

INSTITUTO TECNOLÓGICO Y DE ESTUDIOS SUPERIORES DE OCCIDENTE

Departamento del Hábitat y Desarrollo Urbano

Sustentabilidad del hábitat

PROYECTO DE APLICACIÓN PROFESIONAL (PAP)

Programa de aprovechamiento y conservación de contextos patrimoniales



**ITESO, Universidad
Jesuita de Guadalajara**

Plan Maestro: Vía Verde 1D01

Propuesta de restauración y puesta en valor patrimonial de la ex Hacienda San Agustín, en el Municipio de
Jamay, Jalisco

El proyecto se inició en primavera del 2018

PRESENTAN

Lic. en Ingeniería.

Alejandra Anahí Serrano Vázquez

Lic. en Arquitectura.

Luis Manuel Lara Gómez

Lic. en Arquitectura.

Juan Carlos González Avalos

Profesor(es) PAP: Arq. Gabriel Michel Estrada y Dra. Arq. Mónica Solórzano Gil

Tlaquepaque, Jalisco, noviembre de 2018

ÍNDICE

Presentación de los Proyectos de Aplicación Profesional.	2
Resumen ejecutivo (abstract).	2
Introducción.	2
Capítulo I. Identificación del origen del proyecto, de la problemática y de los involucrados.	2
1.1 Antecedentes del proyecto.	2
1.2 Identificación del problema. Problemática atendida	2
1.3 Identificación de la(s) organización(es) o actores que influyen o son beneficiarios del proyecto.	2
Capítulo II. Marco conceptual o teórico del proyecto. Palabras clave (ver tesoro de la UNESCO)	3
Capítulo III. Diseño de propuesta de mejora.	3
3.1 Enunciado del proyecto. Localización geográfica	3
3.2 Metodología.	3
3.3 Cronograma o plan de trabajo. (esto no es necesario)	3
Capítulo IV. Desarrollo de propuesta de mejora.	3
Capítulo V. Productos, resultados e impactos generados.	4
5.1 Productos obtenidos.	4
5.2 Resultados alcanzados.	4

5.3 Impactos generados.	4
Capítulo VI. Aprendizajes individuales y grupales	4
6.1 Aprendizajes profesionales. Competencias reforzadas. Conocimientos adquiridos.	4
6.2 Aprendizajes sociales.	4
6.3 Aprendizajes éticos.	5
6.4 Aprendizajes en lo personal.	5
Capítulo VII. Conclusiones y recomendaciones.	6
7.1 Conclusiones.	6
7.2 Recomendaciones.	6
7.3 Retroalimentación por parte de la organización	6
Referencias Bibliográficas (sistema APA).	6
Anexos. (Respetar confidencialidad).	6

Los Proyectos de Aplicación Profesional (PAP) del ITESO

Los Proyectos de Aplicación Profesional (PAP) son una modalidad educativa del ITESO en la que el estudiante aplica sus saberes y competencias socio-profesionales para el desarrollo de un proyecto que plantea soluciones a problemas de entornos reales. Su espíritu está dirigido para que el estudiante ejerza su profesión mediante una perspectiva ética y socialmente responsable.

A través de las actividades realizadas en el PAP, se acreditan el servicio social y la opción terminal. Así, en este reporte se documentan las actividades que tuvieron lugar durante el desarrollo del proyecto, sus incidencias en el entorno, y las reflexiones y aprendizajes profesionales que el estudiante desarrolló en el transcurso de su labor.

Resumen

El siguiente documento contiene una breve introducción sobre el uso de la bicicleta como medio de transportar saludable de igual forma el impulso de ciclovías así como áreas verdes en puntos donde se pueda propiciar una comunicación con diferentes municipios y se impulse el turismo en ellos ya que estos lugares fueron y siguen haciendo historia, pero a la par de que el municipio ha ido creciendo también lo ha hecho su interés por crear más focos de atención, más lugares que embellecen el lugar y que se vuelva más atractivo para los que vienen de fuera. Posteriormente el desarrollo de un proyecto que favorece la movilidad no motorizada, sensibilizar sobre el uso del automóvil e implementar infraestructura que favorezca la seguridad del usuario, a través de una propuesta de implementación de nueva señalética y finalmente impulsa el turismo con áreas verdes que embellecen el lugar y lo vuelven más atractivo además de la puesta en valor de la Hacienda San Agustín, esta intervención pretende proteger el Patrimonio Cultural para darle una nueva vida, respetando su estilo arquitectónico, salvaguardando su identidad y beneficiando a la sociedad que pertenece.

CAPÍTULO I. INTRODUCCIÓN

En el mundo tenemos un problema de contaminación y movilidad, es por ello, que las comunidades urbanas y rurales han apostado a la construcción de ciclovías fomentando el uso de los vehículos no motorizados. Estamos convencidos que se deben implementar programas para fomentar el uso de la bicicleta, es necesario concientizar a la sociedad sobre la cultura respeto a los peatones, ciclistas, motociclistas y automovilistas sobre sus derechos y obligaciones. Transformar una Ciudad no es una tarea fácil, pero hacerlo en una población más pequeña puede volver esto más factible. Así, este proyecto busca mejorar las condiciones y opciones de movilidad, lo que sin duda impacta de manera favorable en la calidad de vida de los habitantes de esta comunidad y del municipio.

En el equipo comenzamos por preguntarnos sobre nuestros intereses y habilidades, conscientes de que en la industria de la construcción, como en cualquier otro sector, nos preocupamos por el futuro que ésta pueda llegar a tomar por ello hemos decidido colaborar a una exhaustiva investigación acerca modelos de desarrollo en las ciudades y estamos convencidos de que la movilidad no motorizada pertenece a dichos modelos. En este documento, se presentarán una serie de proyectos, con el fin de poner en valor la historia y cultura del pueblo y la Hacienda de San Agustín, una Hacienda que data de finales del siglo XIX en el municipio de Jamay en el estado de Jalisco, México. Con el propósito de detonar el turismo en esta zona, con

el fin de aportar al desarrollo económico y social de las personas que viven dentro de la zona a intervenir. De tal manera que explicaremos, cómo llegamos hasta este lugar y por qué, los objetivos que nos planteamos, así como los pasos que tuvimos que realizar con el fin de poder llegar a concretar todo lo propuesto, como de esta manera impactamos en la sociedad alrededor de, y los aprendizajes que nos llevamos después de todo este largo camino.

Según las cifras del centro Mexicano de Derecho Ambiental A. C. se estima que las emisiones procedentes de los escapes de los vehículos contienen monóxido de carbono, hidrocarburos y óxidos de nitrógeno que son liberados a la atmósfera en importantes cantidades. Por esta razón, las zonas urbanas más pobladas son las que sufren la mayor contaminación de este tipo La contaminación vehicular del aire produce efectos nocivos para la salud humana. Los estudios epidemiológicos estableciendo comparaciones entre áreas urbanas (elevado nivel de contaminación) y áreas rurales (bajo nivel de contaminación) demuestran que el aumento de los casos de enfermedades respiratorias está relacionado con las primeras.

La idea de este proyecto, es impulsar la movilidad no motorizada a través de la elaboración de infraestructura completamente equipada y segura para vehículos no motorizados. Un recorrido que parte del malecón de Jamay, Jalisco llegando al pueblo de San Agustín y posteriormente a La Maltaraña. Esta ciclovía mejorará la comunicación dentro del municipio y al mismo tiempo impulsara el turismo de este.

1.1 Objetivos

Objetivo General

Por medio de este proyecto se busca sensibilizar el uso del automóvil y se implementará la infraestructura en donde se tenga la seguridad para quienes transcurran por dicha vía, para impulsar proyectos que favorezcan la movilidad no motorizada y además ayude a dar a conocer el valor patrimonial y cultural de los pueblos y comunidades por donde transcurren las vías, haciendo propuestas de rescate, intervención, conservación y / o adecuación a nuevo uso en antiguas fincas patrimoniales, propuestas de imagen urbana en algunos pueblos y contextos urbanos, propuestas de rescate,, entre otras acciones para impulsar el turismo y al mismo tiempo fomentar el deporte en dichas ciudades urbanas ya que contará con centros de áreas recreativas para la convivencia familiar.

Objetivos Específicos

1. Diseñar cruces seguros y adecuados con una buena infraestructura para facilitar la vinculación de áreas dentro de las poblaciones
2. Redimensionar el uso específico de las calles, su arroyo vehicular y las áreas peatonales.
3. Dotar de mobiliario e infraestructura los espacios públicos de la población.
4. Ofrecer un espacio para el aprovechamiento del tiempo libre con actividades tales como actividad física, recreación, y el acceso a elementos patrimoniales culturales y ambientales.
5. Disminuir la contaminación ambiental, generando un proyecto de “reforestación” o “sembrado de árboles”.
6. Vincular a la población con la Hacienda y viceversa, provocando que ambas partes actúen en conjunto para beneficio de la comunidad en general.
7. Sugerir propuestas de nuevos usos, para los espacios abandonados o en desuso.
8. Dignificar la imagen urbana del pueblo, tratando de evitar que este se vea como un lugar triste y descuidado.

