.

Caso Vía Verde de la Sierra			Caso Vías Verdes Jalisco			RESULTADOS
Involucrados	Objetivos	Acciones	Involucrados	Objetivos	Acciones	
<ul style="list-style-type: none"> • Personal impresionantemente calificado • Adif • Ente gestor de la vía verde • Fundaciones no lucrativas • ONG • Adif • Vía Verde de la Sierra • Fundación de los Ferrocarriles Españoles • Municipios • Ministerios • Adif • María Jiménez Rodríguez • Fundación Vía Verde de la Sierra 	<ul style="list-style-type: none"> • Identificar las instituciones involucradas y sus alcances • Considerar plazo para aprobación de adif 	<ul style="list-style-type: none"> ○ Jurídico ○ Estudio de los terrenos; inventario (departamento de gestión patrimonial) • Reuniones con ayuntamientos, concejales y adif • La existencia de adif otorga una seguridad al proceso de creación de vías verdes • Adif es dueño de la marca registrada vía verde • La marca vía verde tiene connotaciones específicas y es exclusiva de adif. • Adif es una de las empresas más grandes a nivel nacional en España. • Las claves de garantía que otorga adif recaen en <ul style="list-style-type: none"> ○ cuenta con una competencia y calidad de personal impresionante en todos los departamentos, ○ Ser una empresa de implantación nacional, 	<ul style="list-style-type: none"> de Jalisco 2008-2013 • Secretaría de Cultura • Arq. Gabriel Miche Estrada • Municipios interesados en rescatar el espacio público con infraestructuras ferroviarias • Vías Verdes México • Tere Márquez • SCT (Secretaría de Comunicaciones y Transportes) • Ferrocarriles de México en Liquidación • INDAABIN (Instituto de Administración y Avalúos de Bienes Nacionales), parte del SAE (Servicio de Administración y Enajenación de Bienes) • Estados interesados en rescatar el espacio público en infraestructuras ferroviarias • Administración Pública del Estado de Jalisco 2008-2013 	<ul style="list-style-type: none"> • Establecer condiciones legales para uso de los bienes nacionales • Gestionar el comodato de los bienes a las instancias administraciones locales • Establecer condiciones legales para uso de los bienes nacionales en vías verdes • Preservar el dominio de bienes nacionales por medio de una instancia pública • Gestionar el comodato de los bienes a las instancias administraciones locales • Establecer condiciones legales para uso de los bienes nacionales • Gestionar la donación de terrenos de derechos de vía y ex estaciones • Seguir las condiciones legales para uso de 	<ul style="list-style-type: none"> durmientes para venderlos. • Era común que las personas supieran de los robos de rieles y durmientes. • No había vigilancia para evitar el robo de rieles y durmientes. • En 2007 y 2008 se comienza la gestión de sesión de tramos ferroviarios a la Secretaría de Cultura de Jalisco. • Entre 2007 y 2010 se trabajaron los proyectos ejecutivos generales que debe tener el proyecto el cual indicaba, Vías Verdes Jalisco tenía tres tramos <ul style="list-style-type: none"> ○ IC, Ocotlán-Atotonilco ○ TL, Tala-Ameca, tramo incompleto ○ TM, La Vega-Etzatlán, tramo incompleto • Los tramos incompletos se deben a la venta de algunas estaciones y terrenos, cuando se realizó la liquidación del ferrocarril 	<p>permisos para realizar un proyecto de vía verde.</p> <p>En España, el ente titular de la infraestructura, ADIF otorga los permisos bajo arrendamiento, en México, INDAABIN otorga los permisos sin cobrar nada.</p> <p>Tanto en la Vía Verde de la Sierra como en Vías Verdes Jalisco, los permisos para entregar los permisos para su uso, se basan en un marco legal, que les establece que pueden emplearse exclusivamente para actividades en torno a los proyectos de vías verdes.</p> <p>En Vías Verdes Jalisco, las solicitudes se realizaron en dos partes,</p> <ul style="list-style-type: none"> • una para la solicitud de la infraestructura (terrenos donde pasaba la vía del tren) bajo término de comodato • y las estaciones y edificios se solicitan en donación, bajo término de destino. <p>Los términos legales de las donaciones precisan que las infraestructuras se utilizarán únicamente para vías verdes. Para las estaciones, se precisa un uso como centro cultural o museo. De cambiar el uso y no respetar los términos, se anula el comodato o destino, y regresan los bienes federales a resguardo del INDAABIN.</p>

Matriz (meta-tabla), para análisis de datos obtenidos de las entrevistas a expertos y documentos, Comparación de Casos, Vía Verde de la Sierra y Vías Verdes Jalisco,

Etapa 3: Definición del estado patrimonial de la infraestructura.

Involucrados	Caso Vía Verde de la Sierra Objetivos	Acciones	Involucrados	Caso Vías Verdes Jalisco Objetivos	Acciones	RESULTADOS
	<ul style="list-style-type: none"> ○ su reconocimiento mundial de tecnología, ○ su forma de gestión y la búsqueda de consolidación de un modelo de gestión de excelencia • Adif pone a disposición las vías en desuso y promueve la creación de vías verdes. • Adif no recibe subvenciones o bonificaciones especiales por poner a disposición las vías en desuso y promover la creación de vías verdes. • Adif como empresa no puede gastar, por tanto no realiza inversión económica en las vías verdes, una vez realizado el contrato, el ente gestor es quien debe buscar las subvenciones necesarias, con la guía de la Fundación de los Ferrocarriles Españoles. 	<ul style="list-style-type: none"> • Municipios de Tala, Juchitán, Ameca, Aqualulco, San Juanito de Escobedo, Etzatlán y San Marcos. • Administración Pública del Estado de Jalisco 2008-2013 • Administración Pública del Estado de Jalisco 2013-2018 • CONACULTA – Secretaría de Cultura • Secretarías de Educación • Secretaria de Medio Ambiente y Desarrollo Territorial • Secretaría de Cultura – Dirección de Patrimonio Cultural • Abogados de gobierno del estado de Jalisco • Municipios interesados en rescatar el espacio público con infraestructuras ferroviarias • Estados interesados en rescatar el espacio público en 	<ul style="list-style-type: none"> los bienes nacionales en vías verdes • Acompañar de la gestión de donación de los tramos ferroviarios al estado de Jalisco • Acompañar de la gestión de donación de los tramos ferroviarios al estado de Jalisco • Acompañar de la gestión de donación de los tramos ferroviarios al estado de Jalisco • Gestionar el comodato de los bienes a las instancias administraciones locales • Establecer condiciones legales para uso de los bienes nacionales en vías verdes Identificar problemáticas del programa vías verdes Jalisco. 	<ul style="list-style-type: none"> • Al estado de Jalisco no se le entregaron todas las estaciones, como el caso del la estación del Refugio, que fue comprada por alguien más. • Existen derechos de vías mayores, y en el caso de vías verdes Jalisco, se le sede al estado derecho de servidumbre, que son 15m a cada lado del eje de vía. • El estado puede asumir el papel de ente central para ayudar a bajar mayor número de recursos. • Determinar el estado de las infraestructuras <ul style="list-style-type: none"> ○ En desuso ○ En uso ○ Abandonada ○ Invasión ○ Condiciones de sus términos legales • Hacer una gestión al municipio, donde afirme que sí le interesa el rescate de ese espacio público, que es un bien nacional de todos, para hacerlo 	<p>El gobierno del estado de Jalisco realizó los trámites, pero los municipios entregaron un oficio donde aceptaban el interés por que se crearan vías verdes en sus municipios.</p> <p>Clave de éxito para obtener las donaciones, en el caso mexicano fue contar con un plan maestro que contaba con diferentes sustentos que justificaban el hacer vías verdes Jalisco, con el objetivo del desarrollo social de las comunidades involucradas:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Sustento teórico ▪ Sustento ambiental ▪ Sustento social ▪ Sustento económico ▪ Sustento de proyectos ▪ Sustento turístico ▪ Sustento de conservación del patrimonio cultural ferroviario <p>En México, las estaciones pueden ser donadas a los municipios o el estado, sin la necesidad de que se haga una vía verde.</p> <p>En México, los planos originales de la estaciones pueden encontrarse en el CEDIF de Puebla, México.</p> <p>Es necesario conocer y seguir los apartados legales y normativos que establecen los criterios de un buen uso de las estaciones y vías, a fin de evitar que se dañe el patrimonio ferroviario, pues pertenece al patrimonio cultural de las comunidades locales y de la nación.</p>	

Matriz (meta-tabla), para análisis de datos obtenidos de las entrevistas a expertos y documentos, Comparación de Casos, Vía Verde de la Sierra y Vías Verdes Jalisco,

Etapa 3: Definición del estado patrimonial de la infraestructura.

Caso Vía Verde de la Sierra		Caso Vías Verdes Jalisco		RESULTADOS
Involucrados	Objetivos	Involucrados	Objetivos	
	<p>Acciones</p> <ul style="list-style-type: none"> • Adif como empresa solo realiza inversiones para el ferrocarril y el viajero • Adif no puede dedicar dinero a actividades como vías verdes, actividades culturales, y otras actividades que promueven por la responsabilidad social sostenible de la empresa • Adif tiene un programa llamado responsabilidad social sostenible para promover actividades culturales, de ONG o cualquier clase de fundación no lucrativa por medio facilitarles el uso de los inmuebles. • Adif financia haciendo descuentos del arrendamiento de los inmuebles, pero directamente no financia nada. • Considera que adif provoca que no avance mucho el proyecto de la vía verde • Considera que adif ve a las vías verdes 	<p>Involucrados</p> <ul style="list-style-type: none"> infraestructuras ferroviarias • Vías Verdes México • SCT (Secretaría de Comunicaciones y Transportes) • Ferrocarriles de México en Liquidación • INDAABIN (Instituto de Administración y Avalúos de Bienes Nacionales), parte del SAE (Servicio de Administración y Enajenación de Bienes) • Secretaría de Comunicaciones y Transporte • José Méndez • Secretaría de la Función Pública • INDABIIN • Gobierno del Estado • Administración Pública del Estado de Jalisco 2008-2013 • Secretaría de Cultura – Dirección de Patrimonio Cultural • INDABIIN • Tere Márquez • Lucina Rangel • Administración Pública del Estado 	<p>Acciones</p> <ul style="list-style-type: none"> en un proyecto de vías verdes o Posteriormente municipio o estado deben hacer las peticiones antes los organismo que se involucran o Vías Verdes México, conseguir su aval y visto bueno, a cargo de Tere Márquez o Sumar aliados con potencial administrativo o Se recomienda un proyecto o un plan maestro donde hay todo un: <ul style="list-style-type: none"> ▪ Sustento teórico ▪ Sustento ambiental ▪ Sustento social ▪ Sustento económico ▪ Sustento de proyectos ▪ Sustento turístico ▪ Sustento de conservación del patrimonio cultural ferroviario o Todo esto posibilita el desarrollo social de las 	<p>En el caso de la Vía Verde de Jalisco, en esta fase se identificaron diferentes problemáticas: Algunas secciones de</p> <p>En El caso Vía Verde de la Sierra el proceso de definición patrimonial de la infraestructura se apoyó de los datos de la FFE donde se indicaba cuáles eran las vías de titularidad pública.</p> <p>En Vías Verdes Jalisco, había incertidumbre de la titularidad de las propiedades, en algunos municipios fue imposible que se otorgara el comodato al estado, pues las estaciones ya habían sido donadas o compradas por municipios o empresas privadas.</p>

Matriz (meta-tabla), para análisis de datos obtenidos de las entrevistas a expertos y documentos, Comparación de Casos, Vía Verde de la Sierra y Vías Verdes Jalisco,

Etapas 3: Definición del estado patrimonial de la infraestructura.

Caso Vía Verde de la Sierra		Caso Vías Verdes Jalisco		RESULTADOS
Involucrados	Objetivos	Involucrados	Objetivos	
	<p>como una opción de dar salida a su patrimonio</p> <ul style="list-style-type: none"> • Considera que hace falta una conexión afectiva de adif con la vía verde • Considera que la Fundación de los Ferrocarriles Españoles sí tiene una conexión afectiva con la vía verde • Adif no invierte en su propia infraestructura arrendada como vía verde • El dinero para la vía verde lo están consiguiendo los ministerios • Adif no gestiona, los ayuntamientos le gestionan a adif el dinero para mantener su infraestructura, (vía verde) • La vía verde es un bien público, que gestiona una empresa pública (adif), que a una entidad pública le piden que consiga dinero (municipios, mancomunidad, fundación o asociación), de otra 	<p>de Jalisco 2008-2013</p> <ul style="list-style-type: none"> • Secretaría de Cultura – Dirección de Patrimonio Cultural • INDABIIN • Jurídico de Gobierno del Estado • Administración Pública del Estado de Jalisco 2008-2013 • Secretaría de Cultura – Dirección de Patrimonio Cultural • Administración Pública del Estado de Jalisco 2008-2013 • Secretaría de Cultura – Dirección de Patrimonio Cultural 	<p>comunidades involucradas</p> <ul style="list-style-type: none"> • Al mismo tiempo de realizar el plan maestro hacer la petición a las dependencias involucradas, ya sea: <ul style="list-style-type: none"> o SCT o Ferrocarriles de México en liquidación o INDAABIM, parte del SAE • Al contactar a cada dependencia, confirmará si le compete alguna validación o proceso. • Dependiendo la escala del gestor; <ul style="list-style-type: none"> o Municipal o Estatal • Debe solicitarse en donación los terrenos por donde pasaba el tren a las instancias correspondientes • Las instancias solicitaran al gestor de la donación: • Levantamientos topográficos precisos: • Realizados en base a los planos históricos del 	

Matriz (meta-tabla), para análisis de datos obtenidos de las entrevistas a expertos y documentos, Comparación de Casos, Vía Verde de la Sierra y Vías Verdes Jalisco,

Etapa 3: Definición del estado patrimonial de la infraestructura.

Caso Vía Verde de la Sierra		Caso Vías Verdes Jalisco		RESULTADOS
Involucrados	Objetivos	Involucrados	Objetivos	
	<p>Acciones</p> <p>pública (Fundación de los Ferrocarriles Españoles) para que se haga un proyecto que con otra inversión pública (ministerios) de otra entidad diferente (presupuestos públicos, fondos europeos, etc.) se va a poder construir, y que ellos, los primeros(adif), van a poder gestionar luego, con dinero público nuevamente, a cambio de pagarle dinero a esa empresa</p> <ul style="list-style-type: none"> • Tiempo para obtener la aprobación de adif es de 2 años aproximados • El proceso es lento pues depende de: <ul style="list-style-type: none"> ○ Buscar los terrenos ○ Las parcelas catastrales ○ Proceso de negociación ○ Establecer cuotas con adif ○ Enfrentar los intereses políticos 		<p>Acciones</p> <p>centro nacional de puebla como</p> <ul style="list-style-type: none"> • Las cartas de viaje que puede facilitar ferrocarriles • La SCT por medio de ferrocarriles nacionales de México en liquidación • Los interesados en hacer el proyecto, deben hacer los levantamientos • Ferrocarriles nacionales de México en liquidación los validan estudian y hacen el decreto • Una vez hecho el decreto lo donan al estado o municipio, dependiendo quién sea el gestor • Una vez que se hace la donación, no se pueden hacer otras acciones que no sean vías verdes. • Si se hacen acciones sobre la donación, diferentes a vías verdes, se revierte la donación y regresa a la federación. • En el nivel de gobierno estatal de 	

Matriz (meta-tabla), para análisis de datos obtenidos de las entrevistas a expertos y documentos, Comparación de Casos, Vía Verde de la Sierra y Vías Verdes Jalisco,

Etapa 3: Definición del estado patrimonial de la infraestructura.

Involucrados	Caso Vía Verde de la Sierra	Caso Vías Verdes Jalisco	RESULTADOS
	Objetivos	Objetivos	
	<p>Acciones</p> <ul style="list-style-type: none"> • La fundación vía verde de la sierra considera tener una buena relación con adif <ul style="list-style-type: none"> ○ Tiene los técnicos de contacto que llevan la zona • Se sienten apoyados en autorizaciones de algo o documentos 		
		<p>Acciones</p> <p>Jalisco, se realizan los trámites de comodato, de las líneas y a el gobierno estatal se le entregan las líneas y los edificios y construcciones de patrimonio ferroviarios.</p> <ul style="list-style-type: none"> • A los municipios no se les da el comodato. • INDAABIN otorga el comodato para utilizar los bienes, que son propiedad de la nación para el uso exclusivo de vías verdes. • Si el uso se da para otra cosa, se pierde el comodato • Secretaría General Federal es quien turna la solicitud a INDAABIN de hacer el comodato de bienes. • Las ex estaciones se otorgan en uso, legalmente los términos son iguales, pero se establece: <ul style="list-style-type: none"> ○ Que son destinadas para un uso cultural ○ Que si se le da a las estaciones un uso de oficinas 	

Matriz (meta-tabla), para análisis de datos obtenidos de las entrevistas a expertos y documentos, Comparación de Casos, Vía Verde de la Sierra y Vías Verdes Jalisco,

Etapa 3: Definición del estado patrimonial de la infraestructura.

Involucrados	Caso Vía Verde de la Sierra Objetivos	Acciones	Involucrados	Caso Vías Verdes Jalisco Objetivos	Acciones	RESULTADOS
					<p>administrativas de un municipio, también se te quita el permiso</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ Dice que el espacio por dónde venían las líneas del ferrocarril, más sus servidumbres, son para vías verdes. ● Si no se les da un uso cultural a las estaciones o pones un negocio, se quita el permiso ● Existe un conflicto, pues San Marcos no queda conectado físicamente en el sendero, por la titularidad de los 17km que tiene el ejido. ● Hubo muchos conflictos y problemas para solucionar por invasiones de terrenos que desaparecieron a través de los decretos, problemas legales de ejidos y contrademandas contra el estado. Generados durante la administración 	

Matriz (meta-tabla), para análisis de datos obtenidos de las entrevistas a expertos y documentos, Comparación de Casos, Vía Verde de la Sierra y Vías Verdes Jalisco,

Etapa 3: Definición del estado patrimonial de la infraestructura.

Involucrados	Caso Vía Verde de la Sierra Objetivos	Acciones	Involucrados	Caso Vías Verdes Jalisco Objetivos	Acciones	RESULTADOS
					<p>estatal 2008-2013, y que heredaron a la nueva del 2013-2018.</p> <ul style="list-style-type: none"> • La administración estatal 2008-2013 tenía una buena intención para el proyecto, y veían como un beneficio implantándolo en los municipios, pero al no socializarlo, la gente se opuso, pues generó incertidumbre por desconocimiento del proyecto. • El proceso de donación es sólo para derechos de vías • Las estaciones se sujetan a un modo distinto, es una donación pero se les llama en destino. • El caso de destino en estaciones es que el gobierno federal poner en destino del gobierno municipal, o el gobierno estatal para uso exclusivo de: <ul style="list-style-type: none"> ○ Centros culturales ○ Museos 	

Matriz (meta-tabla), para análisis de datos obtenidos de las entrevistas a expertos y documentos, Comparación de Casos, Vía Verde de la Sierra y Vías Verdes Jalisco,

Etapa 3: Definición del estado patrimonial de la infraestructura.

Involucrados	Caso Vía Verde de la Sierra Objetivos	Acciones	Involucrados	Caso Vías Verdes Jalisco Objetivos	Acciones	RESULTADOS
					<ul style="list-style-type: none"> • Actividades relacionadas a vías verdes • Los bienes puestos en destino, continúan siendo propiedad de la federación. • Los trabajos para que se donaran los tramos ferroviarios a gobierno del estado los llevó el Arquitecto José Méndez, concluyendo estas labores en 2010 • El proceso jurídico para conseguir los terrenos y edificios fue el principio de todo el proceso de Vías Verdes Jalisco. • A la par del proceso Jurídico se realizaba el Plan Maestro de las Vías Verdes en Jalisco • El proceso jurídico lo realizó el Arquitecto José Méndez ante INDABIIN, que pertenece a la Secretaría de la Función Pública • El demás equipo de Patrimonio Cultural de Jalisco, 	

Matriz (meta-tabla), para análisis de datos obtenidos de las entrevistas a expertos y documentos, Comparación de Casos, Vía Verde de la Sierra y Vías Verdes Jalisco,

Etapa 3: Definición del estado patrimonial de la infraestructura.

Involucrados	Caso Vía Verde de la Sierra Objetivos	Acciones	Involucrados	Caso Vías Verdes Jalisco Objetivos	Acciones	RESULTADOS
					<p>se encargaba de entregar y conseguir información que requiriera INDABIIN.</p> <ul style="list-style-type: none"> • En 2010 INDABIIN entrega a Gobierno del Estado, terrenos y edificios. • Se realizaron dos trámites ante INDABIIN • Por una lado se tramito en destino a las estaciones • Por otro lado se realizó un trámite para comodato de os tramos ferroviarios • Secretaría de Cultura de Jalisco se encargó de realizar el proceso de gestión para comodatos y destinos • Se necesitó la intervención del Departamento Jurídico para acompañar el proceso de comodatos y destinos • Cuando la Secretaría de la Función Pública iba a hacer la entrega de los tramos y 	

Matriz (meta-tabla), para análisis de datos obtenidos de las entrevistas a expertos y documentos, Comparación de Casos, Vía Verde de la Sierra y Vías Verdes Jalisco,

Etapa 3: Definición del estado patrimonial de la infraestructura.

Involucrados	Caso Vía Verde de la Sierra Objetivos	Acciones	Involucrados	Caso Vías Verdes Jalisco Objetivos	Acciones	RESULTADOS
					<p>estaciones, en ese momento se habló con cada una de las personas que estaban invadiendo las estaciones</p> <ul style="list-style-type: none"> • A las personas que invadían se les explicó que no tenían derecho de estar ahí, y para ello se requiere de apoyo jurídico, pues ese proceso deber ser perfectamente legal. • Las personas argumentaban tener documentos que los acreditaban como propietarios, pero nunca los mostraron documentos de validez legal. • INDABIIN indicó que las estaciones son propiedad de la nación. • Considera que al no haber papeles significativos para lograr que un abogado pueda pelear que se quedaran ahí, las personas no tenían derecho de propiedad. • Las estaciones se entregaron a 	

Matriz (meta-tabla), para análisis de datos obtenidos de las entrevistas a expertos y documentos, Comparación de Casos, Vía Verde de la Sierra y Vías Verdes Jalisco,

Etapa 3: Definición del estado patrimonial de la infraestructura.

Involucrados	Caso Vía Verde de la Sierra Objetivos	Acciones	Involucrados	Caso Vías Verdes Jalisco Objetivos	Acciones	RESULTADOS
					gobierno del estado bajo el término legal de Destino • El mantenimiento le corresponde a los municipios actualmente. • En algunos casos, gobierno del estado entrega permisos a los municipios sobre las ex estaciones, en otros no. • Ciudad Guzmán tiene permiso directamente sobre su ex estación, por haberlo tramitado antes de que se hiciera el proyecto de Vías Verdes a nivel estatal.	

Cuadro 12. Matriz para análisis de datos obtenidos de las entrevistas a expertos y documentos, Comparación de Casos, Vía Verde de la Sierra y Vías Verdes Jalisco, Etapa 4: Identificación de las partes afectadas

Matriz (meta-tabla), para análisis de datos obtenidos de las entrevistas a expertos y documentos, Comparación de Casos, Vía Verde de la Sierra y Vías Verdes Jalisco,

Etapa 4: Identificación de las partes afectadas

Involucrados	Caso Vía Verde de la Sierra Objetivos	Acciones	Involucrados	Caso Vías Verdes Jalisco Objetivos	Acciones	RESULTADOS
<ul style="list-style-type: none"> • Fundación de los Ferrocarriles Españoles • Autoridades locales en Girona 	<ul style="list-style-type: none"> • Iniciar con pruebas piloto de vías verdes en diferentes puntos del Estado Español. 	<ul style="list-style-type: none"> • Inicia a laborar directamente en la FFE años después • La vía verde crea empleos de personal y 	<ul style="list-style-type: none"> • Administración Pública del Estado de Jalisco 2013-2018 • Administración Pública del Estado 	<ul style="list-style-type: none"> • Desocupar ex estaciones y terrenos que han sido invadidos • Desocupar ex estaciones y 	<ul style="list-style-type: none"> • Otra problemática fue que después de la cancelación de las líneas de ferrocarril, hubo casos donde no se 	Implementar una vía verde trae como consecuencia la cancelación del uso de vehículos motorizados sobre su trazo, por ende, los terrenos colindantes se afectarán, pues a menos que se pacté uso

Matriz (meta-tabla), para análisis de datos obtenidos de las entrevistas a expertos y documentos, Comparación de Casos, Vía Verde de la Sierra y Vías Verdes Jalisco,

Etapas 4: Identificación de las partes afectadas

Caso Vía Verde de la Sierra			Caso Vías Verdes Jalisco			RESULTADOS
Involucrados	Objetivos	Acciones	Involucrados	Objetivos	Acciones	
<ul style="list-style-type: none"> • Autoridades locales en Levante • Autoridades locales de la Diputación de Cádiz • Interesados en realizar la Vía Verde de la Jara, en Toledo • Fundación de los Ferrocarriles Españoles • Organizadores del Seminario en Arcos de la Frontera • Ecologistas en Acción • Actores interesados en realizar la Vía Verde en Girona • Actores interesados en realizar la Vía Verde en la Sierra • Arantxa Hernández Colorado • Departamento de Vías Verdes, Fundación de los Ferrocarriles Españoles • Vía Verde • Ayuntamientos • Personal subvencionado • Fundación subvencionada 	<ul style="list-style-type: none"> • Dar a conocer las posibilidades de reutilizar el patrimonio ferroviario • Inician labores con actores locales interesados en realizar vías verdes • Inicio de labores de actual Jefa del Departamento de Vías Verdes y Turismo Ferroviario, Fundación de los Ferrocarriles Españoles • Subvencionar puestos de trabajo de una vía verde • Tener personal que guíe el proceso de la Vía Verde, altamente comprometido y preparado • Señalar los casos donde se autoriza el uso de vehículos sobre la vía verde de la Sierra • Apoyar las acciones medioambientales de las instituciones gubernamentales 	<p>funcionarios cuyos salarios provienen de subvenciones</p> <ul style="list-style-type: none"> • El personal que coordina una vía verde puede ser parte de los ayuntamientos o estar integrados en una fundación, de nivel público o privado • Los ingresos que genera una vía verde son mínimos, equivalen a la infraestructura de una carretera, no genera ingresos significativos. • Existen vías verdes como la Chipiona. Rota que no tienen ningún ingreso propio, pues no cuenta con edificios ni nada. Es cuidada, mantenida y manejada por el ayuntamiento de Chipiona. • Las Vías verdes como tienen una recompensa por la serie de valores que se aportan a la sociedad y que no tienen que ver con el valor económico directo. • En el caso de la Vía verde de Chipiona, 	<p>de Jalisco 2008-2013</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ejidatarios de San Marcos • Dr. Tomas Orendain Verduz, Director de Patrimonio Cultural • Lic. Mayra Selene Esteves Gómez, Vías Verdes Jalisco • Administración Pública del Estado de Jalisco 2013-2018 • Administración Pública del Estado de Jalisco 2008-2013 • Ejidatarios de San Marcos • Dr. Tomas Orendain Verduzco, Director de Patrimonio Cultural • Lic. Mayra Selene Esteves Gómez, Vías Verdes Jalisco • Municipios de; Ahualulco, Etzatlán, Ameca, Ciudad Guzmán, Atotonilco, San Marcos y la Vega (Teuchitlán) • Administración Pública del Estado de Jalisco 2013-2018 	<p>terrenos que han sido invadidos</p> <ul style="list-style-type: none"> • Promocionar los recursos y atractivos turísticos de las regiones de Jalisco de forma colectiva • Crear un proyecto de conectividad global • Socializar el proyecto con los habitantes de las comunidades locales por medio de los ayuntamientos locales • Sumar al proyecto a todos los interesados • Establecer límites y propiedades de terrenos • Socializar el proyecto con los habitantes de las comunidades locales por medio de los ayuntamientos locales • Socializar el proyecto con los habitantes de las comunidades locales • Construir segmentos dispersos de 	<p>indemnizó a ex trabajadores.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Algunos ex ferrocarrileros se apropiaron de algunas ex estaciones, y las usaron como casas • Hubieron 4 casos de ex estaciones usadas como casas y una (San Marcos) ocupada por el ejido, donde aún hay una demanda. • La aceptación de continuar con este proyecto, por parte de la actual administración estatal de Jalisco, 2013-2018, se debe a que Vías Verdes daba una alternativa de movilidad no motorizada y porque se complementaba con un proyecto estratégico en la Secretaría de Cultura que se llama la recuperación de la identidad de los pueblos locales que también estaba dentro de las actividades de la 	<p>exclusivo de vehículos a propietarios vecinos a la vía verde, ya no podrán acceder a sus propiedades de manera motorizada.</p> <p>En el caso de la Vía Verde de la Sierra, se otorgan permisos a los propietarios de fincas, cotos de caza o personas que realizan labores en terrenos donde el único acceso es por la vía verde, para poder acceder en vehículo. Existe a su vez personal conformado en una patrulla verde que vigila el estricto cumplimiento de esta disposición.</p> <p>En la Vía Verde de la Sierra, se rectificó el trazado, con ello se delimitaron también los alineamientos de terrenos que se encontraban a pie de vía. En cruces con carreteras o caminos, de uso vehicular con la vía verde, se colocó señalética para reducir velocidad a fin de prevenir accidentes.</p> <p>Vías Verdes Jalisco identificó diversas partes afectadas, las más destacadas: las ex estaciones y antiguos edificios estaban ocupados (invadidos), una vez que el estado consiguió la donación por parte de INDAABIN, se encargó a los municipios que ellos resolvieran el desalojo, el cuál lograron de diferentes maneras, siempre por la vía de la negociación.</p> <p>En un segmentó de 10km, no se pueden realizar la continuidad del trazo pues ejidatarios tenían la titularidad de esos terreno,</p>

Matriz (meta-tabla), para análisis de datos obtenidos de las entrevistas a expertos y documentos, Comparación de Casos, Vía Verde de la Sierra y Vías Verdes Jalisco,

Etapa 4: Identificación de las partes afectadas

Caso Vía Verde de la Sierra			Caso Vías Verdes Jalisco			RESULTADOS
Involucrados	Objetivos	Acciones	Involucrados	Objetivos	Acciones	
<ul style="list-style-type: none"> • Ciudadanos • Vía Verde Chipiona-Rota • Vía Verde de la Sierra • Diputación de Cádiz y Sevilla • Autoridades locales • Entidades locales • Sociedad civil organizada • Fundación Vía Verde de la Sierra • Propietarios de fincas agrícolas • Empresas de mantenimiento • Propietarios de fincas colindantes • Jornaleros en épocas de campaña • Propietarios de cotos de casa en tiempos de veda • Cazadores • Agentes de medio ambiente • Consejería de Medio Ambiente • Fundación Vía Verde de la Sierra • Bomberos forestales • Alcaldes de los pueblos • Junta de Andalucía • Ganaderos de la zona 		<p>el buen cuidado del ayuntamiento hace que funcione bien, siempre limpia y con buen mantenimiento.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Evitar peleas intestinas entre autoridades locales de distintas Diputaciones, entre los municipios implicados y entre las autoridades locales • Crear equipo de trabajo con objetivos comunes para avanzar más y mejor, y mucho más rápido • Evitar inversiones económicas y de recursos en edificios innecesarios • Cuando iniciaba la vía verde de la sierra se realizó una réplica de la estación de Olvera en Arcos de la Frontera, donde nunca se ha llegado a utilizar • La inversión en la Junta de los Ríos, en la Toleta con el Hotel Rural, se abandonó. • Los problemas surgen más de la 	<ul style="list-style-type: none"> • Municipio de Ciudad Guzmán • Gobierno municipal • Autoridades locales • Habitantes de las comunidades locales • Patrimonio Cultural del estado de Jalisco • Vías Verdes Jalisco • Gobierno estatal • Administración Pública del estado de Jalisco 2008-2013 • Ejidatarios • Autoridades locales • Propietarios con invasión a la vía • Administración Pública del Estado de Jalisco 2008-2013 • Vías Verdes Jalisco • Administración Pública del Estado de Jalisco 2008 • Habitantes de las comunidades locales • Dependencias de gobierno • Administración Pública del Estado de Jalisco 2008 	<p>sendero en diversos municipios</p> <ul style="list-style-type: none"> • Construir más segmentos de vía verde, conectando los que se habían construido de manera dispersa en la administración anterior. <p>Desocupar ex estaciones y terrenos que han sido invadidos</p>	<p>administración estatal.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Llevar a cabo la recuperación de la identidad de los pueblos locales tiene relación a la migración por falta de oportunidades laborales. • Poner en valor todas las actividades que se hacen en las localidades, tiene que ver con hacer saber a las personas que viven ahí, que mucho de lo que hacen es único • Por medio de la puesta en valor de las actividades de las localidades es recuperar el patrimonio, sobre todo el patrimonio inmaterial que es el que la gente no se da cuenta que lo tiene, y que es una oportunidad para ofertarlo y atraer. • El haber socializado el proyecto con los alcaldes, ayudó a que desde los municipios se realizaran las negociaciones con 	<p>concedido por un decreto presidencial de muchos años antes.</p> <p>El estado de Jalisco aún enfrenta demanda por los conflictos de la titularidad del suelo con un ejido.</p> <p>En el caso de Vías Verdes Jalisco las afectaciones incluyeron a vecinos y colindantes al trazo de los senderos habilitados para vía verde, pues ha quedado prohibido el uso de vehículos, actualmente aún no se respeta del todo esta disposición.</p> <p>Vías Verdes Jalisco cuenta con un elemento de viabilidad que puede infraccionar a los vehículos motorizados que pasan por las vías verdes, pero la población local es la que hace continúa haciendo uso indebido del espacio.</p> <p>En vías verdes Jalisco es muy común ver motociclistas usando las vías verdes, y eso provoca un riesgo para los usuarios de este espacio.</p> <p>Vías Verdes Jalisco sufre afectaciones fuertes por las pues las áreas de siembra colindante, pues camiones, grúas y camionetas suben al sendero de concreto y lo destruyen, así como parte del mobiliario.</p> <p>Por su parte, los agricultores se ven perjudicados, por no poder transitar con vehículos necesarios para sus labores del campo.</p>

Matriz (meta-tabla), para análisis de datos obtenidos de las entrevistas a expertos y documentos, Comparación de Casos, Vía Verde de la Sierra y Vías Verdes Jalisco,

