

142
Aes.

UNIVERSIDAD NACIONAL AUTONOMA

DE MEXICO

FACULTAD DE ARQUITECTURA

**CENTRO ADMINISTRATIVO
Y DE GOBIERNO DE
SAN LUIS POTOSI**

Tesis que para recibir el título de arquitecto

presenta

Roberto Moctezuma Torre

sinodales

Arq. René Capdevielle
Arq. Javier Senosián
Arq. Daniel Arredondo

**TESIS CON
FALLA DE ORIGEN**

FALLA DE ORIGEN

1995



Universidad Nacional
Autónoma de México



UNAM – Dirección General de Bibliotecas
Tesis Digitales
Restricciones de uso

DERECHOS RESERVADOS ©
PROHIBIDA SU REPRODUCCIÓN TOTAL O PARCIAL

Todo el material contenido en esta tesis esta protegido por la Ley Federal del Derecho de Autor (LFDA) de los Estados Unidos Mexicanos (México).

El uso de imágenes, fragmentos de videos, y demás material que sea objeto de protección de los derechos de autor, será exclusivamente para fines educativos e informativos y deberá citar la fuente donde la obtuvo mencionando el autor o autores. Cualquier uso distinto como el lucro, reproducción, edición o modificación, será perseguido y sancionado por el respectivo titular de los Derechos de Autor.

INDICE

INTRODUCCION

a) La ciudad de San Luis Potosi	1
b) El Ferrocarril y la ciudad de S.L.P.	2
c) La mala planeación urbana	3

EL PROBLEMA

a) La ciudad está dividida	4
b) El Centro Histórico como despacho burocrático	4
c) Los problemas viales y la contaminación	5

LA PROPUESTA

a) Revivir la ciudad	5
b) El rescate de la alameda central	6
c) El rescate del Centro Histórico	6
f) Propuesta de integración urbana	6
e) Creación del Centro Administrativo y de Gobierno de S.L.P	8

EL PROGRAMA

a) Programa	10
-------------------	----

EL PROYECTO

Descripción del proyecto	19
Planos arquitectónicos del proyecto	20

CONCLUSION

Conclusión	49
Bibliografía	50
Agradecimientos especiales.....	51

A mis papas Jorge y Elena
A Ana Pilar
A mis amigos y maestros.

INTRODUCCION

a) La ciudad de San Luis Potosí

La ciudad de San Luis Potosí está ubicada en una gran planicie en el centro norte del país. Tiene un río de temporal llamado Santiago que corre de poniente a nororiente de la ciudad.

Al norponiente hay una zona montañosa en donde se encuentran las activas minas de cobre y de zinc.

El mineral del cerro de San Pedro, fundado en 1583, fué el antecedente inmediato de la fundación del pueblo de San Luis Minas del Potosí. En 1590 el virrey Luis de Velazco, envió a la región cuatrocientas familias de tlaxcaltecas con el fin de poblar la zona y fundar la ciudad. Inicialmente fundaron siete barrios mineros: Tlaxcala, San Miguelito, San Sebastián, Santiago, El Montecillo, San Juan de Guadalupe y Tequisquiapan como los primeros asentamientos. Eligieron la planicie en donde encontraron el agua, indispensable en la actividad minera.

La urbanística virreinal obedeció a las leyes de Felipe II sólo en el siglo XVI. Después fué autónoma y particular. Solamente la división de los poderes eclesial, político y mercantil permanecieron más o menos constantes. A diferencia de la traza de ciudades como la de México y Puebla, basadas en retículas ortogonales rígidas, la ciudad de San Luis Potosí respondió a los sucesivos establecimientos de las órdenes monásticas en el territorio potosino. Cada una de ellas fué situando su templo y su convento, hasta encerrar en un cuadrado estricto lo que hoy es el corazón de la ciudad de San Luis Potosí. Este ordenamiento lo iniciaron los franciscanos con su convento, siguiéndoles los Agustinos, Carmelitas, Juaninos, el Beaterio y finalmente la iglesia de la Compañía. Estos templos formaron el llamado Trazo Procesional.

Hoy día es posible apreciar el mencionado trazo. Si se parte del convento de San Francisco se ve claramente como éste vino a romper con el orden de la ciudad, dando la pauta para que los conventos y templos siguientes se asentaran del mismo modo, alterando por completo el plan de trazo original creando así innumerables rincones y remates urbanos muy favorables.

Actualmente la ciudad conserva vestigios de todas las épocas desde su fundación y, por desgracia, innumerables muestras de lo que gobiernos y personas ignorantes destruyeron.

b) El Ferrocarril y la Ciudad de San Luis Potosí

Uno de los principales elementos que generaron esta tesis fué, sin duda, la red de vías y talleres ferroviarios de la ciudad. La razón específica se analizará mas adelante pero, como antecedente, diré que una larga línea de vías se extiende atravesando toda la ciudad de norte a sur, convirtiéndose en una barrera física que parte de tajo la ciudad en dos sectores, oriente y poniente.

Como casi toda la red ferroviaria nacional, la de San Luis Potosí fué construida a finales del siglo pasado, en 1889, bajo el gobierno del General Porfirio Díaz, quien dió a la ciudad una importancia privilegiada gracias a su estratégica ubicación dentro del país. Por lo anterior, San Luis Potosí alberga, desde entonces, los talleres ferroviarios mas grandes del país, y de los cinco mas extensos de toda América Latina. Esto se convierte en un gran problema si caemos en cuenta que la ciudad ha crecido desordenadamente y sin un plan concreto para lograr su integración.

Es increíble pensar que en toda la red de vías que atraviesan la ciudad solamente existan cuatro pasos a desnivel.

c) La mala planeación urbana.

A partir del presente siglo, la ciudad, auxiliada de la nueva red ferroviaria, comenzó a tomar un auge industrial y minero. Las minas de zinc y cobre producían incansablemente y la nueva sociedad encontraba en el comercio una atractiva fuente de ingresos. La comunicación constante y el intercambio masivo de productos eran posibles. La ciudad comenzaba entonces su expansión.

El crecimiento urbano se inició a una velocidad mayor que las acciones de los gobiernos para regularlo ordenadamente. La ciudad se extendió en dos direcciones. Algo nuevo la afectaba. Las líneas del ferrocarril y los talleres eran una barrera física que propició una expansión dividida, siempre en dos direcciones. Hacia el poniente las clases socio-económicas más bien altas y, hacia el oriente, residencias de obreros y fábricas. Hoy día el crecimiento de la ciudad, en su sector poniente, está invadiendo los lomeríos y la zona de minas con problemas serios de contaminación y falta de agua. Por otro lado el sector oriente, con inmensas áreas para su expansión, se encuentra marginado de los privilegios de la ciudad.

El ferrocarril no sólo dividió la ciudad en dos sectores, sino que ha desarrollado, de hecho, dos ciudades distintas con muy diferente calidad de vida.

Otro aspecto a considerar es la falta de planeación de las oficinas de las distintas dependencias gubernamentales. Como en casi todas las ciudades del país, el gobierno se ha adueñado de multitud de edificios para acomodar a todos sus funcionarios, afectando tremendamente la vida de las mismas.

EL PROBLEMA

a) La ciudad está dividida.

Con una población de alrededor de un millón de habitantes, el municipio ha rebasado las potencialidades de su infraestructura urbana. La barrera física que representan las vías del ferrocarril con sus 13 kilómetros de largo, generan dos sectores, poniente y oriente dándose el punto crítico en la zona centro de la ciudad, en donde 24 calles se ven interrumpidas.