1.2 Justificación

Según la Declaración sobre el derecho al desarrollo, el cual implica “Un derecho humano inalienable en virtud del cual todo ser humano y todos los pueblos están facultados para participar en un desarrollo económico, social, cultural y político en el que puedan realizarse plenamente todos los derechos humanos y libertades fundamentales.” En la misma declaración se establece que acceder a los servicios básicos. Como son la educación salud, alimentos, vivienda, empleo y a la justa distribución de ingresos, genera igualdad de oportunidades. (Naciones Unidas 1986).

Se ha puesto sobre la mesa el desafío de construir un modelo sustentable de la sociedad y vida urbana, basado en los principios de solidaridad, libertad, equidad, dignidad y justicia social. Una medida que satisfaga estos requisitos, están contenidos en “El derecho a la ciudad” que se define como el usufructo equitativo de las ciudades dentro de los principios de sustentabilidad y justicia social. Se entiende como un derecho colectivo de los habitantes de las ciudades, en especial de los grupos empobrecidos vulnerables y desfavorecidos, que les confiere la legitimidad de acción y de organización, basado en sus usos y costumbres, con el objetivo de alcanzar el pleno ejercicio del derecho a un patrón de vida adecuado. (Carta mundial del derecho a la ciudad, 2001)

El alcance que se puede lograr en la implementación de infraestructura ciclista y transformación de la Hacienda de San Agustín, respecto a la percepción del usuario de la ciclovía va hilada principalmente al conocimiento del entorno, facilidad para transportarse y brindar seguridad a los usuarios. “Se otorgará el derecho de preferencia a los peatones, personas con discapacidad, mujeres embarazadas, ciclistas y los usuarios del transporte público, quienes gozarán de preferencia sobre los vehículos en todos los cruces o zonas de paso peatonal...” (Ley de movilidad y transporte del estado de Jalisco), Art. 8, Fracción I”

Sin embargo, no basta con una transformación, sino que generar un vínculo para su constante mantenimiento. Es decir; no basta solo con pintar los machuelos e implementar señalética. Pretendemos llegar a concientizar sobre el cuidado del espacio público y que se reparen los daños por deterioro, cuando se requiera.

1.3 Antecedentes

Las ciclovías rurales y urbanas surgen por la necesidad de escapar los efectos derivados del intenso tráfico motorizado como lo son las congestiones viales, excesos de ruido y excesos de contaminación. Fueron las condiciones que impulsaron la búsqueda de espacios libres de tránsito y ruido vehicular en donde los ciudadanos puedan caminar, andar en bicicleta o simplemente pasear. Promoviendo así una vida más saludable para la sociedad.

El objetivo del proyecto de San Agustín es impulsar el cicloturismo el cual representa un enfoque alternativo de un tipo de turismo marcadamente tradicional, basado en visitas guiadas y lugares de interés histórico y artístico. El cicloturismo es un modo ecológico y refinado de viajar y conocer el territorio. Exige preparación física y conocimiento de los recorridos y ofrece a cambio emociones que difícilmente pueden experimentarse con otros medios. La transportabilidad de la bicicleta, su bajo impacto ambiental, la libertad y la autonomía que permite hacer de las dos ruedas el medio más adecuado para conocer lugares inaccesibles. La iniciativa de emprender el programa Vías verdes atiende a una lógica vigente y global, su referencia son los casos exitosos de programas internacionales con acciones de conservación y reutilización del patrimonio para la formación de una cultura ferroviaria y de movilidad a tono con las exigencias contemporáneas.

Con diez años de existencia el Programa de Vías Verdes México ha ganado presencia en nuestro país y el extranjero. Organismos como la Asociación Europea de Vías Verdes, la Fundación de los Ferrocarriles Españoles, Sustrans-Inglaterra, Rails to Trails Conservancy- Estados Unidos de Norteamérica y Velo Quebec-Canadá, apoyan y colaboran desde hace años con el desarrollo del programa.

El primer proyecto desarrollado fue el proyecto de Vía verde del Mariachi, el cual parte de la idea de recuperar la memoria de la ruta antigua del Ferrocarril a Chamela, cuya construcción comenzó en 1917. Este ferrocarril partiría de Acatlán de Juárez en la estación Santa Ana, pasaría por Autlán y terminaría en el puerto de Chamela. El proyecto se construye de manera parcial en un tramo de 31 km., en el cual, corren los ferrocarriles por un lapso de 10 años aproximadamente hasta que entre 1928 y 1929 se levanta la vía para vender los rieles como fierro viejo.

Al igual que el Proyecto de Vía verde del Mariachi, se desarrolla en el Instituto Tecnológico de Estudios Superiores de Occidente (**ITESO**), dentro del Departamento del Hábitat y Desarrollo Urbano (**HDU**), en el marco de los Proyectos de Aplicación Profesional (**PAP**) a cargo de la Dra. en Arq. Mónica Solórzano Gil y con asesoría del Arq. Gabriel Michel Estrada, quien a su vez es el Coordinador del Programa de Vías Verdes de la Secretaría de Cultura de Jalisco. Este proyecto inicia en su fase en investigación y elaboración del Estudio de Factibilidad en el Periodo Primavera 2012 y continuó durante otoño del mismo año y se ha continuado trabajando durante los periodos de Primavera, Verano y Otoño de los años 2013 y 2014 en que seguimos desarrollando diversos proyectos específicos del Plan Maestro.

El Plan Maestro Vía Verde de Chapala se desarrolla a partir de la creación de cuatro rutas de comunicación no motorizadas principales que son:

- A. La **Vía verde** que recupera el trazo de 26 km. del original ferrocarril a Chapala entre la estación de La Capilla, en el municipio de Ixtlahuacán de los Membrillos, hasta la estación de ferrocarril de Chapala.
- B. La **Vía azul**, que sigue el cauce del río Santiago desde La Capilla hasta Ocotlán. con un recorrido aproximado de 59 km.
- C. La **Ciclovía de la Rivera**, que bordea el Lago de Chapala para regresar a la estación de ferrocarril de Chapala, con un recorrido aproximado de 34 km. entre Ocotlán y Chapala.
- D. La vía ilustrada de color naranja que se conforma mediante la creación de nuevas rutas que conectan a diferentes poblados de las zona, como lo son la ruta de Santa Rosa hacia San Miguel Cuyutlán con aproximadamente 18 km, la ruta de conexión de la Vía Verde Chapala hacia Guadalajara con aproximadamente 33 km, y la ruta de conexión de la Vía Verde de Chapala hacia la Hacienda La Colonia con un recorrido total de 27 km.

En el presente año se cumplirán 25 años de la creación del Programa español de Vías Verdes en 1993, un aniversario que será conmemorado en la Conferencia 25 Años de Vías Verdes que organizan conjuntamente en Sevilla los días 22 y 23 de octubre la Fundación de los Ferrocarriles Españoles y la Asociación de Vías Verdes de Andalucía. El 25º aniversario del Programa español de Vías Verdes, congregará a las administraciones, organizaciones y profesionales que durante este tiempo han logrado dar vida a 2.700 km de antiguos trazados ferroviarios que estaban en desuso mediante su conversión en vías verdes.

1.4 Contexto

San Agustín se localiza en el Municipio Jamay del Estado de Jalisco México y se encuentra en las coordenadas GPS:

Longitud (dec): -102.634444

Latitud (dec): 20.284444

La localidad se encuentra a una mediana altura de 1530 metros sobre el nivel del mar. La población total de San Agustín es de 1847 personas, de cuales 874 son masculinos y 973 femeninas.

Edades de los ciudadanos

Los ciudadanos se dividen en 679 menores de edad y 1168 adultos, de cuales 252 tienen más de 60 años.

Habitantes indígenas en San Agustín

6 personas en San Agustín viven en hogares indígenas. Un idioma indígena hablan de los habitantes de más de 5 años de edad 3 personas. El número de los que solo hablan un idioma indígena pero no hablan mexicano es 0, los de cuales hablan también mexicano es 3.

Estructura social

Derecho a atención médica por el seguro social, tienen 782 habitantes de San Agustín.

Estructura económica

En San Agustín hay un total de 439 hogares. De estas 429 viviendas, 38 tienen piso de tierra y unos 11 consisten de una sola habitación. 408 de todas las viviendas tienen instalaciones sanitarias, 415 son conectadas al servicio público, 424 tienen acceso a la luz eléctrica. La estructura económica permite a 37 viviendas tener una computadora, a 287 tener una lavadora y 417 tienen una televisión.

Educación escolar en San Agustín

Aparte de que hay 231 analfabetos de 15 y más años, 24 de los jóvenes entre 6 y 14 años no asisten a la escuela. De la población a partir de los 15 años 233 no tienen ninguna escolaridad, 644 tienen una escolaridad incompleta. 235 tienen una escolaridad básica y 177 cuentan con una educación post-básica. Un total de 81 de la generación de jóvenes entre 15 y 24 años de edad han asistido a la escuela, la mediana escolaridad entre la población es de 6 años.