Etapa 4: Identificación de las partes afectadas

Caso Vía Verde de la Sierra		Caso Vías Verdes Jalisco		RESULTADOS
Involucrados	Objetivos	Involucrados	Objetivos	
Propietarios particulares de fincas	<p>Objetivos</p> <p>Acciones</p> <p>falta de miras y de trabajo común de las entidades locales del momento</p> <ul style="list-style-type: none"> • La pobreza formativa de la población repercute en el éxito del proyecto • Clave de éxito es la existencia de personas preparadas a un alto nivel de preparación que se han convertido en guías del proceso • Los guías de la vía verde de la sierra han decidido trabajar por la vía verde, conseguir dinero, dejarse las pestañas y considerar que había que hacer a costa de su propio esfuerzo, como ir a ferias al extranjero, meterse a tuits de horas para hacer cosas, actividades, eventos, se han movido mucho con mucho esfuerzo a través de muchas personas • A pesar de que el tejido social y las autoridades locales tengan un perfil 	<p>Involucrados</p> <ul style="list-style-type: none"> • Secretaría de Cultura del Estado de Jalisco • Habitantes de las comunidades locales • Ciclistas • Dependencias de gobierno • Administración Pública del Estado de Jalisco 2008 • Secretaría de Cultura del Estado de Jalisco • Municipios de Atotonilco, Ameca, Ocotlán, Teuchitlán (La Vega), Eatzatlán y San Marcos • INDABIIN • Jurídico de Gobierno del Estado • Administración Pública del Estado de Jalisco 2008-2013 • Secretaría de Cultura – Dirección de Patrimonio Cultural • Alcalde municipal de Ahualulco 	<p>Objetivos</p> <p>Acciones</p> <p>las personas que invadían las ex estaciones.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Cada municipio negoció de diferente manera el que las personas desocuparan los espacios. • El estado podía realizar en todos los casos el proceso de desalojo o expropiación, pero prefirió que el municipio se encargara de negociaciones para desocupar los espacios para vías verdes • En Ahualulco se le dio vivienda por un tiempo, y trabajo como velador a la persona que usaba a ex estación como vivienda a cambio de que desocupara voluntariamente la ex estación de ferrocarril. • En Teuchitlán, fue el caso de la ex estación que se encuentra en la delegación de La Vega, a él se logró que le otorgaran recursos para una 	<p>RESULTADOS</p> <p>Existen afectaciones en términos de relaciones sociales, pues comienza a existir recelo cuando hay faltas de miras de que el trabajo es colaborativo, y por no ayudar, los actores involucrados prefieren entorpecer el trabajo de los demás.</p> <p>Otras afectaciones es que en algunos municipios, hay acciones de vandalismo recurrente.</p> <p>Una afectación grave tiene que ver con la formación de las personas asignadas a la gestión y manejo de la Vía Verde, si los actores tienen pobreza formativa será difícil el proceso. Una clave de éxito para impulsar una vía verde, es que los involucrados tengan la capacidad formativa necesaria y el interés profundo por realizarla.</p> <p>Otra clave de éxito de vía verde, es que cuando el tejido social y las autoridades locales tengan un perfil pobre, si el ente gestor cuenta con implicados comprometidos y preparados, la Vía Verde tendrá buenos resultados.</p> <p>Otro factor importante para el caso Jalisco, es que antes de que estado recibiera la donación comenzó un proceso de sociabilización del proyecto con los municipios.</p> <p>Una vez que se obtuvo la donación los municipios hicieron las negociaciones con los ocupantes que invadían los espacios,</p>

Matriz (meta-tabla), para análisis de datos obtenidos de las entrevistas a expertos y documentos, Comparación de Casos, Vía Verde de la Sierra y Vías Verdes Jalisco,

Etapa 4: Identificación de las partes afectadas

Involucrados	Caso Vía Verde de la Sierra Objetivos	Acciones	Involucrados	Caso Vías Verdes Jalisco Objetivos	Acciones	RESULTADOS
		<p>muy pobre, los implicados en la Vía Verde de la Sierra han tirado con mayor fuerza.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Los casos con permiso para circular con vehículo y en horarios específicos, por la vía verde de la Sierra son: <ul style="list-style-type: none"> ○ Empresas de mantenimiento ○ Propietarios de fincas colindantes ○ Jornaleros en épocas de campaña ○ Cotos de casa en tiempos de vede • Los propietarios particulares de fincas son sujetos a las mismas disposiciones, y se les obliga a realizar trabajos para prevenir incendios • El trazado de la vía verde de la sierra, sirve como cortafuegos a los largo de sus kilómetros • El tráfico de camiones sobre vías verdes representa un problema porque deteriora el firme 			<p>vivienda por medio de un programa.</p> <ul style="list-style-type: none"> • El proceso de re negociación del tramo Etzatlán-San Marcos quedará al menos conciliado, para que si se quiere continuar en la siguiente administración, lo pueda realizar. • San Marcos al inicio no estaba interesado, pero al ver el éxito que las vías verdes ha tenido en el municipio vecino de Etzatlán, ahora sí muestran interés. • En la región sur, los 17 kilómetros ya estaban en propiedad del municipio. • En este período, gobierno estatal realiza un convenio para hacer 6 kilómetros y con ello conectar la ex estación de ferrocarril con un centro de educación superior y la central de autobuses a un lado. • Esa región tiene impacto directo hacia 4000 	<p>secretaría de cultura comenzaba a socializar el proyecto.</p> <p>El rechazo al proyecto fue por parte de quienes habían invadido superficie federal (las vías y edificios en desuso), familias de ex ferrocarrileros, empresas, ejidos y algunos propietarios particulares de predios vecinos.</p> <p>Una afectación-beneficio fue que Vías Verdes Jalisco tiene un impacto de 4,000 estudiantes, trabajadores de campo y sociedad civil, que utiliza las vías verdes y los carril-bici para desplazarse a pie o en bici, sin usar el transporte público, el afectado en este punto son los concesionarios de las rutas de transporte público que reducen sus ingresos.</p> <p>En Vías Verdes Jalisco, las afectaciones no pudieron resolverse del todo en la administración que inició las gestiones (2008-2013), en la nueva administración (2013-2018), ya retomado el proyecto se da seguimiento a resolver las partes afectadas, desalojando a los que habían invadido y socializando el proyecto para que las personas lo aceptaran.</p> <p>Vías Verdes Jalisco, necesita que se elabore una normativa federal, en términos de gestión para lograr que, de alguna manera las comunidades puedan tener acceso a su propia estación con algún compromiso</p>

Matriz (meta-tabla), para análisis de datos obtenidos de las entrevistas a expertos y documentos, Comparación de Casos, Vía Verde de la Sierra y Vías Verdes Jalisco,

Etapa 4: Identificación de las partes afectadas

Involucrados	Caso Vía Verde de la Sierra Objetivos	Acciones	Involucrados	Caso Vías Verdes Jalisco Objetivos	Acciones	RESULTADOS
		<ul style="list-style-type: none"> • El tráfico de vehículos representa una amenaza para la seguridad de los usuarios • Informar por los medios de información de la Vía Verde de la Sierra advertencias de seguridad por vehículos en la zona • Las empresas que ingresan vehículos y hacen daños deben repararlos • La situación física de los terrenos puede representar problemas. • El acceso a la Vía Verde de la Sierra en Coripe, al centro del recorrido de la Vía Verde de la Sierra, se encuentra enjoyado y recibe pocas horas de luz natural. • No funcionan técnicas como paneles solares para generar energía por la baja luz directa que reciben 			<p>estudiantes, pero una repercusión general de 400mil habitantes de toda la región sur.</p> <ul style="list-style-type: none"> • El primer paso de sociabilización de Vías Verdes Jalisco, era que el gobierno estatal, por medio de Patrimonio Cultural (Vías Verdes) iba los municipios y exponía a las autoridades locales el proyecto. • Posteriormente las autoridades locales correspondientes se debían encargar de sociabilizar el proyecto con los involucrados (dueños de terrenos, zonas invadidas, habitantes) • En ocasiones se registraron casos donde problemas ya existentes entre ejidatarios y ayuntamiento, provocó que el proceso se frenara. • Ejidatarios demandaron a gobierno del estado e impidió durante un año la 	<p>institucional, federal de conservarla, mantenerla y procurarla.</p>

Matriz (meta-tabla), para análisis de datos obtenidos de las entrevistas a expertos y documentos, Comparación de Casos, Vía Verde de la Sierra y Vías Verdes Jalisco,

Etapa 4: Identificación de las partes afectadas

Involucrados	Caso Vía Verde de la Sierra Objetivos	Acciones	Involucrados	Caso Vías Verdes Jalisco Objetivos	Acciones	RESULTADOS
					<p>construcción de 12 km de vías.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Los ejidatarios se oponían al proyecto si municipio era quien solicitaba el apoyo, como una medida de bloquear las actividades del ayuntamiento. • Gobierno estatal (Jalisco) intervino en hablar directamente con los ejidatarios, para que permitieran continuar con las actividades del proyecto. • Se considera al municipio como organismo de contacto para socializar el proyecto, pues es quien conoce a su gente. • Cuando Gabriel Michel y personas del equipo de trabajo de Secretaría de Cultura llegaban con personas que invadían, éstas ignoraban y se mostraban incrédulos al proyecto • Una vez que el proyecto se volvió 	

Matriz (meta-tabla), para análisis de datos obtenidos de las entrevistas a expertos y documentos, Comparación de Casos, Vía Verde de la Sierra y Vías Verdes Jalisco,

Etapa 4: Identificación de las partes afectadas

Involucrados	Caso Vía Verde de la Sierra Objetivos	Acciones	Involucrados	Caso Vías Verdes Jalisco Objetivos	Acciones	RESULTADOS
					<p>una realidad para los que invadían la vía, éstos intentaron bloquear el proyecto</p> <ul style="list-style-type: none"> • También hubo habitantes locales que aceptaron y apoyaron el proyecto de Vías Verdes. • Al llegar el proyecto a las comunidades hubo dos reacciones, de aceptación al proyecto y de rechazo. • En las dependencias de administración de gobierno, al proyecto se le conocía como recuperación de espacios públicos. • Conforme avanzó el proyecto, las personas fueron aceptando el proyecto. • Se considera que el proyecto de sociabilización aún no está terminado • La sociabilización del proyecto vías verdes inició en 2009, antes de que gobierno del estado de Jalisco 	

Matriz (meta-tabla), para análisis de datos obtenidos de las entrevistas a expertos y documentos, Comparación de Casos, Vía Verde de la Sierra y Vías Verdes Jalisco,

Etapa 4: Identificación de las partes afectadas

Involucrados	Caso Vía Verde de la Sierra Objetivos	Acciones	Involucrados	Caso Vías Verdes Jalisco Objetivos	Acciones	RESULTADOS
					<p>obtuviera el derecho sobre vías</p> <ul style="list-style-type: none"> • Se realizó el tercer seminario de vías verdes en 2008 a la par que iniciaba el Plan Maestro • En 2011-20112 ya con algunos tramos construidos comenzaron actividades de sociabilización • En 2013 a 2018 hubo mayor construcción de kilómetros de sendero • La primera construcción e vías verdes fue en Atotonilco con kilómetro y medio aproximadamente • En Atotonilco se realizaron las primeras actividades de sociabilización • Por medio de Vías Verdes Jalisco se hacen presentaciones en las comunidades y se menciona que los habitantes locales deben apropiarse del lugar • Simultáneamente a las labores de construcción en 	

Matriz (meta-tabla), para análisis de datos obtenidos de las entrevistas a expertos y documentos, Comparación de Casos, Vía Verde de la Sierra y Vías Verdes Jalisco,

Etapa 4: Identificación de las partes afectadas

Involucrados	Caso Vía Verde de la Sierra Objetivos	Acciones	Involucrados	Caso Vías Verdes Jalisco Objetivos	Acciones	RESULTADOS
					<p>Atotonilco se realizaban las de Ameca con 10 kilómetros posterior a Atotonilco comenzaron labores en Ocotlán con 1 km o kilómetro y medio, después La Vega con kilómetro y medio.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Los trabajos en cada sitio no funcionaron como enlace • La administración Pública del Estado de Jalisco 2013 se realiza el proyecto Rutas Creativas que buscaba conectar todos los senderos que habían quedado dispersos • Se conectaron los tramos Tala-Teuchitlán-Ameca (3 municipios y 44km de senderos construidos), La Vega-Etzatlán-San Marcos (sólo 34 km de La Vega a Etzatlán) • En Atotonilco se sumaron 5km más • En el tramo Ocotlán-Atotonilco se sumaron 	

Matriz (meta-tabla), para análisis de datos obtenidos de las entrevistas a expertos y documentos, Comparación de Casos, Vía Verde de la Sierra y Vías Verdes Jalisco,

Etapa 4: Identificación de las partes afectadas

Involucrados	Caso Vía Verde de la Sierra Objetivos	Acciones	Involucrados	Caso Vías Verdes Jalisco Objetivos	Acciones	RESULTADOS
					aproximadamente 7km más • Quienes llevan los datos exactos de construcción de senderos para vías verdes los • Se realizaron además conectividad hacia puntos turísticos de los municipios locales por medio de senderos para crear un impacto económico más grande. • Etzatlán no pudo conectarse con sendero por problemas aún existentes de propiedad. • La manera para retirar a las personas que habían invadido se realizó por medio de la negociación y convencimiento. • En el caso de Ahualulco fue el presidente municipal el que realizó las negociaciones con el señor que invadía la ex estación • Negociar con las personas que invaden es una	

Matriz (meta-tabla), para análisis de datos obtenidos de las entrevistas a expertos y documentos, Comparación de Casos, Vía Verde de la Sierra y Vías Verdes Jalisco,

Etapa 4: Identificación de las partes afectadas

Involucrados	Caso Vía Verde de la Sierra Objetivos	Acciones	Involucrados	Caso Vías Verdes Jalisco Objetivos	Acciones	RESULTADOS
					<p>estrategia política de no poner en contra a la sociedad con la administración pública municipal</p> <ul style="list-style-type: none"> • Las personas que invadían se convencieron al reconocer la seriedad del proyecto, cuando ya se habían iniciado tramos ferroviarios. • Falta involucrar mucho más a los ayuntamientos municipales en término de apropiarse pronto de sus estaciones • Los municipios tienen como principal problema el régimen de propiedad <ul style="list-style-type: none"> ○ Tener una estación que está en su territorio municipal ○ Las estaciones no son del municipio, son propiedad federal ○ Los municipios no pueden conservar las estaciones si no son de ellos • Otro problema es que la 	

Matriz (meta-tabla), para análisis de datos obtenidos de las entrevistas a expertos y documentos, Comparación de Casos, Vía Verde de la Sierra y Vías Verdes Jalisco,

Etapa 4: Identificación de las partes afectadas

Involucrados	Caso Vía Verde de la Sierra Objetivos	Acciones	Involucrados	Caso Vías Verdes Jalisco Objetivos	Acciones	RESULTADOS
					<p>infraestructura está concesionada a empresas ferroviarias.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Se debe encontrar algún mecanismo para destrabar el tema de la posesión legal de las estaciones • Las estaciones deberían poder otorgarse, entregarse o cederlas en comodato o en alguna figura a los ayuntamientos donde se encuentren las estaciones. • Los municipios al tener la posesión de las estaciones podrían desarrollar proyectos, bajar recursos, dar seguimiento mantenimiento, gestión, etc., a fin de aprovechar ese patrimonio. • Las limitantes a las que se ha enfrentado en el desarrollo de proyectos de vías verdes es a los temas de legislación, que son muy complejas, e involucran temas 	

Matriz (meta-tabla), para análisis de datos obtenidos de las entrevistas a expertos y documentos, Comparación de Casos, Vía Verde de la Sierra y Vías Verdes Jalisco, Etapa 4: Identificación de las partes afectadas

Involucrados	Caso Vía Verde de la Sierra Objetivos	Acciones	Involucrados	Caso Vías Verdes Jalisco Objetivos	Acciones	RESULTADOS
					de vías de comunicación, de concesiones, etc. • Otra acción a realizar, es elaborar una normativa federal, en términos de gestión para lograr que, de alguna manera las comunidades puedan tener acceso a su propia estación con algún compromiso institucional, federal de conservarla, mantenerla, procurarla, como parte de un sistema de un vestigio, pero poder hacer algo	

Cuadro 13. Matriz para análisis de datos obtenidos de las entrevistas a expertos y documentos, Comparación de Casos, Vía Verde de la Sierra y Vías Verdes Jalisco, Etapa 5: Búsqueda de socios.

Matriz (meta-tabla), para análisis de datos obtenidos de las entrevistas a expertos y documentos, Comparación de Casos, Vía Verde de la Sierra y Vías Verdes Jalisco, Etapa 5: Búsqueda de Socios

Involucrados	Caso Vía Verde de la Sierra Objetivos	Acciones	Involucrados	Caso Vías Verdes Jalisco Objetivos	Acciones	RESULTADOS
• Renfe • FEVE • Ministerio de Obras Públicas	• Comprometer a las instituciones involucradas a asumir diversas responsabilidades	• Mantener a las tres entidades que impulsaron el inicio de las actividades • Determinaron contar con la	• Administración Pública del Estado de Jalisco 2013-2018 • Secretaría de Cultura	• Impulsar el proyecto Vías Verdes Jalisco desde una nueva administración gubernamental estatal	• Impulsar el proyecto de vías verdes fue por parte de ◦ Secretaría de Cultura	Vía Verde de la Sierra contó con involucrados potenciales las cuáles son entidades públicas a nivel nacional, quienes se comprometieron firmando un convenio en 1995.

Matriz (meta-tabla), para análisis de datos obtenidos de las entrevistas a expertos y documentos, Comparación de Casos, Vía Verde de la Sierra y Vías Verdes Jalisco,

Etapas 5: Búsqueda de Socios

Caso Vía Verde de la Sierra			Caso Vías Verdes Jalisco			RESULTADOS
Involucrados	Objetivos	Acciones	Involucrados	Objetivos	Acciones	
<ul style="list-style-type: none"> • Fundación de los Ferrocarriles Españoles • Ciudadanía • Aliados con capacidad institucional • Aliados con capacidad técnica • Fundación de los Ferrocarriles Españoles • Vías Verdes • Gestores de vías verdes • Adif • Estado Español • Ministerio de Medio Ambiente • Fundación de los Ferrocarriles Españoles • España • Unión Europea • FFE • Empresas públicas ferroviarias • Renfe • Feve • Adif • Ministerios de medio ambiente • Fundación Vía Verde de la Sierra • Diputación de Cádiz • Diputación de Sevilla • Consejería de Medio Ambiente 	<ul style="list-style-type: none"> • Contar con aliados potenciales • Gestionar la Vía Verde por medio de recursos públicos. • Establecer compromisos institucionales para la creación de vías verdes • Apoyar las acciones medioambientales de las instituciones gubernamentales • Apoyar las acciones medioambientales de las instituciones gubernamentales 	<p>Fundación de los Ferrocarriles Españoles, pues con ellos se había podido realizar el inventario y el seminario de Gijón.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Firmaron un convenio en 1995; Ministerio de Obras Públicas, Presidente de Renfe, Presidente de FEVE y Presidente de la Fundación de los Ferrocarriles Españoles. • El convenio establecía: <ul style="list-style-type: none"> ○ Dotación presupuestal anual por parte del ministerio ○ FEVE y Renfe se comprometían a proponer vías en desuso, y pondrían a disposición suelo y edificaciones, ○ Fundación de Ferrocarriles Españoles sería la encargada de la coordinar, dinamizar, informar, asesorar y ser guía de lo que debía hacerse. 	<ul style="list-style-type: none"> • Programas de Gobierno del estado • Gobernador del estado de Jalisco, • Administración Pública del Estado de Jalisco 2013-2018 • Administración Pública del Estado de Jalisco 2008-2013 • Habitantes de las comunidades locales • Dirección General de Patrimonio Cultural • Dr. Tomas Orendain Verduz, Director de Patrimonio Cultural • Lic. Mayra Selene Esteves Gómez, Vías Verdes Jalisco • INDAABIN • Municipios interesados en rescatar el espacio público con infraestructuras ferroviarias • Estados interesados en rescatar el espacio público en infraestructuras ferroviarias • Vías Verdes México 	<ul style="list-style-type: none"> • Modificar los objetivos y alcances del proyecto de Vías Verdes Jalisco • Retomar el proyecto vías verdes • Recuperar la identidad de los pueblos locales • Modificar los objetivos y alcances del proyecto de Vías Verdes Jalisco • Unir las localidades cercanas a la vía verde • Desarrollo local • Obtener el apoyo y voluntad de las administraciones • Identificar la necesidad de un proceso para trámites y gestiones en torno a Vías Verdes Jalisco • Gestionar desde el nivel estatal las vías verdes de Jalisco • Establecer condiciones legales para uso de los bienes nacionales • Contar con la voluntad política para impulsar el proyecto 	<ul style="list-style-type: none"> ○ Programas de Gobierno del estado ○ Interés del Gobernador • Vías Verdes Jalisco tiene como prioridad servir primero a la comunidad más que al turismo, con tres factores principales: <ul style="list-style-type: none"> ○ Recuperar el patrimonio, sobre todo el patrimonio intangible, para incentivar con ello a que las personas se queden en sus localidades ○ Es una opción de movilidad no motorizada, para enlazar comunidades separadas por la cancelación de la línea del tren cancelada, por una ruta alejada del tránsito de vehículos a motor ○ Sus mismas funciones y diseño, las convierte en elementos contra el cambio climático 	<p>El convenio establecía los tres puntos que fueron clave en la consolidación de vías verdes:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Dotación presupuestal anual del ministerio de obras públicas 2. Renfe y FEVE (Hoy Adif), donarían las vías y edificios en desuso, de las que fueran dueños. 3. La FFE sería la responsables de la coordinar, dinamizar, informar, asesorar y ser guía de lo que debía hacerse. <p>Vías Verdes Jalisco ha dependido de la voluntad de los últimos 3 secretarios de cultura que han apoyado el proyecto, aun cuando no hay un presupuesto fijo para la creación de Vías Verdes en México, a nivel federal.</p> <p>La Vía Verde de la Sierra se mantiene por medio de recursos públicos.</p> <p>La Vía Verde de la Sierra tiene el respaldo de Adif, una de las mayores empresas de España, pero ésta empresa no le otorga financiamiento, sino que cobra por hacer uso del espacio de terrenos y edificios.</p> <p>El ente gestor de la Vía Verde de la Sierra; Fundación Vía Verde de la Sierra, es el encargado de buscar los financiamientos para nuevos proyectos, para mantenimiento y buscar las subvenciones para el salario del personal que allí labora.</p>

Matriz (meta-tabla), para análisis de datos obtenidos de las entrevistas a expertos y documentos, Comparación de Casos, Vía Verde de la Sierra y Vías Verdes Jalisco,

Etapas 5: Búsqueda de Socios

	Caso Vía Verde de la Sierra	Caso Vías Verdes Jalisco	RESULTADOS		
Involucrados	Objetivos	Objetivos			
<ul style="list-style-type: none"> • Fundación Vía Verde de la Sierra • Empresas de mantenimiento de la FVVS 	<ul style="list-style-type: none"> • Informar a la ciudadanía del proyecto • Lograr el apoyo ciudadano • Contar con el apoyo de aliados con capacidad institucional • Contar con el apoyo de aliados con capacidad técnica • Contar con el apoyo continuo de la institución principal promotora y coordinadora del proyecto • Existe disolución de Vías Verdes cuando hay intereses temporales de los gestores. • Adif no puede financiar todo el proyecto • El Estado financia el proyecto de vías Verdes a través de Adif, • El Ministerio de Medio ambiente: financiaba la ejecución de los proyectos y se les entregaba todo a los ayuntamientos • La Fundación de los Ferrocarriles Españoles: con la 	<ul style="list-style-type: none"> • SCT (Secretaría de Comunicaciones y Transportes) • Ferrocarriles de México en Liquidación • INDAABIN (Instituto de Administración y Avalúos de Bienes Nacionales), parte del SAE (Servicio de Administración y Enajenación de Bienes) • Administración Pública del Estado de Jalisco 2008-2013 • Administración Pública del Estado de Jalisco 2013-2018 • Doctra Myryam Vachez • Gobierno del estado • Secretaría de Cultura del estado de Jalisco • Gobierno estatal • Administración Pública del Estado de Jalisco 2008-2013 • Secretaría de Obra Pública del estado de Jalisco • Ladrones de rieles 	<ul style="list-style-type: none"> • Evitar problemas de proceso burocrático • Aprender de la experiencia de expertos que conozcan el proceso • Vincular las direcciones de Secretaría de Cultura, para apoyar al proyecto de vías verdes • Incentivar la apropiación del proyecto por parte de las administraciones municipales locales • Vincular otras instancias gubernamentales, para apoyar al proyecto de vías verdes • Incentivar la apropiación del proyecto por parte de las administraciones municipales locales • Vincular otras instancias gubernamentales, para apoyar al proyecto de vías verdes • Incentivar la apropiación del proyecto por parte de las 	<ul style="list-style-type: none"> • Un problema detectado por el Dr. Orendain es que se antepone muchas veces la falta de recursos, sin embargo considera que los recursos no son el factor más determinante en el desarrollo de proyectos. • Se considera que la voluntad es un factor de éxito para el desarrollo de proyectos • Considera que se debe buscar primero la voluntad del municipio por las siguientes razones: <ul style="list-style-type: none"> ○ Es el único que tiene territorio ○ El único que vive las necesidades ○ Receptor de la problemática a su alrededor ○ Conoce las necesidades de su municipio • Las instrucciones fueron escuchar a los municipios sin imponer, pues sabían que tenían las necesidades, pero debían hacerlos partícipes del proceso 	<p>La búsqueda de socios es un papel fundamental en todo momento, es importante incluir a todos los interesados pero debe reconocerse que se requieren interesados y socios con potencial financiero.</p> <p>Tanto en La Vía Verde de la Sierra como Vías Verdes Jalisco, requirieron fuertes inversiones en construcción, pero lo más complicado ha sido conseguir socios para mantenimiento y operación de la vía verde.</p> <p>Deben existir aliados con potencial institucional.</p> <p>Debe existir siempre el apoyo continuo de la institución principal promotora, la coordinadora del proyecto y el ente gestor.</p> <p>Vías Verdes requiere un financiamiento que no genera ingresos a las instituciones públicas realmente, los beneficios se encuentran en la escala del bienestar y desarrollo social de los usuarios y las localidades.</p> <p>Antes de que existiera Adif, el proceso de donación de los terrenos para vías verdes se conseguía en 4 o 5 meses.</p> <p>Un problema es el aumento de tiempo en los procesos para conceder el arrendamiento desde que se creó Adif, y que su afán recaudatorio de ha aminorado el desarrollo demás vías verdes.</p>

Matriz (meta-tabla), para análisis de datos obtenidos de las entrevistas a expertos y documentos, Comparación de Casos, Vía Verde de la Sierra y Vías Verdes Jalisco,

Etapa 5: Búsqueda de Socios

Involucrados	Caso Vía Verde de la Sierra Objetivos	Acciones	Involucrados	Caso Vías Verdes Jalisco Objetivos	Acciones	RESULTADOS	
		<p>elaboración de los proyectos de vías verdes</p> <ul style="list-style-type: none"> • El ente gestor en sus diferentes modalidades debe: <ul style="list-style-type: none"> ○ Gestionar el proyecto de vías verdes ○ Gestionar las subvenciones para tener personal ○ El ente gestor no genera ingresos, no es un negocio la Vía Verde, solo en casos donde se tienen edificios que se pueden dedicar a hotelería, ○ La renta de edificios para hostelería, se queda directamente a los entes gestores. • Claves de éxito del número de Vías verdes en España son: <ul style="list-style-type: none"> ○ Porque se desarrollan productos turísticos ○ Porque se manejan recursos públicos ○ Que exista una institución que 	<ul style="list-style-type: none"> • Expertos que ya conocen el proceso de vías verdes • Administración Pública del Estado de Jalisco 2013-2018 • Secretaría de Cultura – Dirección de Patrimonio Cultural • Municipios de Tala, Juchitán, Ameca, Ahualulco, San Juanito de Escobedo, Etzatlán, San Marcos, Atotonilco y Ocotlán • Habitantes de las comunidades locales • Administración Pública del Estado de Jalisco 2013-2018 • Secretaría de Cultura – Dirección de Patrimonio Cultural • CONAFOR • Secretaría de la Defensa • SEMADEP (antes SEMADES) • Habitantes de las comunidades locales • Municipios de Tala, Juchitán, Ameca, Ahualulco, 		<p>administraciones municipales locales</p> <ul style="list-style-type: none"> • Identificar elementos a mejorar. • Identificar claves de éxito del programa vías verdes Jalisco. 	<ul style="list-style-type: none"> • INDAABIN (Instituto de Administración y Avalúos de Bienes Nacionales) es el instituto que otorgó los comodatos al estado de Jalisco. • Se escuchó a los municipios para ver cómo unirlos. • Se identificó el caso de dos municipios muy deprimidos; San Juanito de Escobedo y San Marcos. • En San Juanito de Escobedo nunca les llegó el tren, pero es por donde el tren atraviesa más kilómetros, o atravesó más kilómetros, pero nunca llegó a la cabecera, pasaba a 5km de la cabecera, durante 100 años. • Una forma de integrar a San Juanito de Escobedo, fue conectarlo desde la cabecera municipal por medio de un carril bici. • INDAABIN entregó en comodato aproximadamente 	<p>En el ámbito mexicano, Vías Verdes Jalisco no paga renta por uso de suelo o de los edificios recuperados. Los edificios al estar destinados a fines culturales están exentos de cobros.</p> <p>En la Vía Verde de la Sierra, la dotación presupuestal para su creación estaba asignada.</p> <p>Por el contrario, Vías Verdes Jalisco en un inicio trabajó con recursos originados por la secretaría: Al inicio vendió rieles que aun existían para crear recursos económico y comenzar a construir senderos, integró un equipo de personal calificado que llevaba turistas a las vías verdes, después de haber buscado apoyo de expertos en rutas creativas</p> <p>Posteriormente, con la nueva administración se aprovecharon dos fondos federales para la creación de senderos para vías verdes, construcciones de carriles para unir cabeceras municipales a vías verdes y otro para la rehabilitación de 5 ex estaciones.</p> <p>En los dos casos, los entrevistados mencionan que los recursos financieros son buscables, pero lo más importante es la voluntad de quién tenga funciones políticas en el momento.</p>

Matriz (meta-tabla), para análisis de datos obtenidos de las entrevistas a expertos y documentos, Comparación de Casos, Vía Verde de la Sierra y Vías Verdes Jalisco,

Etapa 5: Búsqueda de Socios

Involucrados	Caso Vía Verde de la Sierra	Caso Vías Verdes Jalisco	RESULTADOS	
	<p>Objetivos</p> <p>Acciones</p> <p>guíe como hacer las vías verdes</p> <ul style="list-style-type: none"> ○Que haya existido el compromiso institucional de empresas públicas ferroviarias, el ministerio y la Fundación de los Ferrocarriles Españoles. • Colaboración FFE, ministerios, de los delegados de los terrenos (Renfe o FEVE) en reuniones con alcaldes municipales • Antes de existir Adif, las reuniones daban resultado en 4 o 5 meses, donde se firmaban convenios • Al crearse Adif, el afán recaudatorio de los dirigentes ha frenado el proceso de vías verdes • Adif ha demandado a municipios que no pagaban los arrendamientos • Adif obliga a poner señales y logotipos donde se muestre que él es el dueño. 	<p>Objetivos</p> <p>Acciones</p> <p>San Juanito de Escobedo, Etzatlán, San Marcos, Atotonilco y Ocotlán</p> <ul style="list-style-type: none"> • Administración Pública del Estado de Jalisco 2013-2018 • Secretaría de Cultura – Dirección de Patrimonio Cultural <p>Gobierno municipal</p>	<p>Objetivos</p> <p>Acciones</p> <p>80km de vías de ferrocarril en desuso, pero 17km deben ser descontadas por que en 1987, por decreto presidencia, la vía de Etzatlán a San Marcos fue entregada al ejido y desaparece en terrenos de uso agrícola y ganadero.</p> <ul style="list-style-type: none"> • 20.4km aproximadamente son carriles para unir cabeceras municipales o localidades con la vía verde • Les robaron piezas del ferrocarril abandonadas, que habían descubierto en el proceso, como todo un ferrocarril en un municipio. • No tener un directorio de personas con las cuáles acudir inmediatamente para <ul style="list-style-type: none"> ○Determinar propiedad de terrenos, infraestructura, equipamientos, 	<p>En ambos casos se requiere la participación de los entes gestores.</p> <p>En el caso Vía Verde de la Sierra, el fondo económico para su creación estaba asignado por el Ministerio de Fomento, en el caso de Vías Verdes Jalisco, los fondos se obtuvieron de fondos federales que coincidían con celebraciones nacionales.</p> <p>En ambos casos los problemas radican en la lentitud del proceso de obtención de recursos.</p> <p>Para ambos casos se requería que existiera un proyecto para que las Vías Verdes fueran acreedoras a un financiamiento.</p> <p>En Vías Verdes Jalisco, el problema aumentó al no existir un proceso para saber cuáles eran las dependencias implicadas, quiénes eran los contactos de esas dependencias, y cómo eran los procesos en términos legales.</p>

Matriz (meta-tabla), para análisis de datos obtenidos de las entrevistas a expertos y documentos, Comparación de Casos, Vía Verde de la Sierra y Vías Verdes Jalisco,

Etapa 5: Búsqueda de Socios

Involucrados	Caso Vía Verde de la Sierra Objetivos	Acciones	Involucrados	Caso Vías Verdes Jalisco Objetivos	Acciones	RESULTADOS
		<ul style="list-style-type: none"> • Las consejerías de cada diputación se encargan de reproducir especies autóctonas para reforestación • Existen viveros en la región cercana a la Vía Verde de la Sierra en: Villamartín, Jerez de la Frontera, Utrera • Los viveros de especies autóctonas de las diputaciones, también suministran a algunos ayuntamientos • La adquisición de especies de vegetación autóctona reproducida por las diputaciones, no tienen coste para la Fundación Vía Verde de la Sierra • El único coste aplicable a la adquisición de especies es el de traslado y el sembrado, el cual lo realizan las empresas de mantenimiento • La FVVS tiene establecidos acuerdos con las 			<ul style="list-style-type: none"> piezas de ferrocarril, etc. ○ Saber dónde hacer trámites ○ Saber cuántos kilómetros de vías en desuso existían realmente en Jalisco • 5 años de lento proceso desde que inician estudios con Plan Maestro, hasta que comienzan las primeras labores de construcción. • En esos 5 años se robaron la mitad de las vías que aún permanecían en los municipios • Las vías iban a ser vendidas para obtener recursos económicos para el proyecto vías verdes, el robo aproximado fue de 50 millones de pesos en pérdidas • La cuestión de los recursos es muy complicado • Los recursos de mayor impacto dependieron de que Jalisco pudo bajar recursos para este programa porque ese 	

Matriz (meta-tabla), para análisis de datos obtenidos de las entrevistas a expertos y documentos, Comparación de Casos, Vía Verde de la Sierra y Vías Verdes Jalisco,

Etapa 5: Búsqueda de Socios

Involucrados	Caso Vía Verde de la Sierra Objetivos	Acciones	Involucrados	Caso Vías Verdes Jalisco Objetivos	Acciones	RESULTADOS
		empresas de mantenimiento y ellos son quienes trasladan las especies a la VVS			<p>atravesó el fondo del bicentenario y centenario</p> <ul style="list-style-type: none"> • Secretaría de Cultura de Jalisco, de la administración 2008-2013, relacionó el proyecto de vías verdes con el proceso nacional de las vías férreas en la revolución mexicana, y pudo conseguir recursos • Gabriel Michel considera la administración actual de la Doctora Myriam Vachez, en Secretaría de Cultura de Jalisco, como extraordinaria • En la administración pública 2013-2018 se ha podido bajar una serie de recursos públicos, con los cuáles ha concretizado y avanzado fuertemente la construcción • El avance y éxito es una gestión de los recursos de quien esté al frente, de 	

Matriz (meta-tabla), para análisis de datos obtenidos de las entrevistas a expertos y documentos, Comparación de Casos, Vía Verde de la Sierra y Vías Verdes Jalisco,

Etapa 5: Búsqueda de Socios

Involucrados	Caso Vía Verde de la Sierra Objetivos	Acciones	Involucrados	Caso Vías Verdes Jalisco Objetivos	Acciones	RESULTADOS
					<ul style="list-style-type: none"> una secretaria o administración • Un problema es que el factor de éxito de vías verdes depende el interés y el motor de las personas que están en el argot político, en el momento y que tengan la disposición de impulsarlo • Contar con la voluntad política del estado, para impulsar el proyecto, en base al Plan Maestro • Los últimos 3 secretarios de cultura han apoyado el proyecto de vías verdes, y con esa voluntad política se ha conseguido recursos económicos y contactos • Dentro de los problemas identificados fue la lentitud de gestión, aplicación y comprobación de recursos económicos para el proyecto • Los proyectos se realizaron por 	

Matriz (meta-tabla), para análisis de datos obtenidos de las entrevistas a expertos y documentos, Comparación de Casos, Vía Verde de la Sierra y Vías Verdes Jalisco,

Etapa 5: Búsqueda de Socios

Involucrados	Caso Vía Verde de la Sierra Objetivos	Acciones	Involucrados	Caso Vías Verdes Jalisco Objetivos	Acciones	RESULTADOS
					<p>medio de la Secretaría de Obra Pública quien licita y da seguimiento a los trabajos a ejecutar de obra</p> <ul style="list-style-type: none"> • Tuvieron problemas por el sistema burocrático el cual es lento • Tuvieron problemas durante los trámites, pues algunas personas aprovecharon para robarse rieles y otros objetos. • Cree que lo importante es acercarse a la gente que ha tenido experiencia y que conocen el camino de cómo se maneja y gestiona el proyecto en términos de proceso de gestiones. • Los municipios han donado algunas cosas como herramienta, y apoyos a algunos eventos. • Empresas privadas también han donado algunas cosas para apoyar vías verdes. • En la Secretaría de Cultura se realizó la 	

Matriz (meta-tabla), para análisis de datos obtenidos de las entrevistas a expertos y documentos, Comparación de Casos, Vía Verde de la Sierra y Vías Verdes Jalisco,

Etapa 5: Búsqueda de Socios

Involucrados	Caso Vía Verde de la Sierra Objetivos	Acciones	Involucrados	Caso Vías Verdes Jalisco Objetivos	Acciones	RESULTADOS
					<p>coordinación con otras direcciones para apoyar al proyecto de Vías Verdes.</p> <ul style="list-style-type: none"> • La instrucción a nivel de la Secretaría de cultura estatal, es que se apoye al proyecto vías verdes. • El proyecto ha sido apoyado por los responsables máximos a nivel estado, en el área de la Secretaría de Cultura: • Doctora Myriam Vachez, Secretaria de Cultura del Estado de Jalisco ha apoyado mucho el Proyecto. • Se ha realizado una labor fuerte de convencimiento con presidentes municipales y directores de cultura municipal para que lleven eventos a las ex estaciones. • La socialización con los municipios espera que las administraciones locales se encarguen de los trabajos de 	

Matriz (meta-tabla), para análisis de datos obtenidos de las entrevistas a expertos y documentos, Comparación de Casos, Vía Verde de la Sierra y Vías Verdes Jalisco,

Etapa 5: Búsqueda de Socios

Involucrados	Caso Vía Verde de la Sierra Objetivos	Acciones	Involucrados	Caso Vías Verdes Jalisco Objetivos	Acciones	RESULTADOS
					<ul style="list-style-type: none"> organizar eventos culturales. • Vías verdes ha solicitado y recibido apoyo de instancias gubernamentales como CONAFOR para el tema de las plantas para la reforestación, Secretaría de la Defensa para hacer las plantaciones de la reforestación y limpieza de senderos, SEMADEP con brigadas de limpieza de los senderos • Haber tenido más voluntad para negociaciones con los ayuntamientos municipales • Haber conseguido recursos para vías verdes • Haber tenido más comunicación con los municipios • Haber involucrado más a la secretaría de cultura • Haber contratado más personal • Tener un plan de manejo • Falta involucrar mucho más a los ayuntamientos 	

Matriz (meta-tabla), para análisis de datos obtenidos de las entrevistas a expertos y documentos, Comparación de Casos, Vía Verde de la Sierra y Vías Verdes Jalisco,

Etapa 5: Búsqueda de Socios

Involucrados	Caso Vía Verde de la Sierra Objetivos	Acciones	Involucrados	Caso Vías Verdes Jalisco Objetivos	Acciones	RESULTADOS
					municipales en término de apropiarse pronto de sus estaciones • Las restauraciones de las ex estaciones se hicieron, pues además de las gestiones del dinero de gobierno del estado destinado, se consiguió un recurso de programas federales. • Se vieron favorecidos en dos o tres convocatorias de esos programas federales, para la recuperación de las ex estaciones. • Las ex estaciones favorecidas fueron: Aqualulco, Etzatlán, Ameca, Ciudad Guzmán, Atotonilco, San Marcos y la Vega (en proceso).	