En la parte norte de la Alameda Central Juan Sarabia existe una área de 3.35 hectáreas dispuesta en forma paralela al desarrollo de las vías principales, en donde se encuentra la estación más reciente de F.F.C.C.N.N. con sus andenes de pasajeros con una longitud de 680m. Esta estación es ineficiente pues se planteó como terminal cuando solamente se dan once movimientos incluyendo salidas y llegadas. Por sus dimensiones, agrava aún más el problema planteado. La estación mencionada interrumpe innecesariamente una gran cantidad de avenidas. Dicha barrera es salvada solamente con cinco pasos a desnivel para vehículos, uno superior en la Avenida Universidad y cuatro inferiores: Calle de Manuel José Othon, Diagonal Sur, Avenida Antiguo Morelos y el Río Santiago. Todos ellos con doble sentido de circulación. En tiempo de lluvias, solamente el puente de Avenida Universidad es utilizable pues ninguno de los cuatro pasos inferiores cuenta con un sistema de drenaje efectivo.

b) El Centro Histórico como despacho burocrático.

A lo largo de la historia, desde su fundación, el Centro Histórico ha sido asiento del poder público. Sin embargo, con el crecimiento de la ciudad, las dependencias gubernamentales han requerido

más espacios. Las oficinas se han establecido en edificios históricos carentes de estructura, espacio e infraestructura para albergarlas. El deterioro de los edificios y el congestionamiento vial propiciado por la creciente cantidad de gente que asiste a los mismos, es evidente.

c) Los problemas viales y la contaminación.

Se calcula que 2.5km de espacios para automóviles estacionados en cordón, se requieren para dar lugar a los visitantes de las oficinas públicas en el Centro Histórico. Las gentes que buscan un lugar para estacionar su coche dan vueltas constantemente generando una inmensa cantidad de calor, gases y ruido que restan, en mucho, belleza al centro potosino. La mayor cantidad de partidas de las líneas de transporte público de la ciudad tienen su base en la Alameda Central, convirtiéndola en una inmensa glorieta vial que alcanza altísimos grados de contaminación. También salen de la Alameda los autobuses que llevan a los trabajadores a la zona industrial, desaprovechando el uso de las vías de ferrocarril que están a tan sólo unos metros de distancia.

LA PROPUESTA

a) Revivir la Ciudad

El centro de ciudades como San Luis Potosí, ricas en acervo cultural, deben caminar otra vez. Es indispensable rescatar la posibilidad de convertirlos en centros de la cultura y el arte, dando al automóvil su justo lugar. La Alameda debe recuperar su jerarquía de parque principal. Los edificios del centro histórico deben, en la mayor proporción posible, ser centros de reunión y cultura de los potosinos, y las calles un lugar de constante recreo y seguridad.

b) El rescate de la Alameda Central Juan Sarabia.

Se propone mediante la reubicación total y definitiva de las bases de las distintas líneas de transporte público. La Avenida Universidad deberá tener un paso a desnivel. La avenida Ponciano Arriaga, en el tramo que pasa entre la Alameda y el Templo del Carmen, el Teatro de la Paz y el Cine Alameda deberá ser, en su totalidad, una avenida subterránea. La avenida Manuel José Othon debe ser cerrada totalmente al paso vehicular. Con estas medidas se propone hacer de la Alameda un verdadero centro de reunión y cultura, integrándola totalmente al Centro Histórico. El establecimiento de restaurantes, museos, galerías y demás edificios que contribuyan al enriquecimiento del espacio, se dará automáticamente y deberá ser estrictamente regulado. En cuanto al equipamiento urbano, propongo un estudio y remodelación total.

c) El rescate del Centro Histórico

Planteo también la reubicación de todas las oficinas públicas que existen en la zona, salvo las que hay en el Palacio de Gobierno y el Palacio Municipal. La construcción de macroestacionamientos en la periferia del Centro Histórico contribuirá rotundamente a reducir problemas de embotellamientos, con su consecuente contaminación.

d) Propuesta de Integración Urbana

Tendrá tres diferentes niveles de desarrollo.

1º Unión de calles en el área de vías y andenes de la estación terminal

En la faja de terreno triangular limitada por las calles de Manuel José Othon, 20 de Noviembre y Chicoasein, con una área de 3.35 has hay cuatro calles que permanecen interrumpidas y que pueden conectarse. Estas calles son:

Dirección Poniente-Oriente.

1. Calle Alonso con prolongación de la misma.
2. Calle de Valentín Amador con prolongación de la misma.
3. Calle Insurgentes con prolongación de la misma.
4. Calle de Otahegui con prolongación de la misma.

2° Construcción de Ejes Viales

Propongo la creación de los siguientes ejes viales:

1. Eje longitudinal a las vías del ferrocarril , en el lado poniente, que correría desde la prolongación de José Ma. Flores y Uranga hasta el primer lote de los talleres de Ferrocarriles, justo al pasar la calle de Alonso. Este eje desemboca en la Av. 20 de Noviembre. El sentido vehicular será de sur a norte.
2. Eje Azteca Sur y Av. México
3. Eje que prolongaría la Av. V.Carranza uniéndola con M. Jiménez, hasta unirse con el eje sur-norte del punto 1.
4. Eje desarrollado al unir, mediante pasos a desnivel que libren los Talleres de F.F.C.C.N.N., la Avenida Reforma con la Avenida México.

3° Construcción de puentes

1. El puente que uniría la Av. Reforma con Av. México.
2. El puente superior de la calle Valentín Amador, al Norte de la Alameda Central.
3. El puente superior que uniría las calles de Mirador y Av. Revolución, ubicadas al sur de la Alameda Central.

e) Creación del Centro Administrativo y de Gobierno de S.L.P.

Este punto es el más desarrollado en el presente trabajo. La idea generadora es la creación de un espacio lo suficientemente cercano al Centro Histórico. Pretendo el mejor aprovechamiento de la excelente ubicación del predio, localizado en la cabecera oriente de la Alameda Central. Esto lo convierte, automáticamente, en un lugar extremadamente privilegiado.

El proyecto pretende hacer que la gente que asiste a realizar trámites no tenga dificultad para estacionarse. El conjunto de edificios está a muy poca distancia del corazón del Centro Histórico por lo que los funcionarios que ahí laboran y el público, tendrán siempre abierta la posibilidad de trasladarse a pie, recorriendo, nuevamente, la Alameda Central. De esta manera, estamos creando un inmenso andador con un gran potencial comercial.

El concepto del proyecto consiste en una serie de cuatro edificios divididos en dos grupos por un eje virtual. En un grupo encontramos los edificios de oficinas y servicios que dependen del gobierno municipal y el segundo es en donde se ubica el edificio de oficinas estatales. El eje simboliza la división de los gobiernos estatal y federal, manteniendo siempre la relación. Inicia con el

basamento de las banderas del estado, de la ciudad y de la nación; continúa con un paseo y remata con un pueble peatonal que de hecho contribuye a esta nueva integración. Cruzando las vías al sector oriente, existe otra plaza pública con otro estacionamiento. Cabe mencionar que el acceso al conjunto será peatonal, y subterráneo para los automóviles. El acceso a los tres estacionamientos ubicados bajo el conjunto será por el Eje vial # 1 creado a lo largo de las vías del ferrocarril.

EL PROGRAMA

1.-Dependencias del Gobierno Municipal de la Ciudad de S.L.P.

2.- Oficinas Administrativas del Estado

3.- Oficinas del Gobierno del Estado

4.- Oficinas de la Comisión Federal Electoral del Estado

5.- Servicios Generales.

