



Evaluación de participación de comunidades y de actores múltiples en el proyecto Trans Canadá

Autores: Erich Seydewitz
Institución: Concordia University, Department of Geography, Planning and Environment (GPE)
País: Canadá
Contacto: seydewitzerich@yahoo.es

Eje: El Sendero





Resumen Introductorio

El desarrollo de Senderos o Vías Verdes, y en particular los que son de uso múltiple y de multipropósito, han cobrado recientemente un gran impulso en América del Norte y en América Latina y el Caribe (ALC). Dos países que han demostrado un compromiso particular en la creación de senderos nacionales de larga distancia son Canadá y Chile. Canadá está llevando a cabo el proyecto llamado Trans Canada Trail (TCT), el que se encuentra en su fase final con un 73% (16.500 km) de la ruta operativa, mientras que en Chile se desarrolla el proyecto Sendero de Chile (SDC) que se encuentra en una etapa más preliminar. Numerosos estudios indican que la participación activa de las comunidades y grupos de interés o actores múltiples son esenciales en el diseño, planificación y gestión de los senderos para lograr la sostenibilidad de estas iniciativas. Sin embargo, hasta ahora no se han realizado estudios sobre esta materia en particular y la información sobre cómo la participación local ha sido promovida y lograda en la planificación y puesta en marcha de estas iniciativas es limitada. La investigación propuesta se ocupará de abordar esta brecha en la literatura a través de una evaluación de los mecanismos utilizados para apoyar la participación de la población local y de organizaciones/grupos de interés múltiples en el TCT, así como los factores que influyen en la capacidad de las comunidades y actores múltiples en participar en actividades relacionadas con el turismo y otras actividades económicas locales vinculadas al desarrollo de senderos de uso múltiple. Se espera que las lecciones aprendidas, tanto positivas como negativas, de la experiencia TCT sean instructivas para la planificación, desarrollo e implementación del proyecto SDC.

Palabras clave: Vías verdes de uso múltiple y multipropósito, participación comunitaria, gobernanza, gestión conjunta /co-manejo.

Introducción

Durante siglos las sociedades humanas han buscado maneras para estar en contacto más estrecho con la naturaleza y los espacios verdes. Las vías verdes o senderos ofrecen una manera de lograr este objetivo. Las sociedades modernas viven en un mundo fragmentado en el que los espacios naturales son cada vez más perturbados por el desarrollo de pueblos y ciudades (Hellmund & Smith 2006). Las personas que habitan en áreas urbanas tienden a estar más alienadas y separadas del mundo natural (Searns 1995). Edificios, calles, automóviles y otros artefactos desarrollados por humanos han creado un medio ambiente alternativo artificial. Como es de esperar, el acceso a los espacios naturales y los beneficios recreativos, estéticos y culturales asociados con éstos, son valorados enormemente por los habitantes de las ciudades que están sometidos a "las presiones físicas y psicológicas de la urbanización" (Searns 1995, p.65; Zube 1995). Las vías verdes proporcionan una forma de facilitar el acceso de las personas que habitan en espacios urbanos a la naturaleza.

El concepto de vías verdes es muy amplio y diverso y por ende existen numerosas definiciones en función de su finalidad, ubicación, configuración espacial y el contexto cultural en el que se han previsto (Ahern 2004; Hellmund & Smith 2006; Searns 1995).

Los espacios verdes o espacios abiertos, como se les suele llamar en Norte América, están ampliamente asociados a los parques públicos urbanos (Barbosa et al. 2007; Hellmund & Smith 2006; Zube 1995). Los espacios abiertos y diversos tipos de parques públicos se han incorporado en la planificación y desarrollo de pueblos y ciudades en Gran Bretaña y América del Norte desde el siglo diecinueve (Conway 1991; Hellmund & Smith 2006). Sin embargo, en la literatura sobre



vías verdes muchos autores distinguen estas vías de la categoría más general, que las relaciona con los espacios verdes y parques públicos mediante la definición de vías verdes como espacios lineales abiertos o parques lineales (Ahern 1995; Little 1990; Searns 1995; Zube 1995). Las vías verdes por lo tanto, y como argumenta Little (1990, p.1) son “espacios abiertos de conexión” que vinculan espacios abiertos no lineales como parques, reservas naturales, parques nacionales y sitios históricos, entre otros.