Cuadro 14. Matriz para análisis de datos obtenidos de las entrevistas a expertos y documentos, Comparación de Casos, Vía Verde de la Sierra y Vías Verdes Jalisco, Etapa 6: Establecimiento de instrumentos legales y reglamentarios

Matriz (meta-tabla), para análisis de datos obtenidos de las entrevistas a expertos y documentos, Comparación de Casos, Vía Verde de la Sierra y Vías Verdes Jalisco,

Etapas 6: Establecimiento de instrumentos legales y reglamentarios

	Caso Vía Verde de la Sierra			Caso Vías Verdes Jalisco			RESULTADOS
Involucrados	Objetivos	Acciones	Involucrados	Objetivos	Acciones		
<ul style="list-style-type: none"> •Presidente adif •Fernando gerente adif •Enrique jefe de Patrimonio adif •Adif •Empresas ferroviarias • •Fundación Vía Verde de la sierra •Fundación Vía Verde de la Sierra •Usuarios de la vía verde •Consejería de Medio Ambiente •Fundación Vía Verde de la Sierra •Agentes de medio ambiente •Consejería de Medio Ambiente •Fundación Vía Verde de la Sierra •Bomberos forestales •Alcaldes de los pueblos •Consejería de Medio Ambiente •Fundación Vía Verde de la Sierra •Usuarios de la vía verde •Empresa de reforestación •Agentes de medio ambiente •Consejería de Medio Ambiente 	<ul style="list-style-type: none"> •Cumplir con la función social de la empresa •Controlar permisos especiales para uso de vehículos en la Vía Verde de la Sierra •Reglamentar uso dentro de la vía verde de la sierra •Reglamentar uso dentro de la vía verde de la sierra •Apoyar las acciones medioambientales de las instituciones gubernamentales 	<ul style="list-style-type: none"> •El Plan Estratégico de Adif, va orientado a la función social de la empresa, a la sostenibilidad del medio ambiente •Considera a adif una empresa muy mentalizada en el impacto ambiental que genera. •Las empresas ferroviarias construyen infraestructuras que alteran muchísimo el territorio. •Adif busca reivindicar los daños, impulsado por el pensamiento del actual presidente de adif que tiene un año o dos. •El tema de la sostenibilidad y el impacto ambiental está de moda, todo mundo intenta ponerse digamos de la y ponerse eso como modelo de objetivo de gestión. •Establecer las normas de uso especiales para vehículos •Determinar bajo qué condiciones se 	<ul style="list-style-type: none"> •Administración Pública del Estado de Jalisco 2013-2018 •Secretaría de Cultura – Dirección de Patrimonio Cultural •Municipios de Tala, Juchitán, Ameca, Ahualulco, San Juanito de Escobedo, San Marcos, Atotonilco y Ocotlán •Administración Pública del Estado de Jalisco 2013-2018 •Administración Pública del Estado de Jalisco 2013-2018 •Secretaría de Cultura – Dirección de Patrimonio Cultural •Municipios de Tala, Juchitán, Ameca, Ahualulco, San Juanito de Escobedo, San Marcos, Atotonilco y Ocotlán •Habitantes de las comunidades locales •Administración Pública del Estado 	<ul style="list-style-type: none"> •Mantener el proyecto de vías verdes por parte de los municipios •Destinar recursos financieros a nivel estatal para mantenimiento •Realizar eventos constantes para socializar el proyecto de vías verdes •Apoyarse de proyectos afines a Vías Verdes, que tengan recursos propios. •Vincular las direcciones de Secretaría de Cultura, para apoyar al proyecto de vías verdes •Incentivar la apropiación del proyecto por parte de las administraciones municipales locales •Vincular otras empresas privadas, para apoyar al proyecto de vías verdes •Incentivar la apropiación del proyecto por parte de las administraciones municipales locales 	<ul style="list-style-type: none"> •A los municipios se les implementa un proyecto, del cual no consideraron un apartado presupuestal para dicho proyecto de vías verdes. •Los municipios van buscando de qué partidas presupuestales sacan recursos para el proyecto de vías verdes •Los municipios deben considerar en sus planes y presupuestos, partidas para vías verdes, con el objetivo de poder destinar recursos •La voluntad es clave de éxito del proyecto de Vías Verdes Jalisco. •Todas las actividades requieren dinero. •Al inicio se de los trabajos de vías verdes e invitó a la gente por medio de eventos culturales •La experiencia que daban algunos de los directores de cultura de los municipios, era que las personas no 	<p>Respecto al apartado legal y normativo, la Vía Verde de la Sierra se respalda pues este tipo de proyectos son apoyados desde Adif, la empresa titular de la infraestructura y los espacios, el cuál tiene entre sus objetivos, cumplir con acciones de responsabilidad empresarial respecto al tema de la sostenibilidad.</p> <p>La Vía Verde de la Sierra se sujeta a la reglamentación de España Vigente, a los procesos de empleo, subvenciones, proyectos nacionales y de la unión europea, así como a las disposiciones de Adif y la FFE.</p> <p>Un éxito de la Vía Verde de la Sierra es que cuenta con reglamentos específicos que incluye en el ámbito local:</p> <ul style="list-style-type: none"> • En la constitución de la figura del ente gestor: Fundación Vía Verde de la Sierra, donde se estipula los derechos y obligaciones de todos los involucrados • Con las empresas encargadas del mantenimiento de la vía verde • Con los empresarios que ofrecen servicios de la vía verde • Con los empleados de la vía verde de la sierra • Con los usuarios con permisos para acceder en vehículo a la vía verde <p>La Fundación Vía Verde de la Sierra vela por el cumplimiento de las normativas con inspecciones fijas y periódicas, donde cada empleado</p>	

Matriz (meta-tabla), para análisis de datos obtenidos de las entrevistas a expertos y documentos, Comparación de Casos, Vía Verde de la Sierra y Vías Verdes Jalisco,

Etapas 6: Establecimiento de instrumentos legales y reglamentarios

Caso Vía Verde de la Sierra		Caso Vías Verdes Jalisco		RESULTADOS
Involucrados	Objetivos	Involucrados	Objetivos	
<ul style="list-style-type: none"> •Fundación Vía Verde de la Sierra •Bomberos forestales •Alcaldes de los pueblos 	<p>Objetivos</p> <ul style="list-style-type: none"> • puede obtener los pases vehiculares • Contar con el personal capacitado para realizar y dar seguimiento a los permisos vehiculares • Inspeccionar el uso adecuado que realicen los beneficiarios de pases vehiculares • Establecer recomendaciones para velocidad autorizada de vehículos autorizados • Establecer recomendaciones para velocidad autorizada de vehículos autorizados • Informarse de los trabajos institucionales sobre el área • Conocer sobre la flora y fauna de la zona • Apreciar el valor de las especies de flora y fauna de la zona • El área natural de la vía verde de la sierra es muy vigilada y cuidada 	<p>Involucrados</p> <p>de Jalisco 2013-2018</p> <ul style="list-style-type: none"> •Secretaría de Cultura – Dirección de Patrimonio Cultural •Municipios de Tala, Juchitán, Ameca, Ahualulco, San Juanito de Escobedo, Etzatlán, San Marcos, Atotonilco y Ocotlán •Habitantes de las comunidades locales •Administración Pública del Estado de Jalisco 2013-2018 •Secretaría de Cultura – Dirección de Patrimonio Cultural •Lic. María Elena Cervecería Moctezuma 	<p>Objetivos</p> <p>Acciones</p> <ul style="list-style-type: none"> • iban a los eventos culturales. • Al inicio era poca afluencia de personas a los eventos, y con la constancia comenzó a aumentar el número de personas que asisten a los eventos. • La Secretaría de Cultura, dirección de Patrimonio Cultural de Jalisco, no tiene recursos económicos para eventos, y sin embargo tienen la coordinación de eventos culturales. • Los eventos se hacen vinculando a las direcciones que sí tienen recurso para eventos, y ellos son los que van a Vías Verdes, todos los sábados. • Dentro de los errores cometidos fue solicitar a Directores de cultura el apoyo para la coordinación de eventos, cuando lo mejor era pedirlo a Presidencia municipal. 	<p>de la fundación, ocupa un área específica, además se busca mejorar constantemente la reglamentación, a fin de mejorar la Vía Verde de la Sierra.</p> <p>En ambos casos puede asociarse el carácter social, ambiental y cultural de las vías verdes con proyectos de responsabilidad que algunas empresas llevaban, y que en ocasiones pueden financiar obras, fondos o proyectos.</p> <p>En el caso de Vías Verdes Jalisco, la Secretaría de Cultura utiliza los recursos de otras direcciones, llevando las actividades y eventos a los espacios de Vías Verdes.</p>

Matriz (meta-tabla), para análisis de datos obtenidos de las entrevistas a expertos y documentos, Comparación de Casos, Vía Verde de la Sierra y Vías Verdes Jalisco,

Etapa 6: Establecimiento de instrumentos legales y reglamentarios

Involucrados	Caso Vía Verde de la Sierra Objetivos	Acciones	Involucrados	Caso Vías Verdes Jalisco Objetivos	Acciones	RESULTADOS
		<p>por los agente de medioambiente</p> <ul style="list-style-type: none"> • La vegetación de la vía verde de la sierra es susceptible a incendios forestales • En verano hay mucho trabajo en el tema de incendios donde laboran los bomberos forestales • En invierno se realizan actividades para prepararse contra incendios: limpieza, poda, limpiar cortafuegos, cortafuegos nuevos • Los alcaldes están relacionados también a estos temas, con solicitudes para evitar incendios • La consejería de Medio Ambiente tiene estudios de ordenamiento del territorio del área • La consejería elaboró una propuesta de actuaciones en áreas naturales de Andalucía • En las áreas naturales de la vía verde de la sierra, 			<ul style="list-style-type: none"> • Las actividades de reforestación no implican problema en la solicitud de apoyo para sembrar, la problemática que presenta es el mantenimiento de las especies sembradas. • Una problemática en los senderos es que motociclistas y camionetas, no respetan que no está destinado al tránsito motorizado. • Al concientizar a un segmento de la población sobre el funcionamiento no motorizado de las vías verdes, estos a su vez pueden transmitir la información y convencer a conocidos de no usarlas para tal fin. • Debe realizar el Plan de Manejo de Vías Verdes, para aclarar las formas de apoyo que se pueden recibir de empresas privadas. • Se solicitó apoyo a la empresa Cervecería Moctezuma. Esta 	

Matriz (meta-tabla), para análisis de datos obtenidos de las entrevistas a expertos y documentos, Comparación de Casos, Vía Verde de la Sierra y Vías Verdes Jalisco,

Etapa 6: Establecimiento de instrumentos legales y reglamentarios

Involucrados	Caso Vía Verde de la Sierra Objetivos	Acciones	Involucrados	Caso Vías Verdes Jalisco Objetivos	Acciones	RESULTADOS
		<p>también se realizan esas acciones</p> <ul style="list-style-type: none"> • Se realizan actualmente trabajos de repoblación de vegetación autóctona, apoyadas por la introducción de una especie de pino piñonero de rápido crecimiento y establecimiento, para dar sombra. • Una vez que la sombra de pino ha permitido el establecimiento de la vegetación autóctona, se corta para aprovechamiento forestal • La Fundación Vía Verde de la Sierra se coordina con las empresas que realizan las labores para afectar en lo menos posible al usuario de la vía verde, y mantener condiciones óptimas físicas de la vía verde. • La vegetación de la vía verde de la sierra es susceptible a incendios forestales 			<p>última tenía un programa de apoyo con aparatos de ejercicio, pero Vías Verdes Jalisco no podía solicitar los recursos por que solo pueden ser susceptibles del beneficio las A.C. o los municipios.</p> <ul style="list-style-type: none"> • INDABIIN permite realizar acciones para los objetivos culturales del proyecto, de no realizarse, retirarían los permisos. • Etzatlán tiene un parque lineal con aparatos deportivos dentro del derecho de vía, que oficialmente no pueden ir en ese lugar. • Se han permitido algunas acciones cuando son en pro de Vías Verdes. • Una problemática con municipios es que no consideran el Plan Maestro, y quieren proponer actividades y elementos que no son compatibles con el proyecto. • Existe un conflicto por la propiedad, ya 	

Matriz (meta-tabla), para análisis de datos obtenidos de las entrevistas a expertos y documentos, Comparación de Casos, Vía Verde de la Sierra y Vías Verdes Jalisco,

Etapa 6: Establecimiento de instrumentos legales y reglamentarios

Involucrados	Caso Vía Verde de la Sierra Objetivos	Acciones	Involucrados	Caso Vías Verdes Jalisco Objetivos	Acciones	RESULTADOS
		<ul style="list-style-type: none"> • En verano hay mucho trabajo en el tema de incendios donde laboran los bomberos forestales • En invierno se realizan actividades para prepararse contra incendios: limpieza, poda, limpiar cortafuegos, cortafuegos nuevos 			<p>que estado equivale al dueño actual, y municipio guarda un recelo por no poder disponer abiertamente del espacio y los recursos.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Las actividades que los municipios quieran hacer en los espacios de Vías Verdes deben estar autorizados por Gobierno del estado, Secretaría de Cultura, quien valida de acuerdo a los proyectos ejecutivos y el Plan Maestro. 	

Cuadro 15. Matriz para análisis de datos obtenidos de las entrevistas a expertos y documentos, Comparación de Casos, Vía Verde de la Sierra y Vías Verdes Jalisco, Etapa 7: Realización del estudio de Factibilidad.

Matriz (meta-tabla), para análisis de datos obtenidos de las entrevistas a expertos y documentos, Comparación de Casos, Vía Verde de la Sierra y Vías Verdes Jalisco,

Etapa 7: Realización del Estudio de Factibilidad

Involucrados	Caso Vía Verde de la Sierra Objetivos	Acciones	Involucrados	Caso Vías Verdes Jalisco Objetivos	Acciones	RESULTADOS
<ul style="list-style-type: none"> • Fundación de los Ferrocarriles Españoles • Carmen Aycart • Ecologistas en Acción / Federación Ecologista Gaditana 	<ul style="list-style-type: none"> • Comenzar estudios de viabilidad del proyecto • Realizar proyecto constructivo • Contar con poblaciones locales y accesos 	<ul style="list-style-type: none"> • Realizan un Seminario sobre Vías Verdes en Arcos de la Frontera • Representantes de la Fundación de los Ferrocarriles Españoles, trabajan 	<ul style="list-style-type: none"> • Municipios de Tala, Juchitán, Ameca, Ahualulco, San Juanito de Escobedo, Etzatlán, San Marcos, Atotonilco y Ocotlán 	<ul style="list-style-type: none"> • Promocionar los recursos y atractivos turísticos de las regiones de Jalisco de forma colectiva 	<ul style="list-style-type: none"> • No tener un proceso de seguimiento para realizar el trámite ocasionó mayor inversión en pasos que hubiesen sido más cortos. 	<p>Los proyectos de factibilidad tienen como objetivo garantizar la viabilidad de los proyectos de Vías Verdes antes de invertir en la realización de proyectos constructivos y sobre todo en la puesta en marcha de gestiones, construcción y operación de una vía</p>

Matriz (meta-tabla), para análisis de datos obtenidos de las entrevistas a expertos y documentos, Comparación de Casos, Vía Verde de la Sierra y Vías Verdes Jalisco,

Etapas 7: Realización del Estudio de Factibilidad

	Caso Vía Verde de la Sierra			Caso Vías Verdes Jalisco			RESULTADOS
Involucrados	Objetivos	Acciones	Involucrados	Objetivos	Acciones		
<ul style="list-style-type: none"> •Módulos de desarrollo de la Diputación de Cádiz •Vía Verde de la Sierra •Población cercana a la vía •Vía Verde de la Sierra •FFE •Carmen Aycart •Vía Verde de la Sierra •Vía Verde del aceite •Alcaldes locales •Municipios •FFE •Carmen Aycart Luengo •Ecologistas en Acción •Alcaldes de municipios locales •Diputación de Cádiz •Diputación de Sevilla •FFE •Ministerio •Alcaldes •Actores políticos locales •Diputación •Junta del gobierno autonómico correspondiente •Carmen Aycart •FFE 	<p>cómodos, para uso constante de la Vía Verde</p> <ul style="list-style-type: none"> •Aprovechar la espectacularidad del paisaje •Fijar el contenido principal de los estudios de viabilidad y proyecto constructivo •Seleccionar el formato de presentación más efectivo para las reuniones con autoridades locales. •Validar institucionalmente la viabilidad del proyecto de vía verde •Simplificar los estudios de viabilidad para su eficiencia •Establecer las bases del proyecto constructivo •Estandarizar un índice y contenido de los estudios de factibilidad •Establecer costo por estudios <p>Utilizar energías de acuerdo al análisis ambiental del sitio</p>	<p>en el seminario de Arcos de la Frontera con el grupo de Ecologistas en Acción, denominado en ése año Federación Ecologista Gaditana y la administración pública, por medio de los módulos que competen al área de desarrollo de la Diputación de Cádiz.</p> <ul style="list-style-type: none"> •Los primeros trabajos realizados fueron un estudio de viabilidad •Ecologistas en acción tuvo mucha participación en la redacción del proyecto, en captar un poco el apoyo social y otras actuaciones. •Falta de emprendimiento •Vías verdes alejados del pueblo significa que no va a haber población local paseando por las tardes •Coripe es ejemplo de que por más que se le haya hecho el camino más fantástico, el terreno es así (muy accidentado) y las 	<ul style="list-style-type: none"> •Universidades interesadas en genera proyectos de Vías Verdes •ITESO •Gabriel Michel Estrada •Administración Pública del Estado de Jalisco 2008-2013 •Tere Márquez •FERRONEXUS •Mónica Solórzano Gil •ITESO (Instituto Tecnológico de Estudios Superiores de Occidente) •Administración Pública del Estado de Jalisco 2003-2008 •Administración Pública del Estado de Jalisco 2008-2013 •Estudiantes de titulación 	<ul style="list-style-type: none"> •Crear un proyecto de conectividad global •Involucrar a las universidades en las propuestas conceptuales de proyectos de impacto social •Identificar el enfoque cultural de Vías Verdes en México •Continuar desarrollando proyectos de Vías Verdes a nivel académico. 	<ul style="list-style-type: none"> •De haber tenido las cédulas de carta de vía de Ferrocarriles, se hubiera tenido levantamientos más precisos y más rápidos para obtenerlos •Las características de líneas de ferrocarril que existían en Jalisco, pueden permitir elaborar circuitos de recorridos por varias regiones, con retorno al punto original. •Considera que es una excelente práctica involucrar y acercar a las universidades para la creación de proyectos integrales •El papel de las universidades no es realizar proyectos ejecutivos, pero sí conceptualizar ideas y dar las pautas para avanzar un proyecto •A nivel académico Gabriel Michel es parte del ITESO, y contribuye a 	<p>verde que posiblemente no tiene las condiciones necesarias para funcionar.</p> <p>En el caso de la Vía Verde de la Sierra, se realizó un estudio de factibilidad, previo al proyecto constructivo y lo realizó la FFE con el apoyo del grupo de Ecologistas en Acción. En el caso de vías verdes Jalisco existía el referente del trabajo de doctorado de Mónica Solórzano que apoyó la Secretaría del Estado de Jalisco, en la administración 2003-2008.</p> <p>Una clave fue que la institución coordinadora de vías verdes a nivel nacional en España, FFE tenía muy claro el guion de contenido para el estudio de factibilidad, el cual había adaptado de los que se realizaban en EUA, similares a los diagnósticos de territorio. En el caso de Vías Verdes Jalisco, los entrevistados no mencionan un estudio de factibilidad formal, sólo que existía conocimiento de que había vías en desuso, se contactó a la institución nacional de Vías Verdes México, pero que no había un proceso establecido.</p> <p>La institución coordinadora de vías verdes, FFE, publicaba la información para municipios e interesados en realizar las gestiones e impulsar la creación de vías verdes. En el caso de las Vías Verdes Jalisco, la información se ha manejado a nivel institucional, y se han realizado seminarios para dar a</p>	

Matriz (meta-tabla), para análisis de datos obtenidos de las entrevistas a expertos y documentos, Comparación de Casos, Vía Verde de la Sierra y Vías Verdes Jalisco,

Etapa 7: Realización del Estudio de Factibilidad

Caso Vía Verde de la Sierra			Caso Vías Verdes Jalisco			RESULTADOS
Involucrados	Objetivos	Acciones	Involucrados	Objetivos	Acciones	
<ul style="list-style-type: none"> • Arantxa Hernández Colorado • Departamento de Vías Verdes • FFE • FFE • Arantxa Hernández Colorado • Departamento de Vías Verdes • FFE • Arantxa Hernández Colorado • Departamento de Vías Verdes • Fundación Vía Verde de la Sierra • María Jiménez Rodríguez 		<p>personas prefieren ir a otros lugares a pasear.</p> <ul style="list-style-type: none"> • No tener una población muy grande y potencialmente cercana que haga uso constante de la vía • Ejemplo de beneficios de poblaciones locales grandes a la vía verde; Vía Verde del aceite. • Donde la vía verde atraviesa pueblos es común que las personas usen la vía verde. • Es importante la conciencia social de la aceptación y agrado de la vía verde • Impulsar una actitud emprendedora de sacar partido a través de la dinámica de la vía verde • Es más generar emprendimientos en pueblos por donde atraviesa la vía verde que en donde pasa lejana a las viviendas. • Se debe hacer a partir de los recursos que haya 			<p>generar un banco de proyectos.</p> <ul style="list-style-type: none"> • España tiene una tendencia en Vías Verdes hacia lo turístico y en México es hacia lo Cultural, por ser parte de la Secretaría de Cultura, aunque es posible sumar aspectos turísticos, infraestructura, formación ciudadana y fortalecimiento del proyecto. • En el caso de Estados Unidos, existe una convivencia con el tren vivo, cosa que en proyectos presentados en México dónde se pueda combinar infraestructura para peatones u ciclistas junto a líneas vivas, no es aprobado por intereses privados y de las instituciones ferroviarias nacionales. • Mónica Solórzano, investigadora especialista en temas de patrimonio cultura, continúa con el 	<p>conocer información referente a los proyectos que se realizan por parte de interesados en diferentes puntos del país.</p> <p>En los primeros dos años, la FFE se dio cuenta que los trabajos de factibilidad eran bastante extensos y que no servía para casi nada, cuando el objetivo en esa fase es servir a las gestiones para la creación de una Vía Verde. En Vías Verdes Jalisco hubo un Plan Maestro, que representaba también parte del proyecto ejecutivo.</p> <p>La FFE tuvo la certeza de observar, analizar y estandarizar índice y contenido de su estudio de factibilidad, lo sintetizaron a modo que funcionara en una propuesta de 20 a 30 páginas el cual serviría después para la elaboración del proyecto constructivo. En el caso mexicano, el Plan Maestro es un trabajo de gran extensión, así como los que se realizan a nivel académico, requieren grandes recursos de tiempo, personal y financiamiento. Los municipios difícilmente tienen recursos para inversiones de estudios de factibilidad de proyectos.</p> <p>Un acierto de la representación sintetizada era que en un solo documento se permitía visualizar todo de forma simple y clara, esa propuesta de diseño se repartió a todos los alcaldes de las reuniones para que lo analizaran con su personal técnico municipal, si era</p>

Matriz (meta-tabla), para análisis de datos obtenidos de las entrevistas a expertos y documentos, Comparación de Casos, Vía Verde de la Sierra y Vías Verdes Jalisco,

Etapa 7: Realización del Estudio de Factibilidad

Involucrados	Caso Vía Verde de la Sierra Objetivos	Acciones	Involucrados	Caso Vías Verdes Jalisco Objetivos	Acciones	RESULTADOS
		<ul style="list-style-type: none"> • No se pueden inventar elementos • Existe el riesgo de no tener éxito si la vía verde está en una zona llana, sin túneles, sin viaductos, un caminillo en medio de una llanura. • La espectacularidad del sitio acompañada de los servicios de descanso, comida, hospedaje y atención son clave de éxito. • Una vía verde con alta espectacularidad no llega muy lejos si no tuviera servicios, y viceversa. • La FFE repartía a los participantes en seminarios lo que tenía que ser un guion de factibilidad • La FFE divulgaba la información elaborada para la gestión de nuevas vías verdes • En 1993 se realizó el trabajo del inventario, que se terminó en el mes de noviembre • En 1994 se comenzaron a hacer estudios, tenían 			<p>trabajo de desarrollar proyectos de Vías Verdes de manera académica en 2010, en el ITESO en Guadalajara.</p> <ul style="list-style-type: none"> • El ITESO en su modelo de titulación de estudiantes, promueve la creación de proyectos integradores, en temas reales y condiciones reales, incorporando alumnos de diseño, derecho, mercadotécnica, ingeniería y demás. • Bajo la modalidad de titulación del ITESO, Mónica continúa desarrollando parte de las líneas estratégicas que quedaron delineadas en la propuesta de su proyecto doctoral. • En el ITESO, los proyectos de Vías Verdes iniciados en 2010, no ejecuta proyectos, ni los desarrolla socialmente • A nivel institucional del ITESO, se ha 	<p>viable proseguía la gestión ante el Ministerio para recursos financieros, si no era viable, se generaba una nueva propuesta. Una vez aprobado por ministerio, la FFE realizaba el proyecto constructivo, el cual era solventado económicamente por los interesados.</p> <p>Otro factor importante es la conciencia social de aceptación y agrado de hacer una Vía Verde en un lugar específico. En el caso de Vías Verdes Jalisco, la aceptación del proyecto se trabajó por medio de actividades de sociabilización, una vez que ya se estaba gestando realizando el proyecto.</p> <p>La FFE ha aprendido que antes de elaborar un guion de factibilidad se debe ir al sitio donde se detecte una posible vía verde y reunirse con los alcaldes para detectar el interés de los representantes políticos locales, grupos o individuos, o incluso antes realizar un recorrido por la vía, conocer el sitio para identificar su potencial. En Vías Verdes Jalisco, también existió un acercamiento a los ayuntamientos.</p> <p>El éxito de esta fase tiene que ver con que los estudios de factibilidad eran contratados por los interesados a la FFE, en México la institución nacional coordinadora de Vías Verdes no realiza esas actividades. En Vías Verdes Jalisco, el estudio realizado de Plan Maestro se solicitó a consultores externos y se cubrió por medio del Estado de Jalisco.</p>

Matriz (meta-tabla), para análisis de datos obtenidos de las entrevistas a expertos y documentos, Comparación de Casos, Vía Verde de la Sierra y Vías Verdes Jalisco,

Etapa 7: Realización del Estudio de Factibilidad

Involucrados	Caso Vía Verde de la Sierra Objetivos	Acciones	Involucrados	Caso Vías Verdes Jalisco Objetivos	Acciones	RESULTADOS
		<p>muy claro el guion de estudio de viabilidad.</p> <ul style="list-style-type: none"> • El guion de viabilidad fue adaptado al que habían visto de Estados Unidos que era similar a un estudio del territorio y diagnóstico, se analizaban índices de población, características demográficas, edad, características socioeconómicas, pluviometría, de todo • El resultado de esos primeros estudios eran un extenso análisis de mucho contenido • A los dos años de realizar esos primeros estudios se dieron cuenta que no servían para casi nada • Se le quitaron cosas al guion. • Lo primero que detectaron fue ir al sitio donde se detecte una posible vía verde, reunirse con los alcaldes o incluso antes, realizar un recorrido por la vía 			<p>dado continuidad a los trabajos relacionados con las vías verdes.</p> <ul style="list-style-type: none"> • A nivel académico se ha apostado por resolver problemas reales de amplio potencial como las vías verdes. • Acercar a los alumnos a desarrollar este tipo de proyectos, es un mecanismo de que en su vida profesional, se conviertan en actores de gestión para sus comunidades. 	<p>De acuerdo con la FFE la factibilidad tiene tres ejes</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ analizar la disponibilidad patrimonial ○ la continuidad física en el trazado de la línea ○ la implicación local, que los interesados estén comprometidos en realizar las gestiones para crearlo y mantenerlo después de construida la vía verde, y realizar los pagos de estudios, trámites, arrendamientos, operación, mantenimiento y conservación. <p>El estudio de factibilidad permite:</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ Brinda las pistas de cómo podría realizarse el proyecto ○ simplifica y abona al ahorro de costos de un proyecto técnico constructivo posterior ○ Es la parte teórica-descriptiva del territorio ○ Cada estudio de factibilidad es distinto ○ Cada estudio de factibilidad implica trabajo de campo específico <p>Puntos importantes a considerar en el estudio de factibilidad:</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ El atractivo paisajista es una clave de éxito. ○ La espectacularidad del sitio es igual de importante que acondicionar áreas como descanso, comida, hospedaje y atención de calidad.