Datos Físicos

Relieve

Geología.

El territorio está conformado por terrenos que pertenecen al período cuaternario.

Topografía.

Si se exceptúa la zona donde se localiza el cerro de El Gomeño, la superficie en general del municipio es plana, presentándose elevaciones que van de los 1,550 a los 1,600 metros sobre el nivel del mar y en las zonas accidentadas elevaciones de 1,600 a 1,900 metros sobre el nivel del mar.

Clima

El municipio de Jamay es semiseco con invierno y primavera secos, y semicálidos sin estación invernal definida. La temperatura media anual es de 20° C y tiene una precipitación media anual de 858.4 milímetros, con régimen de lluvias en los meses de junio y julio. Los vientos dominantes son en dirección Este. El promedio de días con heladas al año es de 4.8.

Hidrografía

Sus recursos hidrológicos son proporcionados por el río Santiago, la Laguna de Chapala y por algunos arroyos muy pequeños que sólo se forman en época de lluvias. El municipio tiene además el sistema de riego por bombeo que extrae el agua del río Lerma, y hay algunos almacenamientos.

Suelos

La composición de los suelos es de tipos predominantemente vertisol pélico y feozem háplico.

Recursos Naturales

La riqueza natural con que cuenta el municipio está representada por 2,500 hectáreas de bosque donde predominan especies de encino y mezquite, principalmente.

CAPÍTULO II. DESARROLLO

2.1 Sustento teorico y metodologico

Nos encontramos con un rezago en cuestión de desarrollo en la comunidad de San Agustín, esto en gran medida, por la pérdida económica y de valor cultural que ha tenido la hacienda que se encuentra en ese lugar, que por muchos años fue la principal fuente de ingresos y desarrollo de la población. Por otro lado, el gobierno del municipio al que estos pertenecen que es Jamay, han realizados muy pocas intervenciones que realmente den oportunidad de un desarrollo, es hasta cierto punto una comunidad un tanto olvidada como así lo manifiestan algunos pobladores, que mencionan que en los últimos 30 años no ha habido cambios significativos en el lugar, a pesar de su cercanía con la cabecera municipal.

La ciclovía es un medio de transporte que produce grandes beneficios para la sociedad y se puede considerar como el medio de transporte principal del futuro. Por los siguientes motivos:

Salud

- Mejora la salud física y mental.
- Mejora la salud física al ser un medio de transporte que utiliza la fuerza y las habilidades del cuerpo humano para poder darle un impulso a las ruedas.
- La salud mental la mejora al ser un medio de transporte en el que conduces al aire libre y te permite convivir con el ambiente, además de que el esfuerzo físico es un desestresante natural.

Social

Promueve que las personas convivan entre sí y además facilita, y fomenta el conocimiento y la convivencia de zonas de la ciudad de la que las personas no están enterradas o simplemente en el automóvil es un simple lugar que pasas rápidamente.

Económico

Es el medio de transporte ideal porque las personas de cualquier condición económica pueden tener acceso a una bicicleta, y esta no requiere de un mantenimiento ni de estar invirtiendo en combustible para ser utilizada.

Ambiente

Es el medio de transporte ideal para no seguir contaminando el ambiente ya que al no utilizar ningún combustible. Esta no produce ningún tipo de emisión al medio ambiente.

Transporte

Como vemos en las ciudades las calles están pensadas para los autos y se le da poca importancia a otros tipos de medio de transporte. Pero seguir invirtiendo en este tipo de infraestructura no es la solución para las ciudades modernas, ya que tarde o temprano se terminan saturando de automóviles.

Por este motivo es mejor pensar en un futuro en el que el medio de transporte principal sea la bicicleta, y por tal motivo es importante empezar a invertir en este tipo de infraestructura vial, debido a los siguientes beneficios.

- Reduce el tráfico, por el simple hecho de ser más pequeña que los autos.
- La inversión en este tipo de infraestructura es más económica, ya que el desgaste que la bicicleta produce en el concreto es realmente nulo si lo comparamos con el desgaste de los automóviles. Por lo que el costo de inversión y mantenimiento se reduce mucho.
- Al ser un vehículo que no alcanza velocidades tan altas y al estar activo para poder moverte, produce que estés más alerta y reduce las posibilidades de un accidente, y sobre todo de accidentes fatales.

2.2 Planeación y seguimiento del proyecto

● Descripción del proyecto

Debido a las necesidades y problemáticas que presentan los municipios, estos requieren de un apoyo externo para buscar y encontrar soluciones o alternativas que puedan mejorar la calidad de vida de sus habitantes. Por ello es por lo que se trabaja de manera conjunta con gobiernos municipales, ayuntamientos, algunas empresas privadas de la zona, así como con instituciones no gubernamentales, quienes aportan de manera distinta al proyecto en general.

Por supuesto siempre se ha buscado ayudar al habitante o ciudadano de cada una de las zonas en que se interviene, y este proyecto no es la excepción, por lo que los principales beneficiados vienen a ser los habitantes de la comunidad de San Agustín, e incluso de manera indirecta, habitantes de comunidades aledañas, para los pequeños negocios, con generación de empleos y espacios públicos dignos para cada uno de ellos.

Para que las vías destinadas a la circulación ciclista sean seguras y cómodas deben tener dimensiones mínimas que permitan tanto el tránsito normal de bicicletas como las maniobras de rebasar,

encuentro, parada, entre otras y tener un especial cuidado en el diseño de las intersecciones, en donde generalmente suceden los accidentes entre bicicletas y autos.

El espacio necesario para que un ciclista circule de forma segura y cómoda depende de tres factores:

- El espacio necesario de una bicicleta en movimiento
- La distancia de objetos fijos
- La velocidad de los automóviles

Las dimensiones mínimas recomendadas para la infraestructura ciclista varían considerablemente dependiendo de la tipología ciclista, la intensidad de uso esperada y los usos de suelo con los que tendrán que interactuar los ciclistas.

El siguiente gráfico representa el espacio físico mínimo necesario para que un ciclista opere y algunas dimensiones críticas como sería la altura del manillar de la bicicleta y la altura de la vista.

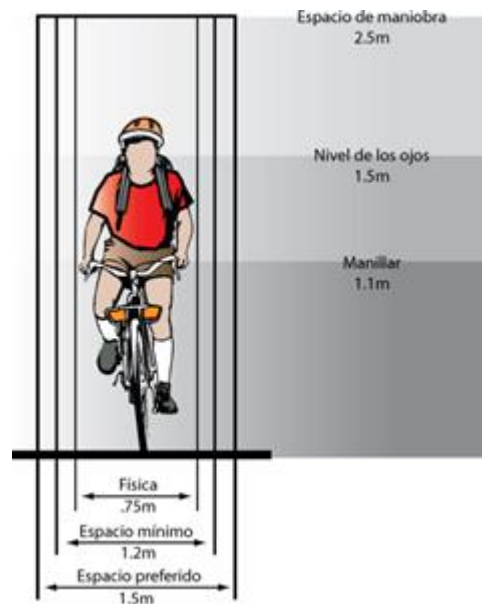


Fig. 2.06 Dimensiones

requeridas para un ciclista en movimiento
Fuente: Alta Planning, 2010

- **Plan de trabajo**

Como paso inicial formaremos el equipo de trabajo, que colaborará con nosotros para poder llevar a cabo este proyecto, Esto nos incluye a los estudiantes creadores del proyecto y a los profesores asesores del mismo. Pero además nos gustaría involucrar a personal del gobierno municipal, a personas de la comunidad y a los dueños de la hacienda. Para ello les presentaremos la propuesta conceptual del proyecto, nuestros objetivos y alcances.

Una vez formado el equipo, daríamos marcha a profundizar en pequeños proyectos que nos lleven a iniciar con eso de manera más formal. Consideramos que algo fundamental es el convocar a la mayor cantidad de personas, para hablarles al respecto del proyecto, pero principalmente para que ellos nos hablen de sus necesidades, para con ello poder nosotros crear una lista de deseos y objetivos más precisos a cumplir, y para que de esta manera también las personas se sientan tomadas en cuenta y como parte esencial de este proyecto.

Después tocaría analizar por donde podríamos iniciar de manera mucho más rápida, con ello deberíamos hablar con el municipio y ver qué tan probable y factible sea que inviertan en un proyecto para esta comunidad. Sabemos que deberíamos iniciar con un proyecto micro dentro de lo macro, que sirva como prueba de que las cosas están sucediendo y que realmente queremos apoyar a que esto se lleve a cabo.

Después, haríamos un plan de trabajo a mediano y largo plazo, con parámetros y diseños muy bien establecidos, considerando que el actual gobierno municipal está por salir del cargo, pero con ello, para que los futuros gobernantes tengan presente, lo que se está realizando, y como se debe seguir haciendo para llegar al objetivo final. Para esto las personas de la comunidad serían pieza clave, ya que al estar

involucrados de lleno en el proyecto, serian nuestro apoyo para que los próximos gobiernos sigan en marcha con eso, y no se quede como un proyecto incompleto.