6.- Areas Complementarias

1.0.0 Dependencias del Gobierno Municipal de la Ciudad de S.L.P.

Dependencia	Personas	Area m/2
Oficialía Mayor Municipal		
1.1.0 Oficialía Mayor		25.00
1.1.1 Oficina Oficial Mayor c/baño	1	20.00
1.1.2 Sala de Juntas	12	25.00
1.1.3 Secretarios particulares	3	12.00
1.1.4 Empleados de la Oficialía	15	50.00

1.1.5 Secretarias	3	10.00
1.1.6 Recepción y sala de espera	-	8.00
1.2.0 Proyec. esp. de la Presidencia		
1.2.1 Coordinación de proyectos	6	30.00
1.2.2 Area de dibujo y análisis de proy.	2	18.00
1.2.3 Area de análisis de Proyectos	-	25.00
1.3.0 Oficina de Planeación y Control		
1.3.1 Empleados de esta área	8	24.00
1.3.2 Areas de funcionarios y recepción	20	110.00
1.4.0 Análisis presupuestario		
1.4.1 Funcionarios de área	3	12.00
		<u>subtotal</u> 369.00
Area de Comunicación Social		
1.5.0 Area de comunicación social		
1.5.1 Oficina del director	1	20.00
1.5.2 Secretaria Particular	2	30.00
1.5.3 Oficina del Subdirector	1	15.00
1.5.4 Recepcionistas y espera	2	35.00
1.5.5 Area del archivo	-	20.00
1.5.6 Area de copiado	-	12.00
1.5.7 Area de funcionarios	10	110.00
1.5.8 Sanitarios	-	20.00

Patrimonio Municipal		
1.6.0 Patrimonio municipal		
1.6.1 Recepción	2	6.00
1.6.2 Exposiciones	-	15.00
1.6.3 Archivo	-	12.00
1.6.4 Imprenta	2	10.00
1.6.5 Sala de juntas	10	25.00
1.6.6 Area audiovisual	-	30.00
Promoción Ciudadana		
1.7.0 Dirección de promoción ciudadana		
1.7.1 Director de promoción ciudadana	1	14.00
1.7.2 Secretarias	2	10.00
1.7.3 Area de funcionarios	8	50.00
1.7.4 Sala de juntas	10	25.00
1.7.5 Recepción y espera	2	6.00
Obras Públicas		
1.8.0 Area de obras públicas		
1.8.1 Dirección de O.P.	1	16.00
1.8.2 Oficina del subdirector	1	10.00
1.8.3 Secretarias	2	5.00
1.8.4 Area de recepción y espera	-	16.00
1.8.5 Sanitarios	-	24.00

1.8.6	Archivo de documentos	-	15.00
1.8.7	Jefe de proyectos	1	12.00
1.8.8	Jefe de taller y dibujantes	6	25.00
1.8.9	Area de archivo de planos	-	16.00
1.8.10	Funcionarios	6	20.00
Servicios Municipales			
1.9.0	Area de servicios municipales		
1.9.1	Privado del director	1	12.50
1.9.2	Subdirector	1	9.00
1.9.3	Secretarias	3	7.50
1.9.4	Empleados de oficina	8	24.00
1.9.5	Atención a clientes	-	13.50
1.9.6	Sanitarios y aseo	-	20.00
1.9.7	Archivo	-	15.00
Coordinación de recursos humanos			
1.10.0	Coordinación de recursos		
1.10.1	Privado del coordinador en jefe	1	12.50
1.10.2	Secretaria particular	1	3.50
1.10.3	Empleados de la coordinación	8	28.00
1.10.4	Sala de juntas	-	16.00
1.10.5	Area de espera	-	10.00
1.10.6	Sanitarios y aseo	-	10.00
			<u>subtotal</u> 815.50

Area Administrativa

1.11.0 Tesorería municipal		
1.11.1 Area de contribuyentes	-	150.00
1.11.2 Bóveda	-	12.00
1.11.3 Tesorero	1	10.00
1.11.4 Contralor	1	10.00
1.11.5 Secretario del tesorero	1	10.00
1.11.6 Jefe de recaudación	1	10.00
1.11.7 Cajeros	10	12.00
1.11.8 Control y vigilancia	2	10.00
1.11.9 Archivo	-	9.00
1.11.10 Copiado	-	9.00
1.11.11 Sanitarios	-	20.00
1.12.0 Dep. ejecución fiscal		
1.12.1 Jefe de departamento	1	12.50
1.12.2 Secretaria particular	1	9.00
1.12.3 Empleados inspectores	8	24.00
1.12.4 Funcionarios	9	25.00
1.12.5 Recepción y control	2	9.00
1.13.0 Departamento de contabilidad		
1.13.1 Of. del C.P. jefe	1	9.00
1.13.2 Secretario del jefe de área	1	9.00
1.13.3 Area de funcionarios	25	175.00

1.13.4 Archivo	-	15.00
1.13.5 Sanitarios	-	25.00
1.13.0 Dep. Control de ingresos		
1.13.1 Oficina del jefe de área	1	9.00
1.13.2 Oficina del secretario	1	9.00
1.13.3 Area de secretarias particulares	3	12.00
1.13.4 Archivo	-	15.00
1.13.5 Sanitarios	-	25.00
1.13.6 Area de funcionarios	25	142.00
1.14.0 Pagaduría municipal		
1.14.1 Jefe del área	1	9.00
1.14.2 Cajeros	2	8.00
		<u>subtotal</u> 803.50

Oficinas Administrativas del Estado

- 2.0.0 Oficinas administrativas
- 2.1.0 Caja general
- 2.2.0 Compras
- 2.3.0 Inversiones
- 2.4.0 Contabilidad
- 2.5.0 Control tributario
- 2.6.0 Dirección de egresos
- 2.7.0 Dirección de fiscalización
- 2.8.0 Dirección de ingresos
- 2.9.0 Secretaría de finanzas

Area Estimada 1920.00m2

Oficinas del Gobierno del estado

3.0.0 Oficinas de gobierno

3.1.0 Agua potable

3.2.0 Abasto de aguas

3.3.0 Informática estatal

3.4.0 Oficinas subalternas de gobierno

3.5.0 Dirección de promoción industrial

3.6.0 Dirección de pensiones del estado

3.7.0 Archivo del patrimonio histórico

3.8.0 Instituto estatal de vivienda

3.9.0 SEDUE

1.10.0 Alfabetización

3.11.0 Departamento de organización y métodos

Area Estimada 2120.00m2

Oficinas de la Comisión Federal Electoral

4.0.0 Oficinas del IFE

4.1.0 Comisión electoral

4.2.0 Consejo estatal electoral

4.3.0 Coordinación de información electoral

4.4.0 Delegación federal electoral en el estado

Area Estimada 520.00

Servicios Generales

5.0.0 Auditorio

5.1.0 Auditorio	250	312.00
5.1.1 Foayer	-	150.00
5.1.2 Escenario	-	35.00
5.1.3 Sanitarios	-	40.00
5.1.4 Bodegas	-	60.00
5.1.5 Proyecciones	2	10.00
		<u>Subtotal</u> 607.00

5.2.0 Estacionamientos

5.2.1 Estacionamiento edif estatal	100 automóviles	3000.00
5.2.2 Estac. conjunto municipal	280 automóviles	8400.00
5.2.3 Estac. Plaza Oriente	150 automóviles	4500.00
		<u>Subtotal</u> 15900.00

6.1.0 Puente peatonal

6.1.1 Puente peatonal para cruzar las vías de F.F.C.C.N.N.

7.1.0 Area de máquinas

7.1.1 Máquinas del edific. del estado	40.00
7.1.2 Máquinas del edific del conj. mpal.	60.00
	<u>Subtotal</u> 100.00

8.1.0 Areas de bodega y aseo en todo el conjunto (ext)

8.1.1 Areas de bodega y jardinería	<u>Area Estimada 90.00</u>
------------------------------------	----------------------------