Matriz (meta-tabla), para análisis de datos obtenidos de las entrevistas a expertos y documentos, Comparación de Casos, Vía Verde de la Sierra y Vías Verdes Jalisco,

Etapa 7: Realización del Estudio de Factibilidad

Involucrados	Caso Vía Verde de la Sierra Objetivos	Acciones	Involucrados	Caso Vías Verdes Jalisco Objetivos	Acciones	RESULTADOS
		<ul style="list-style-type: none"> • Que existiera el interés propio o de alguien que la demandara: alcalde, concejal, asociación • Detectar el potencial y factibilidad de función de una vía verde • Los interesados contrataban a la FFE para realizar la propuesta y proyecto para la vía verde • La FFE hacía una propuesta de 20 o 30 páginas y una propuesta de diseño de vía verde: estudio de viabilidad y luego proyecto constructivo • La factibilidad tiene tres ejes <ul style="list-style-type: none"> ○ analizar la disponibilidad patrimonial, a quién pertenecen el suelo, la línea, túneles., puentes, etc. ○ la continuidad física en el trazado de la línea ○ la implicación local, que los interesados estén comprometidos en realizar las gestiones para crearlo y 				<ul style="list-style-type: none"> ○ Si la vía verde atraviesa poblaciones, es casi seguro que la población lo utilizará ○ Si la vía verde pasa por fuera de la vía verde, la población local difícilmente la usará, habría que acondicionar caminos para acceder cómodamente. ○ No inventar elementos, se debe trabajar con los recursos existentes a modo de no hacer malas inversiones. ○ Generar una conciencia emprendedora en los interesados locales, pues las vías verdes demandan servicios. <p>La fase de estudio del caso de Vía Verde de la Sierra como el de Vías Verdes Jalisco (no como factibilidad, pero si como Plan Maestro), son referidos como bien elaborados, al ser de los primeros estudios, son estudios muy densos, pero han servido para conseguir el derecho de realizar el proyecto y poder gestionar recursos financieros para rehabilitaciones de los caminos, y antiguos edificios.</p>

Matriz (meta-tabla), para análisis de datos obtenidos de las entrevistas a expertos y documentos, Comparación de Casos, Vía Verde de la Sierra y Vías Verdes Jalisco,

Etapa 7: Realización del Estudio de Factibilidad

Involucrados	Caso Vía Verde de la Sierra Objetivos	Acciones	Involucrados	Caso Vías Verdes Jalisco Objetivos	Acciones	RESULTADOS
		<p>mantenerlo después de construida la vía verde, y realizar los pagos de estudios, trámites, arrendamientos, operación, mantenimiento y conservación.</p> <ul style="list-style-type: none"> • El estudio de viabilidad tiene un margen de error • Un ramal de la vía Verde del aceite de acuerdo con el estudio era inviable, pero la fuerte implicación local del alcalde del municipio interesado logró su creación. • Las propuestas de diseño de la vía verde se proponían sobre un formato de mapa Van Gogh con fotos: • Dónde empezar el recorrido • Evaluar la relación con las vialidades del pueblo • Evadir áreas usurpadas • Colocar áreas recreativas • Colocar miradores • Espacios recuperados para nuevos fines 				

Matriz (meta-tabla), para análisis de datos obtenidos de las entrevistas a expertos y documentos, Comparación de Casos, Vía Verde de la Sierra y Vías Verdes Jalisco,

Etapa 7: Realización del Estudio de Factibilidad

Involucrados	Caso Vía Verde de la Sierra Objetivos	Acciones	Involucrados	Caso Vías Verdes Jalisco Objetivos	Acciones	RESULTADOS
		<ul style="list-style-type: none"> • La finalidad de presentación en un solo documento era visualizar todo de forma simple y clara • Se repartía la propuesta de diseño a todos los alcaldes de las reuniones • Se calendarizaban reuniones para presentaciones • La FFE elaboraba la propuesta de la vía verde a los municipios • La FFE mostraba la propuesta en pantalla a los actores políticos • La FFE entregaba un documento de 20 hojas aproximadas a los ayuntamientos para que éste evaluara con su personal técnico y en base a su plan general, la viabilidad de la propuesta • si la propuesta de la FFE no era viable, se generaba una nueva propuesta con los técnicos municipales • la FFE presentaba el estudio de viabilidad al ministerio • Ministerio aprobaba realizar la vía verde 				

Matriz (meta-tabla), para análisis de datos obtenidos de las entrevistas a expertos y documentos, Comparación de Casos, Vía Verde de la Sierra y Vías Verdes Jalisco,

Etapa 7: Realización del Estudio de Factibilidad

Involucrados	Caso Vía Verde de la Sierra Objetivos	Acciones	Involucrados	Caso Vías Verdes Jalisco Objetivos	Acciones	RESULTADOS
		<ul style="list-style-type: none"> • La FFE elaboraba el proyecto constructivo • Los alcaldes tenían que buscar el dinero en <ul style="list-style-type: none"> ○ Diputación ○ Junta del gobierno autonómico correspondiente ○ Proyectos europeos ○ Proyectos de empleo ○ Etc. • Los primeros proyectos eran más densos, de tipo académico <ul style="list-style-type: none"> ○ Con áreas ambientales ○ Con estudios demográficos ○ Ordenación territorial ○ Estudios de paisaje, etc • Con la experiencia adquirida en la elaboración de proyectos, observaron que los estudios densos no aportaban tanto al objetivo final que eran las gestiones para la creación de vías verdes • Los estudios se simplificaron • Se llega a la conclusión de la 				

Matriz (meta-tabla), para análisis de datos obtenidos de las entrevistas a expertos y documentos, Comparación de Casos, Vía Verde de la Sierra y Vías Verdes Jalisco,

Etapa 7: Realización del Estudio de Factibilidad

Involucrados	Caso Vía Verde de la Sierra Objetivos	Acciones	Involucrados	Caso Vías Verdes Jalisco Objetivos	Acciones	RESULTADOS
		<p>democratización del territorio:</p> <ul style="list-style-type: none"> • todos los espacios tenían los mismos derechos- oportunidades de contar con una vía verdes, de la rehabilitación de un espacio degradado y en desuso y la puesta en valor del mismo, independientemente sus cualidades <ul style="list-style-type: none"> ○ territoriales ○ paisajísticas ○ medioambientales ○ demográficas ○ infraestructura turística • El estudio de factibilidad de alguna manera es una propuesta consensuada socialmente, de presentación en el territorio • El estudio de factibilidad simplifica y abarata los costos de un proyecto constructivo técnico posterior • El estudio de factibilidad brinda las pistas de cómo podría realizarse el proyecto • El segundo estudio es el proyecto 				

Matriz (meta-tabla), para análisis de datos obtenidos de las entrevistas a expertos y documentos, Comparación de Casos, Vía Verde de la Sierra y Vías Verdes Jalisco,

Etapa 7: Realización del Estudio de Factibilidad

Involucrados	Caso Vía Verde de la Sierra Objetivos	Acciones	Involucrados	Caso Vías Verdes Jalisco Objetivos	Acciones	RESULTADOS
		<ul style="list-style-type: none"> constructivo de ingeniería como tal •El estudio de factibilidad es la parte teórica-descriptiva del territorio •Cada estudio de factibilidad es distinto •Cada estudio de factibilidad implica trabajo de campo específico •Los estudios de factibilidad cuentan con estandarización en índice y contenido 				

Cuadro 16. Matriz para análisis de datos obtenidos de las entrevistas a expertos y documentos, Comparación de Casos, Vía Verde de la Sierra y Vías Verdes Jalisco, Etapa 8: Preparación del proyecto y pliego de condiciones

Matriz (meta-tabla), para análisis de datos obtenidos de las entrevistas a expertos y documentos, Comparación de Casos, Vía Verde de la Sierra y Vías Verdes Jalisco,

Etapa 8: Preparación del proyecto y pliego de condiciones

Involucrados	Caso Vía Verde de la Sierra Objetivos	Acciones	Involucrados	Caso Vías Verdes Jalisco Objetivos	Acciones	RESULTADOS
<ul style="list-style-type: none"> •Área de Vías Verdes •FFE •Arantxa Hernández Colorado •Empresas especializadas de ingeniería •FFE 	<ul style="list-style-type: none"> •Establecer costo por estudios •Solicitar financiamiento de los proyectos constructivos •Facilitar el proceso previo y posterior a la creación de una vía verde, 	<ul style="list-style-type: none"> •FFE trabajaron después el proyecto constructivo de toda la línea, desde Jerez a Almargen •Realizaron concretamente el proyecto constructivo se 	<ul style="list-style-type: none"> •Arquitecto Javier Díaz Reynoso •Arqueólogo Juan Vanegas •Administración Pública del Estado de Jalisco 2008-2013 •Arquitecto Javier Díaz Reynoso 	<ul style="list-style-type: none"> •Elaborar el Plan Maestro de Vías Verdes Jalisco •Tener un Plan de Manejo para las Vías Verdes Jalisco, que complemente al Plan Maestro de 	<ul style="list-style-type: none"> •La administración pública contrató como consultores a Javier Díaz y Juan Vanegas para elaborar un plan maestro para Vías Verdes Jalisco •Administración pública pagó a los 	<p>En el caso de la Vía Verde de la Sierra, el proyecto se realizó en un trazo de mayor longitud al existente.</p> <p>En el caso de Vías Verdes Jalisco, el proyecto establecido en el Plan Maestro, tampoco se ha realizado en su totalidad.</p> <p>En el caso de la Vía Verde de la Sierra el proyecto constructivo lo</p>

Matriz (meta-tabla), para análisis de datos obtenidos de las entrevistas a expertos y documentos, Comparación de Casos, Vía Verde de la Sierra y Vías Verdes Jalisco,

Etapa 8: Preparación del proyecto y pliego de condiciones

Caso Vía Verde de la Sierra			Caso Vías Verdes Jalisco			RESULTADOS
Involucrados	Objetivos	Acciones	Involucrados	Objetivos	Acciones	
<ul style="list-style-type: none"> •Fundación Vía Verde de la Sierra •Fundación Vía Verde de la Sierra •Gobierno Central de España •Ministerio del gobierno de España •Fundación Vía Verde de la Sierra 	<p>incluyendo a la institución coordinadora nacional desde el inicio del proceso</p> <ul style="list-style-type: none"> •Determinar precio estimado por kilómetro de vía verde estudiada y construida •Externalizar elementos específicos del proyecto a empresas especializadas •Diseñar analizando cada espacio •Diseñar analizando cada espacio •Diseñar analizando cada espacio •Conseguir financiamiento <p>Reglamentar el uso dentro de la vía verde de la sierra</p>	<p>realizó de Arcos de la Frontera hasta Almargen</p> <ul style="list-style-type: none"> •La FFE repartía a los participantes en seminarios lo que tenía que ser un guion de proyecto constructivo •No es posible estandarizar un precio por estudio •Han tratado de ajustar los proyectos a un monto tope de presupuesto de 18mil euros más iva, para que no tengan que salir a licitación pública, pero se debe considerar la extensión del trabajo •Cada proyecto tendrá un precio por análisis de kilómetro diferente, depende: <ul style="list-style-type: none"> ○ Prospección a priori en mapas ○ Conversaciones ○ Catas de trabajo de campo ○ Incluir viáticos, etc. •El proyecto constructivo lo puede realizar la <ul style="list-style-type: none"> ○ FFE ○ Consultor externo 	<ul style="list-style-type: none"> •Arqueólogo Juan Vanegas •Administración Pública del Estado de Jalisco 2008-2013 •Universidad de Guadalajara •Abogada especialista en Medio Ambiente •Despacho externo para diseño de caminos y parques estación •Administración Pública del Estado de Jalisco 2008-2013 •INAH •Secretaría de Cultura •Administración Pública del Estado de Jalisco 2013-2018 •Usuarios de las vías verdes Jalisco •Guías de la vía verde •Secretaría de Cultura – Dirección General de Patrimonio Cultural •Municipios de Tala, Juchitán, Ameca, Ahualulco, San Juanito de Escobedo, Etzatlán, San 	<p>Vías Verdes en Jalisco.</p> <ul style="list-style-type: none"> •Establecer un diseño para el proyecto de vías verdes a partir del vocacionamiento de las comunidades. •Contratar un despacho externo para hacer el proyecto de cada ex estación y los segmentos de vías. •Referir las experiencias de otras vías verdes en México •Construir un proyecto que sirva primero a los habitantes de las comunidades locales a las vías verdes •Señalar el equipamiento de las vías verdes Jalisco •Propiciar la movilidad sostenible entre localidades •Integrar un proyecto para vías verdes acorde al enfoque cultural esperado por las instancias federales 	<p>consultores por la Elaboración del Plan Maestro</p> <ul style="list-style-type: none"> •El Plan Maestro no incluía un plan de manejo y a la fecha singuen sin contar con él •Es necesario que Vías Verdes ya contara con un Plan de Manejo, pues ahí se establece qué se puede y qué no se puede hacer en vías verdes Jalisco. •El trabajo para elaborarlo fue de 2007 a 2008 •En 2008 se presentó el Plan Maestro para Vías Verdes Jalisco en el Tercer Seminario Iberoamericano de Vías Verdes en Guadalajara, México. •Contratar un despacho de arquitectos para el diseño de las ex estaciones y caminos de la vía verde, en base al Plan Maestro •Proyectar y construir en base a las especificaciones y 	<p>realizó el equipo profesional multidisciplinario coordinado por la FFE. El proyecto de Vías Verdes Jalisco se realizó de forma externa por el Arq. Javier Díaz y el Arqueólogo Juan Vanegas, a solicitud de la del Gobierno del Estado de Jalisco.</p> <p>El proyecto de la Vía Verde de la Sierra fue financiado por</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ Ministerio ○ Junta de Andalucía ○ Junta de sierra norte de Sevilla ○ Secretaría de medio ambiente ○ Ayuntamientos <p>El proyecto ejecutivo para el plan maestro de Vías Verdes Jalisco fue financiado por recursos públicos de la Secretaría de Desarrollo Rural del estado de Jalisco.</p> <p>Los proyectos que elabora la FFE actualmente tratan de ser ajustados a un monto tope para evitar los procesos de licitación pública.</p> <p>En el cambio de la administración de Vías Verdes Jalisco, se retomó como base para gestiones el Plan Maestro, pero identifican la necesidad de un plan de manejo y operación del proyecto, porque ahora se vive una falta de condiciones que permitan la eficiencia y permanencia del proyecto.</p> <p>Tener un Plan Maestro en Vías Verdes Jalisco, permite que las organizaciones gubernamentales</p>

Matriz (meta-tabla), para análisis de datos obtenidos de las entrevistas a expertos y documentos, Comparación de Casos, Vía Verde de la Sierra y Vías Verdes Jalisco,

Etapa 8: Preparación del proyecto y pliego de condiciones

Caso Vía Verde de la Sierra		Caso Vías Verdes Jalisco		RESULTADOS	
Involucrados	Objetivos	Involucrados	Objetivos		
	<p>Acciones</p> <ul style="list-style-type: none"> • El proyecto constructivo lo financiaba el <ul style="list-style-type: none"> ○ Ministerio de Andalucía ○ Junta de sierra norte de Sevilla ○ Secretaría de medio ambiente ○ Ayuntamientos • Vías Verdes de la Fundación de Ferrocarriles Españoles, han realizado más de 100 proyectos, estudios y proyectos constructivos • Los estudios y proyectos pueden hacerlo una consultora • Los ingenieros técnicos o arquitectos de los municipios o de las diputaciones provinciales a veces hacen la parte de los estudios • Ha resultado más fácil el tema de promoción, comunicación y creación de producto turístico cuando la FFE ha estado desde el inicio del proceso 	<p>Involucrados</p> <ul style="list-style-type: none"> • Marcos, Atotonilco y Ocotlán • Gobernador del Estado de Jalisco, Jorge Aristóteles Sandoval Díaz • Secretaria de Cultura del Estado de Jalisco, Doctora Myriam Vachez Plagno • Habitantes de las comunidades locales • Municipios • Habitantes en las comunidades locales • Estudiantes de localidades vecinas a las vías verdes • Padres de estudiantes de localidades vecinas a las vías verdes • Municipios interesados en rescatar el espacio público con infraestructuras ferroviarias • Estados interesados en rescatar el espacio público en infraestructuras ferroviarias • Administración Pública del Estado de Jalisco 2008-2013 	<p>Objetivos</p> <ul style="list-style-type: none"> • Gestionar la donación de terrenos de derechos de vía y ex estaciones • Seguir las condiciones legales para uso de los bienes nacionales en vías verdes • Socializar el proyecto con los habitantes de las comunidades locales • Coordinar el manejo de proyecto de vías verdes. 	<p>Acciones</p> <ul style="list-style-type: none"> • normatividad vigente del INAH y la Secretaría de Cultura, los caminos y parques de estación • El despacho de arquitectos contratado diseño en base al vocacionamiento de cada ex estación (tecnológica, minera, haciendas, etc.) • Vías Verdes en 2014 realiza un estudio para identificar las vías verdes que había en desuso y uso, a nivel nacional. • Los nuevos objetivos planteados para las vías verdes en Jalisco, fueron instrucciones de Gobernación del Estado de Jalisco y la Secretaría de Cultura, Myriam Vachez • Las indicaciones eran en el siguiente orden: <ul style="list-style-type: none"> ○ Primero debe usarse por las personas ○ Que las personas se 	<p>puedan acceder a diferentes fondos para realizar proyectos, sin embargo, se ha detectado la falta de un pliego de condiciones que determine la forma de operarlo.</p> <p>La Vía Verde de la Sierra implicó costes elevados de proyecto por condiciones que encarecen las obras como: Túneles Viaductos Pasarelas Muros de contención</p> <p>En las vías verdes de España, algunas partes del proyecto constructivo se realizan de forma externa, con empresas especializadas para algunas labores técnicas específicas. Mediciones de túneles Diseño de pasarelas Estudios geotécnicos</p> <p>En Vías Verdes Jalisco, los diseños para las ex estaciones y los caminos de las vías verdes lo realizó un despacho externo de arquitectos, todo en base al Plan Maestro y en apego a la normatividad vigente del INAH y la Secretaría de Cultura.</p> <p>En Vías Verdes Jalisco, se tomó como referente para el diseño de las ex estaciones, el vocacionamiento de cada lugar.</p> <p>Además de las condiciones físicas a resolver, es importante que el proyecto considere aspectos ya</p>

Matriz (meta-tabla), para análisis de datos obtenidos de las entrevistas a expertos y documentos, Comparación de Casos, Vía Verde de la Sierra y Vías Verdes Jalisco,

Etapa 8: Preparación del proyecto y pliego de condiciones

Caso Vía Verde de la Sierra		Caso Vías Verdes Jalisco		RESULTADOS
Involucrados	Objetivos	Involucrados	Objetivos	
	<p>de gestión de una Vía Verde</p> <ul style="list-style-type: none"> • El precio aproximado por ejecución de una vía verde, es alrededor de los 40 mil a 50 mil euros por kilómetro sencillo • El kilómetro sencillo es el que no tienen infraestructuras que resolver • Los elementos más complicados a resolver y con conste más elevado son: <ul style="list-style-type: none"> ○ Pasarelas (sobre una carretera o un paso a desnivel) ○ Túneles con iluminación ○ Protección ○ Viaductos • Algunas partes del proyecto constructivo se realizan de forma externa, con empresas especializadas <ul style="list-style-type: none"> ○ Mediciones de túneles ○ Diseño de pasarelas ○ Estudios geotécnicos 	<ul style="list-style-type: none"> • María Elena Vázquez • Arq. Javier Díaz • Arqueólogo Juan Vaneas • Tere Márquez • Lucina Rangel • José Méndez • Gobierno del estado de Jalisco • Comenzar el proyecto con un Plan Maestro de Vías Verdes para el estado de Jalisco • Acompañar de la gestión de donación de los tramos ferroviarios al estado de Jalisco • Administración Pública del Estado de Jalisco 2013-2018 • Secretaría de Cultura – Dirección de Patrimonio Cultural • Usuarios de las Vías Verdes Jalisco • Municipios de Tala, Juchitán, Ameca, Ahualulco, San Juanito de Escobedo, Etzatlán, San Marcos, Atotonilco y Ocotlán • Mónica Solórzano Gil 	<p>apropien del proyecto</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ Que también se considere en último al turismo • Se trata de un proyecto que se suma a la recuperación del patrimonio. <ul style="list-style-type: none"> ○ La recuperación del patrimonio material de las vías verdes es una opción de transporte no motorizado • Permite la recuperación del patrimonio inmaterial, por medio de que las personas tengan una la lectura de lo que a ellas le supone de lo que están orgullosos. • Las características de líneas de ferrocarril que existían en Jalisco, pueden permitir elaborar circuitos de recorridos por varias regiones, con retorno al punto original. • Clave de éxito, es la amabilidad • El considerar a las comunidades y resolver 	<p>existentes como nombres, recursos naturales y culturales del sitio, y</p> <p>En el caso de la Vía Verde de la Sierra, el proyecto no ha aumentado en kilómetros, sino que ha invertido en gestión de mantenimiento y de mejorar las condiciones de lo que ya tiene.</p> <p>En Vías Verdes Jalisco, en el cambio de administración estatal, el proyecto cambia objetivos, aumenta el número de kilómetros de vía. Construye paraderos, y consigue recursos para realizar la rehabilitación de las ex estaciones, pero no se concretan todas las especificaciones de diseño que se consideraban por el Plan Maestro.</p> <p>El proyecto de Vías Verdes Jalisco se presenta en 2008, en la administración estatal 2008-2013, con una propuesta establecida en el Plan Maestro de Parque Museo Lineal que establecía que durante la ruta se vayan contando historias, por medio de cédulas con información relacionada a las zonas por donde pasan las vías verdes:</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ Culturales ○ Ambientales ○ Históricas ○ Leyendas ○ Personajes <p>Al retomarse en la 2013-2018, el proyecto se reestructura para enfocarse más a resolver problemas sociales de las comunidades locales:</p>

Matriz (meta-tabla), para análisis de datos obtenidos de las entrevistas a expertos y documentos, Comparación de Casos, Vía Verde de la Sierra y Vías Verdes Jalisco,

Etapa 8: Preparación del proyecto y pliego de condiciones

Caso Vía Verde de la Sierra		Caso Vías Verdes Jalisco		RESULTADOS
Involucrados	Objetivos	Involucrados	Objetivos	
	<p>Acciones</p> <ul style="list-style-type: none"> • El ancho del sendero de la Vía Verde de la Sierra varía en función al terreno • Las zonas llanas tienen un camino más amplio • Las zonas de montaña tienen un camino más estrecho • Los firmes son diferentes • El túnel más dañado no se recuperó por el elevado costo que representaba • Se escogió hacer un trazo alterno rodeando el túnel no recuperado • Los túneles antes de ser rehabilitados, se encontraban derruidos. • Se analizó y optó por una solución de ingeniería para acondicionarlo a la Vía Verde de la Sierra • Se hicieron pusieron cinchas de contención y se reconstruyeron los túneles que lo requerían. 	<p>Acciones</p> <ul style="list-style-type: none"> • ITESO (Instituto Tecnológico de Estudios Superiores de Occidente) • Administración Pública del Estado de Jalisco 2003-2008 • Administración Pública del Estado de Jalisco 2008-2013 • Estudiantes de titulación • INAH • Instituto Metropolitano de Planeación Municipios 	<p>Acciones</p> <ul style="list-style-type: none"> • problemáticas sociales • Generar proyectos de comunicación entre comunidades, cabeceras municipales por medio de senderos con las vías verdes. • Reducir el gasto de alumnos de las comunidades que debían desplazarse por el único medio que era el transporte público, al generar un proyecto no motorizado. • Crear espacios de ocio activo, como andar en bicicleta por las vías verdes, como una manera de alejar a los niños y jóvenes de actividades delictivas. • Se pueden plantear diferentes temas en el proyecto de vía verde, y cómo se implementarán en la zona. • Si los temas no son culturales en las estaciones, habrá que relacionarlos al tema cultural, por cuestiones legales. 	<ul style="list-style-type: none"> ○ Reducir el gasto de los alumnos al desplazarlos por un sendero no motorizado ○ Alejar a los niños y jóvenes de actividades delictivas por medio de espacios de ocio activo Las indicaciones eran en el siguiente orden: ○ Promover la apropiación del proyecto Vías Verdes por las personas de las comunidades ○ Vías verdes debe servir primero a las personas de las comunidades locales y considerar en último término al turismo. ○ Recuperar el patrimonio sumando el proyecto vías verdes a una serie de programas del estado que incentivan ese objetivo. ○ Generar una opción de transporte no motorizado a la par de La recuperación del patrimonio material de las vías verdes.

Matriz (meta-tabla), para análisis de datos obtenidos de las entrevistas a expertos y documentos, Comparación de Casos, Vía Verde de la Sierra y Vías Verdes Jalisco,

Etapa 8: Preparación del proyecto y pliego de condiciones

Caso Vía Verde de la Sierra		Caso Vías Verdes Jalisco		RESULTADOS
Involucrados	Objetivos	Involucrados	Objetivos	
	<p>Acciones</p> <ul style="list-style-type: none"> • Algunos túneles continuaron presentando daños, debido a su antigüedad • Se han hecho obras de reconstrucción de embocaduras que se han venido a bajo • Las obras se hicieron a mano, sin maquinaria especializada • La Fundación Vía Verde de la Sierra tiene presente las dificultades del terreno, al cual consideran abrupto, por lo que les requiere mucho mantenimiento. • Considerar los nombres ya utilizados por las personas de los pueblos cercanos, para los señalamientos y nombres de túneles, viaductos, áreas, etc. • Originalmente y en base a las recomendaciones que España traslada de la experiencia de Estados Unidos, realizan soluciones 		<p>Acciones</p> <ul style="list-style-type: none"> • Al tener posesión legal de los terrenos, entonces es posible construir, de acuerdo a las especificaciones técnicas correspondientes • Las especificaciones técnicas implementadas en Jalisco en la administración 2008-2013 fueron las mismas que vías verdes México tratan que sean para todo el país. • La primer vía verde que se construye en México, fue la del antiguo Distrito Federal • Jalisco realiza nuevos aportes a su proyecto de vías verdes, en una propuesta de Parque Museo Lineal. • El Parque Museo Lineal de Vías Verdes Jalisco, propone que durante la ruta se vayan contando historias, por medio de cédulas con información relacionada a las 	

Matriz (meta-tabla), para análisis de datos obtenidos de las entrevistas a expertos y documentos, Comparación de Casos, Vía Verde de la Sierra y Vías Verdes Jalisco,

Etapa 8: Preparación del proyecto y pliego de condiciones

Caso Vía Verde de la Sierra		Caso Vías Verdes Jalisco		RESULTADOS
Involucrados	Objetivos	Involucrados	Objetivos	
	<p>Acciones</p> <p>para cruces con carreteras muy similares en todo el país.</p> <ul style="list-style-type: none"> • En el área de la Toleta, la Vía Verde de la Sierra cruza con una carretera secundaria que une Coripe con Puerto Serrano, tiene muy poco tráfico pero es una antigua carretera provincial, ahora está descatalogada, pero hay gente que la sigue utilizando y por ello se hizo un cruce especial. • Considerar los nombres ya utilizados por las personas de los pueblos cercanos, para los señalamientos y nombres de túneles, viaductos, áreas, etc. • Destacar aspectos importantes de elementos de la VVS, como el túnel más largo. • En el caso del ministerio del gobierno de España, ellos se encargan de contratar una 		<p>Acciones</p> <p>zonas por donde pasan las vías verdes:</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ Culturales ○ Ambientales ○ Históricas ○ Leyendas ○ Personajes <ul style="list-style-type: none"> • Una clave de éxito para las vías verdes en Jalisco fue contar con un Plan Maestro, que aglutina todos los criterios comunes y lineamientos generadores para todo el estado • Tener un número bajo de kilómetros de vías en desuso 120km, en 8 municipios de los 126. • Continuar con la labor de investigación y proyectos académicos, sobre vías verdes, con otros enfoques • Los trabajos del Plan Maestro se realizaron por parte del Arquitecto Javier Díaz y el Arqueólogo Juan Vanegas. • Las actividades que se realizan en vías verdes van 	

Matriz (meta-tabla), para análisis de datos obtenidos de las entrevistas a expertos y documentos, Comparación de Casos, Vía Verde de la Sierra y Vías Verdes Jalisco,

Etapa 8: Preparación del proyecto y pliego de condiciones

Caso Vía Verde de la Sierra			Caso Vías Verdes Jalisco			RESULTADOS
Involucrados	Objetivos	Acciones	Involucrados	Objetivos	Acciones	
		<p>empresa que haga y ejecute el proyecto. Generalmente son proyectos de ingeniería mucho más complicados y la FVVS agradece ese apoyo</p> <ul style="list-style-type: none"> • Debajo del nivel de piso terminado del camino de la vía verde de la Sierra, pasa por debajo la conducción de agua potable de Coripe, por renovación de las tuberías se tuvo que levantar el suelo para realizar los trabajos de excavación, retiro, suministro, tendido y relleno nuevos. • Solo mantienen una concesión de manejo que les otorga adif, quien es titular del suelo por donde pasa la FVVS no es dueña del suelo, vía verde de la sierra, entre otras de España. 			<p>acompañados de socialización.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Las actividades de reforestación se consideran de suma importancia en los proyectos de vías verdes • El derecho delos tramos de vía es de 30m de ancho • Los tramos de vías componen en sí un parque lineal, y el Plan Maestro considera una división de 3 senderos en esos 30m de ancho de derecho de vía: <ul style="list-style-type: none"> ○ sendero peatonal ○ Sendero ciclista ○ Sendero ecuestre • Actualmente sólo se encuentra un sendero, por el que transitan diversos usuarios de manera peatonal, ciclista, ecuestre, en patines, carriola, personas con capacidades diferentes en silla de ruedas, etc. • El Plan de Manejo hace falta para coordinar la operación del proyecto 	

Matriz (meta-tabla), para análisis de datos obtenidos de las entrevistas a expertos y documentos, Comparación de Casos, Vía Verde de la Sierra y Vías Verdes Jalisco,

Etapa 8: Preparación del proyecto y pliego de condiciones

Involucrados	Caso Vía Verde de la Sierra Objetivos	Acciones	Involucrados	Caso Vías Verdes Jalisco Objetivos	Acciones	RESULTADOS
					<ul style="list-style-type: none"> • Vías Verdes Jalisco realizó un contacto con una abogada especialista en Medio Ambiente de la Universidad de Guadalajara, que realizó un Plan de Manejo de Piedras Bola en el municipio de Aqualulco, Región Valles de Jalisco. • El cobro de la abogada para un Plan de Manejo era aproximadamente de un millón de pesos • La entidad de gobierno, Secretaría de Cultura, es quien tiene la posibilidad de bajar recursos para poder materializar los proyectos de vías verdes, a través de varios fondos. 	

Cuadro 17. Matriz para análisis de datos obtenidos de las entrevistas a expertos y documentos, Comparación de Casos, Vía Verde de la Sierra y Vías Verdes Jalisco, Etapa 9: Ejecución de Obras

Matriz (meta-tabla), para análisis de datos obtenidos de las entrevistas a expertos y documentos, Comparación de Casos, Vía Verde de la Sierra y Vías Verdes Jalisco,

Etapas 9: Ejecución de Obras

Caso Vía Verde de la Sierra			Caso Vías Verdes Jalisco			RESULTADOS
Involucrados	Objetivos	Acciones	Involucrados	Objetivos	Acciones	
<ul style="list-style-type: none"> • María Jiménez Rodríguez • Fundación Vía Verde de la Sierra • María Jiménez Rodríguez • Carmen Sánchez Holgado • Maricarmen Toledo • Fundación Vía Verde de la Sierra • Fundación Vía Verde de la Sierra 	<ul style="list-style-type: none"> • Identificar los elementos que más encarecen la rehabilitación de la vía verde • Puntualizar trabajos de mantenimiento y mejoras físicas de la vía verde de la sierra • Promocionar el patrimonio natural y cultural de la Vía Verde de la Sierra 	<ul style="list-style-type: none"> • Abrir los túneles derrumbados representó el problema de construcción más difícil de la Vía Verde de la Sierra • Los túneles en la Vía Verde de la Sierra requirieron hacer obras de ingeniería para arreglarlos • Hubo un túnel que no se pudo recuperar y se hizo un trazado alternativo • Los túneles encarecen el arreglo y reacondicionamiento para la vía verde • Realizar inspecciones periódicas de las condiciones físicas de la vía verde de la sierra • Realizar inspecciones periódicas de los prestadores de servicios de la Vía Verde de la Sierra • Delegar un puesto encargado de coordinar el mantenimiento de la Vía Verde de la Sierra 	<ul style="list-style-type: none"> • Administración Pública del Estado de Jalisco 2003-2008 • Administración Pública del Estado de Jalisco 2008-2013 • Secretaría de Cultura • Administración Pública del Estado de Jalisco 2008-2013 • Administración Pública del Estado de Jalisco 2013-2018 • Habitantes de las comunidades locales • Dirección General de Patrimonio Cultural • Administración Pública del Estado de Jalisco 2013-2018 • Dr. Tomás Orendain Verduzco • Gobierno estatal • Mónica Solorzano • Gabriel Michel • Arq. Gabriel Michel Estrada • Administración Pública del Estado de Jalisco 2013-2018 	<ul style="list-style-type: none"> • Determinar trabajos realizados en base a proyecto • Recuperar la identidad de los pueblos locales • Poner en valor el patrimonio intangible de las comunidades locales a las Vías Verdes • Facilitar la movilidad no motorizada para desplazamiento de habitantes de forma segura y económicamente viable • Promover el proyecto en el nivel municipal • Socializar el proyecto con los habitantes de las comunidades locales • Establecer lineamientos generales en un Plan Maestro, de alcance estatal • Delegar la creación de programas locales a los guías de cada ex estación 	<ul style="list-style-type: none"> • La primera intervención fue arrancar los rieles. • El plan ejecutivo indica que es necesario conservar cruceros, obras de drenaje, puentes, como elementos parte de la memoria histórica. • El proyecto indica que sólo se deben intervenir los 30m de ancho de servidumbre para tres senderos: peatonal, ecuestre y ciclista. • El proyecto indica se lleve también reforestación. • Las sesiones se dan al estado y por ello se complica la participación de los municipios, que generalmente siempre solicitan apoyo, pero no hay aportación por su parte. • Son solo dos ejemplos de municipios que aportan en el proyecto; Atotonilco y Etzatlán 	<p>En el caso de la Vía Verde de la Sierra existieron inconvenientes en la recuperación de túneles, en un caso fue imposible y se realizó un trazo alterno.</p> <p>En la Vía Verde de la Sierra, las obras fueron realizadas de acuerdo a la legislación española, de licitación de obras públicas.</p> <p>En el caso de las Vías Verdes Jalisco, en la primera administración estatal que inicia el proyecto (2008-2013), la ejecución de obra se financiaría de desprender y vender rieles que aún quedaban para generar recursos, pero en el proceso de las gestiones de donación de INDAABIN (5 años), muchos tramos de rieles fueron robados, aproximadamente con un valor de 50 millones de pesos. La ejecución de obra se basó en la construcción de 1 de los 3 senderos que integrarían el trazo de 30 metros de ancho de servidumbre que se otorgaba para Vías Verdes.</p> <p>Del sendero peatonal se ejecutaron 10 km de vías verdes en tramos dispersos y la restauración de dos estaciones, Atotonilco y Ameca.</p> <p>En la administración estatal 2013-2018 continúa la construcción de la misma forma con solo de 1 de los 3 senderos, el peatonal, pero se extienden los trabajos a 20.4km de carriles bici para formar un total actual de 107.4km de sendero.</p>

Matriz (meta-tabla), para análisis de datos obtenidos de las entrevistas a expertos y documentos, Comparación de Casos, Vía Verde de la Sierra y Vías Verdes Jalisco,

Etapa 9: Ejecución de Obras

Caso Vía Verde de la Sierra		Caso Vías Verdes Jalisco		RESULTADOS
Involucrados	Objetivos	Involucrados	Objetivos	
	<p>Acciones</p> <ul style="list-style-type: none"> • Colocar barreras arquitectónicas o físicas para áreas con riesgo • El túnel más largo de la VVS se encontraba totalmente derruido, por lo que se requirió de obra de ingeniería para asegurarlo. 	<p>Involucrados</p> <ul style="list-style-type: none"> • Administración Pública del Estado de Jalisco 2008-2013 • Usuarios de las vías verdes Jalisco • Habitantes de las comunidades locales • Dirección General de Patrimonio Cultural de Jalisco • Presidente Municipal de Aqualulco de Mercado • Administración Pública del Estado de Jalisco 2013-2018 • Secretaría de Cultura – Dirección de Patrimonio Cultural • Guías de Vías Verdes locales (administración 2013-2018) • Instituto de la Juventud • Grupos de ecologistas de municipios • Boy scout • Escuelas • Sociedad civil • Gobierno municipal 	<p>Objetivos</p> <p>Acciones</p> <ul style="list-style-type: none"> • En los senderos se ha intervenido sólo con un 33% del proyecto original, enfocándose al sendero peatonal. • La intención inicial del programa era cómo poner en valor de nuevo lo que fue el patrimonio ferroviario, así es como nace vías verdes. • En la región Ciénega de Jalisco, hay otra vía en desuso que pasa por dos municipios, Atotonilco el Alto y Ocotlán, también fueron entregados en comodato al estado de Jalisco. • La administración pública del estado de Jalisco 2008-2013, logró hacer 10 km en tramos dispersos de vías verdes, sin ninguna función, y se logró hacer la restauración de dos ex estaciones, la de Atotonilco y la de Ameca, pues quedaron restauradas con un 	<p>Otros trabajos que se consideraron fueron los de reforestación, estos se realizaron como parte de las actividades de sociabilización, involucrando a estudiantes, grupos de ecologistas y militares de la base de Ameca.</p> <p>Al ser una inversión pública los trabajos se realizan por medio de licitación y los coordinó la Secretaría de Infraestructura y Obra Pública.</p>

Matriz (meta-tabla), para análisis de datos obtenidos de las entrevistas a expertos y documentos, Comparación de Casos, Vía Verde de la Sierra y Vías Verdes Jalisco,

Etapa 9: Ejecución de Obras

Involucrados	Caso Vía Verde de la Sierra Objetivos	Acciones	Involucrados	Caso Vías Verdes Jalisco Objetivos	Acciones	RESULTADOS
					<p>uso local, como de casa de cultura.</p> <ul style="list-style-type: none"> • La administración pública del estado de Jalisco 2008-2013 bajo cargo del Arq. Gabriel Michel Estrada se implementó un equipo de trabajo para los 10km hechos. • El primer tramo que se habilitó para unir localidades con la cabecera municipal fue Portes Gil, a 6km de Ahualulco de Mercado. • INDAABIN entregó en comodato aproximadamente 80km de vías de ferrocarril en desuso, pero 17km deben ser descontadas por que en 1987, por decreto presidencia, la vía de Etzatlán a San Marcos fue entregada al ejido y desaparece en terrenos de uso agrícola y ganadero. • 20.4km aproximadamente son carriles para unir cabeceras municipales o 	

Matriz (meta-tabla), para análisis de datos obtenidos de las entrevistas a expertos y documentos, Comparación de Casos, Vía Verde de la Sierra y Vías Verdes Jalisco,

Etapa 9: Ejecución de Obras

Involucrados	Caso Vía Verde de la Sierra Objetivos	Acciones	Involucrados	Caso Vías Verdes Jalisco Objetivos	Acciones	RESULTADOS
					<p>localidades con la vía verde</p> <ul style="list-style-type: none"> • La falta de medio de transporte público de esa delegación a la cabecera municipal, se solucionó con la infraestructura no motorizada que permiten las vías verdes. • En la administración estatal vigente, durante el proceso de construcción de la vía verde por Ahualulco de Mercado, no hubo conflictos, pues había un fuerte impulso por la figura administrativa municipal que apoyó al proyecto. • Las personas tuvieron aceptación del proyecto por la confianza y trabajo que mostraba el alcalde en turno de la administración municipal de Ahualulco, • Desde que inician los trabajos de limpieza, liberación de las 	

Matriz (meta-tabla), para análisis de datos obtenidos de las entrevistas a expertos y documentos, Comparación de Casos, Vía Verde de la Sierra y Vías Verdes Jalisco,

Etapa 9: Ejecución de Obras

Involucrados	Caso Vía Verde de la Sierra Objetivos	Acciones	Involucrados	Caso Vías Verdes Jalisco Objetivos	Acciones	RESULTADOS
					<p>servidumbres y preliminares, las personas tenían convicción del proyecto.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Referente a los adultos mayores, quienes viajaron en tren, aceptaron el nuevo uso que se realizaba con las vías verdes. • En 2011 se retiraron rieles para venderlos y con el dinero obtenido construir senderos. • Los rieles se vendieron porque estaban siendo robados. • Algunos rieles se dejaron en las estaciones de ferrocarril y puentes • La mayor parte de estaciones estaban invadidas y por ello inició un proceso legal y de negociación con la gente que estaba ahí. • Las estaciones se restauraron para ser centros culturales • Actualmente en las estaciones Y senderos se 	

Matriz (meta-tabla), para análisis de datos obtenidos de las entrevistas a expertos y documentos, Comparación de Casos, Vía Verde de la Sierra y Vías Verdes Jalisco,

Etapa 9: Ejecución de Obras

Involucrados	Caso Vía Verde de la Sierra Objetivos	Acciones	Involucrados	Caso Vías Verdes Jalisco Objetivos	Acciones	RESULTADOS
					<p>realizan actividades culturales, deportivas y recreativas</p> <ul style="list-style-type: none"> • vías verdes se convierte en una gran plataforma para una gran diversidad de actividades, todo el parque lineal y ex estaciones • La reactivación es exitosa cuando se ha creado una buena relación con los ayuntamientos • En Ahualulco, el guía verde Toño, consiguió la donación de herramienta para las actividades de reforestación. • Las actividades de reforestación consisten en: <ul style="list-style-type: none"> ○ Conseguir las plantas de acuerdo con las señaladas por el plan maestro ○ Conseguir la herramienta necesaria ○ Identificar los tramos a reforestar ○ Invitar al instituto de la juventud, 	

Matriz (meta-tabla), para análisis de datos obtenidos de las entrevistas a expertos y documentos, Comparación de Casos, Vía Verde de la Sierra y Vías Verdes Jalisco,

Etapa 9: Ejecución de Obras

Involucrados	Caso Vía Verde de la Sierra Objetivos	Acciones	Involucrados	Caso Vías Verdes Jalisco Objetivos	Acciones	RESULTADOS
					<p>grupos de ecologistas del municipio, boy scout, escuelas, o población civil para hacer las labores.</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ Hacer una plática para decir las distancias, la forma de excavar, etc. ○ En ocasiones, donde hay suelo muy compacto se requiere maquinaria para perforar ○ Se calcula el número de personas que asistirán y el tramo a reforestar ○ Se hace una dinámica de compromiso para que cada quien adopte un árbol y haga los cuidados de riego y apoyo. ○ Cuidar que los árboles que logren establecerse, no se pierdan. 	