A finales de 1990 las vías verdes comenzaron a ser reconocidas como senderos de uso múltiple que permitían entre otras cosas, que diferentes tipos de usuarios experimentaran y disfrutaran de los paisajes naturales, junto con la posibilidad de practicar actividades saludables al aire libre a lo largo de estas rutas que están orientadas a tipos de transporte no motorizados, tales como caminar, montar en bicicleta, a caballo, esquiar y canoa (Flink et al. 2001; Mundet & Coenders 2010). De acuerdo con (Ahern 1996, como se cita en Ahern 2004, p.35):

"Las vías verdes son redes de senderos, que contienen elementos lineales, que son planificados, diseñados y manejados para múltiples propósitos, incluyendo aspectos ecológicos, recreativos, culturales, estéticos, o de otro tipo que sean compatibles con el concepto de uso sostenible".

Más recientemente, las vías verdes han sido asociadas por los conservacionistas, científicos sociales y miembros de la sociedad civil con otros beneficios, tales como la protección del paisaje, la recreación, la salud, la educación ambiental y el desarrollo económico local (Hellmund & Smith 2006). Moore y Ross (1998) afirman que las vías verdes ofrecen una amplia gama de beneficios para la sociedad y en particular a las comunidades que viven cerca de estos senderos. Estos beneficios incluyen actividades al aire libre, el acceso a rutas alternativas y medios de transporte activo, beneficios económicos locales a través de actividades turísticas, protección del medio ambiente, un mayor sentido de identidad y pertenencia local derivados de la conexión de la gente con su patrimonio cultural y sitios históricos.

Este concepto de vías verdes de uso múltiple ha ganado fuerza en los últimos años. Este tipo de vías verdes se han estado implementado en distintos lugares y cada vez son más países los que están desarrollando este tipo de senderos en América del Norte, Europa, Oceanía y más recientemente en América Latina (Mundet & Coenders 2010). Dos países que han demostrado un compromiso con la creación de vías verdes de larga distancia, de usos múltiples, multipropósito con senderos de carácter nacional son Canadá y Chile. Estas dos iniciativas son el foco del presente estudio de maestría. En el caso de Canadá, el Trans-Canada Trail (TCT) ofrece posibilidades para el senderismo / excursionismo, ciclismo, canoa, paseos a caballo, así como esquí de fondo, y paseos en motos de nieve durante el invierno (Trans Canada Trail 2011a). En el caso de Chile, la iniciativa es conocida como Sendero de Chile (SDC), y ofrece una infraestructura que permite a los usuarios del sendero caminar y practicar el senderismo, ciclismo y las travesías a caballo (Fundación Sendero de Chile 2011).



Trans Canada Trail, contexto del proyecto

El inicio de TCT fue en 1992, coincidiendo con las celebraciones del 125 aniversario de la confederación canadiense (Trans Canada Trail 2011a). El TCT ha evolucionado desde entonces para convertirse hoy en la mayor red mundial de senderos de usos múltiples y recreativos dentro de un solo país. Una vez finalizado el proyecto, en el año 2017, Canadá estará conectado entre la costa del Pacífico, por el este y la costa Atlántica por el oeste y por el Norte con la costa del Océano Ártico a través un total de 22.500 km de senderos terrestres y acuáticos, uniendo a más de 1000 comunidades en todas las provincias y territorios de Canadá (Trans Canada Trail 2009-2010). Según Cam Clark, Presidente del Comité para el Desarrollo del TCT:

"El TCT se está construyendo desde una visión de país compartida y con la voluntad de cooperar. Estos aspectos están en el corazón de lo que el TCT es, vinculando a todos los canadienses, sus comunidades y paisajes. Este es un legado increíble (Trans Canada Trail 2011b, p.5)".

El TCT tiene como objetivo inspirar a la gente a que disfrute de las actividades al aire libre como los son el senderismo / excursionismo, ciclismo, canoa, travesías a caballo y esquí de fondo y paseos en moto de nieve durante el invierno. Al hacerlo, el TCT promueve los siguientes cuatro beneficios (Trans Canada Trail 2011a).