Buscaríamos además de la asesoría de nuestros profesores, la asesoría de profesionales en los temas que se vayan haciendo presentes durante el proceso, para tener propuestas mucho más puntuales y acertadas. Ya una vez que se tengan los proyectos ejecutivos terminados, se programaran reuniones con las personas interesadas, involucradas y enteradas sobre esto, para que conozcan los avances del trabajo, y puedan visualizar lo que nosotros estamos proponiendo, de manera gráfica, tomar en cuenta sus opiniones y hacer cambios de ser necesario.

Las reuniones posteriores se determinarían según se vayan requiriendo hasta que se tenga un producto final en el que todos estemos conformes, se firmaría incluso, un acuerdo de conformidad para evidenciar que eso fue lo que se dio por bueno para continuar. Definiríamos costos de cada proyecto, así como la suma de estos, para poder dar a conocer el total del proyecto general.

Con el paso de cada proyecto, planearemos la manera de obtener los recursos para realizarlos, tanto apoyos gubernamentales, como privados, donaciones de la ciudadanía etc. No podemos definir un patrón de trabajo porque sabemos que cada proyecto será diferente, por lo que esto definirá de manera final el cómo y con que se trabajará. Por último, tenemos la absoluta convicción de que, con el paso del tiempo y los avances obtenidos, más personas se irán involucrando en esto, claro, siempre y cuando estos se hagan de la mejor manera posible y a la entera satisfacción de los beneficiarios.

La Hacienda

Estado original de la Hacienda de San Agustín



Fachada principal.
Foto por: Coordinación gral. de patrimonio UdeG



Ingreso ppal. y fortín.
Foto por: Juan Carlos Glez. (2018) obtenida de un cuadro dentro de la hacienda.



Portal ppal. e ingreso a capilla.
Foto por: Coordinación gral. de patrimonio UdeG



Placa de José Gpe. Zuno Hernández en ingreso ppal.
Foto por: Manuel Lara (2018)



Ingreso posterior.
Foto por: Juan Carlos Glez. (2018) obtenida de un cuadro dentro de la hacienda.



Antiguo patio central.
Foto por: Juan Carlos Glez. (2018) obtenida de un cuadro dentro de la hacienda.

Estado actual de La Hacienda de San Agustín



Capilla y arquería.
Foto del portal Pueblos de América



Patio central interior Hda.
Foto del portal Pueblos de América



Recibidor.
Foto del portal Pueblos de América



Vista aérea Patio central interior Hda.
Foto del portal Pueblos de América



Ingreso capilla.
Foto del portal Pueblos de América



Bodegas de granos.
Foto del portal Pueblos de América



Ingreso capilla.
Foto del portal Pueblos de América



Pasillo lateral
Foto del portal Pueblos de América



**Pasillo patio trasero interior Hda.
Foto por: Manuel Lara (2018)**



**Portal hacia la calle José Gpe. Zuno
Foto por: Manuel Lara (2018)**



Patio trasero int. casa de la Hacienda.
Foto por: Manuel Lara (2018)



Muro fachada lateral Hda.
Foto por: Manuel Lara (2018)



Pasillo ppal.
Foto del portal Pueblos de América



Interior Capilla Hda.
Foto por: Juan Carlos Glez. (2018)

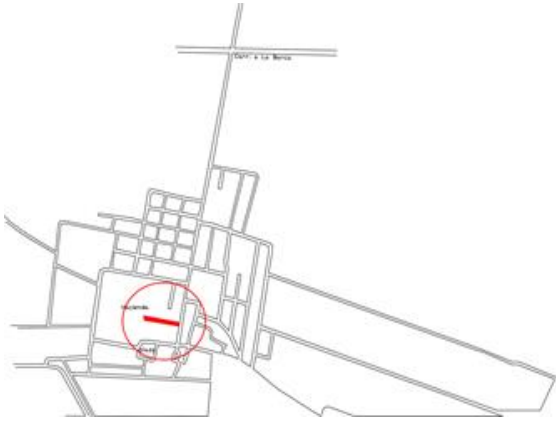
- Desarrollo de propuesta de mejora

Lo que se busco fue para la propuesta de mejora fue el expandir el área de intervención del proyecto “Vía Verde de Chapala” vinculandose con el resto de los proyectos ya realizados en la zona, mediante estrategias de conservación patrimonial, estudios del área, propuestas sobre movilidad no motorizada, Además, de proyectos de mejora de imagen urbana, Para incentivar la economía y el desarrollo social de los habitantes.

Como primer enfoque, decidimos buscar el poner en valor patrimonial la ex-hacienda de San Agustín, que es uno de los principales puntos de interés que existen en el pueblo. Esto se complicó durante el transcurso del semestre por problemas de comunicación con los dueños, a esto le sumamos que recientemente la finca fue adquirida por nuevas personas las cuales no se han podido contactar. Después de este problema se tomó la decisión de posponer la intervención en la finca y enfocarnos en la mejora urbana del pueblo y posteriormente seguir con la finca patrimonial.

Como segundo enfoque empezamos a recorrer las calles de pueblo e irlas mapeando según su estado actual para posteriormente buscar su mejora y eficientar el recorrido dentro del pueblo, lo mismo con todos los equipamientos que hay en la zona. En base a los estudios realizados y pláticas que tuvimos con los locales nos dimos cuenta de que existía un problema, el cual consistía en la falta de servicios en el poblado. Muchos de los locales nos decían que tenían que ir hasta Jamay o La Barca (a las cabeceras municipales) ya sea para ir a la preparatoria o a la universidad o simplemente para otros tipos de servicios que no se encuentran en el pueblo. Nos decían que muchas veces era un problema por el hecho de la mayoría de la gente cuenta con bicicleta, pero es bastante peligroso el recorrer este trayecto por la velocidad a la que pasan los carros por la carretera.

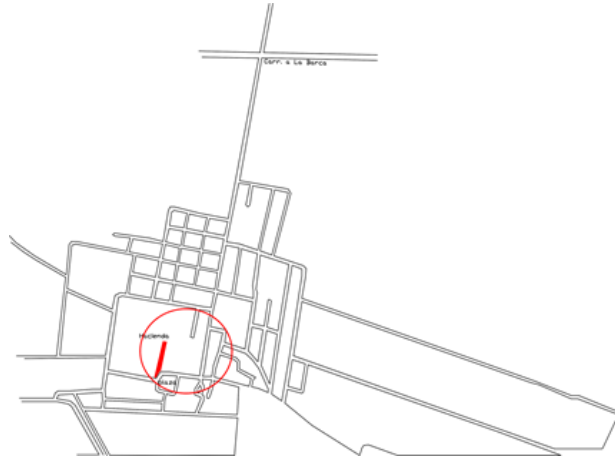
Una vez que pudimos dar con unos de los principales problemas que existen en el poblado, llegamos a la conclusión que podríamos tratar de resolver dos problemas al mismo tiempo. Lo que propusimos fue el realizar una ciclovia que va del municipio de Jamay hasta La Barca, con esto reducimos el porcentaje de accidentes que se pudieran llegar a ocasionar por circular en bicicleta sobre la carretera y continuamos conectando lo que es la “Vía Verde de Chapala”. Después de asegurar la integridad del ciclista, se propone hacer una ruta cultural en forma de ciclovia que recorre por puntos estratégicos del pueblo de San Agustín.



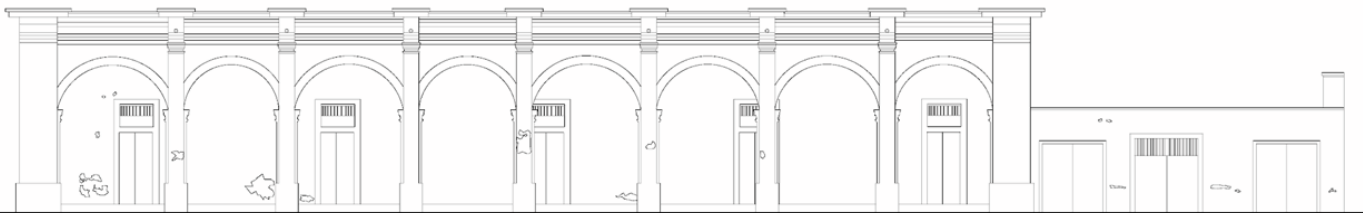
Larguero de fachada ppal. de la hacienda.
Por: Juan Carlos Glez. (2018)