Cuadro 18. Matriz para análisis de datos obtenidos de las entrevistas a expertos y documentos, Comparación de Casos, Vía Verde de la Sierra y Vías Verdes Jalisco, Etapa 10: Gestión y mantenimiento

Matriz (meta-tabla), para análisis de datos obtenidos de las entrevistas a expertos y documentos, Comparación de Casos, Vía Verde de la Sierra y Vías Verdes Jalisco, Etapa 10: Gestión y mantenimiento

Involucrados	Caso Vía Verde de la Sierra Objetivos	Acciones	Involucrados	Caso Vías Verdes Jalisco Objetivos	Acciones	RESULTADOS
<ul style="list-style-type: none"> •Fundación Vía Verde de la Sierra •Carmen Sánchez Holgado •Carmen Aycart Luengo •Asociación de Vías Verdes de Andalucía •FFE •Adif •Carmen Aycart •Usuarios de la vía Verde de la Sierra •Fundación Vía Verde de la Sierra •María Jiménez Rodríguez •Fundación Vía Verde de la Sierra •Fundación Vía Verde de la Sierra •Usuarios •Usuarios •Empresa local •Fundación Vía Verde de la Sierra •María Jiménez Rodríguez •Carmen Sánchez Holgado •Ministerio •Fundación Vía Verde de la Sierra •Adif 	<ul style="list-style-type: none"> •Formar parte del equipo de trabajo de la Fundación Vía Verde de la Sierra •Indicar período como Vicepresidenta de la Asociación de Vías Verdes de Andalucía •Colaborar con la Asociación de Vías Verdes de Andalucía •Contar con una estructura de gestión concreta con recursos humanos capaces. •Establecer reglamento de uso de la Vía Verde •Considerar que el financiamiento es la clave para recuperar cualquier edificio •Evitar invertir en elementos que son robados •Utilizar elementos acordes al concepto del ferrocarril 	<ul style="list-style-type: none"> •Comienza labores en la Fundación Vía Verde de la Sierra, Carmen Sánchez Holgado en el área de administración, parte jurídica. •Los únicos inconvenientes son el traslado largo en coche de la Fundación a su hogar. •El trabajo en la Fundación le hace feliz y no lo cambiaría •Considera su trabajo en la Fundación muy dinámico, le permite conocer mucha gente, conocer muchos lugares, conocer temas diferentes, actualizarse continuamente de acuerdo al cambio de normativas legales. •Carmen Aycart continúa su formación como experta en temas de vías verdes, y es 	<ul style="list-style-type: none"> •Administración Pública del Estado de Jalisco 2013-2018 •Administración Pública del Estado de Jalisco 2008-2013 •Administración Pública del Estado de Durango •Habitantes de las comunidades locales •Dirección General de Patrimonio Cultural •Dr. Tomas Orendain Verdúz, Director de Patrimonio Cultural •Lic. Mayra Selene Esteves Gómez, Vías Verdes Jalisco •Administración Pública del Estado de Jalisco 2008-2013 •Secretaría de Cultura •Municipios •Profesores de escuelas locales •Administración Pública del Estado 	<ul style="list-style-type: none"> •En base a los documentos y comentarios, se pueden identificar algunos criterios entorno al Proyecto Vías Verdes Jalisco: <ul style="list-style-type: none"> ○ El proyecto es apropiado y manejado desde la administración pública estatal ○ El proyecto se instala en los municipios desde el estado ○ El proyecto no se socializa •La administración estatal vigente, con las indicaciones de gobernación y la directora de cultura, lo primero que realiza con el proyecto es reestructurar •Comienza un trabajo de socialización del proyecto, en primer lugar con los presidentes municipales y su gabinete 	<ul style="list-style-type: none"> •En base a los documentos y comentarios, se pueden identificar algunos criterios entorno al Proyecto Vías Verdes Jalisco: <ul style="list-style-type: none"> ○ El proyecto es apropiado y manejado desde la administración pública estatal ○ El proyecto se instala en los municipios desde el estado ○ El proyecto no se socializa •La administración estatal vigente, con las indicaciones de gobernación y la directora de cultura, lo primero que realiza con el proyecto es reestructurar •Comienza un trabajo de socialización del proyecto, en primer lugar con los presidentes municipales y su gabinete 	<p>El éxito del proyecto radica en la gestión permanente de su gestión y mantenimiento.</p> <p>La Vía Verde de la Sierra en un inicio se gestionó por medio de un consorcio de los municipios, no función y cambió a la Fundación Vía Verde de la Sierra, ente gestor con permanencia el cual ha impulsado el éxito del proyecto, Por su parte, uno de los mayores problemas que presenta Vías Verdes Jalisco es la falta de un ente gestor que tenga continuidad, el cual se origina por cuestiones de intereses y favores políticos.</p> <p>Tanto en la Vía Verde de la Sierra, como Vías verdes Jalisco, el mantenimiento de los proyectos es la parte de mayor dificultad, en ambos casos los expertos mencionan que los recursos públicos pueden ser más fácilmente canalizados a crear obras nuevas, que a mantenerlas.</p> <p>Para las gestiones y mantenimiento se requiere un ente gestor permanente en el tiempo, formado de personal capacitado, que sean de las comunidades locales y que este ente gestor sea apoyado por los actores políticos locales, pues</p>

Matriz (meta-tabla), para análisis de datos obtenidos de las entrevistas a expertos y documentos, Comparación de Casos, Vía Verde de la Sierra y Vías Verdes Jalisco,

Etapa 10: Gestión y mantenimiento

Caso Vía Verde de la Sierra			Caso Vías Verdes Jalisco			RESULTADOS
Involucrados	Objetivos	Acciones	Involucrados	Objetivos	Acciones	
<ul style="list-style-type: none"> •Consejería de Medio Ambiente •Fundación Vía Verde de la Sierra •Usuarios de la vía verde •Empresa de reforestación •Fundación Vía Verde de la Sierra •Fundación Vía Verde de la Sierra •Consejería de Turismo •Fundación Vía Verde de la Sierra •Usuarios de la vía verde •Fundación Vía Verde de la Sierra •Usuarios con movilidad reducida de la vía verde •Fundación Vía Verde de la Sierra •Empresarios particulares locales •Fundación Vía Verde de la Sierra •Usuarios con movilidad reducida de la vía verde •Fundación Vía Verde de la Sierra •Usuarios con movilidad reducida de la vía verde 	<ul style="list-style-type: none"> •Contratar proveedores locales •Identificar las actividades de mantenimiento que requieren financiamiento •Habilitar el firme de terreno adecuado para actividades específicas de la Vía Verde de la Sierra •Ganar la confianza de los titulares de la Vía Verde de la Sierra •Apoyar las acciones medioambientales de las instituciones gubernamentales •Cuidar la integridad física de los usuarios de la vía verde de la sierra •Mejorar la infraestructura y equipamiento de la vía verde de la sierra •Gestionar y promocionar la accesibilidad de la vía verde de la sierra •Diseñar y construir para las minorías •Crear empleo local •Diseñar y construir para las minorías 	<p>nombrada vicepresidente de la asociación de vías verdes a nivel de comunidad autónoma</p> <ul style="list-style-type: none"> •Algunas Vías Verdes no salen adelante por la falta de involucramiento del personal que hay en los municipios •La rivalidad entre actores políticos es un problema para que las vías verdes salgan adelante •La mentalidad de rivalidad, incredulidad, envidia y celos son un gran problema originado en los actores involucrados y se refleja en el éxito o fracaso de una vía verde •Falta de recursos humanos para hacer más potente el trabajo •Los recursos económicos son buscables •Debe existir el recurso humano capaz de gestionar los recursos, buscarlos y movilizarlos 	<ul style="list-style-type: none"> de Jalisco 2008-2013 •Administración Pública del Estado de Jalisco 2013-2018 •Secretaría de Cultura •Municipios •INDABIIN •Administración Pública del Estado de Jalisco 2013-2018 •Administración Pública del Estado de Jalisco 2008-2013 •Secretarías de Educación •Secretaría de Medio Ambiente y Desarrollo Territorial •Secretaría de Cultura – Dirección de Patrimonio Cultural •Administración Pública del Estado de Jalisco 2008-2013 •Administración Pública del Estado de Jalisco 2013-2018 •Dr. Tomás Orendain Verduzco •Arq. Gabriel Michel Estrada 	<ul style="list-style-type: none"> •Hubo una atención especial desde patrimonio cultural, de la secretaría de cultura del estado de Jalisco en el proceso de la sociabilización. •Durango es un caso que no ha podido arrancar el proyecto de vías verdes, porque siguen trabajando a nivel del gobierno estatal •Vías Verdes Jalisco, cree que hace falta: <ul style="list-style-type: none"> ○ vincular a la gente al proyecto •Identificar cuáles son las necesidades que la gente tiene •Socializar el proyecto por medio de las escuelas locales •Identificar los intereses de los municipios y el nivel de compromiso que asumirán. •Conseguir trabajar de manera vinculada entre secretarías en la administración 	<ul style="list-style-type: none"> •Hubo una atención especial desde patrimonio cultural, de la secretaría de cultura del estado de Jalisco en el proceso de la sociabilización. •Durango es un caso que no ha podido arrancar el proyecto de vías verdes, porque siguen trabajando a nivel del gobierno estatal •Vías Verdes Jalisco, cree que hace falta: <ul style="list-style-type: none"> ○ vincular a la gente al proyecto ○ Identificar cuáles son las necesidades que la gente tiene •Proponer que los directores de cultura, y de educación de los municipios, inviten a los profesores a Incluir actividades escolares físicas y/o deportivas, en las áreas de vías verdes •Los municipios se interesan por las obras que generan en su gobierno municipal 	<p>los recursos con los que opera son públicos.</p> <p>Los dos proyectos no generan recursos, son como la infraestructura de carreteras públicas, cualquier persona es libre de transitar en ella sin que eso le genere pagar una cuota por su uso.</p> <p>Las actividades y servicios complementarios, son los que generan una derrama económica a quienes ofrecen este tipo de servicios, como hospedaje, mantenimiento, transporte, etc.</p> <p>La gestión y mantenimiento de las vías verdes se convierte en fuente de empleo, que como en el caso de la Vía Verde de la Sierra, impulsa que se contraten empresas y personal de comunidades locales. Vías Verdes Jalisco comienza a generar empleo local a muy baja escala, el personal de guías actualmente son el único empleo formal local que existe a raíz de las Vías Verdes Jalisco.</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ El proyecto es apropiado y manejado desde la administración pública estatal ○ El proyecto se instala en los municipios desde el estado ○ El proyecto no se socializa <p>Por su parte, la Vía Verde de la Sierra tiene establecido por medio de su ente gestor, la Fundación Vía Verde de la Sierra, el control para resguardar la protección de los espacios bajo contratos, convenios</p>

Matriz (meta-tabla), para análisis de datos obtenidos de las entrevistas a expertos y documentos, Comparación de Casos, Vía Verde de la Sierra y Vías Verdes Jalisco,

Etapa 10: Gestión y mantenimiento

Caso Vía Verde de la Sierra			Caso Vías Verdes Jalisco			RESULTADOS
Involucrados	Objetivos	Acciones	Involucrados	Objetivos	Acciones	
<ul style="list-style-type: none"> •Fundación Vía Verde de la Sierra •Consejerías provinciales <ul style="list-style-type: none"> ○ Medio ambiente ○ Obras ○ Fomento •Fundación Vía Verde de la Sierra •Consejerías provinciales <ul style="list-style-type: none"> ○ Medio ambiente ○ Obras ○ Fomento •Ayuntamiento •Escuelas Taller •Fundación Vía Verde de la Sierra •Junta de Andalucía •Consejería de Turismo de Andalucía •Fondos Europeos •Consejería de medio Ambiente de Andalucía •Gobierno Central de España •Ministerio del gobierno de España •Sierra •Empresarios particulares locales •Fundación Vía Verde de la Sierra •Maricarmen Toledo •Agentes de medio ambiente •Consejería de Medio Ambiente 	<ul style="list-style-type: none"> •Diseñar y construir para las minorías •Diseñar analizando cada espacio •Gestionar proyectos para las minorías •Diseñar analizando cada espacio •Diseñar analizando cada espacio •Conseguir financiamiento •Crear empleo local •Puntualizar trabajos de mantenimiento y mejoras físicas de la vía verde de la sierra •Apoyar las acciones medioambientales de las instituciones gubernamentales •Crear empleo local •Gestionar la Vía Verde por medio de recursos públicos. •Gestionar la Vía Verde por medio de recursos públicos. •Promocionar el patrimonio natural y cultural de la Vía Verde de la Sierra •Gestionar la Vía Verde de la Sierra •Crear empleo local •Promocionar la vía verde de la sierra 	<ul style="list-style-type: none"> •La Vía Verde de la Sierra cuenta con un equipo potente de personas que la hacen tener un nivel mayor que las demás •Debe existir una estructura de gestión en concreto para un itinerario de vía verde •Los automóviles motorizados son un problema en la vía verde, aunque está prohibido su paso por la vía verde, no se ha aclarado a partir de qué potencia se considera motorizado. •Hay permisos especiales para usar vehículos sobre la vía verde, a una velocidad establecida <ul style="list-style-type: none"> ○ Dueños de terrenos de cultivo ○ Cotos de caza ○ Coches oficiales de la fundación de la vía verde de la sierra •La vía verde de la sierra cuenta con edificios sin recuperar porque 	<ul style="list-style-type: none"> •Administración Pública del Estado de Jalisco 2013-2018 •Administración Pública del Estado de Jalisco 2008-2013 •Municipios de Tala, Juchitán, Ameca, Ahualulco, San Juanito de Escobedo, Etzatlán, San Marcos, Atotonilco y Ocotlán •Gobernador del Estado de Jalisco, Jorge Aristóteles Sandoval Díaz •Secretaria de Cultura del Estado de Jalisco, Doctora Myriam Vachez Plagno •Habitantes de las comunidades locales •Administración Pública del Estado de Jalisco 2013-2018 •CONACULTA (Programa FOREMOBA) •Administración Pública del Estado de Jalisco 2013-2018 •Administración Pública del Estado 	<ul style="list-style-type: none"> •Reestructurar el proyecto Vías Verdes Jalisco de la administración 2008-2013 •Reestructurar el proyecto Vías Verdes Jalisco de la administración 2008-2013 •Promocionar los recursos y atractivos turísticos de las regiones de Jalisco de forma colectiva •Crear un proyecto de conectividad global •Facilitar la movilidad no motorizada para desplazamiento habitantes de forma segura y económicamente viable •Gestionar recursos económicos para impulsar las obras de ex estaciones •Corroborar los datos de vías verdes, elaborados por la administración 2008-2013 •Conocer el número de visitas al proyecto 	<ul style="list-style-type: none"> •No hay un interés de dar seguimiento a los proyectos del estado •Estado de Jalisco va a emplear nuevamente recurso de mantenimiento, en un proyecto donde sólo 2 municipios han colaborado. •Proponer que los municipios sancionen y vigilen que no se dañe la infraestructura, y si hay daños, solicitar que se corrijan los daños. •Los paraderos, Gobierno del Estado de Jalisco los ha entregado bajo convenio a los municipios •Los tramos de sendero, Gobierno del Estado de Jalisco no los ha entregado a municipio porque no se pueden entregar debido a que están etiquetados directamente, el Estado es resguardante de INDAABIN. •Municipio se ampara de no dar 	<p>y/o acuerdos legales las funciones que desempeñan los integrantes del ente gestor, las empresas a las que se han rentado espacios a pie de vía, las que ofrecen servicios, y aquellas empresas que realizan labores de infraestructura que corren debajo del firme de la Vía Verde y que son autorizados por Adif, el dueño de los terrenos y edificios.</p> <p>Al existir interés de diversos involucrados por hacer vías verdes en Jalisco, INDAABIN sugirió hacer la solicitud de las donaciones a nivel estatal. Se cree que coordinar desde la administración pública estatal permite crear una sola dirección de objetivos y facilita la gestión de recursos de nivel federal, pero también se reconoce que son los municipios que son los que tienen territorio, conocen sus problemas y necesidades y son quienes deben realizar la operatividad y mantenimiento de la infraestructura y equipamiento que tenga de Vías Verdes.</p> <p>Dentro de las claves de gestión de la FVVS es:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Llevar un control del número de usuarios real • Diseñar en función de la demanda de servicios • Mejorar las condiciones de los servicios <p>Una clave para la gestión de más recursos es la evidencia de que el proyecto se ha aprovechado, en el</p>

Matriz (meta-tabla), para análisis de datos obtenidos de las entrevistas a expertos y documentos, Comparación de Casos, Vía Verde de la Sierra y Vías Verdes Jalisco,

Etapas 10: Gestión y mantenimiento

Caso Vía Verde de la Sierra			Caso Vías Verdes Jalisco			RESULTADOS
Involucrados	Objetivos	Acciones	Involucrados	Objetivos	Acciones	
<ul style="list-style-type: none"> •Fundación Vía Verde de la Sierra •Bomberos forestales •Alcaldes de los pueblos •Fundación Vía Verde de la Sierra •Usuarios de la Vía Verde de la Sierra •FVVS •Empresarios locales de hospedaje •Archivos históricos •Hemerotecas •Fundación Vía Verde de la Sierra •Empresarios locales •Vía Verde de la Sierra •Usuarios de la Vía Verde de la Sierra •Empresarios locales •Vía Verde de la Sierra •Usuarios de la Vía Verde de la Sierra •Empresarios locales 	<ul style="list-style-type: none"> •Generar empleo local •Mejorar la infraestructura y equipamiento de la vía verde de la sierra •Promocionar la vía verde de la sierra •Generar empleo local Mejorar la infraestructura y equipamiento de la vía verde de la sierra 	<ul style="list-style-type: none"> falta conseguir financiación •El edificio cercano al kilómetro 0 ya cuenta con una idea de uso •El problema de los edificios no es su recuperación, es la financiación de ese edificio, todos son recuperables •La vía verde de la sierra se ha ido construyendo en base a una priorización: <ul style="list-style-type: none"> ○ Primero se ha ido rehabilitando infraestructura en todos los accesos ○ Después se han hecho los accesos a la vía verde de la sierra ○ Después de rehabilitadas las estaciones se realizaron los almacenes y otros edificios •Elementos de equipo en la vía verde de la sierra eran robados •Los catadióptricos dentro de los túneles fueron robados o los rompían 	<ul style="list-style-type: none"> de Jalisco 2008-2013 •Usuarios de las vías verdes Jalisco •Guías de la vía verde •Administración Pública del Estado de Jalisco 2013-2018 •Usuarios de las vías verdes Jalisco •Guías de la vía verde •Secretaría de Cultura – Dirección General de Patrimonio Cultural •Municipios de Tala, Juchitán, Ameca, Ahualulco, San Juanito de Escobedo, Etzatlán, San Marcos, Atotonilco y Ocotlán •Gobernador del Estado de Jalisco, Jorge Aristóteles Sandoval Díaz •Secretaría de Cultura del Estado de Jalisco, Doctora Myriam Vachez Plagno •Habitantes de las comunidades locales •Administración Pública del Estado de Jalisco 2013-2018 	<ul style="list-style-type: none"> •Operar el proyecto de vías verdes de manera eficiente •Reducir la deserción escolar •Facilitar la movilidad no motorizada para desplazamiento de estudiantes de forma segura y económicamente viable •Promocionar los recursos y atractivos turísticos de las regiones de Jalisco de forma colectiva •Crear un proyecto de conectividad global •Promocionar los recursos y atractivos turísticos de las regiones de Jalisco de forma colectiva •Crear un proyecto de conectividad global •Fomentar el empleo local •Delegar la creación de programas locales a los guías de cada ex estación •Reducir costos de guías en las vías verdes Jalisco 	<ul style="list-style-type: none"> mantenimiento a los tramos, porque él no tiene el compromiso con el estado. •Rutas creativas es la suma de diferentes proyectos que se vinculan en el estado de Jalisco. •La Administración Pública del Estado de Jalisco 2013-2018 tiene como indicación vincular los trabajos que se realizan en la secretaría de cultura del estado y posteriormente vincularse con las demás secretarías. •Vías Verdes, ruta de peregrino, ruta arqueológica y paisaje agavero son parte de la dirección de Patrimonio Cultural. •Se ha hecho vinculación con otras direcciones como ECOS (Música para el desarrollo – Secretaría de Cultura Jalisco) 	<p>caso de Vías Verdes Jalisco, son 2 municipios los que han dado buena respuesta al proyecto, otros con menor aceptación y uso, y otros puntos con un mínimo de uso por vandalismo y delincuencia, en el caso de la Vía Verde de la Sierra, la zona con mayor afluencia es el acceso en la estación de Coripe. Vías Verdes Jalisco ha manejado un conteo sin bases estadísticas confiables, por su parte, Vía Verde de la Sierra emplea eco contadores que calculan el número de visitantes, así como el modo en que usan la vía verde, a pie, en bici, a caballo o vehículo, además se suman las labores de registros cualitativos como nacionalidades y preferencias, en base a la observación de los guías verdes los fines de semana.</p> <p>Vías Verdes Jalisco carece de lineamientos para las gestiones y mantenimiento, van echando mano de recursos que sean compatibles con los intereses del proyecto y con las normativas y requisitos de las dependencias y fondos que otorguen recursos, pero sin estar constituido un plan de manejo u operación fijo, lo cual se convierte una amenaza a la continuidad del proyecto.</p> <p>Las mayores amenazas al proyecto de la Vía Verde de la Sierra ha surgido en la etapa inicial de gestiones y mantenimiento:</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ rivalidades entre actores políticos,

Matriz (meta-tabla), para análisis de datos obtenidos de las entrevistas a expertos y documentos, Comparación de Casos, Vía Verde de la Sierra y Vías Verdes Jalisco,

Etapa 10: Gestión y mantenimiento

Involucrados	Caso Vía Verde de la Sierra Objetivos	Acciones	Involucrados	Caso Vías Verdes Jalisco Objetivos	Acciones	RESULTADOS
	<ul style="list-style-type: none"> • Los restos de equipo e infraestructura de la línea del tren fue robada • Se seleccionan proveedores locales de equipos y materiales, o prestadores de servicios • Se reemplazaron elementos relacionados a elementos del ferrocarril • Las actividades que representan un problema son de mantenimiento <ul style="list-style-type: none"> ○ Las reparaciones de las empresas que hacen daño por ingresar vehículos generalmente se hacen con zavorra compactada ○ Otro trabajo que se realiza es el desbroce, ○ Plantación de árboles y su mantenimiento ○ Afectaciones climáticas por lluvias ○ Recogida de basura 	<ul style="list-style-type: none"> • Los restos de equipo e infraestructura de la línea del tren fue robada • Se seleccionan proveedores locales de equipos y materiales, o prestadores de servicios • Se reemplazaron elementos relacionados a elementos del ferrocarril • Las actividades que representan un problema son de mantenimiento <ul style="list-style-type: none"> ○ Las reparaciones de las empresas que hacen daño por ingresar vehículos generalmente se hacen con zavorra compactada ○ Otro trabajo que se realiza es el desbroce, ○ Plantación de árboles y su mantenimiento ○ Afectaciones climáticas por lluvias ○ Recogida de basura 	<ul style="list-style-type: none"> • Habitantes de las comunidades locales • Dirección General de Patrimonio Cultural • Dirección de educación del Estado de Jalisco • Estudiantes de localidades vecinas a las vías verdes • Padres de estudiantes de localidades vecinas a las vías verdes. • Administración Pública del Estado de Jalisco 2013-2018 • Municipio de Ciudad Guzmán • Municipios de Tala, Juchitán, Ameca, Ahualulco, San Juanito de Escobedo, Etzatlán, San Marcos, Atotonilco y Ocotlán • Administración Pública del Estado de Jalisco 2013-2018 • Guías de la Vía Verde en Ameca, Ahualulco y Etzatlán • Secretaria de Cultura del Estado de Jalisco, Doctora 	<ul style="list-style-type: none"> • Fomentar el empleo local • Delegar la creación de programas locales a los guías de cada ex estación • Recuperar la identidad de los pueblos locales • Poner en valor el patrimonio intangible de las comunidades locales a las Vías Verdes • Promover el proyecto en el nivel municipal • Promover el proyecto con usuarios de la Ruta del Peregrino • Vincular el proyecto y programa con otros a nivel estado y municipal • Establecer políticas públicas para mantener operando las vías verdes • Establecer condiciones legales para uso de los bienes nacionales en vías verdes • Coordinar el programa vías verdes Jalisco en la administración 2008-2013 	<ul style="list-style-type: none"> • Así mismo se han hecho vinculaciones con CODE (Consejo Estatal para el Fomento Deportivo, de la Secretaría de Educación de Jalisco) • También se trabaja con SEMADET (Secretaría de Medio Ambiente y Desarrollo Territorial) • Se trabaja con Viabilidad y Transporte • La vinculación con diferentes secretarías tiene como fin resultados no aislados, con estadísticas desvinculadas • Al cambio de administración pública, en 2013, se hace una reestructuración total del proyecto • La administración pública del estado de Jalisco 2013-2018 recibe los 10 kilómetros y con prácticamente 3 ex estaciones ocupadas por ferrocarrileros, con muchos problemas 	<ul style="list-style-type: none"> ○ falta de recursos humanos capaces de gestionar recursos, buscarlos y movilizarlos, ○ La falta de una estructura de gestión concreta para el itinerario Vía Verde de la Sierra. ○ Los daños provocados por el uso de vehículos motorizados en la zona de la vía verde. <p>El mayor problema actual de Vías Verdes Jalisco es establecer cómo operar y asignar las responsabilidades de mantenimientos, para la Vía Verde de la Sierra el mayor problema es el de conseguir recursos para mantenimiento. El cambio de administración trajo consigo trabajos inconclusos de gestión, procedimientos de concesiones de vías y ex estaciones a medias, conflictos no resueltos de invasión de vías y edificios. No tener un gestor permanente ocasiona esos problemas.</p> <p>Se dieron cuenta que para socializar el proyecto en los municipios era necesario no solo hablar con el director de área municipal correspondiente, sino presentar el proyecto a todo el personal de los ayuntamientos para dar a conocer el proyecto y vincular todas las acciones posibles de diferentes direcciones a favor de vías Verdes.</p> <p>La Vía Verde de la Sierra priorizó la gestión de recursos para aplicarlos poco a poco: rehabilitación de infraestructura de accesos, luego</p>

Matriz (meta-tabla), para análisis de datos obtenidos de las entrevistas a expertos y documentos, Comparación de Casos, Vía Verde de la Sierra y Vías Verdes Jalisco,

Etapa 10: Gestión y mantenimiento

Involucrados	Caso Vía Verde de la Sierra Objetivos	Acciones	Involucrados	Caso Vías Verdes Jalisco Objetivos	Acciones	RESULTADOS
	<ul style="list-style-type: none"> ○ Colocar papeleras de basura a lo largo de la vía ● Un problema es conseguir el financiamiento para las labores de mantenimiento de la Vía Verde de la Sierra ● El Parque bio saludable, Puerto Serrano presenta basura y suciedad, porque el área donde se encuentran es de terreno natural ● Consideran no molestar mucho a adif ● Han solicitado a adif solo autorizaciones para, proyectos de obra en beneficio de la VVS ● Velan por los intereses de adif, al cuidar que no haya propietarios pretendiendo usurpar parte de la vía ● La consejería de Medio Ambiente tiene estudios de ordenamiento del territorio del área ● La consejería elaboró una propuesta de actuaciones en 	<ul style="list-style-type: none"> ○ Colocar papeleras de basura a lo largo de la vía ● Un problema es conseguir el financiamiento para las labores de mantenimiento de la Vía Verde de la Sierra ● El Parque bio saludable, Puerto Serrano presenta basura y suciedad, porque el área donde se encuentran es de terreno natural ● Consideran no molestar mucho a adif ● Han solicitado a adif solo autorizaciones para, proyectos de obra en beneficio de la VVS ● Velan por los intereses de adif, al cuidar que no haya propietarios pretendiendo usurpar parte de la vía ● La consejería de Medio Ambiente tiene estudios de ordenamiento del territorio del área ● La consejería elaboró una propuesta de actuaciones en 	<p>Myriam Vachez Plagno</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Vías Verdes Jalisco ● Grupo de guías verdes turístico ● Estudiantes de localidades vecinas a las vías verdes ● Habitantes de las comunidades locales ● Administración Pública del Estado de Jalisco 2013-2018 ● Guía Verde de Ameca ● Director de Educación, Ameca ● Viabilidad municipal de Ameca ● Seguridad municipal de Ameca ● Protección Civil de Ameca ● Estudiantes de localidades vecinas a las vías verdes ● Guía Verde de Ameca ● Estudiantes de localidades vecinas a las Vías Verdes ● Vías Verdes Jalisco ● CODE ● Municipios de Tala, Juchitán, Ameca, Ahualulco, San Juanito de 	<ul style="list-style-type: none"> ● Coordinar el programa vías verdes Jalisco en la administración 2008-2013 ● Establecer continuidad a los actores involucrados ● Conformar un equipo de trabajo coordinado ● Impulsar diversas actividades desde un solo equipo de trabajo ● Conformar un equipo de trabajo coordinado ● Impulsar diversas actividades desde un solo equipo de trabajo ● Identificar que se necesita una gestión de recursos para crear infraestructura y equipamiento, al mismo nivel que se requiere la mejora y operación y manejo del proyecto con personal con experiencia altamente calificado ● Coordinar actividades en las ex estaciones y vías verdes por 	<p>de invasiones, ya sin nada de rieles, porque supuestamente con los rieles se obtendría recurso, y con ello se hicieron los 10 kilómetros de ciclo vías</p> <ul style="list-style-type: none"> ● El cambio de administración pública a nivel estado en Jalisco, genera la modificación del proyecto original, eliminando el seguimiento de los objetivos planteados en un inicio. ● La administración pública a nivel estado en Jalisco, 2013-2018, propone nuevos objetivos, metas y una propuesta diferente al esquema del proyecto general de Vías Verdes México ● La administración estatal vigente detectó que la administración pasada no tenía un acercamiento integral con los municipios, y no 	<p>rehabilitación de los accesos, ya finalmente rehabilitadas las estaciones se han ido haciendo obras complementarias.</p> <p>La Vía Verde de la Sierra tiene en sus objetivos a largo plazo continuar con la construcción de vía para crear una red de conexión más extensa. Vías Verdes Jalisco a largo plazo esperan lograr un una conectividad total o global en todo el estado, así como generar una oferta de experiencia en la vía del tren que ofrece servicio a pasajeros con características sociales, que lleve ciclistas y que sea una conexión para conocer el patrimonio de Jalisco.</p> <p>Las actividades que representan un problema en el mantenimiento de la Vía Verde de la Sierra son:</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ Las reparaciones de las empresas que hacen daño por ingresar vehículos generalmente se hacen con zavorra compactada ○ Otro trabajo que se realiza es el desbroce, ○ Plantación de árboles y su mantenimiento ○ Afectaciones climáticas por lluvias ○ Recogida de basura ○ Colocar papeleras de basura a lo largo de la vía ○ Mejorar las barreras de protección como barandales y muros de contención.