Areas Complementarias

9.0.0 Areas complementarias

9.1.0 Exteriores

9.1.1 Areas verdes

9.1.2 Andadores

9.1.3 Plaza Cívica

a) Descripción del Proyecto

1.- La zona

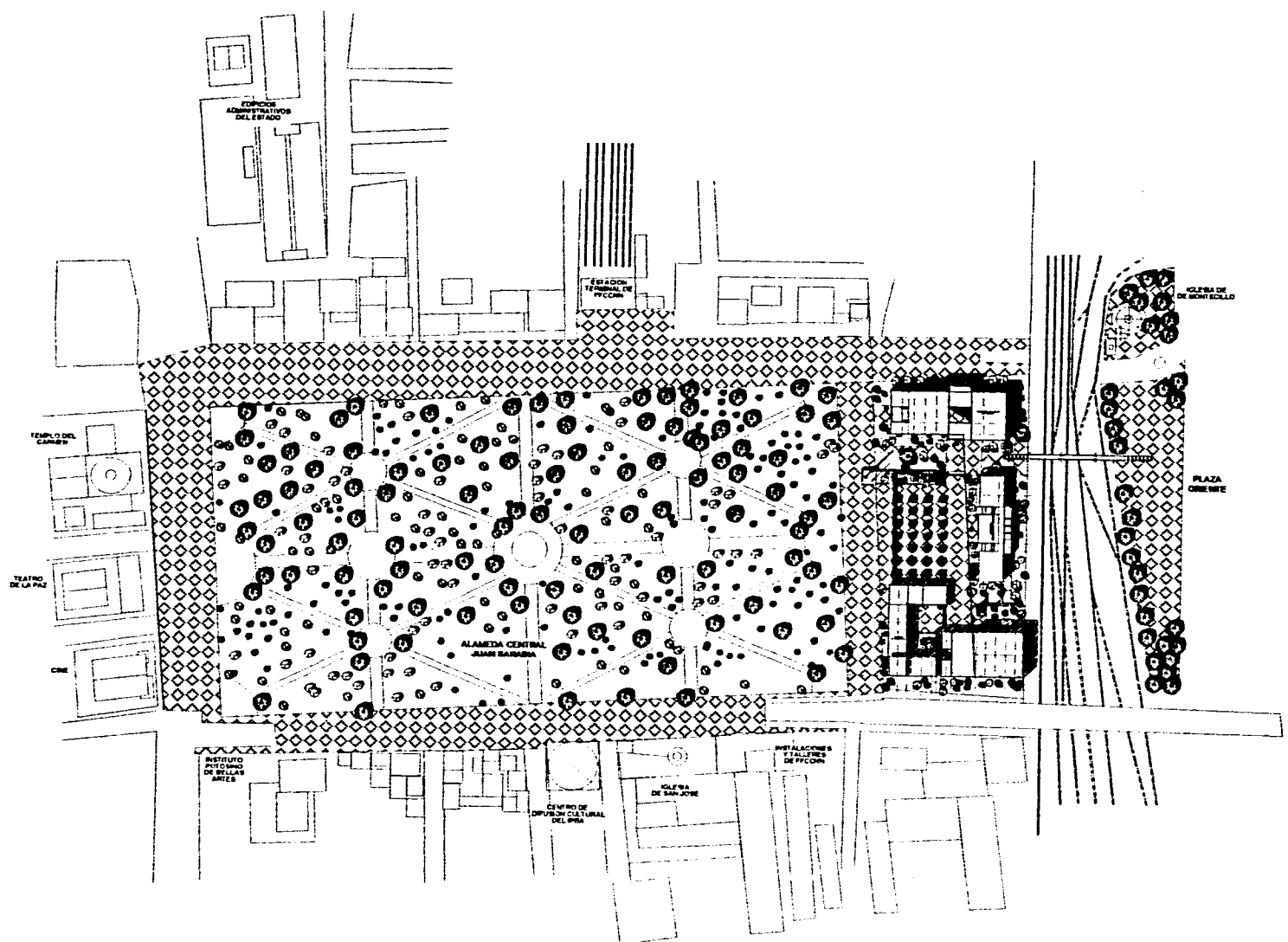
La zona que está al oriente de la Alameda Juan Sarabia y la su prolongación hacia el otro lado de las vías del ferrocarril. Es el punto marginal del Centro Histórico hacia este lado de la ciudad, un extremo natural del eje urbano más importante de la misma. Actualmente se encuentran en estos predios: un preescolar oficial de la SEP , una pequeña biblioteca pública, la antigua estación de ferrocarril con su estacionamiento y la pagaduría de F.F.C.C.N.N. En el terreno que está del otro lado de las vías se encuentra la base del controlador de patio.

2.- El terreno

El proyecto se propone en dos predios. El primero es un terreno casi trapezoidal de 18 540 m² y el segundo es un terreno irregular de 4 800m². Ambos son totalmente planos. El nivel freático de los predios varía entre 12 y 18 m de profundidad.

3.- El proyecto

La reubicación de los edificios existentes para liberar la zona. La realización de un Centro Administrativo de gobierno que concentre todas las oficinas públicas que están, actualmente, en el Centro Histórico de la Ciudad. La creación de zonas de estacionamiento subterráneo que den cabida a un gran número de automóviles. La construcción de un puente peatonal que ligue, real y simbólicamente los dos sectores de la ciudad y un proyecto urbano que modifique las vialidades de la zona para salvar las vías de F.F.C.C.N.N.