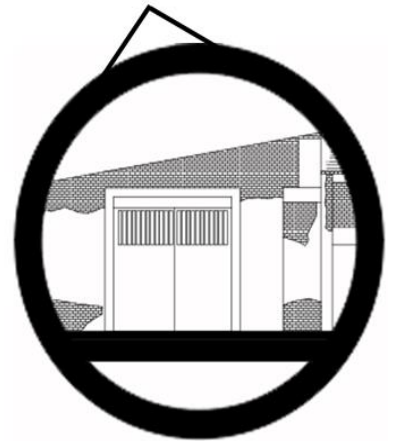
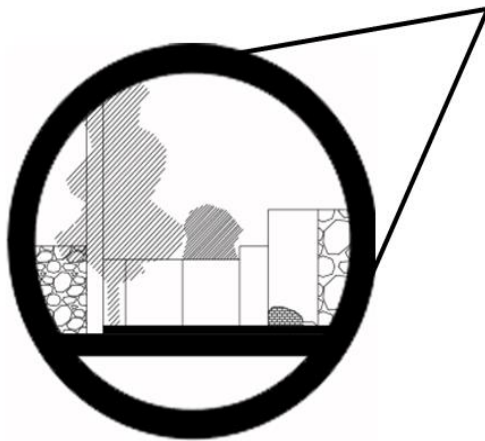
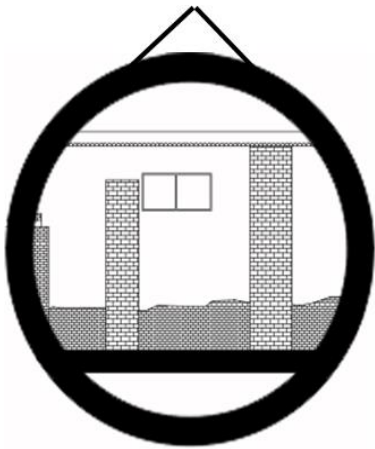
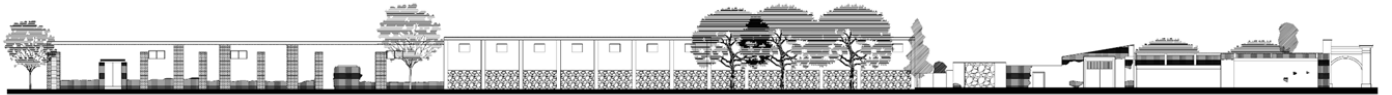
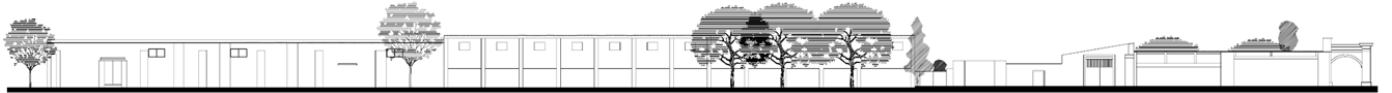
LEVANTAMIENTO DE DAÑOS FACHADA PPAL SUR - CALLE JOSÉ GPE. ZUNO



Larguero de fachada lateral de la hacienda.
Por: Juan Carlos Glez. (2018)



LEVANTAMIENTO DE DAÑOS FACHADA PPAL OESTE - CALLE JOSÉ GPE. ZUNO





Propuesta de ciclovia de Jamay a La Barca.



Propuesta de ciclovia en la zona del pueblo.

Propuesta de colores en fachadas en calles del pueblo de San Agustín



CALLE JOSÉ GUADALUPE ZUNO | SAN AGUSTÍN | JAMAY | JALISCO

PROYECTO: PLAN MAESTRO VÍA VERDE DE CHAPALA 2018



CALLE JOSÉ GUADALUPE ZUNO | SAN AGUSTÍN | JAMAY | JALISCO

PROYECTO: PLAN MAESTRO VÍA VERDE DE CHAPALA 2018

Propuesta de arbolado en calles del pueblo de San Agustín



ARRAYAN

- CAPULIN
- CIRUELO



JACARANDA

- GUAYABO
- GUAMÚCHIL



LLUVIA DE ORO



PRIMAVERA

- PAROTA
- ZALATE



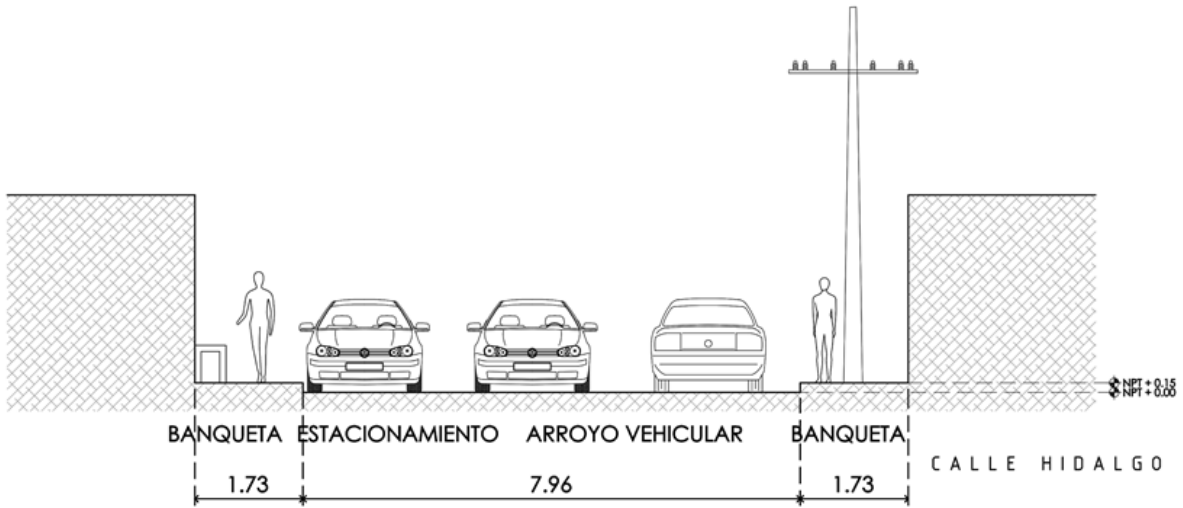
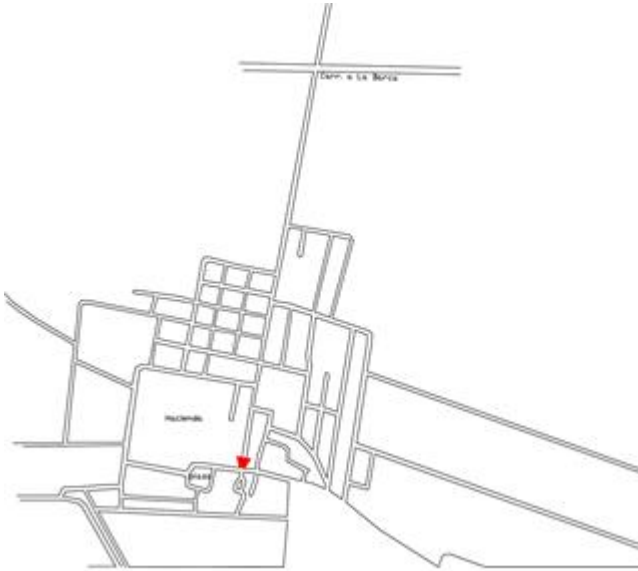
AGUACATE