Matriz (meta-tabla), para análisis de datos obtenidos de las entrevistas a expertos y documentos, Comparación de Casos, Vía Verde de la Sierra y Vías Verdes Jalisco,

Etapa 10: Gestión y mantenimiento

Involucrados	Caso Vía Verde de la Sierra Objetivos	Acciones	Involucrados	Caso Vías Verdes Jalisco Objetivos	Acciones	RESULTADOS
	<p>áreas naturales de Andalucía</p> <ul style="list-style-type: none"> • En las áreas naturales de la vía verde de la sierra, también se realizan esas acciones • Se realizan actualmente trabajos de repoblación de vegetación autóctona, apoyadas por la introducción de una especie de pino piñonero de rápido crecimiento y establecimiento, para dar sombra. • Una vez que la sombra de pino ha permitido el establecimiento de la vegetación autóctona, se corta para aprovechamiento forestal • La Fundación Vía Verde de la Sierra se coordina con las empresas que realizan las labores para afectar en lo menos posible al usuario de la vía verde, y mantener condiciones óptimas físicas de la vía verde. 	<p>Escobedo, Etzatlán, San Marcos, Atotonilco y Ocotlán</p> <ul style="list-style-type: none"> • Vías Verdes Jalisco • CODE • Mayra Selene Esteves Gómez • Roberto (Patrimonio Cultural) • Instituto de la Juventud Jalisciense • Peregrinos religiosos (Ruta del peregrino) • Estudiantes de localidades vecinas a las vías verdes • Municipios de Tala, Juchitán, Ameca, Ahualulco, San Juanito de Escobedo, Etzatlán, San Marcos, Atotonilco y Ocotlán • Habitantes de las comunidades locales • Gobierno federal • Gobierno estatal • Gobierno municipal • Vías Verdes Jalisco • Vías Verdes México • Grupo de niños con Síndrome de Dawn • Usuarios de las Vías Verdes Jalisco 	<p>medio de guías locales</p> <ul style="list-style-type: none"> • Inspeccionar constantemente las vías verdes, de afectaciones comunes • Solicitar a los ayuntamientos apoyo para resolver afectaciones a las vías verdes • Reactivar las vías por medio de Guías Verdes • Señalar la necesidad de más personal de guías verdes • Reactivar las vías por medio de Guías Verdes • Señalar la necesidad de más personal de guías verdes • Fomentar el empleo local • Delegar la creación de programas locales a los guías de cada ex estación • Administración Pública del Estado de Jalisco 2013-2018 • Secretaría de Cultura – Dirección de Patrimonio Cultural 	<p>había la transversalidad de los diferentes órdenes de gobierno</p> <ul style="list-style-type: none"> • EL proyecto no fue visto, como un proyecto turístico por la nueva administración, al menos no como donde la primera necesidad fuera llevar turistas en ese momento. • Por instrucción del Gobernador y la Secretaria de Cultura, se plantea el proyecto como una alternativa de movilidad no motorizada para las comunidades locales de la vía verde, con gran impacto regional. • En 2013, con un presupuesto de 5 millones de pesos, empiezan a con el trabajo de unir pequeñas localidades, llamadas delegaciones con las cabeceras municipales por medio de las vías del ferrocarril abandonadas y que ya estaban en 	<p>Las afectaciones más destacadas son provocadas por personas que viven cercanas a las Vías Verdes Jalisco, entendiéndose entonces, que no toda la población conoce, respeta y apoya el proyecto, son:</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ Han tirado camiones de basura cerca de las vías verdes ○ Han retirado plantas que habían sido sembradas como parte de las actividades de reforestación ○ Quitar señalética poco después de ser colocada ○ Quitar bolardos que se colocan para impedir el paso de vehículos ○ Ladrónes han robado rieles y durmientes ○ No hay agua en los paraderos, dejando inutilizados los baños <p>Es necesario dar continuidad al mejoramiento de lo que ya se tiene construido:</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ Seguridad; iluminación con energías sostenibles, mejoramiento de vallado, mejoramiento del firme del suelo. ○ Señalamientos; han implementado códigos QR y aplicaciones para brindar mejor información en español, inglés y alemán ○ Equipamiento; áreas de descanso, accesibilidad a los espacios para usuarios con movilidad reducida, aparca bicis, papeleras, siembra de árboles para dar sombra ○ Capacitación; adoptan conciencia sobre la accesibilidad 	

Matriz (meta-tabla), para análisis de datos obtenidos de las entrevistas a expertos y documentos, Comparación de Casos, Vía Verde de la Sierra y Vías Verdes Jalisco,

Etapa 10: Gestión y mantenimiento

Involucrados	Caso Vía Verde de la Sierra Objetivos	Acciones	Involucrados	Caso Vías Verdes Jalisco Objetivos	Acciones	RESULTADOS
		<ul style="list-style-type: none"> • Colocar elementos para el tránsito seguro, sobre todo en áreas con poca iluminación, como los túneles • Continuar con obras de mejora en la Vía Verde de la Sierra • Las últimas obras son de uso público, gestionadas por la FVVS con un proyecto de la consejería de turismo • Las obras tiene un enfoque en los temas de la salud y accesibilidad • Elaborar información en señalamientos con códigos QR para informar el sitio como un área de la Vía Verde de la Sierra adaptada a la accesibilidad • La FVVS gestionó un proyecto de accesibilidad para acceder al hotel-restaurante de Coripe • El proyecto de accesibilidad contempla un bungalow adaptado totalmente para 	<ul style="list-style-type: none"> • Habitantes de los altos de Jalisco • Gabriel Michel Estrada, Ex Coordinador General del Programa Vías Verdes Jalisco • Administración pública del estado de Jalisco 2008-2013 • Gabriel Michel Estrada, Ex Coordinador General del Programa Vías Verdes Jalisco • Administración pública del estado de Jalisco 2008-2013 • Vías Verdes Jalisco • Administración Pública del Estado de Jalisco 2008-2013 • Administración Pública del Estado de Jalisco 2008-2013 • Guías de vías verdes • Municipios • María Elena • Grupo de guías verdes turístico • CODE • Administración Pública del Estado 	<ul style="list-style-type: none"> • Guías de Vías Verdes locales (administración 2013-2018) • Protección Civil • Christian, guía verde de Ameca • Continuar con el tema estratégico de recuperación del patrimonio ferroviario • Desarrollar el programa Vías Verdes 	<p>comodato del estado de Jalisco.</p> <ul style="list-style-type: none"> • La propuesta elaborada en la administración estatal anterior, 2008-2013, contemplaba tres senderos: sendero ciclista, sendero ecuestre y sendero peatonal. • La nueva administración solo considera trabajar con el sendero peatonal, que va construido sobre las vías del ferrocarril • Comenzaron a unir comunidades con los senderos, y la respuesta de las personas fue que encontró sentido de que le servía para utilizarlo para desplazarse a su cabecera municipal, a las escuelas, a sus trabajos, a pagar impuestos y a realizar actividades de población más importantes • Las localidades donde más se logró esa respuesta de las personas fue en 	<p>y buscan que todos los proyectos garanticen estar adaptados.</p> <p>La FVVS sigue el proceso del contexto administrativo público para hacer obras.</p> <p>La FVVS menciona importante que exista señalamientos que indique información de los puntos de interés con:</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ dónde estás (ubicación-orientación) ○ qué es lo que estás viendo (descripción-explicación) ○ en español y en inglés (diferentes idiomas) ○ Colocar información y señalamientos ○ Dar reconocimiento a los fondos económicos con los cuáles se realizan los proyectos. <p>Las funciones de gestión de la FVVS en los últimos años han sido:</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ Ser acreedores a un Programa de Promoción y Mejora de la Vía Verde de la Sierra, que financió la Consejería de Turismo de la Junta de Andalucía ○ Gestiona proyectos europeos en el tema promocional para hacer paquetes turísticos en el tema de accesibilidad ○ Conseguir tanto de gobierno andaluz como gobierno central empeño y mucho dinero en el tema de apoyo a las vías verdes ○ Implicar a diferentes administraciones públicas que apoyan los temas de acondicionamiento nuevos

Matriz (meta-tabla), para análisis de datos obtenidos de las entrevistas a expertos y documentos, Comparación de Casos, Vía Verde de la Sierra y Vías Verdes Jalisco,

Etapa 10: Gestión y mantenimiento

Involucrados	Caso Vía Verde de la Sierra Objetivos	Acciones	Involucrados	Caso Vías Verdes Jalisco Objetivos	Acciones	RESULTADOS
		<p>personas con movilidad reducida</p> <ul style="list-style-type: none"> • Los baños públicos también están adaptados • Aumentar los espacios con mayor demanda, como los WC en el acceso de Coripe. • Las nuevas obras que se construyen fueron adaptándolas a personas con movilidad reducida • Se hicieron duchas, por la necesidad de los usuarios • La FVVS concessiona los edificios a empresarios particulares para su manejo • La concesión se otorga a particulares locales para fomentar el empleo de los pueblos cercanos a la vía verde de la sierra • La FVVS gestionó un proyecto europeo de accesibilidad, gestionaron un parque adaptado para niños con movilidad reducida 	<p>de Jalisco 2008-2013</p> <ul style="list-style-type: none"> • Secretaría de Cultura, Jalisco • Vías Verdes Jalisco, 2008-2013 • Guías de la Vía Verde • Administración Pública del Estado de Jalisco 2013-2018 • Vías Verdes Jalisco, 2013-2018 • Administración Pública del Estado de Jalisco 2013-2018 • Secretaría de Cultura – Dirección de Patrimonio Cultural • Lic. María Elena • Guías de Vías Verdes locales • Administración Pública del Estado de Jalisco 2013-2018 • Secretaría de Cultura – Dirección de Patrimonio Cultural • Lic. María Elena • Guías de Vías Verdes locales • Administración Pública del Estado 		<p>Ahualulco y Etzatlán.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Cuando se realiza el cambio de la administración, la nueva administración debe trabajar con el presupuesto de la administración que sale, y con las partidas de presupuestales establecidas. • Al cambio de administración, se percibe que la información del impacto en número de visitantes al proyecto, no parece real. • En un comparativo del número de visitantes, no hay una confianza en los datos obtenidos. • En la administración pública 2008-2013 el estado de Jalisco contaba con 10km de vía verde, y los datos del estado registrados eran de un millón de usuarios. • En la administración pública 2013-2018 el estado de Jalisco 	<ul style="list-style-type: none"> ○ Solicitar a las administraciones públicas Inversiones muy fuertes cuando hay catástrofes naturales como lluvias, desprendimiento, han llegado a costar un millón o más de euros. <p>Por su parte la administración estatal vigente que coordina Vías Verdes Jalisco considera que en la administración anterior no se consiguió la transversalidad de los diferentes niveles de gobierno, así como que se omitió la sociabilización del proyecto con las personas de las comunidades locales, a quién debe dirigirse primero el proyecto, para finalmente poder considerar actividades turísticas.</p> <p>Durante la gestión de proyectos, Vías Verdes Jalisco ha encontrado que la amplia gama de temas que desarrolla le permite ser susceptible a obtener apoyos de diferentes secretarías o dependencias como SEMADET (Secretaría de Medio Ambiente y Desarrollo Territorial), CODE (Consejo Estatal para el Fomento Deportivo, de la Secretaría de Educación de Jalisco), ECOS (Música para el desarrollo – Secretaría de Cultura Jalisco), Vialidad y Transporte</p> <p>Vías Verdes Jalisco tuvo el acierto de crear una comunicación dentro del gobierno del estado, la secretaría de cultura y las direcciones dentro de ella, para vincular proyectos que ya se tienen.</p>

Matriz (meta-tabla), para análisis de datos obtenidos de las entrevistas a expertos y documentos, Comparación de Casos, Vía Verde de la Sierra y Vías Verdes Jalisco,

Etapa 10: Gestión y mantenimiento

Involucrados	Caso Vía Verde de la Sierra Objetivos	Acciones	Involucrados	Caso Vías Verdes Jalisco Objetivos	Acciones	RESULTADOS
		<ul style="list-style-type: none"> • La FVVS está concientizada y se preocupa bastante del tema, para que todo el mundo pueda acceder a todos los espacios • Las nuevas obras que se construyen fueron adaptándolas a personas con movilidad reducida: columpios y la accesibilidad del parque infantil y el parque bio-saludable • Han adoptado una conciencia de gestión donde en todas las actuaciones que se van haciendo para la Vía Verde de la Sierra, se contempla el tema de la accesibilidad. • Se han implementado parques bio-saludables para formar parte de la rutina de los usuarios de la Vía Verde de la Sierra, y complementar su rutina, en pro de la salud. • Los proyectos de actuación se realizan cuando vas 	<ul style="list-style-type: none"> de Jalisco 2013-2018 • Secretaría de Cultura – Dirección de Patrimonio Cultural • Lic. María Elena • Arq. Gabriel Michel • Guías de vías verdes (Administración 2008-2013) • Guías de Vías Verdes locales (administración 2013-2018) • Gobierno municipal • Administración Pública del Estado de Jalisco 2013-2018 • Secretaría de Cultura – Dirección de Patrimonio Cultural • Guías de Vías Verdes locales (administración 2013-2018) • Talleristas • Administración Pública del Estado de Jalisco 2013-2018 • Secretaría de Cultura – Dirección de Patrimonio Cultural • Guías de Vías Verdes locales 		<ul style="list-style-type: none"> cuenta con 107.40 km de vía verde: 86.4 km en la región valles, 21km en la región Ciénega y 6km nuevos en el sur del estado de Jalisco, y el registro de visitas en el 2017 fue de un millón doscientos mil visitantes. • No existen registros comprobables de la administración estatal anterior. • Actualmente el registro de visitantes se lleva a cabo por conteo. • La administración actual realiza un plan de operación, ante la necesidad de cómo operar los centros culturales, que ya son comodatados a los municipios. • El plan de operación deberá establecer la manera en que deben operar los municipios a partir de las direcciones de cultura y los guías de la vía verde (que están vinculados 	<p>La administración 2008-2013 de Vías Verdes Jalisco, conformó un equipo para realizar recorridos guiados con grupos ciclistas y visitantes, que trasladaban por medio de un camión y remolque desde Guadalajara hasta las poblaciones fuera de la ciudad donde hay Vías Verdes. Los recorridos guiados se realizaban en los términos patrimoniales, históricos y algunos otros cursos asociados con otros grupos sociales, pero el personal al no ser de las comunidades anfitrionas no generaba desarrollo local en cuanto a empleos. Al cambiar la administración se les despidió y se contrató a personal de las poblaciones locales, que tenían que realizar más funciones de gestión local, por una remuneración económica menor. Del personal contratado, sólo permaneció un guía que era originario de una comunidad local.</p> <p>La FVVS realiza inspecciones periódicas de las condiciones físicas de la vía verde de la sierra, de los prestadores de servicios y de mantenimiento a la vía verde de la sierra, anotando y reportando las incidencias que observa y le reportan los patrulleros verdes, a fin de ofrecer servicios de calidad. Si los empresarios no cumplen con lo estipulado, se sujetan a las mismas disposiciones firmadas en contrato.</p>

Matriz (meta-tabla), para análisis de datos obtenidos de las entrevistas a expertos y documentos, Comparación de Casos, Vía Verde de la Sierra y Vías Verdes Jalisco,

Etapa 10: Gestión y mantenimiento

Involucrados	Caso Vía Verde de la Sierra Objetivos	Acciones	Involucrados	Caso Vías Verdes Jalisco Objetivos	Acciones	RESULTADOS
		<p>a hacer un proyecto de obra de un edificio, un aparcamiento, lo que sea, en una zona que no es urbana, que es rural y ni siquiera es urbanizable</p> <ul style="list-style-type: none"> • La Fundación Vía Verde de la Sierra realiza las gestiones de proyectos de actuación, pues la vía se encuentra fuera del área urbanizable de las localidades vecinas • Los proyectos de actuación deben ser aprobados por las consejerías implicadas: <ul style="list-style-type: none"> ○ Medio ambiente ○ Obras ○ Fomento • No pueden ejecutarse obras sin la aprobación del proyecto de actuación • El proceso de aprobación del proyecto de actuación es de año y medio a dos años • Los proyectos de actuación deben seguir el proceso administrativo del 	<p>(administración 2013-2018)</p> <ul style="list-style-type: none"> • Protección Civil • Christian, guía verde de Ameca • Mónica Solórzano Gil • Administración Pública del Estado de Jalisco 2003-2008 • Secretaría de Cultura • Administración Pública del Estado de Jalisco 2008-2013 • 		<p>directamente secretaria de cultura del estado de Jalisco)</p> <ul style="list-style-type: none"> • Secretaría de cultura opera dentro de las jurisdicciones municipales donde hay vías verdes, específicamente en los kilómetros de vía, instalaciones como paraderos, ex estaciones (ahora centros culturales), baños, estaciones de servicio y vigilancia. • Es necesario establecer cómo operar y asignar las responsabilidades de mantenimientos, que es el problema del proyecto • Jalisco considera ser el estado del país con mayor cantidad de kilómetros de vías verdes, de las cinco vigentes. • El proyecto es exitoso en 3 o 4 de los 8 municipios por donde pasan las vías verdes, pero no en todo el 	<p>La FVVS conoce y promociona actividades que se realizan en las áreas naturales por donde pasa la vía verde de la sierra, como el anillado de aves.</p> <p>Ha ido mejorando el material de información en calidad gráfica y facilidad de la información y simultáneamente la FVVS ha gestionado el mejoramiento del observatorio y los edificios de la VVS</p> <p>Documentar rasgos históricos en torno a la Vía Verde de la Sierra</p> <p>La FVVS reconoce que al tener creado el producto turístico, no se puede ofrecer mala calidad, pues eso determina que la gente siga visitando el proyecto, y que la buena recomendación genere nuevos visitantes</p> <p>La FVVS es un gestor total en lo que respecta a la Vía Verde de la Sierra y los empresarios locales que ocupan los edificios y espacio a pie de vía, por ello tiene la atribución de realizar inspecciones periódicas de calidad, para cerciorarse que todo está bien.</p> <p>La FVVS considera que antes las vías verdes era un turismo desconocido, y ahora se ha consolidado, existiendo muchas vías verdes a nivel nacional, por lo que una buena gestión y mantenimiento los coloca en el interés de los usuarios.</p>

Matriz (meta-tabla), para análisis de datos obtenidos de las entrevistas a expertos y documentos, Comparación de Casos, Vía Verde de la Sierra y Vías Verdes Jalisco, Etapa 10: Gestión y mantenimiento

Involucrados	Caso Vía Verde de la Sierra Objetivos	Acciones	Involucrados	Caso Vías Verdes Jalisco Objetivos	Acciones	RESULTADOS
		<p>contexto en que se encuentra</p> <ul style="list-style-type: none"> • El proceso es muy lento e involucra a diferentes niveles de administración <ul style="list-style-type: none"> ○ La FVVS solicita al ayuntamiento el proyecto, ○ El proyecto es presentado al ayuntamiento ○ El ayuntamiento consulta a todas las consejería ○ Las consejerías responden con la resolución • Colocar barreras arquitectónicas de seguridad • En las partes que lo requerían se colocó valla de madera, desde que se hizo la rehabilitación del trazado • La Fundación Vía Verde de la Sierra está mejorando la valla de madera original, colocando nueva, más alta, porque da más seguridad para los ciclistas, la original era muy baja para el ciclista. • Algunos túneles continuaron presentando daños, 			<p>proyecto en general</p> <ul style="list-style-type: none"> • El proyecto tiene focos rojos. • Gobierno del estado de Jalisco brindó bicicletas a través de la Universidad de Guadalajara, también a algunas preparatorias para el uso de movilidad de los estudiantes. • Gobierno del estado equipa a las ex estaciones con bicicletas para ser utilizadas bajo préstamo, a los visitantes de las vías verdes. • Ante la promoción de uso de bicicleta, los padres han preferido invertir en adquirir bicicletas para el traslado de sus hijos a las escuelas, generando el uso del espacio. • Los resultados de uso, se relacionan al objetivo de servir primero a los locales que al turismo. • En la región Sur del estado de Jalisco, se habilitó en vías 	<p>La FVVS tiene como tarea innovar en los proyectos para no perder el interés de los visitantes frecuentes, y al mismo tiempo atraer nuevos visitantes, poder captarlos y volverlos en asiduos visitantes.</p> <p>Dentro de las actividades importantes de gestión son promocionar continuamente las labores y las actividades nuevas que generan, por medios electrónicos, ferias, congresos, etc.</p> <p>Dentro de los problemas de gestión, es que las empresas no tienen una visión de que la Vía Verde es un proyecto de conjunto, y que la colaboración es necesaria.</p> <p>El proyecto de Vía Verde de la Sierra no puede venderse por separado, no puede solo ofertarse la parte de un municipio solamente, sino en conjunto.</p> <p>La gestión para mejorar los espacios es igual de importante que los servicios ofrecidos sean de calidad.</p> <p>El esquema de la administración de España permite, el subsidio por medio de la gestión de proyectos que incluyan el personas profesional, capacitado, creando más empleo, a FVVS selecciona al nuevo personal de acuerdo a la normatividad de empleo de España, el cual se realiza por convocatoria de plaza</p>

Matriz (meta-tabla), para análisis de datos obtenidos de las entrevistas a expertos y documentos, Comparación de Casos, Vía Verde de la Sierra y Vías Verdes Jalisco, Etapa 10: Gestión y mantenimiento

Involucrados	Caso Vía Verde de la Sierra Objetivos	Acciones	Involucrados	Caso Vías Verdes Jalisco Objetivos	Acciones	RESULTADOS
		<p>debido a su antigüedad</p> <ul style="list-style-type: none"> • Se han hecho obras de reconstrucción de embocaduras que se han venido a bajo • Colocar información a lo largo de la vía verde <ul style="list-style-type: none"> ○ A cada kilómetro se han colocado postes en forma de traviesas (durmientes) indicando cada kilómetro • Se han colocado áreas de descanso con mobiliario adecuado para los usuarios: <ul style="list-style-type: none"> ○ Aparca bicis ○ Papeleras (cesto de basura) ○ La FVVS está sembrando árboles para que haya sombra • Colocar información y señalamientos en cada viaducto, túnel o punto de interés diciendo: <ul style="list-style-type: none"> ○ dónde estás (ubicación-orientación) ○ qué es lo que estás viendo (descripción-explicación) 			<p>verdes el punto de mayor impacto para uso.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ante el problema de quién y cómo se llevará a cabo el mantenimiento de vías verdes, la solución ha sido requerir la elaboración de un plan de operación, el cual se encuentra en proceso • El estado de Jalisco actualmente otorgan comodato a los municipios los paradores. • Han surgido problemas porque en algunos de los paradores se han establecido comercios, pero no hay una forma de confirmar cómo son los ingresos que recibe el municipio, cómo lo opera, y cómo se reintegra al mantenimiento de los mismos espacios. • Vías verdes se vincula con el patrimonio edificado e inmaterial. 	<p>La FVVS confirma que la VVS crea empleo local, sin embargo, algunos empleados no son fijos y su sueldo depende de las subvenciones que la FVVS consigue.</p> <p>Finalmente, durante la experiencia de gestión y mantenimiento de la VVS, se ha aprendido, tanto en el nivel del gestor local, como en la FFE que los municipios deben tener capacidad de formar aliados con otros municipios y no formar divisiones, además, aprender a saber dejar ir a los municipios que no están interesados y trabajar con los que sí lo estén.</p> <p>En Vías Verdes Jalisco se ha aprendido que se debe trabajar con los municipios que realmente están interesados, por tanto, las próximas inversiones se aplicarán a los municipios que realmente apoyan el proyecto.</p> <p>Vías Verdes Jalisco ha aprendido que los municipios son los que deben estar al pendiente del proyecto, sus comunidades son las que deben apropiarse del proyecto, los responsables políticos al cargo deben tener un sustento para sancionar y vigilar que no se dañe la infraestructura y se corrijan daños. Los municipios deben destinar fondos a vías verdes, así como deben tener el beneficio de recibir recursos públicos para las gestiones y mantenimiento del proyecto.</p>

Matriz (meta-tabla), para análisis de datos obtenidos de las entrevistas a expertos y documentos, Comparación de Casos, Vía Verde de la Sierra y Vías Verdes Jalisco, Etapa 10: Gestión y mantenimiento

Involucrados	Caso Vía Verde de la Sierra Objetivos	Acciones	Involucrados	Caso Vías Verdes Jalisco Objetivos	Acciones	RESULTADOS
		<ul style="list-style-type: none"> ○ en español y en inglés (diferentes idiomas) ○ Colocar información y señalamientos ● En los túneles de la Vía Verde de la Sierra hay en cada entrada y salida señalamientos con la siguiente información: <ul style="list-style-type: none"> ○ cómo se llama el túnel ○ cuánto mide ○ a qué distancia está el siguiente túnel ○ y cuál es ● Colocar barreras arquitectónicas de seguridad ● En las partes que lo requerían se colocaron muros de contención debido a los derrumbes de taludes ● Colocar información y señalamientos ● Dar reconocimiento a los fondos económicos con los cuáles se realizan los proyectos. ● La FVVS reconoce el fondo económico y da publicidad del proyecto europeo con el que se 			<ul style="list-style-type: none"> ● La visión de vías verdes Jalisco, es lograr una conectividad total o global en todo el estado. ● Al largo plazo esperan generar una oferta de experiencia en la vía del tren que ofrece servicio para pasajeros, con características sociales, que lleve ciclistas, y que sea una conexión a conocer el patrimonio de Jalisco ● Se pretende una conexión global, con retorno al punto de partida ● El impulso de las guías locales en Ameca, Ahualulco y Etzatlán ● La voluntad personal de las guías que actualmente realizan múltiples funciones. ● Para la administración actual supuso un problema recibir con el programa anterior de vías verdes un grupo sub contratado de 	<p>Se detectó que el haber creado vías de comunicación con los carril-bici, que iban de cabeceras municipales a donde pasaban las Vías Verdes Jalisco (Sobre el trazado de vías ferroviarias en desuso) alejadas de los núcleos de población, ayudó a las personas a encontrarle sentido al proyecto, al igual que en la Vía Verde de la Sierra, en el caso de Coripe se realizó un camino para acceder a la Vía Verde la cual pasa alejada de las viviendas, el acceso de Coripe es el que registra mayor afluencia de visitantes.</p> <p>De las entrevistas en el caso de Vías Verdes Jalisco se identificó que la percepción del personal de la administración estatal es negativa, con respecto a la respuesta de la mayoría de los ayuntamientos, creen que no se involucran adecuadamente para apoyar las actividades que son a favor de vías verdes, y personal de municipios tiene una percepción negativa de la administración estatal, pues mencionan que el estado impone el proyecto, cuando el responsable ante INDAABIN es el estado y no el municipio, y consideran no tienen suficientes recursos para apoyar las actividades.</p> <p>Durante las entrevistas en el caso de Vías Verdes Jalisco se identificó también que el personal de guías locales consideran que trabajan con múltiples tareas que demanda más personal, que requieren mayor capacitación, equipo de seguridad,</p>

Matriz (meta-tabla), para análisis de datos obtenidos de las entrevistas a expertos y documentos, Comparación de Casos, Vía Verde de la Sierra y Vías Verdes Jalisco, Etapa 10: Gestión y mantenimiento

Caso Vía Verde de la Sierra		Caso Vías Verdes Jalisco		RESULTADOS
Involucrados	Objetivos	Involucrados	Objetivos	
	<p>Acciones</p> <p>iluminaron los túneles</p> <ul style="list-style-type: none"> • Originalmente se iluminaban con lámparas fluorescentes, se instaló no sólo la luminaria, sino la instalación y la preparación de un tendido de la red para llegar a los túneles • Posteriormente con el nuevo proyecto europeo se cambió la iluminación por luz LED que es una energía mucho más sostenible que los fluorescentes, el consumo es menor • El suministro de luz eléctrica se gestionó por medio de recursos públicos • En algunos túneles el suministro eléctrico son con energía solar y otros son con energía convencional, con cableado • Se debe hacer un análisis adecuado del sitio, para verificar el aprovechamiento 		<p>Acciones</p> <p>guías verdes turístico, a quien se les pagaba 15 mil pesos mensuales, y a quienes debían equipar con un camión y remolque para llevar turistas a las vías.</p> <ul style="list-style-type: none"> • La administración estatal no tenía fondos económicos para la gasolina ni tenían bicicletas. • Se dio de baja a los guías subcontractados y se cambiaron por guías locales, que conocían la zona, con un sueldo a menos de la mitad de los anteriores, \$ 6,000.00 mensuales • El perfil profesional de algunos guías verdes es licenciado en turismo, derecho, cultura física y deportes. • Los guías laboran 6 días de la semana, con actividades por mañana y tarde, incluso nocturnos, así como recorridos guiados en fines de semana. • Las actividades locales son 	<p>materiales y recursos económicos para las actividades, además tienen una percepción de falta de reconocimiento a su trabajo y de respaldo por parte de las autoridades municipales y estatales. En la administración estatal 2008-2013 el personal de guías percibía un sueldo mensual aproximado de \$ 15, 000.00 pesos mexicanos, en la administración estatal 2013-2018 el sueldo se redujo a \$ 6,000.00 pesos mexicanos, sin considerar la deducción de impuestos. Aumentaron las actividades que deben realizar, aumentaron sus horas de jornada laboral y se redujo su sueldo.</p> <p>Vías Verdes Jalisco respecto a su ente gestor, la Secretaría de Cultura del Estado de Jalisco en el período 2008-2013 tuvo el acierto de hacer gestiones iniciales para obtener las donaciones de la infraestructura y los edificios, así como generar un Plan Maestro a partir del cual se ha posibilitado las gestiones para participar en recursos públicos de lo que continua realizándose en torno a Vías Verdes, así como iniciar el arranque de actividades y construcciones. En el período 2013-2018 tuvo el acierto de contratar personal local, generar actividades de sociabilización del proyecto con las administraciones locales, de captar una gran inversión recursos financieros públicos para hacer más obra, sociabilizar el proyecto a través de actividades culturales dirigidas especialmente a</p>

Matriz (meta-tabla), para análisis de datos obtenidos de las entrevistas a expertos y documentos, Comparación de Casos, Vía Verde de la Sierra y Vías Verdes Jalisco, Etapa 10: Gestión y mantenimiento

Involucrados	Caso Vía Verde de la Sierra Objetivos	Acciones	Involucrados	Caso Vías Verdes Jalisco Objetivos	Acciones	RESULTADOS
		<p>de energías renovables</p> <ul style="list-style-type: none"> • Los túneles que están en zonas más sombrías no tiene buen resultado el uso de la energía solar, porque las baterías se descargan • Revisar los índices pluviométricos para validar la eficiencia de paneles solares, pues cuando se tiene un porcentaje alto de días sin sol, no da buen resultado el sistema • Llevar un control del número de usuarios real • Diseñar en función de la demanda de servicios • Mejorar las condiciones de los servicios • La FVVS ha registrado una buena eficiencia del sistema de iluminación con energía solar, pues se ilumina cada vez que pasa alguien dentro de los túneles, aún con el aumento de afluencia. El sistema con LED no tienen requiere 			<p>aquellas que realizan los guías verdes con escolares de su municipio.</p> <ul style="list-style-type: none"> • En el caso de Ahualulco son aproximadamente 48 escuelas primarias y eso les supone un mes y medio, que cada escuela los visite un día por semana y hacen el recreo en las vías verdes, con un recorrido, desde su escuela, a las vías verdes donde ven una película y se regresan para su escuela, y eso es un programa que lo realizan tres veces en cada escuela, y a la gente le encanta • Buscar el beneficio local, empleando a guías locales • Se conservó a un guía de la administración anterior, por ser originario de Ameca • El Guía Christian realizó una vinculación a través del director de educación para 	<p>estudiantes de localidades vecinas, comunicar las vías con los centros poblacionales y han logrado vincular acciones dentro de las diversas direcciones de la Secretaría de Cultura para realizar un esfuerzo conjunto.</p> <p>Vías Verdes Jalisco aprendió al igual que la Vía Verde de la Sierra, que se debe trabajar con lo existente, invertir en edificios nuevos es un riesgo, pues en el caso español hubo malas inversiones en edificios que nunca se utilizaron, en el caso mexicano, los edificios como paradores se encuentran sin uso, en malas condiciones y en donde existen problemas de inseguridad fuertes han sido ocupadas por delincuentes.</p> <p>Vías Verdes Jalisco es parte de un proyecto mayor que tiene objetivos ligados al rescate y uso del patrimonio material e inmaterial, que beneficie en primer término a las comunidades locales en temas de recuperación de la memoria histórica de las localidades y generar arraigo en las comunidades.</p> <p>En Vías Verdes Jalisco existe un programa local con escuelas, dirigido a estudiantes de primarias locales para incentivar el uso y conocimiento de Vías Verdes a los niños y jóvenes de comunidades vecinas.</p> <p>Todas las actividades de Vías Verdes tienen como objetivo generar orgullo en las personas</p>

Matriz (meta-tabla), para análisis de datos obtenidos de las entrevistas a expertos y documentos, Comparación de Casos, Vía Verde de la Sierra y Vías Verdes Jalisco, Etapa 10: Gestión y mantenimiento

Involucrados	Caso Vía Verde de la Sierra Objetivos	Acciones	Involucrados	Caso Vías Verdes Jalisco Objetivos	Acciones	RESULTADOS
		<p>tanto consumo como con luminarias normales con la electricidad convencional.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Mejorar las condiciones de los servicios • Originalmente al inicio de los túneles se debía encender la iluminación por medio de interruptores • El nuevo sistema de iluminación cuenta con sensores de movimiento que prolongan el tiempo de iluminación • Ahora los nuevos sensores, mientras tú estés dentro no se va a apagar la luz • Anteriormente también habían casos de robo de los interruptores • A lo largo de los túneles había una serie de interruptores porque el sensor permitía que la luz estuviera encendida sólo un par de minutos • Había una serie de interruptores que tú le dabas y se volvía 			<p>invitar a estudiantes de primaria a realiza el circuito de vías verdes.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Posteriormente se realiza un acercamiento con directores de las escuelas para que realicen el recorrido, y a partir de ahí se suma a colaborar vialidad municipal, para acompañar y cuidar a los grupos escolares • también se hacen proyecciones de películas • En el programa local apoyan municipio, seguridad, protección civil y demás • Por medio de este programa se empieza una labor con niños de incentivar y empaparse de lo que son las vías verdes, qué era el ferrocarril, de que se trata el ferrocarril y que son las vías verdes • Se considera que los programas implementados, 	<p>sobre el patrimonio que existe en torno a ellos, y que el proyecto sea apropiado por las comunidades al reconocerlo y dar uso.</p> <p>Existen problemas de inseguridad en algunos tramos por las condiciones que vive el país, Vías Verdes Jalisco requiere</p> <ul style="list-style-type: none"> • Crear certidumbre de la seguridad al usar las vías verde • Garantizar la movilidad no motorizada, para evitar que atropellen al usuario • Garantizar la seguridad de sus bienes, evitar continúen asaltos • Promover la accesibilidad a usuarios con capacidades limitadas • Dar a conocer a las personas el patrimonio de su estado • Combatir el calentamiento global por medio de uso eficiente de las energías.