NOTAS

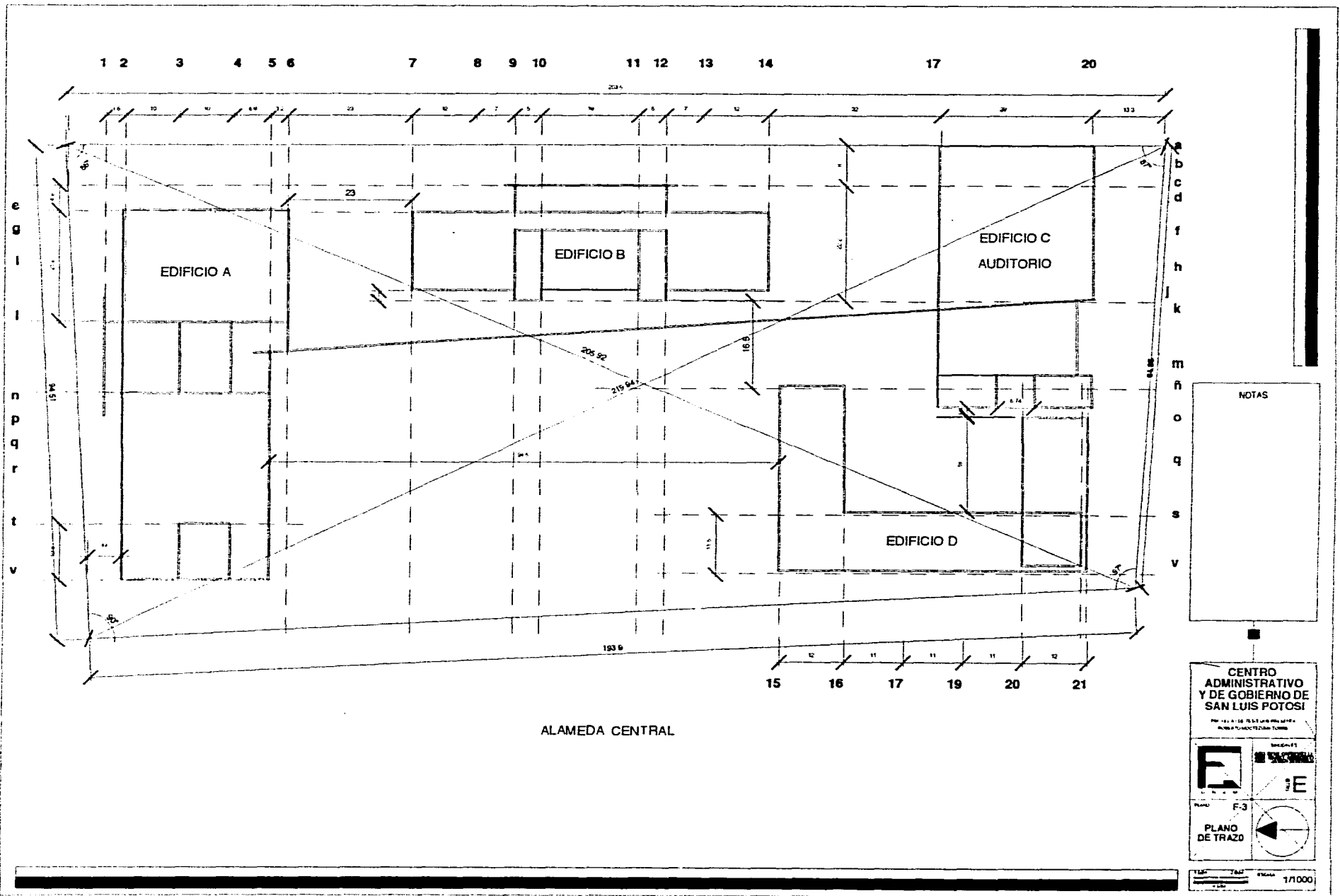
CENTRO ADMINISTRATIVO Y DE GOBIERNO DE SAN LUIS POTOSÍ

PROYECTO DE TRAZADO PRELIMINAR A NIVEL DE UBICACION GENERAL



U-1
PLANO DE UBICACION GENERAL

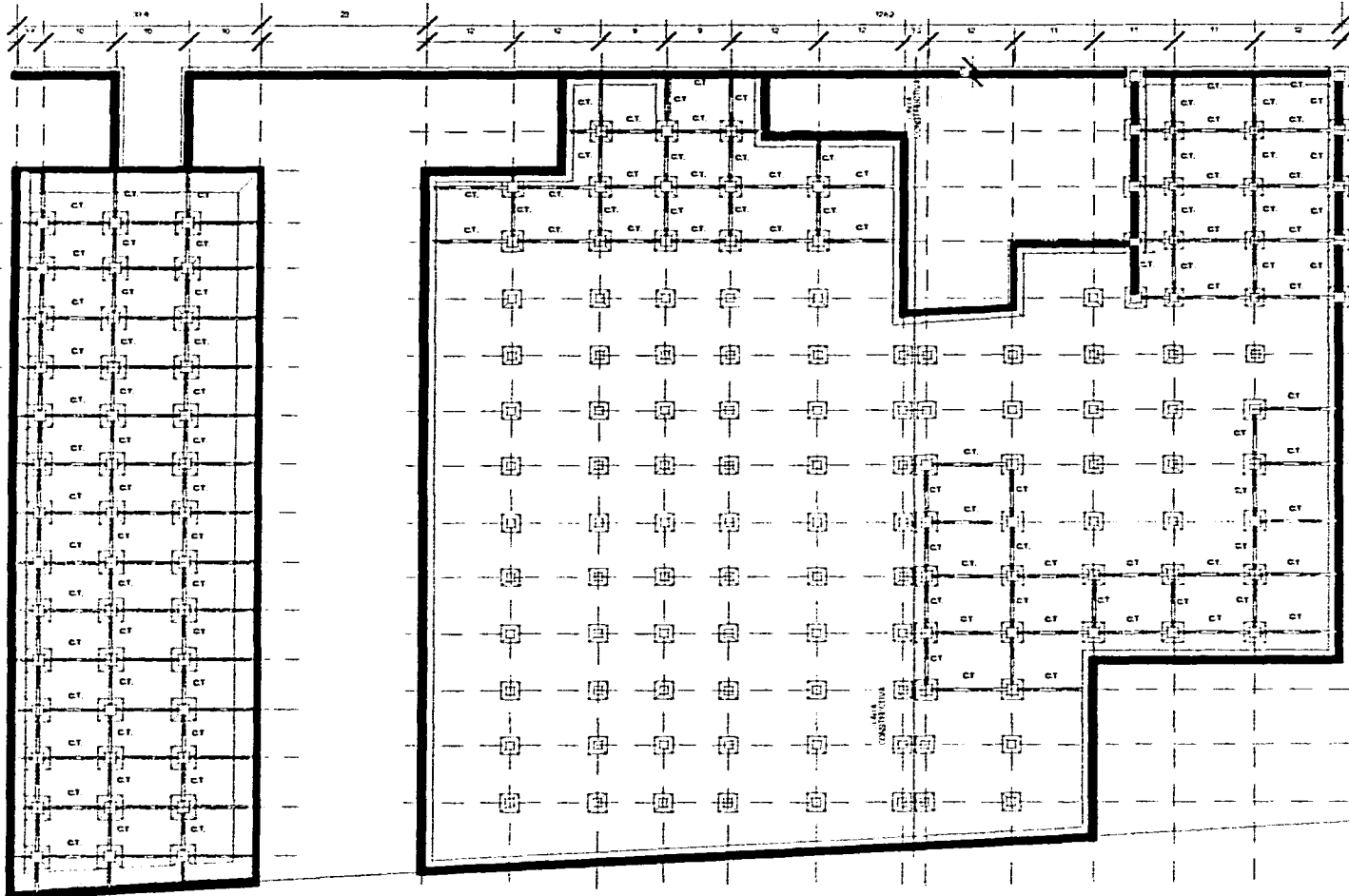
1974



1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 10' 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21

o
p
q
r
s
t
u
v
w
x
y
z
z'