- CAMICHIN
- AHUEHUETE

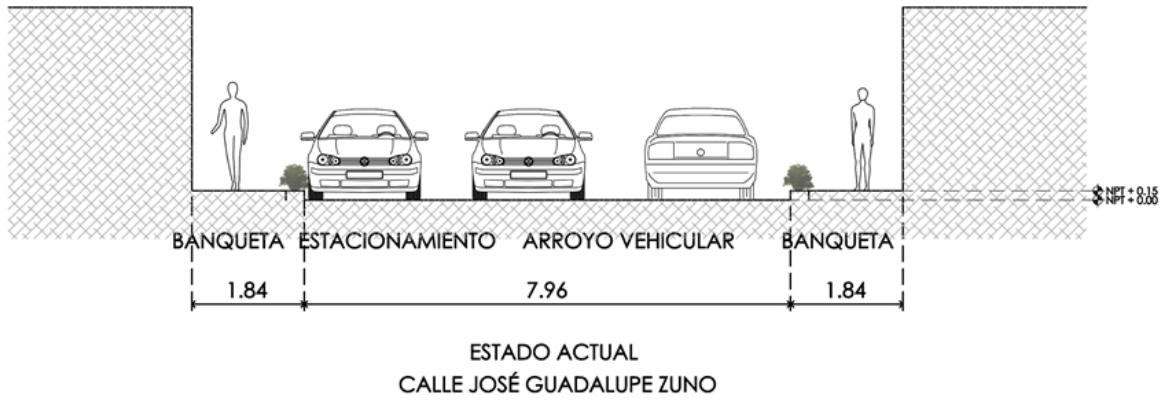
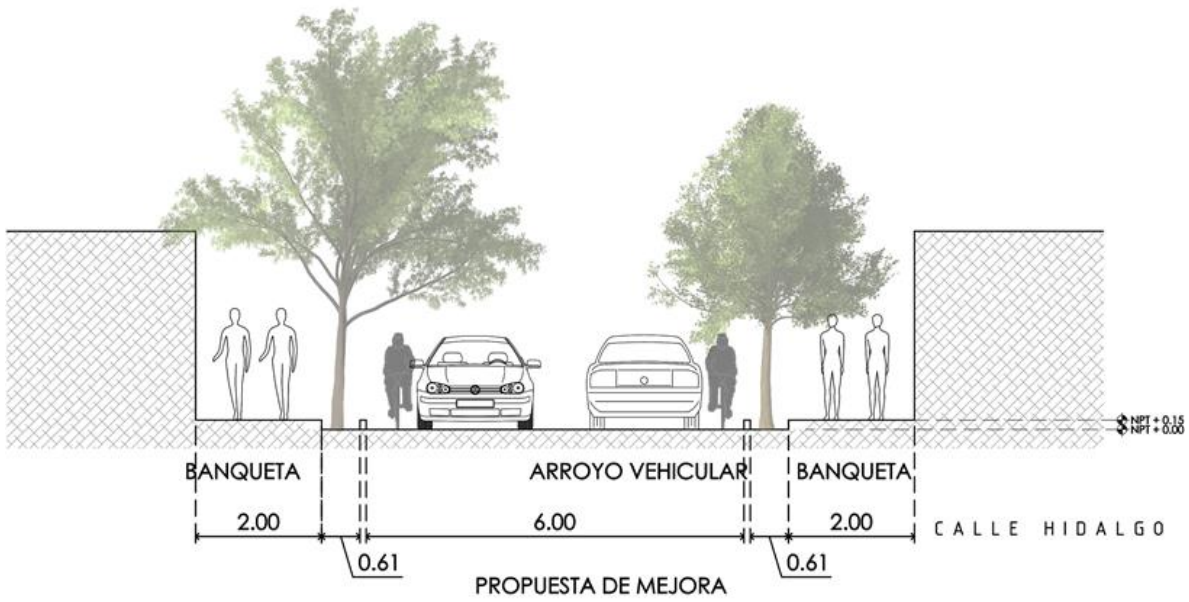


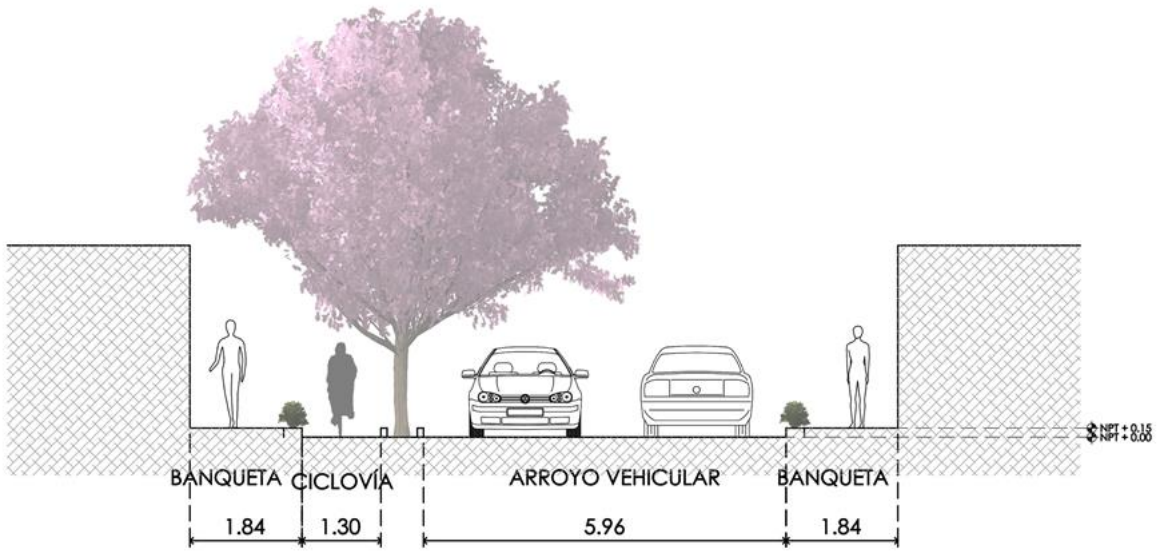
PRIMAVERA ORQUÍDEA

A Continuación las propuesta de ciclovía y mejoramiento de calles dentro del poblado.



ESTADO ACTUAL





PROPUESTA DE MEJORA
 CALLE JOSÉ GUADALUPE ZUNO

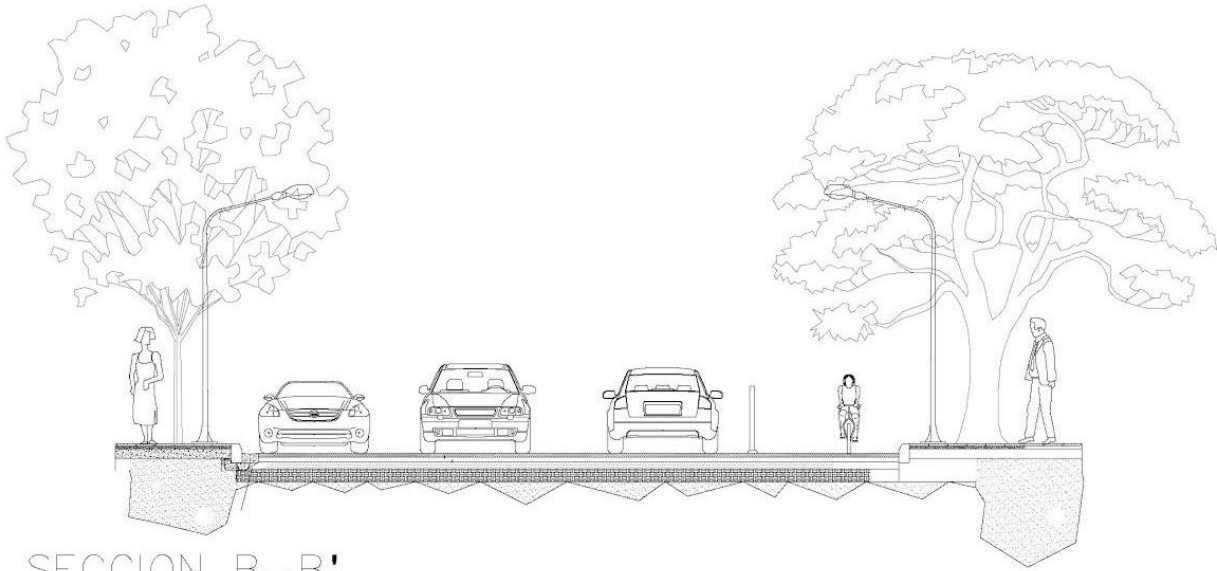




Estado Actual calle Hidalgo.

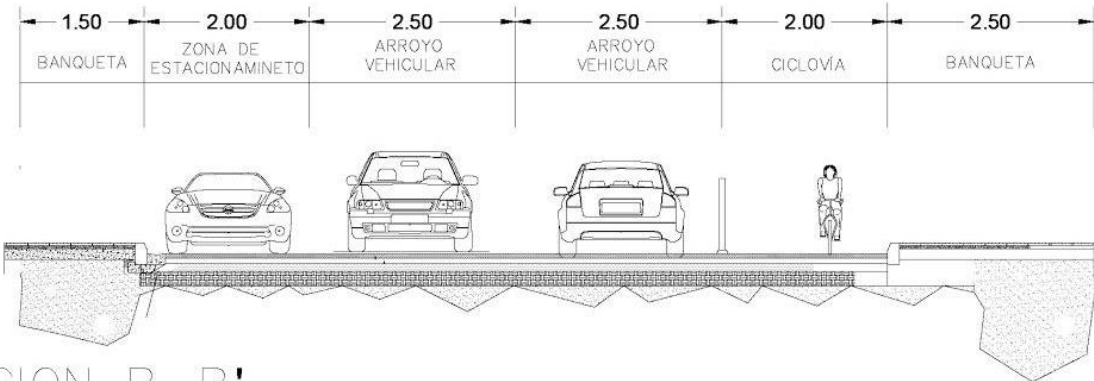


Propuesta de mejora calle Hidalgo.