- **Salud:** al proporcionar espacios abiertos para que las personas puedan practicar actividad física al aire libre.
- **Medio ambiente:** preservando espacios verdes abiertos y la promoción de la conservación ambiental.
- **Educación:** al proporcionar información sobre la historia de Canadá y su rico patrimonio natural.
- **Desarrollo económico local:** promoviendo el desarrollo del turismo que a su vez crea puestos de trabajo y dinero canalizados en la economía local.

El TCT se compone de dos sub-organizaciones cada una con diferentes directorios y administración (Trans Canada Trail 2012), la organización benéfica TCT (TCTCO por sus siglas en inglés) y la Fundación TCT (TCTF por sus siglas en inglés). El TCTCO es responsable de supervisar el desarrollo y la construcción del TCT en cada provincia y territorio, trabajando en colaboración con distintas organizaciones y socios provinciales y territoriales y más de 400 grupos de asociaciones de senderos locales, municipios así como también de las autoridades de organismos de conservación, que gestionan y mantienen las secciones locales del sendero (Trans Canada Trail 2012). El TCTCO también proporciona fondos para las organizaciones asociadas, la promoción y comercialización del sendero, la creación de asociaciones y alianzas estratégicas con otras organizaciones que proporcionan las herramientas tales como las aplicaciones de cartografía y señalética para garantizar el acceso público a la información sobre las condiciones del terreno y el sendero para los usuarios (Trans Canada Trail 2012).

El TCTF fue incorporada como una corporación sin fines de lucro en octubre de 2010 y es la responsable de recaudar los fondos para apoyar el avance del TCT. Esto incluye la solicitud que se les ha hecho a 150 canadienses en los ámbitos de los negocios y la filantropía para colaborar con la principal estrategia de recaudación de fondos del TCTF, una iniciativa conocida como Capítulo 150 (Trans Canada Trail 2012). La fundación tiene también otras estrategias de



recaudación de fondos, como por ejemplo contribuciones anuales voluntarias a través de Internet. Varios donantes a nivel de gobierno y corporativos también están comprometidos.

Por último, el TCT es una iniciativa basada en las comunidades locales formada por más de 400 senderos comunitarios, en la que todas las secciones del sendero son operados y mantenidos por organizaciones locales, los municipios, las autoridades provinciales y/o agencias nacionales de Canadá (Trans Canada Trail 2011a). La participación de donantes privados, fundaciones, empresas locales y corporaciones es muy importante en el desarrollo de estas redes de senderos (Trans Canada Trail 2009-2010).

Sendero de Chile, contexto del proyecto

El Sendero de Chile es una iniciativa pública, multi-sectorial de uso múltiple y multipropósito, que pretende crear un corredor recreativo longitudinal y transversal que eventualmente conectará el país a través de una red senderos de 8.500 km (Fundación Sendero de Chile 2011). Las actividades que pueden llevarse a cabo en el SDC incluyen caminatas/senderismo, bicicleta y travesías a caballo. Esta iniciativa se puso en marcha en 2001 como parte de una serie de proyectos (Proyectos Bicentenario), que fueron diseñados para conmemorar los 200 años de la independencia de Chile de España en el 2010.

Durante el discurso anual presidencial el 21 de mayo del año 2000, el entonces presidente de Chile, Ricardo Lagos Escobar, invitó a los chilenos a construir un sendero longitudinal que atravesara el país, permitiendo que los ciudadanos viajaran a pie, a caballo o en bicicleta, disfrutando y descubriendo el entorno natural y el patrimonio cultural de Chile (Fundación Sendero de Chile 2011). En 2001, la Agencia Nacional del Medio Ambiente (CONAMA) comenzó a planificar e implementar la iniciativa del SDC, con financiamiento del presupuesto nacional (Fundación Sendero de Chile 2011).