a
b
c
d
e
f
g
h
i
j
k
l
m
n
o
p
q
r
s
t
u
v
w
x
y
z



NOTAS

CENTRO ADMINISTRATIVO Y DE GOBIERNO DE SAN LUIS POTOSÍ
MUNICIPIO DE SAN LUIS POTOSÍ
SECRETARÍA DE GOBIERNO

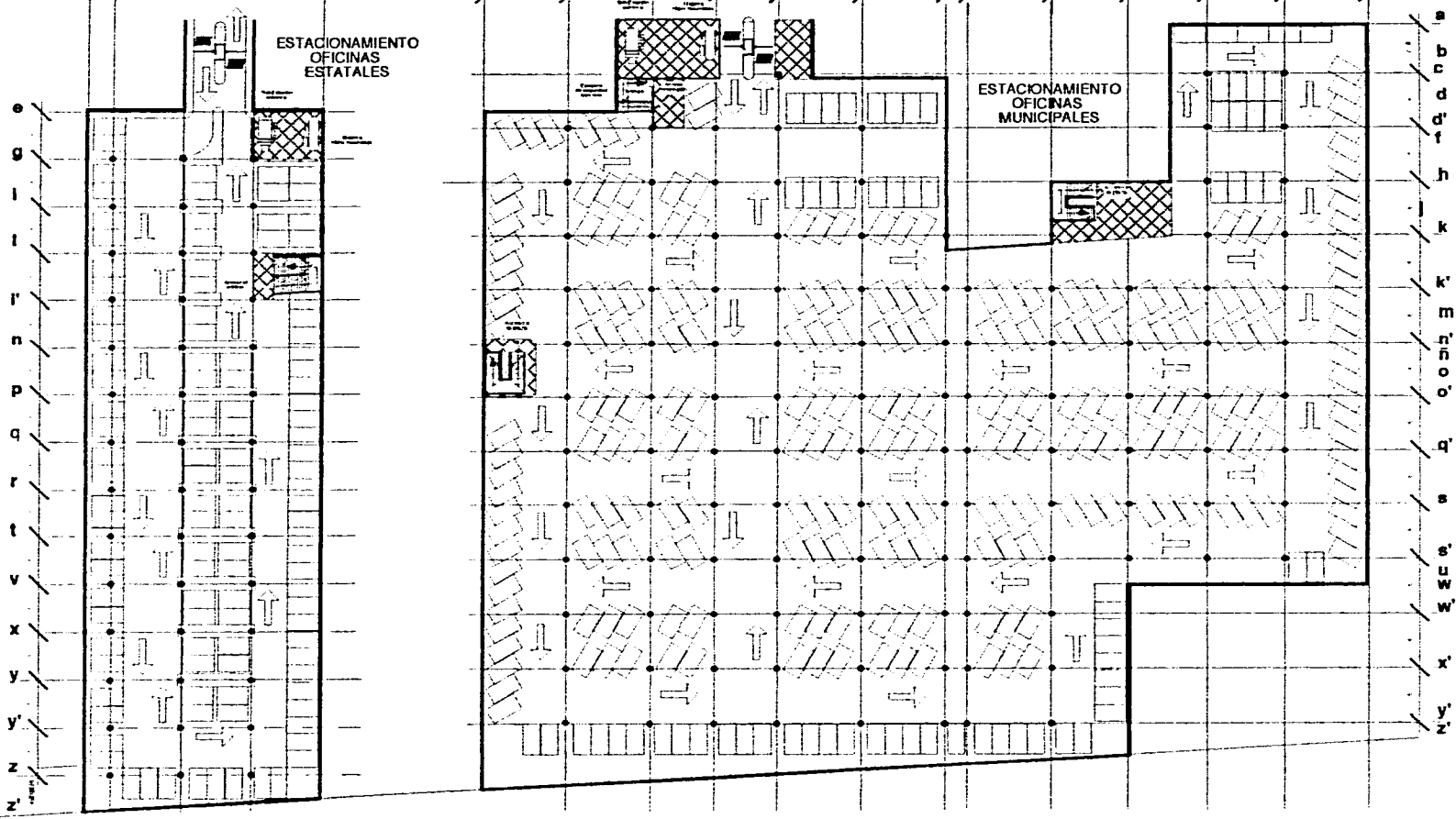
BL. V. 027

C-1

ORIENTACION

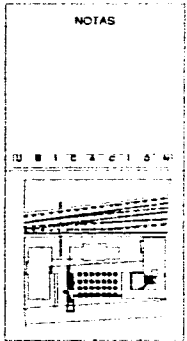
1/7000

1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 10' 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21



114 automóviles

303 automóviles



CENTRO ADMINISTRATIVO Y DE GOBIERNO DE SAN LUIS POTOSÍ

PROYECTO DE PLAZA DE OFICINAS Y ESTACIONAMIENTO

E-1

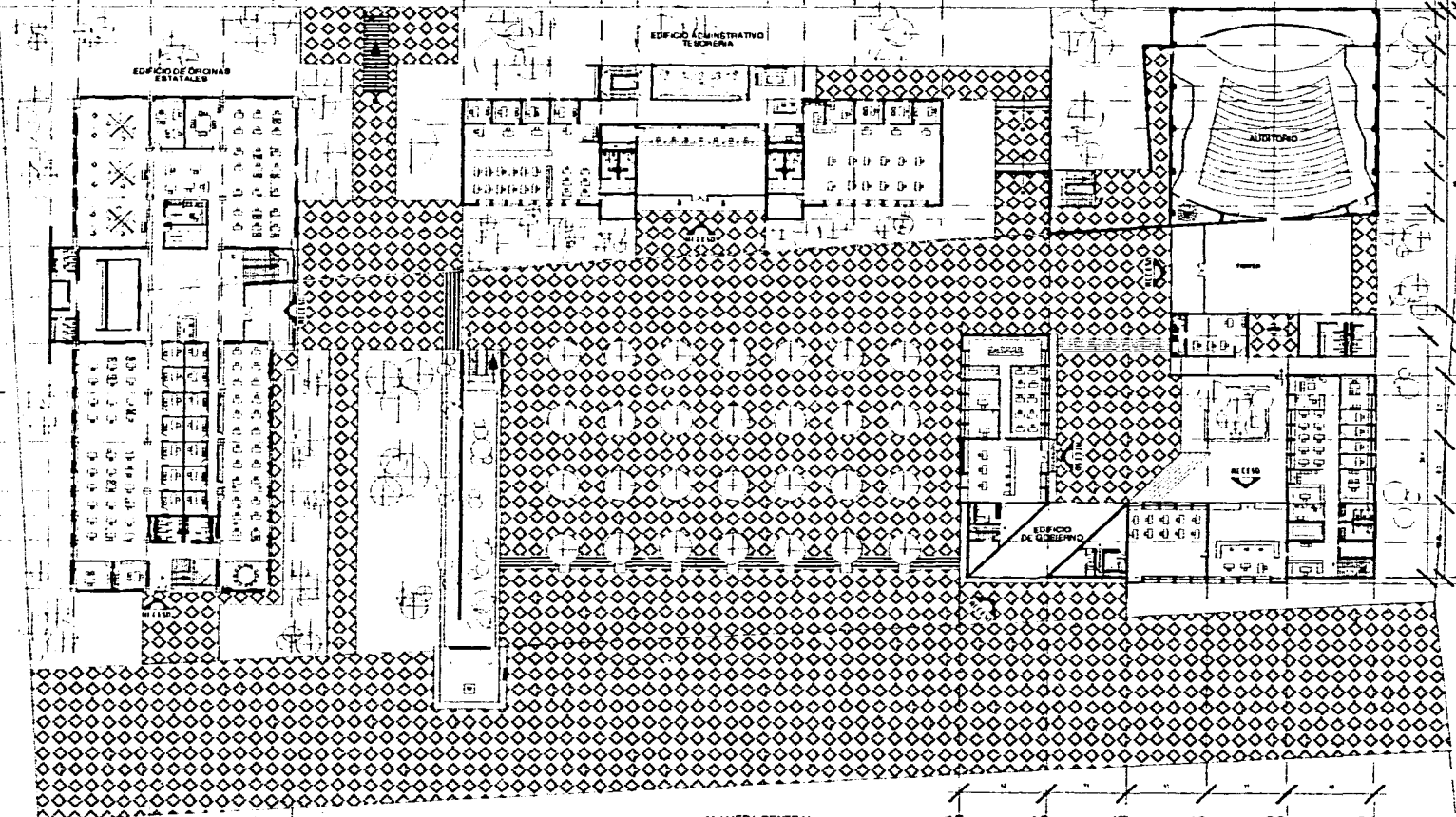
ESTACIONAMIENTO

1/1000

1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 18 21

e
g
i
l
n
p
q
r
t
v

a
b
c
d
f
h
i
k
m
n
o
p
q
s
u
w



NOTAS:

CENTRO ADMINISTRATIVO Y DE GOBIERNO DE SAN LUIS POTOSÍ

PROYECTO DE PLANTA BAJA PARA EL CENTRO ADMINISTRATIVO Y DE GOBIERNO DE SAN LUIS POTOSÍ

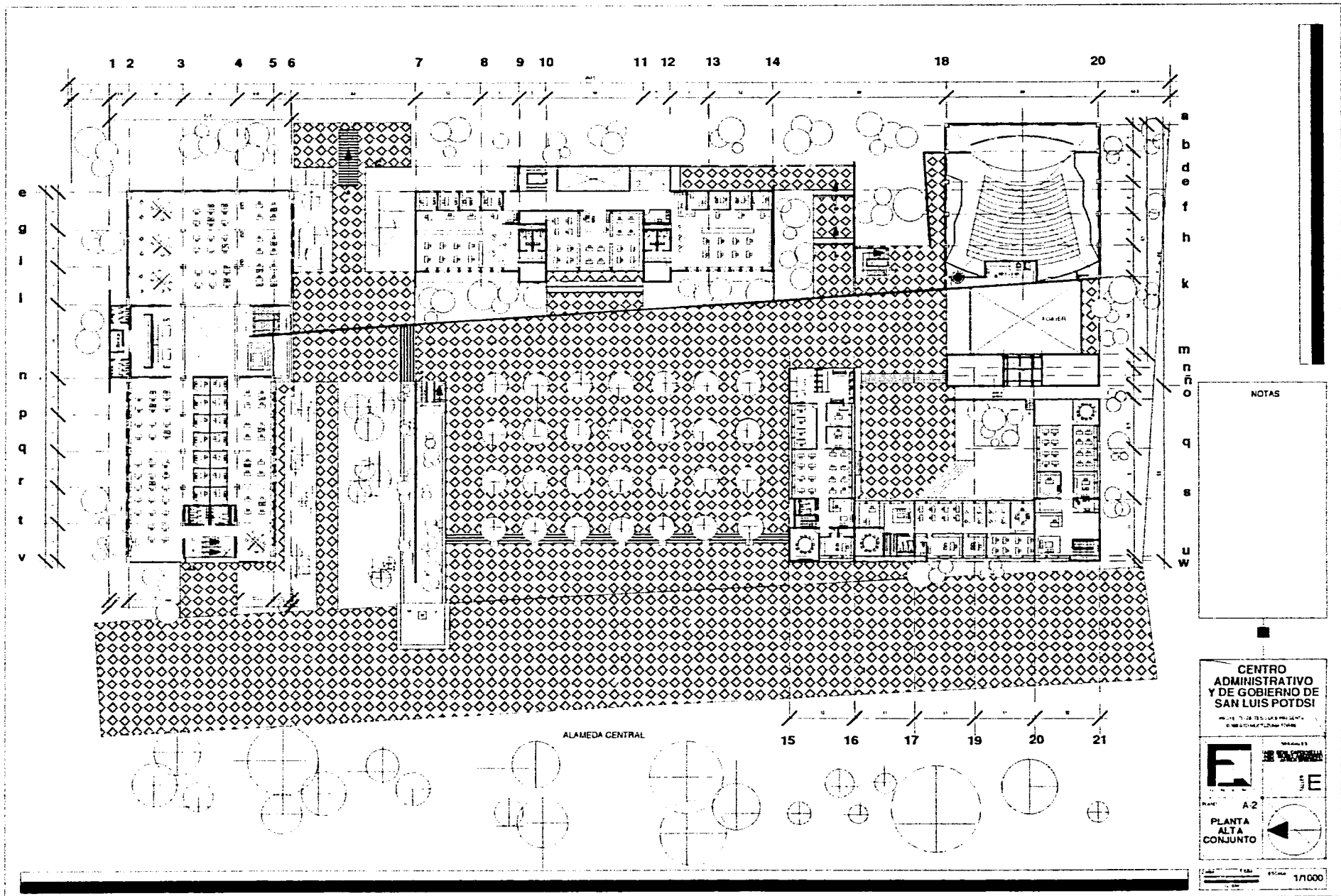


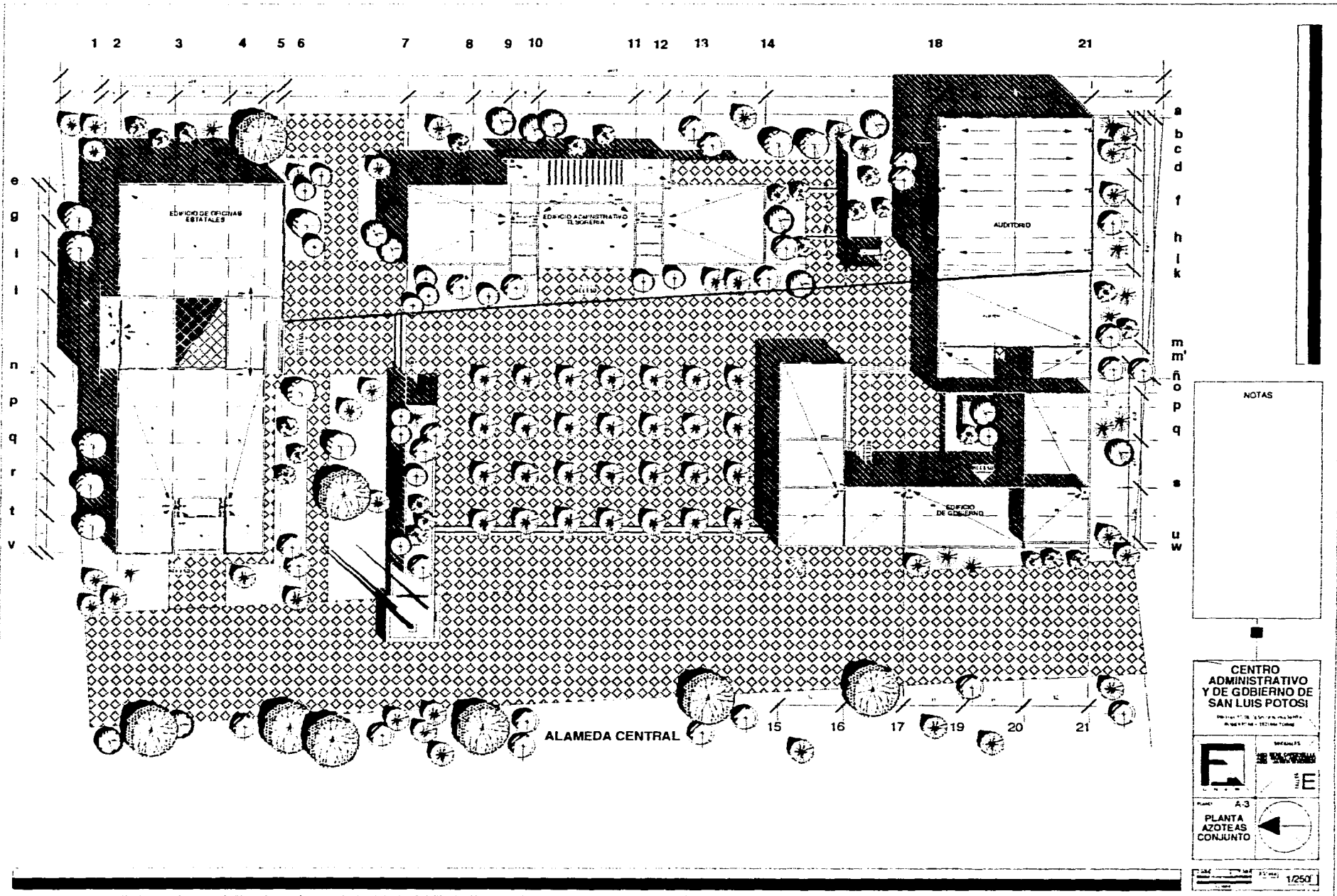
PLANTA BAJA CONJUNTO

1/1000

ALAMEDA CENTRAL

15 16 17 19 20 21





NOTAS

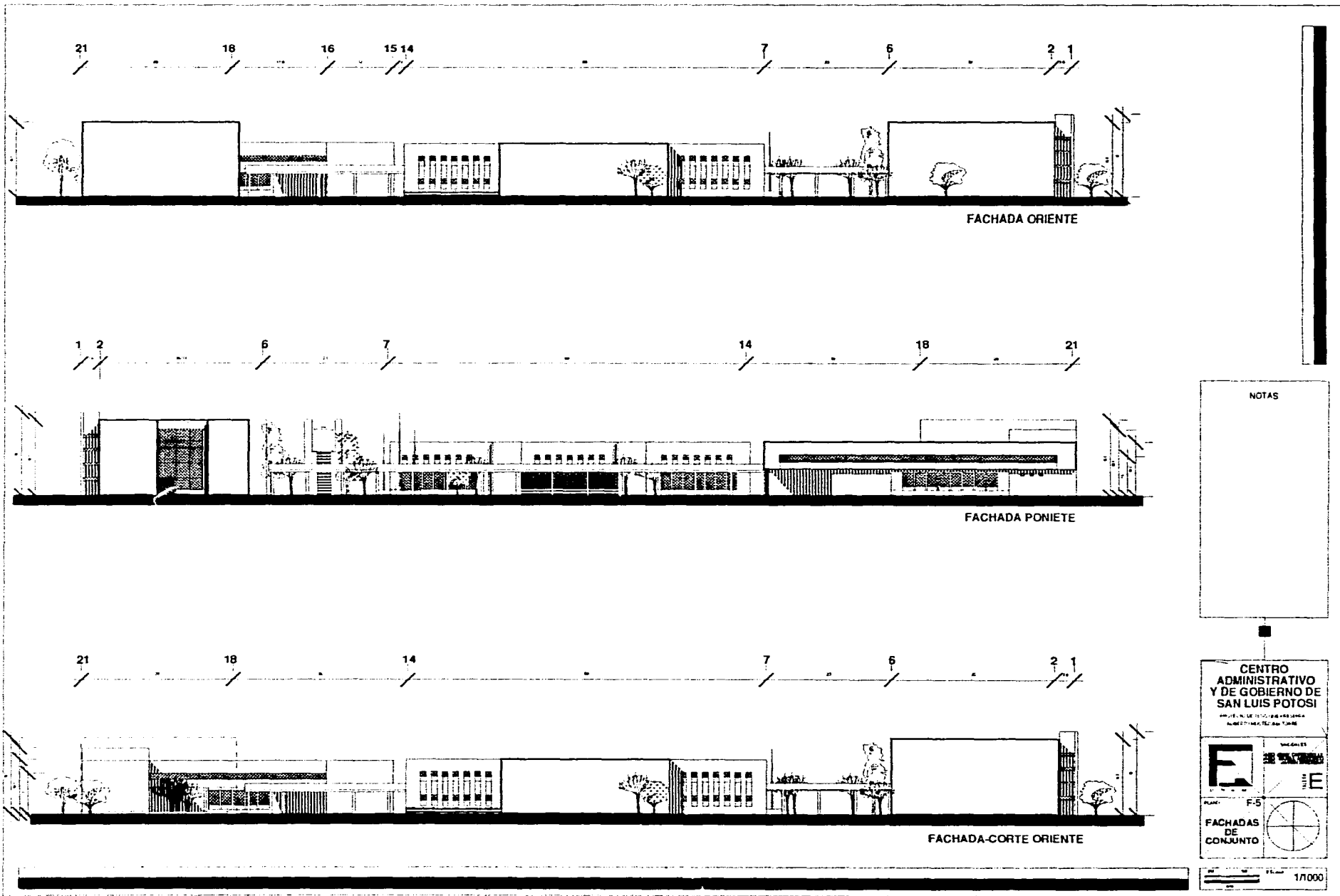
CENTRO ADMINISTRATIVO Y DE GOBIERNO DE SAN LUIS POTOSÍ

PROYECTO DE LEY DE SAN LUIS POTOSÍ
 No. 107 del 15 de Mayo de 1950



Plantas: A-3
PLANTA AZOTEAS CONJUNTO