SECCION B-B'

Sección 1 propuesta de dimensionamiento de calles



SECCION B-B'

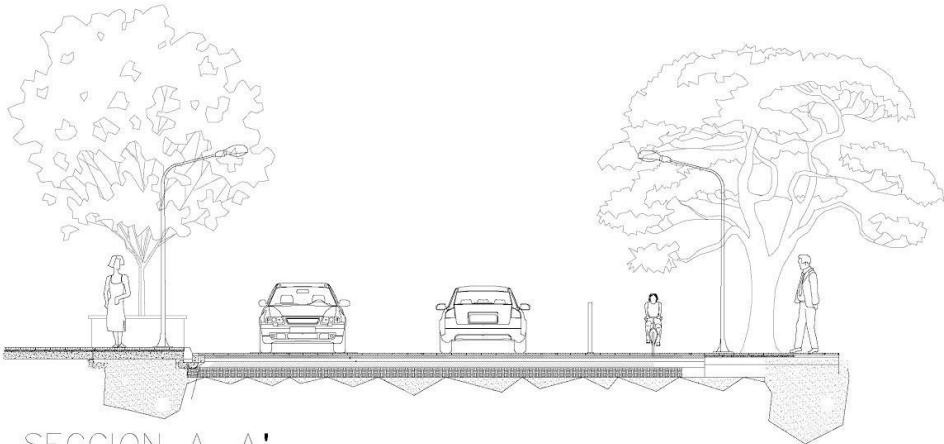
Sección 2 propuesta de dimensionamiento de calles



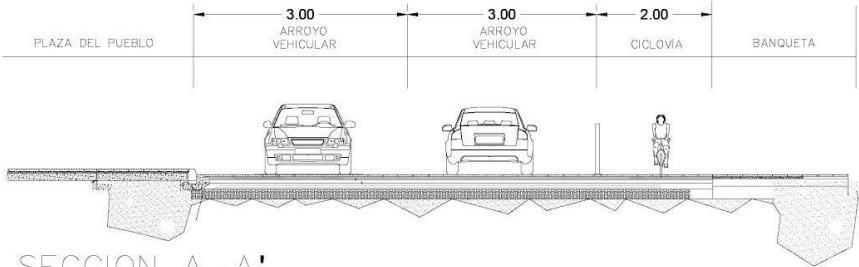
Estado actual calle José Guadalupe Zuno Hernández



Propuesta de Mejora calle José Guadalupe Zuno Hernández



SECCION A-A'



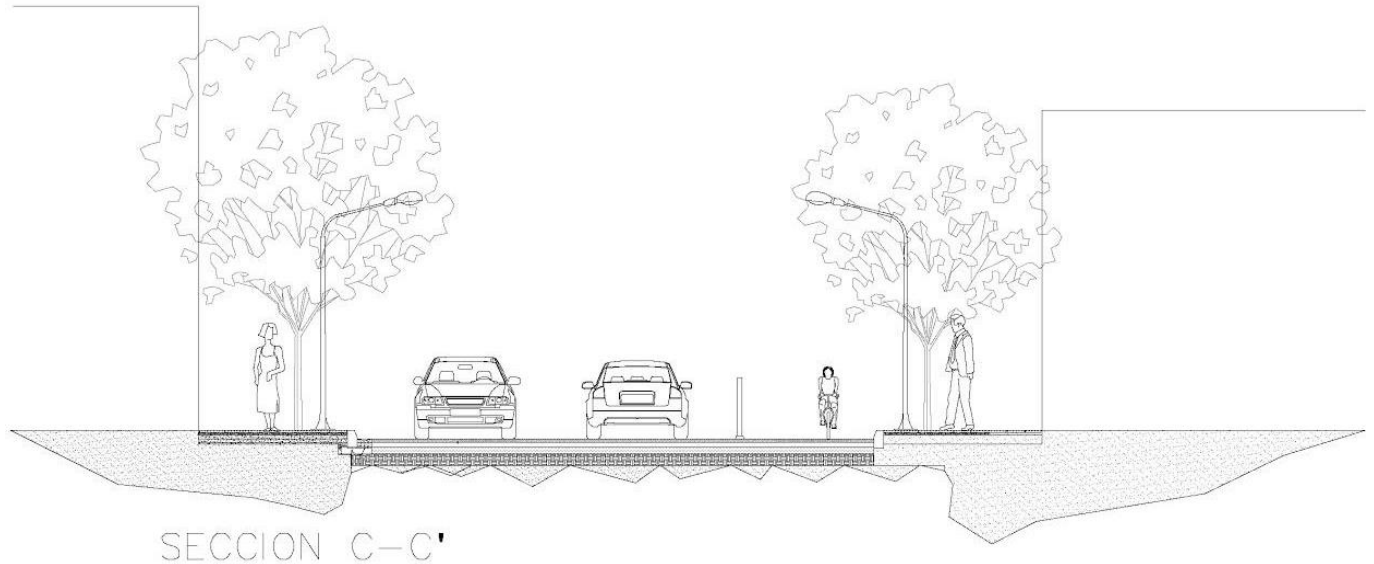
SECCION A-A'



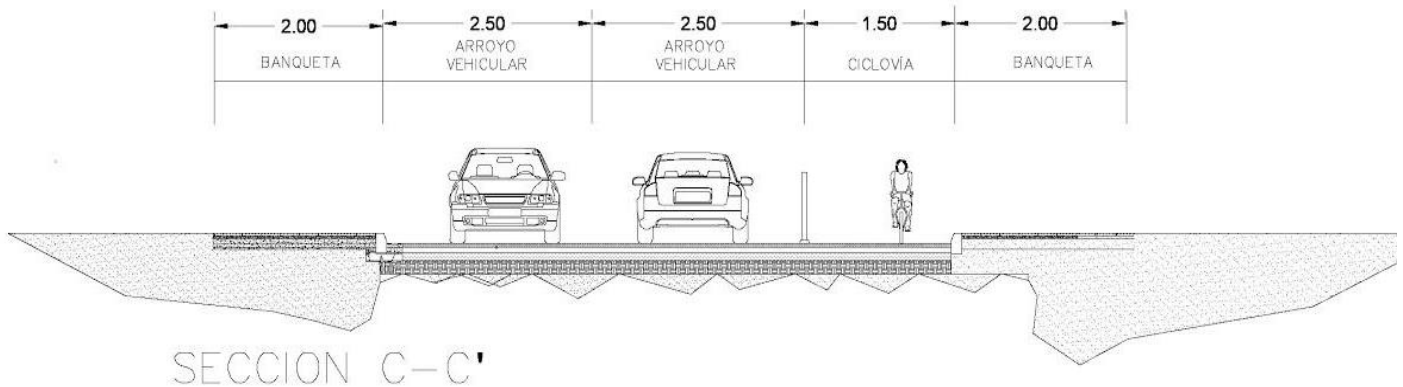
Estado actual calle José Guadalupe Zuno Hernández



Propuesta de Mejora calle José Guadalupe Zuno Hernández



SECCION C-C'



CAPÍTULO III. Resultado del trabajo profesional

Proyecto de mejora urbana ejecutada de manera conceptual en base a las investigaciones y normativas, así como las necesidades que fuimos encontrando en base a las entrevistas con las personas de la localidad, obteniendo así un proyecto integral de mejora de imagen urbana con el cual los habitantes pueden sentirse identificados y partícipes de él, así como vialidades dignas para el uso del transporte no motorizado, que contribuyan a la práctica del ecoturismo y tenga un impacto positivo en el medio ambiente.

El impacto hasta el momento ha sido mínimo debido a que no se a ejecutado de real, pero para las personas que están colaborando con nosotros en el proyecto es un gran avance ver que ya se han trabajado algunas propuestas para la solución de problemas y necesidades iniciales.

CAPÍTULO III. Reflexiones del alumno o alumnos sobre sus aprendizajes, las implicaciones éticas y los aportes sociales del proyecto

- **Aprendizajes profesionales**

En cuanto a las competencias desarrolladas tomamos mucho en cuenta la problemática de la población y en base a los conocimientos que hemos adquirido durante la carrera, proponer soluciones que sean benéficas tanto para la sociedad, como para el medio ambiente. Lamentablemente en base a que solo habían ingenieros y arquitectos en el PAP no se pudo tener una experiencia multidisciplinar.

Después de una gran cantidad de horas invertidas en este proyecto, nos damos cuenta del gran impacto que como arquitectos podemos tener al momento de realizar un proyecto de estas dimensiones. Podemos decir que gracias a las herramientas que nos dieron durante la carrera, te da una perspectiva diferente con la cual podemos enfocarnos en los distintos problemas que existen e ir abordando uno por uno.

- **Aprendizajes sociales**

Tuvimos grandes aprendizajes sobre el contexto social al que nos enfrentamos y el cómo en base a la propuesta de una mejora urbana tratar de enriquecer las virtudes del pueblo de San Agustín y en base a esto crecer la derrama económica que puede generar el mismo. Pero si dudar podrías decir que este proyecto nos

servió para aprender la gran carga que lleva un arquitecto al momento de hacer una intervención de este tipo, no es el ver por los intereses que una o un grupo de personas, sino el ver por la sociedad que va habitar estos espacios. Creemos que eso es lo más importante que este PAP nos deja.

Lo interesante de este proyecto es el acercamiento que tenemos con el municipio de Jamay el cual después de platicarle del PAP y de algunas de las propuestas que se han hecho a lo largo del semestre, se mostraron muy interesados en trabajar con nosotros. Aquí es cuando nos dimos cuenta del impacto que puede tener este tipo de PAP, que nos abre una posibilidad de poder hacer realidad los proyectos a realizar.

Obviamente después de toda la experiencia que tuvimos con los locales, cambia tu forma de ver las cosas. porque no solo es el construir caminos, ciclovías o remodelar fachadas, sino el ver por el interés de los pobladores, el cómo los puedes ayudar para que tengan una mejor calidad de vida.