El diseño original del sendero se flexibiliza y modificada en 2004 para incorporar de esta forma, rutas transversales y circuitos asociados con el eje norte-sur Visviri-Cabo de Hornos (Ministerio de Hacienda 2005, p.3). El motivo de este cambio fue proporcionar oportunidades para la autogestión y la inclusión voluntaria de distintos actores, tanto a nivel comunal, regional, así como de actores del sector privado (Ministerio de Hacienda 2005). Luego, en 2008, el directorio nacional del Sendero Chile, propuso la creación de una fundación de derecho privado, denominada Fundación Sendero de Chile, para dar continuidad y mayor eficiencia en el desarrollo de senderos, así como la flexibilidad en capacitación y la gestión de sus recursos (Ministerio del Medio Ambiente 2010, ítem 8.g.) La responsabilidad de la ejecución del proyecto fue transferido a la Fundación SDC en junio del 2009 (Fundación Sendero de Chile 2011).

El SDC es una iniciativa de gran envergadura y de interés público, cuyo objetivo es generar una plataforma para el desarrollo de la educación ambiental y el ecoturismo en Chile, junto con apoyar la protección del patrimonio cultural y natural, en base a un conjunto de senderos distribuidos a lo largo del país (Fundación Sendero de Chile 2011). El objetivo inicial del SDC, tal como se presenta en el año 2001 bajo la administración de la CONAMA, era: "Contribuir a la protección de la naturaleza, posibilitando a las generaciones presentes y futuras conocer, acceder y disfrutar la diversidad de nuestros ecosistemas" (Ministerio de Hacienda 2005, p.1). Con el establecimiento del SDC bajo la administración de la CONAMA se esperaba lograr el siguiente resultado:



“La ciudadanía accede a espacios naturales de uso público conformados por una red de senderos conectados entre sí a través de una espina dorsal desde Visviri hasta Cabo de Hornos, construidos en forma participativa, valorando el patrimonio natural y la diversidad de los ecosistemas del país.”(Ministerio de Hacienda 2005. p.1|).

Desde el 2010, la fundación SDC ha promovido nueve objetivos de los cuales 2 son relevantes para esta investigación como lo son los objetivos 4 y 5 detallados a continuación. (Fundación Sendero de Chile 2011):

4. Integrar a los propietarios y a las comunidades locales en la planificación y gestión de los productos turísticos asociados al Sendero, así como e el reparto de los beneficios que se generen, contribuyendo al desarrollo de la pequeña empresa y a la superación de la pobreza en localidades rurales aisladas;

5. Promover el voluntariado como herramienta de apoyo a la gestión del sendero;

La economía de Chile y el prestigio internacional ha avanzado considerablemente desde el comienzo de este siglo. Chile se convirtió en un miembro de la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico (OCDE) en mayo de 2010 (OECD 2010), una membresía que impone ciertas expectativas y, por lo tanto, desafíos para el estado chileno. En cuanto a la sostenibilidad ambiental, la estrategia medioambiental de la OCDE, recomienda a los países miembros a lograr cinco objetivos interrelacionados: i) mantener la integridad de los ecosistemas a través de la gestión eficiente de los recursos naturales (con un enfoque especial sobre el clima, el agua dulce y la biodiversidad); ii) disociar presiones ambientales del crecimiento económico (con un enfoque especial en la agricultura, el transporte y la energía), iii) mejorar la información para la toma de decisiones y medir el progreso a través de indicadores, iv) Abordar enlaces en la interfaz social y ambiental y la mejora de la calidad de vida; y v) Fomentar la interdependencia mundial del medio ambiente mediante la mejora de la gobernanza y la cooperación (OECD 2004, p.4).

El objetivo 4 de la estrategia de la OECD desafía a todos los países miembros a "hacer frente a los diversos vínculos entre las condiciones ambientales, sociales así como las tendencias y los impactos sociales de las políticas ambientales, con el fin de mejorar la salud humana, la equidad del medio ambiente, el empleo, el acceso a la información, la participación pública en la toma de decisiones, el acceso a la justicia en materia de medio ambiente y la educación ambiental, contribuyendo así a mejorar la calidad de vida "(OECD 2001, p.17). En lo que respecta a Chile, la OCDE también ha recomendado fortalecer las regiones de Chile con el fin de estimular y descentralizar la economía (OECD 2009). El SDC tiene por lo tanto el potencial de servir como una excelente plataforma para mejorar la calidad de vida y la participación pública junto con estimular el desarrollo económico local a través de actividades relacionadas con el turismo.