Matriz (meta-tabla), para análisis de datos obtenidos de las entrevistas a expertos y documentos, Comparación de Casos, Vía Verde de la Sierra y Vías Verdes Jalisco,

Etapa 10: Gestión y mantenimiento

Involucrados	Caso Vía Verde de la Sierra Objetivos	Acciones	Involucrados	Caso Vías Verdes Jalisco Objetivos	Acciones	RESULTADOS
		<p>a encender el sistema de forma manual</p> <ul style="list-style-type: none"> • En las partes que lo requerían se colocaron muros de contención debido a los derrumbes de taludes • Originalmente desde la rehabilitación del trazado de la vía Verde de la Sierra, se colocaron muros de contención • Por el continuo derrumbe de taludes se aumentó la seguridad, reforzando las contenciones con vallado metálico encima. • Los trabajos se realizaron por medio de una escuela Taller, por tanto la mano de obra se absorbía con recursos públicos de otro proyecto enfocado a personas en estado de desempleo • Las Escuelas Taller son escuelas de oficios, donde las personas desempleadas acuden a aprender 			<p>son educación que sirve porque viene desde abajo hacia los niños y son los que finalmente van aun desdoblado el interés sobre el cuidado del patrimonio</p> <ul style="list-style-type: none"> • Otro programa implementado en vías verdes con las escuelas, es el recreo en las estaciones • Otros programas de impacto estatal, se llama Guachi va a las vías verdes, es un inflable, que se hace para la gente que no tiene la oportunidad de visitar el sitio arqueológico Guachimontones, se realiza una proyección del sitio y es ahí donde nace el interés por ir a los sitios culturales. • Los programas estatales en vías verdes, tienen la finalidad de promover más patrimonio del estado. • Generar eventos con apoyo de otras secretarías, como 	

Matriz (meta-tabla), para análisis de datos obtenidos de las entrevistas a expertos y documentos, Comparación de Casos, Vía Verde de la Sierra y Vías Verdes Jalisco,

Etapa 10: Gestión y mantenimiento

Involucrados	Caso Vía Verde de la Sierra Objetivos	Acciones	Involucrados	Caso Vías Verdes Jalisco Objetivos	Acciones	RESULTADOS
		actividades, se les paga un salario representativo, y practican en obras de interés público <ul style="list-style-type: none"> • Destacar con señalamientos de cadenamamientos a cada kilómetro • La cercanía de la localidad a la zona del hotel-restaurante de Coripe, permitió utilizar energía eléctrica convencional • En el pueblo de Coripe se ha hecho un sendero especial peatonal que viene hasta aquí • Se destacan características especiales con señalamientos, como el viaducto de Coripe que es el más largo de los cuatro que hay, tiene doscientos treinta y siete metros. • La Fundación Vía Verde de la Sierra se encarga de impulsar la gestión para el financiamiento de nuevos proyectos. • Los proyectos de parques infantiles y 			promoción de ambos proyectos <ul style="list-style-type: none"> • Promoción conjunta y estadísticas relacionadas • Impulso por parte de involucrados a nivel estado • EL instituto de la juventud jalisciense se ha vinculado y en el primer año tuvo afluencia de 1000 personas • La ruta del peregrino se ha apoyado con operativos para poner a disposición las vías y ex estaciones para un tránsito más seguro • Los peregrinos se han apropiado del espacio, y cada año por sí solos recorren su ruta por las vías verdes, donde es posible, y dejan de hacerlo por carretera • hay una serie de actividades locales aproximadamente 34 • Algunos municipios ya se han apropiado de los espacios. • El reto más importante de las 	

Matriz (meta-tabla), para análisis de datos obtenidos de las entrevistas a expertos y documentos, Comparación de Casos, Vía Verde de la Sierra y Vías Verdes Jalisco,

Etapa 10: Gestión y mantenimiento

Involucrados	Caso Vía Verde de la Sierra Objetivos	Acciones	Involucrados	Caso Vías Verdes Jalisco Objetivos	Acciones	RESULTADOS
		<p>bio-saludables son abiertos a todo el público y no se cobra por ello, por eso sería imposible la inversión por parte de la FVVS, pues no tiene revolvencia económica</p> <ul style="list-style-type: none"> • Los proyectos del vallado del parque infantil está en torno a los quince mil euros por las características físicas con las que cuenta. • Al ser obras de alto costo y de servicio gratis a los usuarios, es necesario que sean parte de recursos públicos o de donaciones. • los trabajos que se han hecho del parque infantil y bio-saludable se han hecho con fondos de la Comunidad Autónoma de Andalucía, de un Programa de Promoción y Mejora de la Vía Verde de la Sierra, que financió la Consejería de Turismo de la Junta de Andalucía 			<p>vías verdes es cómo mantenerlas operando</p> <ul style="list-style-type: none"> • Se considera que se está logrando la apropiación de ellas a nivel local • Es necesario buscar aumentar la calidad en la infraestructura y actividades para generar orgullo de las personas que se han ido apropiando del proyecto. • Problema, los municipios deberían estar más comprometidos. • Buscar entre los tres entes de gobierno, un esquema donde haya una aportación extra para mantenimiento directamente al municipio • Crear sanciones para quien haga usos inadecuados de las instalaciones • Existen problemas de inseguridad en algunos tramos por las condiciones que vive el país. 	

Matriz (meta-tabla), para análisis de datos obtenidos de las entrevistas a expertos y documentos, Comparación de Casos, Vía Verde de la Sierra y Vías Verdes Jalisco,

Etapa 10: Gestión y mantenimiento

Involucrados	Caso Vía Verde de la Sierra Objetivos	Acciones	Involucrados	Caso Vías Verdes Jalisco Objetivos	Acciones	RESULTADOS
		<ul style="list-style-type: none"> • La FVVS gestiona otros proyectos europeos en el tema promocional para hacer paquetes turísticos en el tema de accesibilidad • Aunado a los esfuerzos de la FVVS, gobierno andaluz como gobierno central están poniendo mucho empeño y mucho dinero en el tema de las vías verdes • Consejerías de turismo, de medio ambiente, gobierno andaluz, apoyan los temas de acondicionamientos nuevos • Inversiones muy fuertes que solicitan a las administraciones públicas son cuanto hay catástrofes naturales como lluvias, desprendimiento, han llegado a costar un millón o más de euros. • Cuando el recurso ha sido conseguido de gobierno central, como en el caso del ministerio del 			<ul style="list-style-type: none"> • Crear certidumbre de la seguridad al usar las vías verde: • Movilidad no motorizada, para evitar que atropellen al usuario • Seguridad de sus bienes • Promover la accesibilidad a usuarios con capacidades limitadas • Dar a conocer a las personas el patrimonio de su estado • Combatir el calentamiento global por medio de uso eficiente de las energías. Se usan instalaciones de energías renovables para evitar el gasto económico a los municipios • Evitar que se genere un gasto económico, pues las actividades de las vías verdes, no generan ingresos económicos. • Gabriel Michel se suma al Plan Maestro vías Verdes Jalisco en el área de ciclismo 	

Matriz (meta-tabla), para análisis de datos obtenidos de las entrevistas a expertos y documentos, Comparación de Casos, Vía Verde de la Sierra y Vías Verdes Jalisco,

Etapa 10: Gestión y mantenimiento

Involucrados	Caso Vía Verde de la Sierra Objetivos	Acciones	Involucrados	Caso Vías Verdes Jalisco Objetivos	Acciones	RESULTADOS
		<p>gobierno de España, ellos se encargan de contratar una empresa que hace el proyecto y que hace la obra</p> <ul style="list-style-type: none"> • La FVVS concesiona el espacio a pie de la vía verde para micro empresarios de alquiler de bicicletas • Hay un impulso a la accesibilidad por lo que hay carritos adaptados para personas con movilidad reducida • Se impulsa el turismo familiar o en pareja a partir de ofrecer cuatricicletas donde pueden ir 2 o 4 personas • La Fundación Vía Verde de la Sierra está mejorando la valla de madera original, colocando nueva, más alta, porque da más seguridad para los ciclistas, la original era muy baja para el ciclista. • Realizar inspecciones periódicas de las condiciones físicas 			<p>urbano y espacio público</p> <ul style="list-style-type: none"> • Gabriel Michel cuenta con experiencia desde los años 90's en el tema de ciclismo urbano y espacio público, así como proyectos de ciclovías para ciudad, en el nivel académico y con los ayuntamientos. • Manejó el programa Vía Recreativa, que es el programa de cierre de calles dominicales para el tránsito ciclista y peatonal • Es necesario continuar con la participación de las personas involucradas de los procesos desde los estudios, hasta las ejecuciones de proyectos y programas, como el caso de Vías Verdes Jalisco. • Los discursos de contacto y participación deben reflejarse, desde el reconocimiento de los involucrados en los programas. 	

Matriz (meta-tabla), para análisis de datos obtenidos de las entrevistas a expertos y documentos, Comparación de Casos, Vía Verde de la Sierra y Vías Verdes Jalisco,

Etapa 10: Gestión y mantenimiento

Involucrados	Caso Vía Verde de la Sierra Objetivos	Acciones	Involucrados	Caso Vías Verdes Jalisco Objetivos	Acciones	RESULTADOS
		de la vía verde de la sierra, • Realizar inspecciones periódicas de los prestadores de servicios de la Vía Verde de la Sierra • Maricarmen Toledo, es encargada de llevar lo referente a mantenimiento a la vía verde de la sierra, anotando y reportando las incidencias que observa y le reportan los patrulleros verdes • De lunes a viernes se cuenta con empresas que dan mantenimiento y arreglos • Aprovechar línea de agua para combate contra incendios forestales • Cuidar e identificar hidrantes (tomas de agua) para futuras conexiones para el suministro del camión de bomberos • Por medio de programas para escuelas taller se han continuado los trabajos de muros de contención y pintura de los			• Un problema es omitir a los involucrados, y no dar continuidad a la participación de los que han estado en el proceso inicial de Vías Verdes Jalisco. • Gabriel Michel se integra al equipo de Vías Verdes Jalisco, en la administración 2008-2013, percibe poca coordinación en: <ul style="list-style-type: none"> ○ La cuestión de los eventos ○ Cuestión de gestión de los planos ○ Trámites ○ Cuestión burocrática • Al llegar a Vías Verdes Jalisco, en la administración 2008-2013, junta las dos áreas que trabajaban descoordinadas para impulsar, reforzar, acelerar y concretizar todos los trabajos que estaban pendientes. • Empezaron con toda una gestión de trabajo en las comunidades	

Matriz (meta-tabla), para análisis de datos obtenidos de las entrevistas a expertos y documentos, Comparación de Casos, Vía Verde de la Sierra y Vías Verdes Jalisco,

Etapa 10: Gestión y mantenimiento

Involucrados	Caso Vía Verde de la Sierra Objetivos	Acciones	Involucrados	Caso Vías Verdes Jalisco Objetivos	Acciones	RESULTADOS
		<p>vallados metálicos sobre los muros</p> <ul style="list-style-type: none"> • La FVVS conoce sobre las actividades que se realizan en las áreas naturales por donde pasa la vía verde de la sierra, como el anillado de aves. • La FVVS ha ofrece en el observatorio de Zaframagón, durante los recorridos guiados, usar equipo de observación, como telescopios manuales. • También cuentan con una bicicleta estática que al subirse a ella y pedalear, simula el recorrido en una mampara donde se muestra el trazo de la VVS sobre un mapa, y conforme se avanza se encienden luces que indican los puntos más representativos. • El observatorio de Zaframagón cuenta con dos plantas, para acceder a la planta alta, a personas con discapacidad física, 			<ul style="list-style-type: none"> • Se fue armando un equipo de trabajo que se fue contratando y que llegó a manejar <ul style="list-style-type: none"> ○ Primero un equipo de guías para desarrollar recorridos y familiarización • Contacto con otras secretarías, que al final no tenía tan buen resultado, pues no apoyaban. • Los guías no contaban con una certificación oficial. • Los guías que se contrataron en un inicio tenían mucha experiencia como vías de la vía recreativa (Guadalajara), contaban con formación o capacitación en primeros auxilios. • El equipo conformado con guías daba capacitaciones en los términos patrimoniales, históricos y algunos otros cursos asociados con otros grupos sociales, como paseos a ciegas 	

Matriz (meta-tabla), para análisis de datos obtenidos de las entrevistas a expertos y documentos, Comparación de Casos, Vía Verde de la Sierra y Vías Verdes Jalisco,

Etapa 10: Gestión y mantenimiento

Involucrados	Caso Vía Verde de la Sierra Objetivos	Acciones	Involucrados	Caso Vías Verdes Jalisco Objetivos	Acciones	RESULTADOS
		<p>se ha colocado una silla eléctrica sobre un riel, que transporta a las personas de una planta a otra.</p> <ul style="list-style-type: none"> • El observatorio cuenta con cámara en tiempo real instalada en el peñón, y controlada desde el observatorio. • Es posible programar enfoques de nidos con la cámara • También es posible grabar videos y almacenarlos para posteriormente mostrarlos a los visitantes • En los inicios del observatorio de Zaframagón, sólo contaban con paneles interpretativos, mucho más austeros que los actuales • Cada vez han ido mejorando el material de información en calidad gráfica y facilidad de la información • Simultáneamente la FVVS ha gestionado el 			<ul style="list-style-type: none"> • El equipo se encargaba de distintas áreas <ul style="list-style-type: none"> ○ María Elena se encargaba de eventos ○ Seguimiento a los trámites, jurídico-administrativa ○ Otro que se encargaba del área operativa ○ Área de diseño ○ Eventos especiales • Conformar un equipo maravilloso, que desarrollaron e hicieron gran cantidad de cosas. • La nueva administración de gobierno (2013-2018) desapareció el equipo de trabajo • Gabriel Miche permaneció en la nueva administración por ser de confianza de la Secretaría de Cultura, pero con la limitante de no tener equipo de trabajo, y sin poder contratar personal • Después de que se desapareció el equipo de trabajo conformado entre 2008-2013 en vías 	

Matriz (meta-tabla), para análisis de datos obtenidos de las entrevistas a expertos y documentos, Comparación de Casos, Vía Verde de la Sierra y Vías Verdes Jalisco,

Etapa 10: Gestión y mantenimiento

Involucrados	Caso Vía Verde de la Sierra Objetivos	Acciones	Involucrados	Caso Vías Verdes Jalisco Objetivos	Acciones	RESULTADOS
		<p>mejoramiento del observatorio</p> <ul style="list-style-type: none"> • La zona de mayor atractivo natural, Peñón de Zaframagón cuenta con observatorio, almacén de la estación, centro de recepción de visitantes, cantina, y observatorio astronómico. • Documentar rasgos históricos en torno a la Vía Verde de la Sierra • La FVVS acudió al archivo histórico de Jerez de la Frontera para ver la documentación histórica sobre la vía verde • La FVVS ha acudido a la hemeroteca de un periódico muy antiguo, Tirana Nacional, donde se sacaron todos los artículos que había sobre la antigua traza del ferrocarril, desde que se empezó a construir • A lo largo del recorrido de la VVS se pueden ver las fincas que se publican desde la página y medios de 			<p>verdes, se limitó el proyecto a como se seguía y en términos de la activación</p> <ul style="list-style-type: none"> • Con la administración 2013-2018 tuvieron una gran habilidad en construir mucho más rápido y en restaurar las ex estaciones, así como construir los kilómetros pendientes. • Es importante reconocer que vías verdes no es sólo construir la infraestructura y equipamiento, sino fortalecer y desarrollar con un equipo que fortaleza las actividades. • Aprendió que deben sumarse las fortalezas de para construir algo más eficiente, sumando el poder bajar recursos públicos, pero que hubiese sido fortalecer el equipo de operación que existía en la administración pública anterior. 	

Matriz (meta-tabla), para análisis de datos obtenidos de las entrevistas a expertos y documentos, Comparación de Casos, Vía Verde de la Sierra y Vías Verdes Jalisco,

Etapa 10: Gestión y mantenimiento

Involucrados	Caso Vía Verde de la Sierra Objetivos	Acciones	Involucrados	Caso Vías Verdes Jalisco Objetivos	Acciones	RESULTADOS
		<p>información de la FVVS, para hospedaje.</p> <ul style="list-style-type: none"> • La FVVS es quien otorga las concesiones de arrendamiento a empresarios locales que se comprometen a gestionar de acuerdo a lo estipulado bajo contrato, los servicios que se ofrecen como: hospedaje, restaurante, renta de bicicletas, etc. • La FVVS es la encargada de revisar y evaluar la gestión de los empresarios locales • La FVVS tiene como objetivo que los empresarios locales ofrezcan servicios de calidad • Una vez creado el producto turístico, no se puede ofrecer mala calidad, pues eso determina que la gente siga visitando el proyecto, y que la buena recomendación genere nuevos visitantes 			<ul style="list-style-type: none"> • La coordinación de actividades se hace entre Secretaría de cultura, Municipios y Guías de la Vía Verde. • Estado entregó en comodato bicicletas a los municipios. • Desde gobierno estatal se ha señalado que municipios deben hacerse cargo del mantenimiento de edificios y tramos ferroviarios. • Gobierno estatal equipa y coordina el proyecto, mientras gobierno municipal debe mantener la conservación y limpieza. • El mantenimiento de los tramos y edificios es una problemática, pues no es regular y debe sujetarse a disposición e municipios. • El proyecto de vías verdes no está terminado. Hacen falta tramos de senderos, señalética, maleza. 	

Matriz (meta-tabla), para análisis de datos obtenidos de las entrevistas a expertos y documentos, Comparación de Casos, Vía Verde de la Sierra y Vías Verdes Jalisco,

Etapa 10: Gestión y mantenimiento

Involucrados	Caso Vía Verde de la Sierra Objetivos	Acciones	Involucrados	Caso Vías Verdes Jalisco Objetivos	Acciones	RESULTADOS
		<ul style="list-style-type: none"> • La FVVS es quien otorga las concesiones de arrendamiento a empresarios locales que se comprometen a gestionar de acuerdo a lo estipulado bajo contrato, los servicios que se ofrecen como: hospedaje, restaurante, renta de bicicletas, etc. • Los empresarios locales solicitan a la FVVS casi todas las gestiones que competen a la administración pública local servicio y abasto de agua potable, drenaje, luz, etc. • La FVVS es un gestor total en lo que respecta a la Vía Verde de la Sierra y los empresarios locales que ocupan los edificios y espacio a pie de vía, por ello tiene la atribución de realizar inspecciones periódicas de calidad, para cerciorarse que todo está bien. 			<ul style="list-style-type: none"> • No hay un presupuesto regular para vías verdes • El proyecto presenta vandalismo. • Las actividades culturales en Vías Verdes tienen una coordinación general en el estado, con la Lic. María Elena • Los guías de las vías verdes Jalisco, son personal contratado y pagado por el estado de Jalisco. Ellos son habitantes de las comunidades locales a las vías verdes. • Los guías se dirigen directamente con la coordinación general de actividades culturales, quien canaliza dependiendo del asunto que solicite el guía. • Factor de éxito de Vías Verdes Jalisco, en la experiencia de años de trabajo, es la dedicación de 	

Matriz (meta-tabla), para análisis de datos obtenidos de las entrevistas a expertos y documentos, Comparación de Casos, Vía Verde de la Sierra y Vías Verdes Jalisco,

Etapa 10: Gestión y mantenimiento

Involucrados	Caso Vía Verde de la Sierra Objetivos	Acciones	Involucrados	Caso Vías Verdes Jalisco Objetivos	Acciones	RESULTADOS
		<ul style="list-style-type: none"> • De no cumplir con la calidad estipulada n contrato, los empresarios locales se verán sujetos a las disposiciones establecidas desde el inicio de sus labores, con la firma del contrato con la FVVS. • La FVVS busca ser referente y destacar en el tema de la accesibilidad • La FVVS tiene presente que siempre debe y deberán mejorarse las cosas que se están haciendo, pues actualmente hay una mayor demanda de los usuarios • La FVVS considera que antes las vías verdes era un turismo desconocido, y ahora se ha consolidado, existiendo muchas vías verdes a nivel nacional. • Es necesario destacar en algo, para ser la principal opción para los usuarios. 			<ul style="list-style-type: none"> tiempo completo al proyecto, por parte de sus coordinadores y guías. • Los guías inspeccionan al mismo tiempo que guían recorridos de visitantes a las vías verdes. • Se han detectado varias afectaciones: <ul style="list-style-type: none"> ○ Han tirado camiones de basura cerca de las vías verdes ○ Han retirado plantas que habían sido sembradas como parte de las actividades de reforestación ○ Quitan señalética poco después de ser colocada ○ Quitan bolardos que se colocan para impedir el paso de vehículos ○ Ladrones han robado rieles y durmientes ○ No hay agua en los paraderos, dejando inutilizados los baños 	

Matriz (meta-tabla), para análisis de datos obtenidos de las entrevistas a expertos y documentos, Comparación de Casos, Vía Verde de la Sierra y Vías Verdes Jalisco,

Etapa 10: Gestión y mantenimiento

Involucrados	Caso Vía Verde de la Sierra Objetivos	Acciones	Involucrados	Caso Vías Verdes Jalisco Objetivos	Acciones	RESULTADOS
		<ul style="list-style-type: none"> • Mejorar las condiciones de los servicios • Revisar periódicamente la calidad en los servicios ofrecidos por parte de quienes los ofrecen en la Vía Verde de la Sierra • Innovar en los proyectos para no perder el interés de los visitantes frecuentes, y al mismo tiempo atraer nuevos visitantes, poder captarlos y volverlos en asiduos visitantes. • Promocionar continuamente las labores y las actividades nuevas que generan. • Esperan que cada visitante que llega por primera vez a la vía verde, quede satisfecho por la calidad de los servicios, la infraestructura, equipamiento, etc. de la Vía Verde de la Sierra y que repitan su visita • Colaborar en conjunto. Es necesaria la 			<ul style="list-style-type: none"> • Debe existir gran comunicación coordinadores del estado de Vías Verdes • Con el tiempo se dieron cuenta que la socialización efectiva de vías verdes en el municipios era realizando una presentación del proyecto a todos los integrantes del ayuntamiento. • Secretaría de cultura realizó un inventario de rieles y durmientes, pues los estaban robando, una vez recuperado por los ayuntamientos, se inventarió. • Una vez concluidos los tramos ferroviarios, lo subsiguiente fue crear guías verdes para reactivar las estaciones. • La reactivación comenzó en Ameca, que fue el primer tramo en terminarse con 10km. • Atotonilco, se reactivó por sí solo por estar en una zona urbana, y por 	

Matriz (meta-tabla), para análisis de datos obtenidos de las entrevistas a expertos y documentos, Comparación de Casos, Vía Verde de la Sierra y Vías Verdes Jalisco,

Etapa 10: Gestión y mantenimiento

Involucrados	Caso Vía Verde de la Sierra Objetivos	Acciones	Involucrados	Caso Vías Verdes Jalisco Objetivos	Acciones	RESULTADOS
		<ul style="list-style-type: none"> colaboración de todas las empresas involucradas en la Vía Verde de la Sierra. ○ Recomendar otros puntos de hospedaje y alimentos ○ Apoyarse entre arrendatarios de bicicletas ○ Generar una dinámica de apoyo y no de competencia ○ La competencia surgida debe ser complementaria a la calidad en los servicios • Ha sido un problema, hacer entender que la colaboración entre empresarios es necesaria y favorable para todos. • Tener presente que la vía verde es un Conjunto, los usuarios ven a la Vía Verde de la Sierra como una sola entidad • El proyecto de Vía Verde de la Sierra no puede venderse por separado, no puede solo ofertarse la parte de 			<ul style="list-style-type: none"> menor distancia de vía, 1.5km. • Gabriel Michel, ex coordinador de vías verdes Jalisco, fue quien propuso reactivar a partir de la experiencia que tenía con la Vía recreativa de Guadalajara. • La reactivación consistió en invitar jóvenes a ir a vías verdes, ciclistas principalmente, los trasladaban de Guadalajara a Ameca por medio de un vehículo de gobierno del estado. • El equipo que integró Michel Estrada abarcaban todos los puntos de vías verdes <ul style="list-style-type: none"> ○ Reforestación ○ Recorridos ciclistas ○ Eventos culturales en estaciones ○ Seguridad médica en recorridos ○ Campañas de salud ○ Inspección ○ Actividades deportivas 	

Matriz (meta-tabla), para análisis de datos obtenidos de las entrevistas a expertos y documentos, Comparación de Casos, Vía Verde de la Sierra y Vías Verdes Jalisco,

Etapa 10: Gestión y mantenimiento

Involucrados	Caso Vía Verde de la Sierra Objetivos	Acciones	Involucrados	Caso Vías Verdes Jalisco Objetivos	Acciones	RESULTADOS
		<p>un municipio solamente, sino en conjunto.</p> <ul style="list-style-type: none"> • La FVVS realiza los esfuerzos de invertir en mejorar las infraestructuras y equipamientos, pero los servicios están directamente relacionados con los empresarios locales. • Si los empresarios locales que ofrecen malos servicios a los usuarios, la Vía Verde de la Sierra no funciona. • Si el firme de la vía verde y el mantenimiento no sirve, la Vía Verde de la Sierra no funciona, las personas no la visitan. • La Vía Verde de la Sierra ha mejorado en sus aspectos físicos y de servicio • La calidad de la Vía Verde de la Sierra es reconocida por los premios nacionales y europeos a los que siempre acuden a participar, para con ello, posicionar su imagen, como un proyecto con altos 			<ul style="list-style-type: none"> • Con el cambio de administración estatal se eliminó el equipo integrado por Michel Estrada • Los guías verdes eran profesionistas en su área, comprometidos, preparados y de buena condición física. • Actualmente se cuenta Guías Verdes, Christian y otros en cada ex estación, además de Cecilio, de vialidad a quien corresponde todos los tramos, • No es suficiente el número de guías y apoyo de vialidad actuales. • Cuando se ha hablado del plan de manejo, se ha dicho que deben ser 2 guías por cada 5 kilómetros, más un jefe de estación, un velador y un policía fijo. • Ameca es el único municipio que tiene policías fijos en la ex estación • Etzatlán cuenta con un velador. 	

Matriz (meta-tabla), para análisis de datos obtenidos de las entrevistas a expertos y documentos, Comparación de Casos, Vía Verde de la Sierra y Vías Verdes Jalisco,

Etapa 10: Gestión y mantenimiento

Involucrados	Caso Vía Verde de la Sierra Objetivos	Acciones	Involucrados	Caso Vías Verdes Jalisco Objetivos	Acciones	RESULTADOS
		<p>estándares de calidad.</p> <ul style="list-style-type: none"> • La FVVS además, realiza continuamente la búsqueda de recursos económicos, para la generación de empleos que ayuden a la mejora de las actividades de la fundación. • El esquema de la administración de España permite, el subsidio por medio de la gestión de proyectos que incluyan el personal profesional, capacitado, creando más empleo • La FVVS selecciona al nuevo personal de acuerdo a la normatividad de empleo de España, el cual se realiza por convocatoria de plaza • Algunos empleados de la FVVS son fijos como la patrulla verde y la administración • Algunos empleos son por subvenciones, 			<ul style="list-style-type: none"> • Los guías verdes son capacitados en primeros auxilios por Protección Civil • Christian se encargó de capacitar a los demás guías verdes en apoyo a ciclistas y caminantes • Gobierno del estado paga a los guías verdes de: Ocotlán, Ameca, Ciudad Guzmán, San Marcos, Etzatlán, Ahualulco, Tala, La Vega. • Hacen falta guías verdes en Atotonilco, en San Juanito de Escobedo. • En Ahualulco el guía verde es el encargado de vialidad de todas las vías verdes. • Hay tres talleristas, uno en Ciudad Guzmán, otro en Ameca y otro en San Marcos • En San Marcos, un señor da taller de tallado de cantera, que es parte de las iniciativas de secretaría de cultura, para velar 	

Matriz (meta-tabla), para análisis de datos obtenidos de las entrevistas a expertos y documentos, Comparación de Casos, Vía Verde de la Sierra y Vías Verdes Jalisco,

Etapa 10: Gestión y mantenimiento

Involucrados	Caso Vía Verde de la Sierra Objetivos	Acciones	Involucrados	Caso Vías Verdes Jalisco Objetivos	Acciones	RESULTADOS
		<p>ligados a proyectos de tiempo determinado</p> <ul style="list-style-type: none"> • Existe el reconocimiento que la situación laboral y desempleo en España es grave • Se tiene presente que la modalidad de fijo en plantilla no tiene un valor de permanencia, pero tiene mayor estabilidad que quienes están por contratos temporales • La falta de seguridad en la permanencia de un puesto laboral, genera incertidumbre y bajo rendimiento en el personal. • En la zona sur del país hay un gran problema con los salarios, los cuales consideran muy bajos y de una jornada de horas muy larga • El desempleo genera que las personas por necesidad, acepten sueldos bajos y de jornadas más de las normales, por la 			<p>por la difusión del arte y artesanías, también hay taller de alfarería que es característica de la región</p> <ul style="list-style-type: none"> • En san marcos las actividades comenzaron en la plaza de la localidad, porque la estación no estaba acondicionada, después se realizaron en la estación con el apoyo de seguridad municipal, pues la zona era muy peligrosa. • La administración pública del estado de Jalisco cambia en 2008, y realiza cambios del personal que se encontraba anteriormente. • Se retoma la propuesta de desarrollar el programa Vías Verdes 	

Matriz (meta-tabla), para análisis de datos obtenidos de las entrevistas a expertos y documentos, Comparación de Casos, Vía Verde de la Sierra y Vías Verdes Jalisco, Etapa 10: Gestión y mantenimiento

Involucrados	Caso Vía Verde de la Sierra Objetivos	Acciones	Involucrados	Caso Vías Verdes Jalisco Objetivos	Acciones	RESULTADOS
		misma retribución económica. • Trabajar con la existencia de divisiones políticas • Falta de capacidad de visión a futuro • Que en el propio municipio se tenga la capacidad de formar aliados para tener como meta futura la vía verde • Saber dejar ir a los municipios que no están interesados y trabajar con los que sí lo estén.				

Cuadro 19. Matriz para análisis de datos obtenidos de las entrevistas a expertos y documentos, Comparación de Casos, Vía Verde de la Sierra y Vías Verdes Jalisco, Etapa 11: Inauguración de la Vía Verde, promoción local.

Matriz (meta-tabla), para análisis de datos obtenidos de las entrevistas a expertos y documentos, Comparación de Casos, Vía Verde de la Sierra y Vías Verdes Jalisco, Etapa 11: Inauguración de la Vía Verde, promoción local

Involucrados	Caso Vía Verde de la Sierra Objetivos	Acciones	Involucrados	Caso Vías Verdes Jalisco Objetivos	Acciones	RESULTADOS
<ul style="list-style-type: none"> Actores locales interesados en la Vía Verde de la Sierra Acore locales interesados en la Vía Verde de Girona 	<ul style="list-style-type: none"> Iniciar pruebas piloto del proyecto vías verdes Promocionar el patrimonio natural y cultural de la Vía Verde de la Sierra 	<ul style="list-style-type: none"> La primera vía verde en construirse en España, fueron en Girona, donde se habían habilitado unos kilómetros de vía, antes de que 	<ul style="list-style-type: none"> Administración Pública del Estado de Jalisco 2013-2018 Usuarios de las vías verdes Jalisco 	<ul style="list-style-type: none"> Facilitar la movilidad no motorizada para desplazamiento de habitantes de forma segura y económicamente viable 	<ul style="list-style-type: none"> Las vías verdes son utilizadas por personas de las poblaciones vecinas para moverse en bicicleta o a pie, 	En los datos de las entrevistas realizadas, no hay hubo inauguraciones como las recomienda la AEVV en ambos casos.

Matriz (meta-tabla), para análisis de datos obtenidos de las entrevistas a expertos y documentos, Comparación de Casos, Vía Verde de la Sierra y Vías Verdes Jalisco,

Etapas 11: Inauguración de la Vía Verde, promoción local

Caso Vía Verde de la Sierra			Caso Vías Verdes Jalisco			RESULTADOS
Involucrados	Objetivos	Acciones	Involucrados	Objetivos	Acciones	
<ul style="list-style-type: none"> • Fundación de los Ferrocarriles Españoles • Fundación Vía Verde de la Sierra • Fundación Vía Verde de la Sierra Colegios de Sevilla, Málaga y Cádiz 		<ul style="list-style-type: none"> • existieran Vías Verdes España • La vía verde de la Sierra fue la primera en España en estudiarse sistemáticamente • Vía Verde de la Sierra y Vía Verde de Girona se convierten en las dos Vías Verdes Pioneras en España • Destacar aspectos importantes de elementos de la VVS, como el túnel más largo. • Han aprovechado el reconocimiento que los usuarios dan a ciertos elementos, como el túnel más fotografiado • Generar dinámicas que funcionen para la promoción y participación de más usuarios como los concursos de fotografía • Destacar aspectos importantes de elementos de la VVS, como el túnel más largo. • Las características del túnel más largo (1km) atrae a muchas personas. 	<ul style="list-style-type: none"> • Dirección General de Patrimonio Cultural • Habitantes de las comunidades locales 		<ul style="list-style-type: none"> • para desplazarse a sus trabajos. • Las vías verdes son una opción para las personas que usan bicicleta para desplazarse sobre las carreteras • Las vías funcionan para usuarios locales como niños que asisten a la escuela, y cambian el transporte público, por la bicicleta sobre las vías verdes. 	<p>En ambos casos las gestiones de promoción local se realizan mediante las escuelas de las comunidades locales.</p> <p>El éxito de la promoción en los estudiantes es crear conocimiento de la existencia de las Vías Verdes así como generar el interés en los niños de volver a visitar en compañía familiar.</p>

Matriz (meta-tabla), para análisis de datos obtenidos de las entrevistas a expertos y documentos, Comparación de Casos, Vía Verde de la Sierra y Vías Verdes Jalisco,

Etapa 11: Inauguración de la Vía Verde, promoción local

Involucrados	Caso Vía Verde de la Sierra Objetivos	Acciones	Involucrados	Caso Vías Verdes Jalisco Objetivos	Acciones	RESULTADOS
		<ul style="list-style-type: none"> • Las personas pueden aprovechar el microclima que se forma dentro de los túneles en verano por que permanece fresco y en invierno es más cálido • Cuando llueve el túnel de 1km resguarda bien a quienes quieren hacer su rutina diaria de caminata, pues sin mojarse pueden recorrer por dentro el túnel • La FVSS crea actividades con niños escolares de la zona como una forma de promoción • La FVSS genera actividades como llevarlos a los túneles donde se les explica un poco de la historia de la Vía y lo que se ha hecho para que esté en funcionamiento. • LA FVSS se plantea todo el tiempo nuevas dinámicas y actividades que organizar para difundir y promocionar a la VVS 				

Matriz (meta-tabla), para análisis de datos obtenidos de las entrevistas a expertos y documentos, Comparación de Casos, Vía Verde de la Sierra y Vías Verdes Jalisco,

Etapa 11: Inauguración de la Vía Verde, promoción local

Involucrados	Caso Vía Verde de la Sierra Objetivos	Acciones	Involucrados	Caso Vías Verdes Jalisco Objetivos	Acciones	RESULTADOS
		<ul style="list-style-type: none"> • Dependiendo de la época del año, se realizan diferentes actividades en el observatorio del peñón de Zaframagón, de acuerdo con el desarrollo de las especies. • Han identificado parte de su mercado objetivo, a alumnos de escuelas y grupos escolares. • Se trabaja meses antes la preparación de las dinámicas así como la invitación y promoción • Identifican las épocas de mayor expectativa de los usuarios, con referente a las especies de aves; por ejemplo cuando hay polluelos. • La FVVS elabora continuamente en la implementación de nuevas actividades en el Peñón de Zaframagón. • Muchas escuelas asisten cada año al Peñón, y por ello es necesario crear nuevas actividades, 				

Matriz (meta-tabla), para análisis de datos obtenidos de las entrevistas a expertos y documentos, Comparación de Casos, Vía Verde de la Sierra y Vías Verdes Jalisco,

Etapa 11: Inauguración de la Vía Verde, promoción local

Involucrados	Caso Vía Verde de la Sierra Objetivos	Acciones	Involucrados	Caso Vías Verdes Jalisco Objetivos	Acciones	RESULTADOS
		<p>para volver atractiva la aceptación de visitar la VVS.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Muchos meses antes de que inicie el curso escolar, la FVVS desarrolla proyectos, como el de educación ambiental de 2017. • Una vez definido el proyecto para grupos escolares, se presenta a todos los colegios de Cádiz, Málaga y Sevilla (usuarios potenciales, ya identificados en las registros de visita) • Las escuelas que aceptan realizar la visita, la agenda en su programa anual de actividades. 				

Cuadro 20. Matriz para análisis de datos obtenidos de las entrevistas a expertos y documentos, Comparación de Casos, Vía Verde de la Sierra y Vías Verdes Jalisco, Etapa 12: Promoción y difusión de la experiencia adquirida a través de las instituciones coordinadoras de Vías Verdes

Matriz (meta-tabla), para análisis de datos obtenidos de las entrevistas a expertos y documentos, Comparación de Casos, Vía Verde de la Sierra y Vías Verdes Jalisco,

Etapa 12: Promoción y difusión de la experiencia adquirida a través de la Asociación Europea de Vías Verdes.