- **Aprendizajes éticos**

Este fue un gran proyecto para los aprendizajes éticos, todas las decisiones tomadas fueron siempre buscando la comodidad y la seguridad de los pobladores. La cual nos lleva a interactuar y tratar de resolver los problemas que nos fuimos encontrando en el camino. Esto nos invita a que una vez terminada la carrera podemos seguir trabajando para mejorar la calidad de vida de las personas, así sea, hacer una casa o algo tan complejo como el urbanismo, siempre buscar la mejor opción para la sociedad.

- **Aprendizajes en lo personal**

Podemos decir que el PAP ha sido de gran ayuda para complementar los saberes aprendidos durante estos 5 años, nos han ayudado a ver perspectivas diferentes ante distintas problemáticas que enfrentamos en nuestra vida cotidiana, problemáticas que muchas veces no nos damos cuenta de que existen y las pasamos de largo. Este PAP nos ayudó a reconocer las distintas situaciones que se viven en este estado, porque no son los mismos problemas que encontramos aquí en la ciudad que en un pueblo, pero son estas problemáticas las que te ayudan a tener un mejor juicio al momento de proponer un proyecto.

Esto nos va a servir mucho para nuestro proyecto de vida, el cual vamos reforzando con la gran diversidad de personas que tenemos en el PAP las cuales con sus propuestas y pensamiento se van complementando y así construimos una gran experiencia de aprendizaje.

Buenas Prácticas



Pueblo de Izamal, Yucatán

<https://www.mexicodesconocido.com.mx/lugares-turisticos-en-izamal.html>



Real de Catorce, San Luis Potosí

<https://www.mexicodesconocido.com.mx/lugares-turisticos-en-izamal.html>

Capítulo V. CONCLUSIONES

El motivo por el cual estuvimos interesados en participar en este proyecto a favor de la movilidad no motorizada y la adecuación del espacio público, nació por observar el comportamiento de la sociedad. Nos dimos cuenta de que generar espacios de convivencia enriquece el pensamiento y ofrece posibilidades a los individuos para crecer en el ámbito personal y profesional. Convencidos de que conocer gente es una herramienta que nos puede llevar al éxito en muchas ramas. Otro motivo, es la relación que tiene con la arquitectura y la ingeniería civil, a través de atender necesidades de los habitantes de una zona mediante la infraestructura. Nació también de comprender, la relación entre la convivencia social y el crecimiento económico de una ciudad.

Haciendo un análisis global de mi participación en el proyecto de aplicación profesional, específicamente en la dinámica que surge en la ciclovía Jamay - Hacienda San Agustín, en este proceso pudimos aprender a tener paciencia, por querer dar solución a problemáticas relativamente simples y que, debido a una mala planeación en las administraciones, no se hayan podido concretar. En algún momento nos dimos cuenta del sistema que nos rige. Dejando de lado los actores políticos, creo que el sistema mismo en el que vivimos ya se encuentra lleno de daños por culpa de la corrupción. Por otro lado, me sentí orgulloso de las personas que habitan utilizan la vía, especialmente porque son *actores* que reflejan la necesidad de la movilidad urbana.

Ahora sabemos que este proyecto refleja parte de la situación de nuestra ciudad, es una ventana que me ha permitido conocer un fragmento de lo que sucede a gran escala. Reconozco que el factor económico no fue tomado en cuenta en el proyecto, sin embargo, observé que las actividades que realiza la gente de la zona, utiliza la ciclovía para desplazarse a su trabajo, son producto de *invertir* en la construcción del espacio público. Invertir en estos proyectos que fomentan la convivencia, elevan la calidad de vida y a su vez propicia el fortalecimiento de las capacidades de la gente. Aprendimos que parte del desarrollo se trata de empoderar estas capacidades del ciudadano ya que enriquece sus habilidades y brinda herramientas para mejorar su entorno, en función de las necesidades de quienes lo habitan.

Por otro lado, pensamos que el factor ambiental es un tema ideológico; al desconocer las repercusiones que puede llegar a tener, por la falta de cultura y la desinformación. Es importante tener en cuenta que la contaminación nos afecta a todos porque representan riesgos en la salud por realizar actividades al aire libre además de que estamos acabando con el entorno. Intentar cambiar la mentalidad, no solo se podría lograr la rehabilitación del de la ciclovía sino que nos ayudaría a pensar en un proyecto integral para mejorar la movilidad en el resto del municipio de Jamay. Más allá de reprimir a la gente por utilizar el auto, es enseñar los beneficios de lo que evitar esta actividad, puede llegar a transformar en la ciudad. Pensamos que es la colaboración de cada uno para generar pequeños cambios que nos lleven dar grandes soluciones.

Agradecemos las enseñanzas que el grupo PAP y el grupo asesores, especialmente por aquellas personas que reconocen que el cambio proviene de uno mismo y se transmite con el ejemplo admiro a quienes gustosos han querido colaborar para transformar el espacio en el que vivimos.

Algunos de los aprendizajes que adquirí durante este curso fueron los siguientes:

Luis Manuel Lara Gómez

El aprendizaje más importante que adquirí durante este curso fue el de la importancia de la participación ciudadana en la toma de decisiones y el rol del ciudadano en el desarrollo de su comunidad.

Juan Carlos González Avalos

El aprendizaje más importante que adquirí durante este curso fue el de la importancia de la participación ciudadana en la toma de decisiones y el rol del ciudadano en el desarrollo de su comunidad.

Algunos de los aprendizajes que adquirí durante este curso fueron los siguientes:

Alejandra Anahi Serrano Vazquez

Una idea que trasciende nace de ser efectiva sin embargo no es posible sin la participación de quienes involucra esta idea. Pienso que una manera de impulsar una iniciativa de transformación es buscar el bien común, sin involucrar intereses propios si no ver por el bien común. Las competencias desarrolladas durante este curso del PAP fueron principalmente las de investigación para poder conocer de mejor manera las necesidades de la población y de qué forma se puede mejorar lo ya realizado. Uno de los conocimientos que puse en práctica durante este PAP fue el adquirido en su momento por la materia de Vías Terrestres, por la cual supimos hacer uso de distintos programas para realizar el levantamiento de la ciclo vía.

Durante esta investigación aprendí que es mejor realizar las cosas bien desde un principio para no estar teniendo que mejorar lo ya hecho a cada momento, además de que nos damos cuenta que el cambio de ciclo político afecta a las poblaciones ya que las cosas no se hacen pensando en el beneficio de las comunidades sino en el propio de los partidos. De las principales decisiones que tomamos para este proyecto fué en el decidir en qué tema enfocarnos para dar un buen servicio a los habitantes de San Agustín y con esto nos pudimos dar cuenta de qué es lo que le hace falta a esta ciclo vía para que sea completamente funcional y que esté a la altura de ciclo vías de primer mundo.

Este proyecto me invita a involucrarme una vez terminada mi carrera a incursionar un poco más en el tema de las ciclo vías en las grandes ciudades para ayudar de esta forma el medio ambiente y el mejor tránsito. Para ejercer lo aprendido durante mi profesión y durante este PAP, una vez terminada mi carrera buscaré hacer propuestas similares y de creación de nuevas ciclo vías en la ciudad de Guadalajara, ya que las que están actualmente son insuficientes y no te llevan a las grandes distancias que actualmente tiene la ciudad.

Capítulo VI. BIBLIOGRAFÍA

Pueblos América (2017). San Agustín. Desconocido. México. (En línea). <https://mexico.pueblosamerica.com/i/san-agustin-74/>

Blog spot (2008). San Agustín, Jamay, Jalisco. Desconocido. México. (En línea). <http://sanagustinjamayjal.blogspot.com/2007/05/san-agustin.html>

El intermitente (2015). ¿Qué es una zona 30?. María Peí. Desconocido. (En línea). <http://www.elintermitente.es/que-es-zona-30/>

Espíritu, Rosa (2016). Jamay. Jalisco, Gobierno del Estado. Recuperado de: <http://jalisco.gob.mx/jalisco/municipios/jamay>

Marcelo Ramirez. (2015). Por falta de recursos no se termina la ciclovía en La Barca Jamay . 26/09/2016, de Descisiones Sitio web: <http://decisiones.com.mx/noticias/por-falta-de-recursos-no-se-termina-la-ciclovía-en-labarca-jamay/>

Padilla J. (2015). *Ciclovía Jamay*. octubre 5, 2016, de UDGtv Sitio web: <http://udgtv.com/noticia/alumbrado-p%C3%BAblico-de-francisco-zarco-funcionar%C3%A1-nuevamente-la-pr%C3%B3xima-semana>.

Martin Navarro. (2016). Descuidada la Ciclovía San Agustín. 03/10/2016, de Señal Informativa Jamay Sitio web: <http://senalinformativaoco.blogspot.mx/2016/08/descuidada-la-ciclovía-de-la-av.html>

Anexos