Marco de la investigación

La participación local, desde la etapa de planificación hasta las etapas de gestión en proyectos de desarrollo, es ampliamente considerada como una condición esencial para la sostenibilidad social, económica y ambiental de éstos (Burns et al. 2004a; Gebhard et al. 2007; Howard & Baker 1994; Selman 2004). Se cree que la participación promueve la sostenibilidad, ya que cuando los miembros de las comunidades y las organizaciones locales se involucran, éstas reconocen el valor de trabajar en alianzas, tener una voz en la toma de decisiones, y una participación mayor en los beneficios derivados de los proyectos locales (Burns et al. 2004a; Dugdale & West 1991; Forgie et al. 2001; Howard & Baker 1994).



El TCT es una iniciativa de base comunitaria de mutli-actores que se ha iniciado desde las bases en la que la propiedad de los senderos, su gestión y mantenimiento esta a cargo organizaciones locales, municipios, organismos del gobierno provincial y los organismos del gobierno nacional a través de Canadá (Trans Canada Trail 2011a). Por otra parte el SDC también busca integrar a las comunidades locales y multi-actores que estén interesados en la planificación y gestión local de las actividades turísticas asociadas a esta iniciativa (Fundación Sendero de Chile 2011).

El papel activo y la participación democrática de la población local en la planificación y gestión de proyectos de senderos de usos múltiples y de multipropósito, tales como el TCT y el SDC es considerado por ambas iniciativas como un aspecto esencial para promover sus respectivos objetivos (Fundación Sendero de Chile 2011; Trans Canada Trail 2009-2010, 2011b).

Sobre la base de lo anterior, propongo investigar cómo la participación de las comunidades y organizaciones locales y grupos de interés, están siendo alentados y apoyados en el marco de la planificación y participación de múltiples actores interesados en el proceso de gestión del TCT. Mi intención es identificar las lecciones aprendidas, tanto positivas como negativas, que podrían inspirar la planificación y ejecución del proyecto chileno SDC.

Pregunta de Investigación

¿De que manera pueden las lecciones aprendidas de la experiencia del TCT respecto a la participación de comunidades locales y de actores múltiples informar al desarrollo del SDC?

Objetivos de la investigación

Mi investigación se ocupará de los siguientes objetivos:

- a) Determinar qué medidas se han adoptado para promover la participación de comunidades locales y de actores múltiples en el diseño y ejecución del TCT.
- b) Determinar qué factores determinan la capacidad de las comunidades y grupos de interés múltiples para participar en el diseño e implementación del TCT.
- c) Determinar cuál de estas medidas y factores pueden ser relevantes para el diseño e implementación del SDC.

Metodología

La metodología para apoyar esta propuesta de investigación se llevará a cabo a través de una evaluación a nivel macro de los proyectos TCT y SDC. Esta evaluación se hará en base a la revisión de documentos, entrevistas semi-estructuradas y cuestionarios, así como una evaluación de nivel micro a partir del análisis de las experiencias de dos estudios de caso del TCT dentro de la provincia de Quebec. Para ello, voy a utilizar el marco teórico propuesto por Burns et al. (2004b), que se utiliza para entender la participación de la comunidad en términos de lo que sucede en el lugar y lo que aún queda por hacer para mejorar la participación. Este marco teórico se basa en cuatro dimensiones de la participación de la comunidad, como lo son, la influencia, la comunicación, la inclusión y la capacidad. Cada una de estas dimensiones se subdividen en distintos puntos de referencia (*benchmarks*), preguntas clave e indicadores (Burns et al. 2004b).

Dentro de la evaluación a nivel macro, se harán entrevistas semi-estructuradas con el personal de la oficina nacional del TCT, representantes de donantes a nivel de gobierno, donantes



corporativos, y también organizaciones sin fines de lucro que proveen fondos para el TCT. En cuanto al SDC se harán entrevistas semi-estructuradas con el personal de la Fundación SDC, miembros del directorio de la Fundación y distintas agencias de gobierno que formaron parte del directorio nacional del SDC entre el 2004 y el 2008 (Ministerio de Hacienda 2005; Ministerio del Medio Ambiente 2010).