Involucrados	Caso Vía Verde de la Sierra Objetivos	Acciones	Involucrados	Caso Vías Verdes Jalisco Objetivos	Acciones	RESULTADOS
<ul style="list-style-type: none"> • FFE • Adif • Carmen Aycart 	<ul style="list-style-type: none"> • Crear una identidad para las Vías Verdes en España 	<ul style="list-style-type: none"> • Identificar paisajes agrícolas estéticos • Identificar paisajes estacionales 	<ul style="list-style-type: none"> • Administración Pública del Estado de Jalisco 2013-2018 	<ul style="list-style-type: none"> • Promocionar los recursos y atractivos turísticos de las 	<ul style="list-style-type: none"> • Las tres regiones donde se construyeron vías verdes en Jalisco, 	Una clave de éxito de la Vía Verde de la Sierra es pertenecer a una marca patentada de reconocimiento nacional. Pertenecer a la

Matriz (meta-tabla), para análisis de datos obtenidos de las entrevistas a expertos y documentos, Comparación de Casos, Vía Verde de la Sierra y Vías Verdes Jalisco,

Etapa 12: Promoción y difusión de la experiencia adquirida a través de la Asociación Europea de Vías Verdes.

	Caso Vía Verde de la Sierra			Caso Vías Verdes Jalisco			RESULTADOS
Involucrados	Objetivos	Acciones	Involucrados	Objetivos	Acciones		
<ul style="list-style-type: none"> • Fundación Vía Verde de la Sierra • María Jiménez Rodríguez • Carmen Sánchez Holgado • Fundación vía verde de la sierra • Servicio informático de la Diputación de Cádiz • Técnicos del servicio informático • Fundación Vía Verde de la Sierra • Habitantes locales • Fundación Vía Verde de la Sierra • Fotógrafos especializados • Fundación Vía Verde de la Sierra • Usuarios de poblaciones locales • Fundación Vía Verde de la Sierra • Usuarios de poblaciones locales • Sargento de la Guardia civil • Fundación Vía Verde de la Sierra • Usuarios de poblaciones locales • Fundación Vía Verde de la Sierra 	<ul style="list-style-type: none"> • Ser constantes en las labores de divulgación y gestión • Consolidar una marca • Incentivar la gestión de vías verdes a partir de la divulgación de información en reuniones • Divulgar las divulgativas nacionales • Promocionar los paisajes estacionales que se forman a pie de la vía verde • Mantener actualizada la información de la Vía Verde de la Sierra • Contar con sitio web de promoción apoyado por la Diputación de Cádiz • Alcanzar más número de usuarios • Aprovechar los atractivos turísticos locales • Promocionar los paisajes naturales y culturales de la vía verde de la sierra 	<ul style="list-style-type: none"> • Deben realizarse la actualizaciones de la página web • La página web de la Vía Verde de la Sierra es parte del servidor de la Diputación de Cádiz • Contar con equipos de cómputo actualizados • Contar con una página web para información de todo alrededor de las actividades realizadas de la Vía Verde de la Sierra • Identificar la nacionalidad de sus usuarios potenciales • Elaborar la información en los idiomas de los usuarios potenciales, o visitantes de mayor frecuencia • Difundir la información de la página web, folletos y señalética en castellano, inglés y alemán • Identificar los atractivos turísticos de las localidades • Relacionar la vía verde con la imagen de pueblos 	<ul style="list-style-type: none"> • UNESCO • Administración Pública del Estado de Jalisco 2013-2018 	<ul style="list-style-type: none"> • regiones de Jalisco de forma colectiva • Crear un proyecto de conectividad global • Promocionar los recursos y atractivos turísticos de las regiones de Jalisco de forma colectiva • Crear un proyecto de conectividad global 	<ul style="list-style-type: none"> • tiene importantes recursos patrimoniales que son protegido por la UNESCO. • Vías Verdes se vuelve parte de los atractivos y recursos patrimoniales que ofrecen las regiones de Jalisco. • El proyecto Rutas creativas en Jalisco se divide en diversas rutas, que se clasifican por las características culturales, he históricas de cada región por donde se establecen. • Ruta del Peregrino • Ruta Arqueológica • Ruta del Paisaje Agavero • Vías verdes 	<p>denominación Vía Verde lo vuelve parte de una promoción conjunta, Vías Verdes se ha consolidado a lo largo de los años gracias al trabajo colaborativo de los más de 100 itinerarios en el territorio español y de la ardua tarea de la FFE coordinador nacional de vías verdes, que entre las múltiples tareas que realiza, algunas de promoción son:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Promoción en diferentes medios de comunicación • Actualización de información en diferentes idiomas. • Participación en ferias turísticas • Elaboración de material de divulgación e información • Asesoría a interesados en vías verdes • Participación en proyectos <p>Vías Verdes Jalisco es parte de una denominación reconocida a nivel internacional, el concepto vía verde, aunque con diferentes connotaciones en los países que lo han desarrollado, permite a los proyectos que se suman al concepto, sean más fácilmente identificados.</p> <p>Vías Verdes Jalisco tiene realiza promociones locales, la principal promoción que ha realizado, está enfocada a que sea empleada por habitantes de las comunidades locales.</p> <p>Los grupos deportivos y asociaciones o empresas enfocadas al turismo de aventura son los</p>	

Matriz (meta-tabla), para análisis de datos obtenidos de las entrevistas a expertos y documentos, Comparación de Casos, Vía Verde de la Sierra y Vías Verdes Jalisco,

Etapa 12: Promoción y difusión de la experiencia adquirida a través de la Asociación Europea de Vías Verdes.

	Caso Vía Verde de la Sierra			Caso Vías Verdes Jalisco			RESULTADOS
Involucrados	Objetivos	Acciones	Involucrados	Objetivos	Acciones		
<ul style="list-style-type: none"> • Usuarios de poblaciones locales • Fundación Vía Verde de la Sierra • Canales de televisión • Fundación Vía Verde de la Sierra • Canales de televisión • Carmen Aycart Luengo • Fundación de los Ferrocarriles Españoles • Vías Verdes en España • Fundación Vía Verde de la Sierra • Usuarios de la vía verde • Fundación Vía Verde de la Sierra • Usuarios de la Vía Verde de la Sierra • Participantes de concursos promovidos por la FVVS • Fundación Vía Verde de la Sierra • Empresarios particulares locales • Fundación Vía Verde de la Sierra • Usuarios de la Vía Verde de la Sierra • Fundación Vía Verde de la Sierra 	<ul style="list-style-type: none"> • Cuidar la integridad física de los usuarios de la vía verde de la sierra • Cuidar la integridad física de los usuarios de la vía verde de la sierra • Promover el uso de la vía verde de la sierra • Promocionar la vía verde de la sierra • Promocionar la vía verde de la sierra • Promocionar el patrimonio natural y cultural de la Vía Verde de la Sierra • Promocionar el patrimonio natural y cultural de la Vía Verde de la Sierra • Capacitación continúa • Promocionar la Vía Verde de la Sierra • Promocionar la vía verde • Difundir la experiencia en torno a los trabajos de creación y gestión de la vía verde • Promocionar la vía verde • Difundir la experiencia en 	<ul style="list-style-type: none"> • blancos, atractivo turístico de algunos pueblos de Andalucía • La vía Verde de la sierra relaciona los atractivos turísticos de la zona • Municipios por donde pasa la Vía Verde de la Sierra pertenecen a la Ruta de los Pueblos Blancos • Elaborar material de información con calidad estética, ejemplo de ello, el libro Vía Verde de la Sierra, paisajes para el recuerdo • Destacar los paisajes naturales a pie de la vía verde de la sierra • Promocionar a pueblos locales, con paisajes culturales de los mismos • Promocionar el uso de la vía verde de la sierra para los habitantes de los pueblos locales • Promover el uso de elementos de seguridad de los usuarios: chalecos, cascos, reflejantes, entre otros 	<ul style="list-style-type: none"> • Usuarios de poblaciones locales • Fundación Vías Verdes Jalisco • Canales de televisión • Fundación Vías Verdes Jalisco • Canales de televisión • Carmen Aycart Luengo • Fundación de los Ferrocarriles Españoles • Vías Verdes en España • Fundación Vías Verdes Jalisco • Usuarios de la vía verde • Fundación Vías Verdes Jalisco • Usuarios de la Vías Verdes Jalisco • Participantes de concursos promovidos por la FVVS • Fundación Vías Verdes Jalisco • Empresarios particulares locales • Fundación Vías Verdes Jalisco • Usuarios de la Vías Verdes Jalisco • Fundación Vías Verdes Jalisco 	<ul style="list-style-type: none"> • Cuidar la integridad física de los usuarios de la vía verde de la sierra • Promover el uso de la vía verde de la sierra • Promocionar la vía verde de la sierra • Promocionar el patrimonio natural y cultural de la Vía Verde de la Sierra • Promocionar el patrimonio natural y cultural de la Vía Verde de la Sierra • Capacitación continúa • Promocionar la Vía Verde de la Sierra • Promocionar la vía verde • Difundir la experiencia en torno a los trabajos de creación y gestión de la vía verde • Promocionar la vía verde • Difundir la experiencia en 	<ul style="list-style-type: none"> • blancos, atractivo turístico de algunos pueblos de Andalucía • La vía Verde de la sierra relaciona los atractivos turísticos de la zona • Municipios por donde pasa la Vía Verde de la Sierra pertenecen a la Ruta de los Pueblos Blancos • Elaborar material de información con calidad estética, ejemplo de ello, el libro Vía Verde de la Sierra, paisajes para el recuerdo • Destacar los paisajes naturales a pie de la vía verde de la sierra • Promocionar a pueblos locales, con paisajes culturales de los mismos • Promocionar el uso de la vía verde de la sierra para los habitantes de los pueblos locales • Promover el uso de elementos de seguridad de los usuarios: chalecos, cascos, reflejantes, entre otros 	<p>usuarios potenciales externos a las Vías Verdes Jalisco. Desde el inicio de los trabajos, y con los primeros recorridos, el proyecto se ha dado a conocer en el ámbito de grupos deportivos ciclistas, ecuestres, escolares como la Universidad de Guadalajara o el ITESO.</p> <p>Es necesario que el ente gestor sea el principal coordinador de la promoción de la oferta de una vía verde.</p> <p>Una vez consolidado el producto de una vía verde, es obligatorio mejorar la calidad de los servicios y la infraestructura.</p> <p>La Fundación Vía Verde de la Sierra, ente gestor de la Vía Verde de la Sierra, realiza un permanente esfuerzo en generar variadas acciones de promoción de la vía, constantemente acuden a eventos de promoción turística, comparten en congresos y seminarios su experiencia con el proyecto, generan actividades para llegar a más público y se preocupan por que los servicios y las condiciones físicas del proyecto se promocionen por sí mismos, al brindar experiencias de calidad.</p> <p>Vías Verdes Jalisco inicia con primeras promociones de</p> <p>La Vía Verde de la Sierra realiza productos como libros de fotografías, carteles, posters y</p>	

Matriz (meta-tabla), para análisis de datos obtenidos de las entrevistas a expertos y documentos, Comparación de Casos, Vía Verde de la Sierra y Vías Verdes Jalisco,

Etapa 12: Promoción y difusión de la experiencia adquirida a través de la Asociación Europea de Vías Verdes.

Involucrados	Caso Vía Verde de la Sierra	Objetivos	Acciones	Involucrados	Caso Vías Verdes Jalisco	Objetivos	Acciones	RESULTADOS
<ul style="list-style-type: none"> • Usuarios de la vía verde • Fundación Vía Verde de la Sierra • Usuarios de la vía verde • María Jiménez Rodríguez • Rosa Delgado • Fundación Vía Verde de la Sierra • Empleados de la Vía Verde de la Sierra • Vía Verde de la Sierra • Usuarios de la Vía Verde de la Sierra • Empresarios locales 	<p>torno a los trabajos de creación y gestión de la vía verde</p> <ul style="list-style-type: none"> • Capacitación continúa • Promocionar la vía verde de la sierra • Generar empleo local <p>Mejorar la infraestructura y equipamiento de la vía verde de la sierra</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Formar una cultura del uso de elementos de seguridad dentro de la vía verde, y en el traslado de los pueblos a ella. • Promocionar el uso de la vía verde de la sierra para los habitantes de los pueblos locales • Promover el uso de elementos de seguridad de los usuarios: chalecos, cascos, reflejantes, entre otros • El sargento de la fuerza civil de un municipio local, Montellano, establecía multas a peatones andando en carretera que no utilizaran elementos de seguridad. • Permitir grabar series de televisión de la Vía Verde de la Sierra para su promoción • Permitir grabar programas de televisión sobre la Vía verde de la Sierra en diferentes niveles, local, regional o nacional • Permitir grabar documentales 						<p>concursos donde los paisajes son de gran relevancia.</p> <p>La Vía Verde de la Sierra relaciona los atractivos turísticos culturales y naturales de los pueblos por donde pasa la Vía Verde y los promociona de manera conjunta en sus centros de interpretación.</p> <p>VVS busca llegar a la mayor cantidad de usuarios potenciales mediante diferentes medios de comunicación los cuáles mantienen siempre actualizados: Página web, sitio oficial de Facebook, twitter instagram, guía turística, materiales didácticos, posters, calendarios, libros de fotografía, folletos, entre otros.</p> <p>En la VVSLa información en sitio, página web y algunas otras publicaciones permanecen disponibles en los idiomas de los usuarios potenciales y visitantes de mayor frecuencia, español, inglés y alemán.</p> <p>En la VVS promocionan su patrimonio natural y cultural en todo momento, Los centros de interpretación a pie de vía.</p> <p>La Vía Verde de la Sierra realiza material de información con calidad estética, consideran importante no sólo tener información actual, importante, novedosa, en diferentes idiomas, sino que la manera de presentación capta mejor la atención.</p>

Matriz (meta-tabla), para análisis de datos obtenidos de las entrevistas a expertos y documentos, Comparación de Casos, Vía Verde de la Sierra y Vías Verdes Jalisco,

Etapa 12: Promoción y difusión de la experiencia adquirida a través de la Asociación Europea de Vías Verdes.

Involucrados	Caso Vía Verde de la Sierra Objetivos	Acciones	Involucrados	Caso Vías Verdes Jalisco Objetivos	Acciones	RESULTADOS
		<p>históricos, en la Vía Verde de la Sierra para su promoción</p> <ul style="list-style-type: none"> • La FVVS elabora material para los centros de interpretación, en base al patrimonio natural y cultural de la VVS • Los paisajes de la vegetación autóctona de la VVS es parte de la información que se brinda en los centros de interpretación • La información se trabaja por medio de profesionales que la presentan con una calidad de diseño de representación atractiva a los usuarios. • La FVVS valora los paisajes de la vegetación autóctona de la VVS original y difunde esa información en los centros de interpretación • La FVVS participa de las ferias para promocionar la Vía Verde de la Sierra, así como de proyectos en torno 				<p>VVS promueve el uso de elementos de seguridad, ofrece servicios de asistencia, lo cual genera confianza en los usuarios. Además participa y brinda facilidades para series, documentales y programas de televisión donde han empleado la Vía Verde de la Sierra como escenario</p>

Matriz (meta-tabla), para análisis de datos obtenidos de las entrevistas a expertos y documentos, Comparación de Casos, Vía Verde de la Sierra y Vías Verdes Jalisco,

Etapa 12: Promoción y difusión de la experiencia adquirida a través de la Asociación Europea de Vías Verdes.

Involucrados	Caso Vía Verde de la Sierra Objetivos	Acciones	Involucrados	Caso Vías Verdes Jalisco Objetivos	Acciones	RESULTADOS
		<p>a vías verdes; accesibilidad, turismo, desarrollo local, por mencionar algunos.</p> <ul style="list-style-type: none"> • La FVVS asistió a la feria de Duseldof, donde aprovecharon para aprender del mercado de las de bicicletas • La FVVS hace una labor diaria de informar a los visitantes a pie de vía, por medio de los centros de interpretación y los patrulleros de la vía verde • La FVVS consiguen fondos o material de publicidad o información, como folletos, camisas, bolsas, sombrillas, y más artículos que en actividades, eventos y a usuarios obsequian. • Mejorar las condiciones de los servicios • La FVVS con el control de afluencia de usuarios detectó la necesidad de aparcamientos (estacionamientos) 				

Matriz (meta-tabla), para análisis de datos obtenidos de las entrevistas a expertos y documentos, Comparación de Casos, Vía Verde de la Sierra y Vías Verdes Jalisco,

Etapa 12: Promoción y difusión de la experiencia adquirida a través de la Asociación Europea de Vías Verdes.

Involucrados	Caso Vía Verde de la Sierra Objetivos	Acciones	Involucrados	Caso Vías Verdes Jalisco Objetivos	Acciones	RESULTADOS
		de mayor dimensión • Han habilitado un aparcamiento para tres autobuses en el área de mayor afluencia, Coripe. • Han detectado el patrón de recorrido que más se realiza, y es donde han dado mayor énfasis a mejorar • Identificar los sitios de mayor afluencia • Priorizar las demandas de los usuarios para gestión de proyectos nuevos • Mejorar las condiciones de los servicios • Informar sobre las precauciones que necesitan los usuarios de la vía verde como • Cierre de cada estación por descanso • Tramos que pueden realizarse • Rutas por dónde llegar • También la página web es parte de las gestiones de la FVVS para promocionar y difundir a la vía verde de la sierra				

Matriz (meta-tabla), para análisis de datos obtenidos de las entrevistas a expertos y documentos, Comparación de Casos, Vía Verde de la Sierra y Vías Verdes Jalisco,

Etapa 12: Promoción y difusión de la experiencia adquirida a través de la Asociación Europea de Vías Verdes.

Involucrados	Caso Vía Verde de la Sierra Objetivos	Acciones	Involucrados	Caso Vías Verdes Jalisco Objetivos	Acciones	RESULTADOS
		<ul style="list-style-type: none"> • Tener el mayor contenido de información útil. • La página webb fue diseñada y creada por una empresa especializada de Sevilla • La misma empresa que creó la página webb se encarga de darle mantenimiento • La actualización de información y datos son directamente subidos por la FVVS, las únicas con acceso son la directora-gerente y la encargada de productos turísticos • Destacar aspectos importantes de elementos de la VVS, como especies animales endémicas, fauna con potencial atractivo turístico y fauna con funciones ecosistémicas importantes. • La FVVS aprovecha el reconocimiento del paisaje y elementos de flora y fauna importantes del Cañón de Zaframagón donde 				

Matriz (meta-tabla), para análisis de datos obtenidos de las entrevistas a expertos y documentos, Comparación de Casos, Vía Verde de la Sierra y Vías Verdes Jalisco,

Etapa 12: Promoción y difusión de la experiencia adquirida a través de la Asociación Europea de Vías Verdes.

Involucrados	Caso Vía Verde de la Sierra Objetivos	Acciones	Involucrados	Caso Vías Verdes Jalisco Objetivos	Acciones	RESULTADOS
		<p>estratégicamente se ha colocado un centro de interpretación</p> <ul style="list-style-type: none"> • Generar dinámicas que funcionen para la promoción y participación de más usuarios como el avistamiento del buitre leonado, especie representativa de la vía verde de la sierra • La FVVS aprovecha el reconocimiento del buitre leonado y sus beneficios al ecosistema, como controlador de enfermedades, y lo convierte en especie con potencial atractivo turístico, generando en torno a ésta, muchas actividades lúdico-recreativas. • La FVVS aprovecha el reconocimiento del buitre leonado. • Se ha creado un observatorio de aves, principalmente de buitres leonados, pues en el peñón de Zaframagón al 				

Matriz (meta-tabla), para análisis de datos obtenidos de las entrevistas a expertos y documentos, Comparación de Casos, Vía Verde de la Sierra y Vías Verdes Jalisco,

Etapa 12: Promoción y difusión de la experiencia adquirida a través de la Asociación Europea de Vías Verdes.

Involucrados	Caso Vía Verde de la Sierra Objetivos	Acciones	Involucrados	Caso Vías Verdes Jalisco Objetivos	Acciones	RESULTADOS
		<p>ser parte de un área natural permite la concentración de una de las colonias más grandes de Buitres Leonados</p> <ul style="list-style-type: none"> • El observatorio cuenta con cámara en tiempo real instalada en el peñón, y controlada desde el observatorio. • Dependiendo de la época del año, se realizan diferentes actividades. • La FVVS aprovecha el reconocimiento del buitre leonado. • En el observatorio de aves de Zaframagón, también se informa sobre las aves inventariadas en el área natural. • Así mismo hay información de mamíferos de atractivo turístico e importancia ambiental. • La FVVS genera material didáctico para el observatorio de aves de Zaframagón, que auxilia a la 				

Matriz (meta-tabla), para análisis de datos obtenidos de las entrevistas a expertos y documentos, Comparación de Casos, Vía Verde de la Sierra y Vías Verdes Jalisco,

Etapa 12: Promoción y difusión de la experiencia adquirida a través de la Asociación Europea de Vías Verdes.

Involucrados	Caso Vía Verde de la Sierra Objetivos	Acciones	Involucrados	Caso Vías Verdes Jalisco Objetivos	Acciones	RESULTADOS
		<p>divulgación de información, ya sea por medio de recorridos con explicaciones guiadas, o no guiadas.</p> <ul style="list-style-type: none"> • El material de información en los centros de interpretación y el observatorio de zaframagón, también se encuentra disponible en inglés, además del castellano. • La FVVS participa de las ferias para promocionar la Vía Verde de la Sierra, así como de proyectos en torno a vías verdes; accesibilidad, turismo, desarrollo local, por mencionar algunos. • La FVVS asistió a la feria de Duseldorf, donde aprovecharon para aprender del mercado de las de bicicletas • Publicar en redes sociales es una herramienta útil para la promoción de las redes sociales 				

Matriz (meta-tabla), para análisis de datos obtenidos de las entrevistas a expertos y documentos, Comparación de Casos, Vía Verde de la Sierra y Vías Verdes Jalisco,

Etapa 12: Promoción y difusión de la experiencia adquirida a través de la Asociación Europea de Vías Verdes.

Involucrados	Caso Vía Verde de la Sierra Objetivos	Acciones	Involucrados	Caso Vías Verdes Jalisco Objetivos	Acciones	RESULTADOS
		<ul style="list-style-type: none"> • La FVVS reconoce que hay una costumbre de utilizar las redes sociales para comunicar lo malo y negativo, y al ser un medio utilizado para la promoción y publicación de la Vía Verde de la Sierra, saben el enorme reto de que todos los involucrados en la administración, empresarios locales, por mencionar algunos, causen un impacto positivo en los visitantes, en el servicio y actitud. • Es necesario concientizar a todos los involucrados en el funcionamiento de la Vía Verde de la Sierra, pues el trabajo de uno, visto por los visitantes, es la imagen global de todo el proyecto Vía Verde de la Sierra. • Otros países tienen mejores infraestructuras y mayor número de kilómetros 				

Matriz (meta-tabla), para análisis de datos obtenidos de las entrevistas a expertos y documentos, Comparación de Casos, Vía Verde de la Sierra y Vías Verdes Jalisco,

Etapa 12: Promoción y difusión de la experiencia adquirida a través de la Asociación Europea de Vías Verdes.

Involucrados	Caso Vía Verde de la Sierra Objetivos	Acciones	Involucrados	Caso Vías Verdes Jalisco Objetivos	Acciones	RESULTADOS
		reconvertidos, pero no tienen una marca consolidada. España además de no tener una demanda y uso de bicicleta tan fuerte en comparación con otros países al tener una marca comercial consolidada se han visto favorecidos.				

Cuadro 21. Matriz para análisis de datos obtenidos de las entrevistas a expertos y documentos, Comparación de Casos, Vía Verde de la Sierra y Vías Verdes Jalisco, Etapa 13: Evaluación.

Matriz (meta-tabla), para análisis de datos obtenidos de las entrevistas a expertos y documentos, Comparación de Casos, Vía Verde de la Sierra y Vías Verdes Jalisco,

Etapa 13: Evaluación.

Involucrados	Caso Vía Verde de la Sierra Objetivos	Acciones	Involucrados	Caso Vías Verdes Jalisco Objetivos	Acciones	RESULTADOS
<ul style="list-style-type: none"> • Fundación Vía Verde de la Sierra • Adif 	<ul style="list-style-type: none"> • Ganar la confianza de los titulares de la Vía Verde de la Sierra 	<ul style="list-style-type: none"> • Cumplir con los objetivos propios de la Vía Verde de la Sierra • Cumplir con los objetivos de las instituciones públicas y administrativas involucradas 	<ul style="list-style-type: none"> • Administración Pública del Estado de Jalisco 2013-2018 • Habitantes de las comunidades locales • Dirección General de Patrimonio Cultural • Dirección de educación del Estado de Jalisco • Estudiantes de localidades vecinas a las vías verdes 	<ul style="list-style-type: none"> • Reducir la deserción escolar • Recuperación de la memoria histórica de los pueblos • Identificar elementos a mejorar y claves de éxito • Se ha logrado poner en valor y recuperar un patrimonio abandonado • Cree que Jalisco es referente y en 	<ul style="list-style-type: none"> • Algunos municipios que se comunican por medio de vías verdes, con otras delegaciones, reportan menor deserción escolar, relacionada con el uso de la infraestructura no motorizada, para llegar a las escuelas, sin que ello represente un gasto económico en el uso del transporte público. 	<p>En ambos casos no se identificó algún método de evaluación de los proyectos.</p> <p>En la Vía Verde de la Sierra se participa en premiaciones a nivel europeo y nacional para demostrar la calidad con la que cumple el proyecto, además de cumplir en términos institucionales con las disposiciones de las entidades</p>

Matriz (meta-tabla), para análisis de datos obtenidos de las entrevistas a expertos y documentos, Comparación de Casos, Vía Verde de la Sierra y Vías Verdes Jalisco,

Etapa 13: Evaluación.

Involucrados	Caso Vía Verde de la Sierra Objetivos	Acciones	Caso Vías Verdes Jalisco Objetivos	Acciones	RESULTADOS
		<ul style="list-style-type: none"> Padres de estudiantes de localidades vecinas a las vías verdes. Administración Pública del Estado de Jalisco 2013-2018 Administración Pública del Estado de Jalisco 2008-2013 Usuarios de las vías verdes Jalisco Habitantes de las comunidades locales Dirección General de Patrimonio Cultural Administración Pública del Estado de Jalisco 2013-2018 Secretaría de Cultura – Dirección de Patrimonio Cultural Gobierno municipal Usuarios de las Vías Verdes Guías verdes Administración Pública del Estado de Jalisco 2003-2008 Administración Pública del Estado de Jalisco 2008-2013 	<p>su momento fue punta de lanza en términos de este planteamiento</p> <ul style="list-style-type: none"> Considera al programa muy exitoso por que sí ha logrado <ul style="list-style-type: none"> Recuperar el patrimonio Recuperar la vía de comunicación Generar dinámicas territoriales, no iguales a los centros de actividad que llegaron a ser en algún momento Sí ha permitido una dinámica interesante en términos de apropiación social. 	<ul style="list-style-type: none"> Los resultados de uso, se relacionan al objetivo de servir primero a los locales que al turismo. Recuperar la memoria histórica del patrimonio ferroviario y el desarrollo de las comunicaciones les ha generado beneficios: Recuperar lo abandonado al patrimonio ferroviario, que se habían convertido en zonas de los barrios más deprimidos Aumentar la plusvalía de las zonas de los barrios deprimidos, donde se recupera el patrimonio ferroviario, por la mejora de la infraestructura y equipamiento para el proyecto. Vías verdes ha generado una dinámica diferente en los pueblos, poniendo en valor todas las viviendas, dando seguridad y ha transformado 	<p>públicas y empresariales que otorgan beneficios a la VVS.</p> <p>En el caso de Vías Verdes Jalisco, no hay datos concisos de los beneficios que se mencionan se han obtenido del proyecto:</p> <ul style="list-style-type: none"> Reducción de la deserción escolar Uso de vías verdes como vía de comunicación de movilidad no motorizada Recuperación de la memoria histórica en base al patrimonio ferroviario Recuperación de espacios públicos Recuperar el patrimonio abandonado de infraestructura y equipamiento Aumentar la plusvalía de las zonas cercanas a las vías verdes Apropiación del proyecto por las comunidades locales Aumentar el cuidado ambiental Generar mayor derrama económica en base a la demanda de servicios de los visitantes.

Matriz (meta-tabla), para análisis de datos obtenidos de las entrevistas a expertos y documentos, Comparación de Casos, Vía Verde de la Sierra y Vías Verdes Jalisco,

Etapa 13: Evaluación.

Involucrados	Caso Vía Verde de la Sierra Objetivos	Acciones	Involucrados	Caso Vías Verdes Jalisco Objetivos	Acciones	RESULTADOS
			<ul style="list-style-type: none"> • Administración Pública del Estado de Jalisco 2013-2018 • Municipios 		<ul style="list-style-type: none"> partes de las comunidades. ○ Se han recuperado leyendas, colocadas a pie de vía en una serie de cédulas, que se habían planteado desde la administración estatal anterior por medio del Plan Maestro. ○ Se han colocado cédulas de información de ubicación, ○ Cédulas para cuidado del medio ambiente ○ Cédulas para ver qué monumentos históricos sucedieron con relación al patrimonio del ferrocarril ○ Cédulas que marcan procesos históricos importantes relacionados con el ferrocarril ○ Cédulas que promueven el conocimiento y conservación de la flora y fauna local • La información expuesta en las 	

Matriz (meta-tabla), para análisis de datos obtenidos de las entrevistas a expertos y documentos, Comparación de Casos, Vía Verde de la Sierra y Vías Verdes Jalisco,

Etapa 13: Evaluación.

Involucrados	Caso Vía Verde de la Sierra Objetivos	Acciones	Involucrados	Caso Vías Verdes Jalisco Objetivos	Acciones	RESULTADOS
					<p>cédulas de las vías verdes, crea sentido en:</p> <ul style="list-style-type: none"> • La gente local conoce lo que tiene, lo cuida y a partir de ahí se apropia del espacio • Es importante que las personas se apropien del espacio, no para que lo mantengan, pues eso corresponderá a algún nivel de administración pública, pero sí para que lo cuiden. • El éxito que observan de las comunidades que han aprovechado es: <ul style="list-style-type: none"> • El beneficio a los hoteles. Son pocos y en fines de semana son insuficientes por la cantidad de ciclistas y usuarios que van para esa localidad • Considerar a las vías verdes Jalisco un éxito por el uso que las personas han ido haciendo de los espacios. • Se ha identificado que las vías verdes se usan para 	

Matriz (meta-tabla), para análisis de datos obtenidos de las entrevistas a expertos y documentos, Comparación de Casos, Vía Verde de la Sierra y Vías Verdes Jalisco,

Etapa 13: Evaluación.

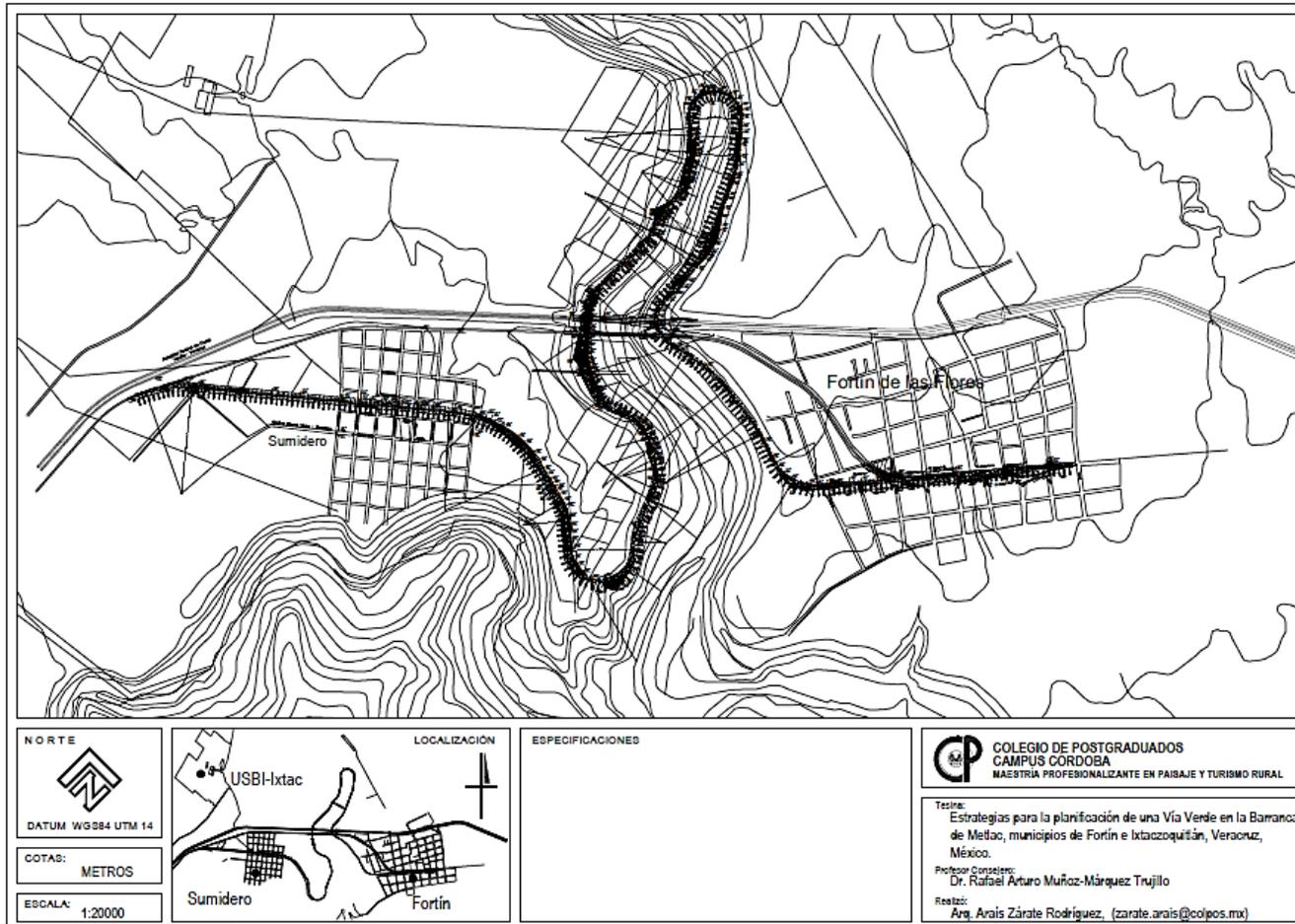
Involucrados	Caso Vía Verde de la Sierra Objetivos	Acciones	Involucrados	Caso Vías Verdes Jalisco Objetivos	Acciones	RESULTADOS
					recreación, ejercicio, turismo, y movilidad no motorizada entre poblaciones. • Se requiere un Plan de Manejo para que el proyecto esté completo. • Se ha logrado poner en valor y recuperar un patrimonio abandonado • Cree que Jalisco es referente y en su momento fue punta de lanza en términos de este planteamiento • Considera al programa muy exitoso por que sí ha logrado <ul style="list-style-type: none"> ○ Recuperar el patrimonio ○ Recuperar la vía de comunicación ○ Generar dinámicas territoriales, no iguales a los centros de actividad que llegaron a ser en algún momento • Sí ha permitido una dinámica interesante en términos de apropiación social.	

Matriz (meta-tabla), para análisis de datos obtenidos de las entrevistas a expertos y documentos, Comparación de Casos, Vía Verde de la Sierra y Vías Verdes Jalisco,

Etapa 13: Evaluación.

Involucrados	Caso Vía Verde de la Sierra Objetivos	Acciones	Involucrados	Caso Vías Verdes Jalisco Objetivos	Acciones	RESULTADOS
					<ul style="list-style-type: none"> • Algunos municipios que se comunican por medio de vías verdes, con otras delegaciones, reportan menor deserción escolar, relacionada con el uso de la infraestructura no motorizada, para llegar a las escuelas, sin que ello represente un gasto económico en el uso del transporte público 	

A.5. Levantamiento topográfico del segmento de vía de ferrocarril en desuso, entre la ex estación Sumidero y la ex estación Fortín, municipio de Fortín, y, municipios de Ixtaczoquitlán, Fuente: Trabajo académico de licenciatura de López (2011)⁵.



⁵ López Figueroa, Carlos. 2011. Trabajo académico para la Tesina: Topografía y Geo referencia de 7km de la Vía Férrea y Monumentos Históricos de la Barranca de Metlac. Universidad Veracruzana, Córdoba.