A nivel de los estudio de casos, se realizarán entrevistas semi-estructuradas que incluyen al personal del *Conseil Québécois du Sentier Transcanadien*, que es el socio provincial del TCT en la provincia de Quebec, así como miembros del *Territorial and Provincial Advisory Council* (TPAC por sus siglas en inglés), que representa a diferentes grupos de senderos y organizaciones de voluntarios dentro de Quebec. También propongo entrevistar a los alcaldes de los municipios en los dos estudios de caso, así como a líderes de agrupaciones locales, usuarios del sendero, grupos de voluntarios que trabajan en el área de los estudios de caso seleccionados.

Importancia de la investigación

La participación activa de las comunidades en la planificación y gestión de proyectos de base comunitaria es crucial para promover la sostenibilidad de estas iniciativas en el largo plazo (Burns et al. 2004a; Mannigel 2008). Por lo tanto, esta investigación contribuirá a una mejor comprensión de los mecanismos que pueden apoyar la participación de las comunidades y grupos de interés múltiples, tanto en la planificación y gestión de proyectos comunitarios y así contribuir con observaciones y puntos de vista que podrían ser utilizados para diseñar y promover la participación en otros proyectos de base comunitaria, mejorar de esta forma su sostenibilidad.

El desarrollo de vías verdes está cobrando fuerza en América Latina y el Caribe (ALC). De hecho, el primer congreso para la planificación y gestión de vías verdes / senderos del Mercado Común del Sur (MERCOSUR) se celebrará en Uruguay entre el 4 al 6 octubre del 2012. Los conocimientos adquiridos a partir de la investigación sobre la planificación y ejecución del TCT aportarán ideas importantes para el emergente movimiento de las vías verdes de ALC y en particular al SDC, que es la iniciativa más avanzada en América Latina y que comparte muchas similitudes con el TCT, sobre todo en la participación de actores múltiples.

Otro aporte de mi investigación tiene relación con el vínculo que se establece entre la literatura sobre la participación pública y la gobernanza, en relación con las vías verdes de uso múltiple y multipropósito. La mayor parte de la literatura actual disponible sobre vías verdes de usos múltiples se centra en la planificación, diseño y gestión, así como los beneficios sociales y económicos que éstas aportan a la sociedad. Mi investigación extenderá este horizonte con la ayuda de literatura existente y de gran relevancia sobre estos temas. Al hacerlo, espero contribuir con ideas y nuevas perspectivas en este campo del conocimiento.



Bibliografía

- Ahern, J. (1995). Greenways as a Planning Strategy. *Landscape and Urban Planning*, 33(1–3), 131-155.
- Ahern, J. (1996). Greenways as a Planning Strategy. In J. Fabos & J. Ahern (Eds.), *Greenways the Begining of an International Movement*. Amsterdam: Elsevier.
- Ahern, J. (2004). Greenways in the USA: Theory, Trends and Prospects *Ecological Networks and Greenways : Concept, Design, Implementation*. Cambridge, UK; New York: Cambridge University Press.
- Barbosa, O., Tratalos, J. A., Armsworth, P. R., Davies, R. G., Fuller, R. A., Johnson, P., et al. (2007). Who Benefits from Access to Green Space? A Case Study from Sheffield, Uk. *Landscape and Urban Planning*, 83(2–3), 187-195.
- Burns, D., Heywood, F., Taylor, M., Wilde, P., & Wilson, M. (2004a). *Making Community Participation Meaningful : A Handbook for Development and Assessment*. Bristol, UK: Policy Press Joseph Rowntree Foundation
- Burns, D., Heywood, F., Wilde, P., & Wilson, M. (2004b). *What Works in Assessing Community Participation?* Bristol, UK: Policy Press for the Joseph Rowntree Foundation.
- Conway, H. (1991). *People's Parks: The Design and Development of Victorian Parks in Britain*. Cambridge: Cambridge University Press.
- Dugdale, M., & West, S. (1991). *Principles of Public Participation*. Paper presented at the Australian Water and Wastewater Association Seminar.
- Flink, C. A., Olka, K., Searns, R. M., & Rails-to-Trails, C. (2001). *Trails for the Twenty-First Century : Planning, Design, and Management Manual for Multi-Use Trails*. Washington, DC: Island Press.
- Forgie, V., Horsley, P., & Johnston, J. (2001). Facilitating Community-Based Conservation Initiatives. *Science for Conservation* 169, 76 p.
- Fundación Sendero de Chile. (2011). Retrieved 05 October, 2011, from <http://www.senderodechile.cl/portal/fundacion/>
- Gebhard, K., Meyer, M., & Roth, S. (2007). *Criteria for Sustainable Tourism, for the Three Biosphere Reserves Aggtelek, Babia Góra and Sumava*. Bonn: Ecological Tourism in Europe (ETE) and UNESCO.
- Hellmund, P. C., & Smith, D. S. (2006). *Designing Greenways : Sustainable Landscapes for Nature and People*. Washington: Island Press.
- Howard, T., & Baker, H. R. (1994). Constructive Public Involvement. In D. J. Blackburn (Ed.), *Extension Handbook: Processes and Practices* (pp. 65-78). Toronto: Thompson Educational
- Little, C. E. (1990). *Greenways for America*. Baltimore: Johns Hopkins University Press.



- Mannigel, E. (2008). Integrating Parks and People: How Does Participation Work in Protected Area Management? *Society & Natural Resources*, 21(6), 498-511.
- Ministerio de Hacienda. (2005). *Síntesis Ejecutiva Programa Sendero De Chile*. Santiago, Chile: Dirección de Presupuestos, Ministerio de Hacienda. Gobierno de Chile.
- Ministerio del Medio Ambiente. (2010). Cuenta Sectorial: Protección De Recursos Naturales Y Biodiversidad. Cuenta Pública 2010. Retrieved 28 October, 2010, from <http://www.gobiernodechile.cl/cuenta-publica-2010/ministerio-del-medio-ambiente/cuenta-sectorial/>
- Moore, R. L., & Ross, D. T. (1998). Trails and Recreational Greenways: Corridors of Benefits. *Parks & Recreation*, 33(1), 68-79.
- Mundet, L., & Coenders, G. (2010). Greenways: A Sustainable Leisure Experience Concept for Both Communities and Tourists. *Journal of Sustainable Tourism*, 18(5), 657-674.
- OECD. (2001). *Oecd Environmental Strategy for the First Decade Ff the 21st Century*. Paris: OECD.
- OECD. (2004). *Oecd Environmental Strategy: 2004 Review of Progress*. Paris: OECD.
- OECD. (2009). La Oede Recomienda Fortalecer Las Regiones De Chile Para Estimular La Economía. Retrieved May 30th, 2012, from http://www.oecd.org/document/25/0,3343,fr_33873108_39418658_43391385_1_1_1_1,00.html
- OECD. (2010). Chile Signs up as First Oecd Member in South America. Retrieved May 30th, 2012, from http://www.oecd.org/document/26/0,3746,en_21571361_44315115_44365210_1_1_1_1,00&&en-USS_01DBC.html
- Searns, R. M. (1995). The Evolution of Greenways as an Adaptive Urban Landscape Form. *Landscape and Urban Planning*, 33(1-3), 65-80.
- Selman, P. (2004). Community Participation in the Planning and Management of Cultural Landscapes. *Journal of Environmental Planning and Management*, 47(3), 365-392.
- Trans Canada Trail. (2009-2010). *Year-End Review*. Montreal: Trans Canada Trail / Sentier Transcanadien.
- Trans Canada Trail. (2011a). The Trans Canada Trail Faq. Retrieved 13 October, 2011, from <http://www.tctrail.ca/faq.php>
- Trans Canada Trail. (2011b). An Information Feature for the Trans Canada Trail. *The Globe and the Mail*.
- Trans Canada Trail. (2012). About the Organisation. Retrieved May 29th, 2012, from <http://tctrail.ca/about-the-organization/>
- Zube, E. H. (1995). Greenways and the Us National Park System. *Landscape and Urban Planning*, 33(1-3), 17-25.