1/250



FACHADA ORIENTE

FACHADA PONIENTE

FACHADA-CORTE ORIENTE

NOTAS

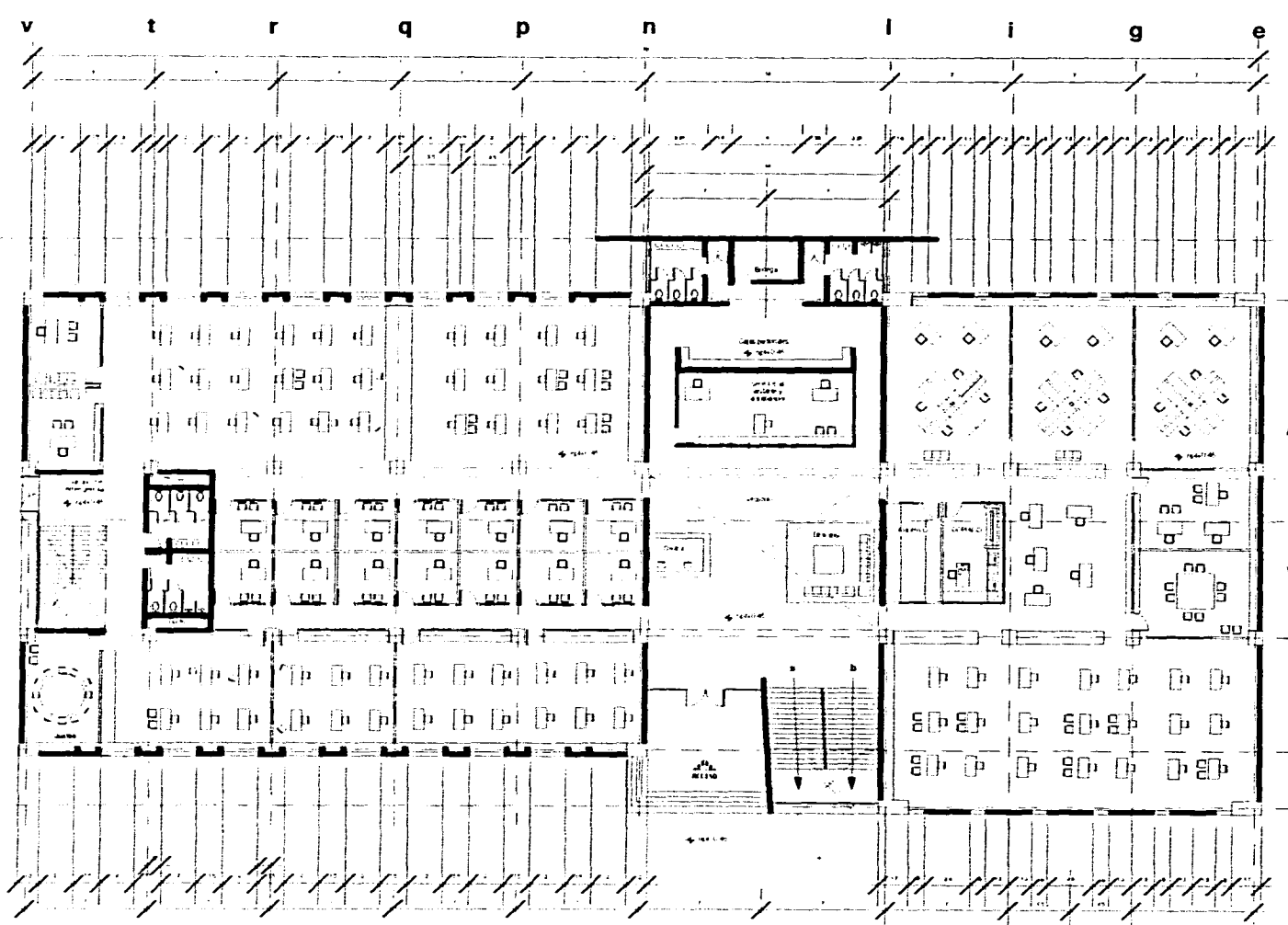
CENTRO ADMINISTRATIVO Y DE GOBIERNO DE SAN LUIS POTOSÍ
PROYECTO DE LICENCIATURA EN ARQUITECTURA
 ESCUELA DE ARQUITECTURA, UANL - SAN LUIS POTOSÍ

Escuela de Arquitectura
 UANL - SAN LUIS POTOSÍ

PLANTA F-5

FACHADAS DE CONJUNTO

1/1000



NOTAS

UBICACION

CENTRO ADMINISTRATIVO Y DE GOBIERNO DE SAN LUIS POTOSI

PROYECTO DE RECONSTRUCCION DEL AREA DE GOBIERNO

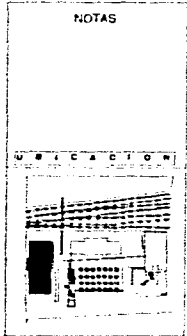
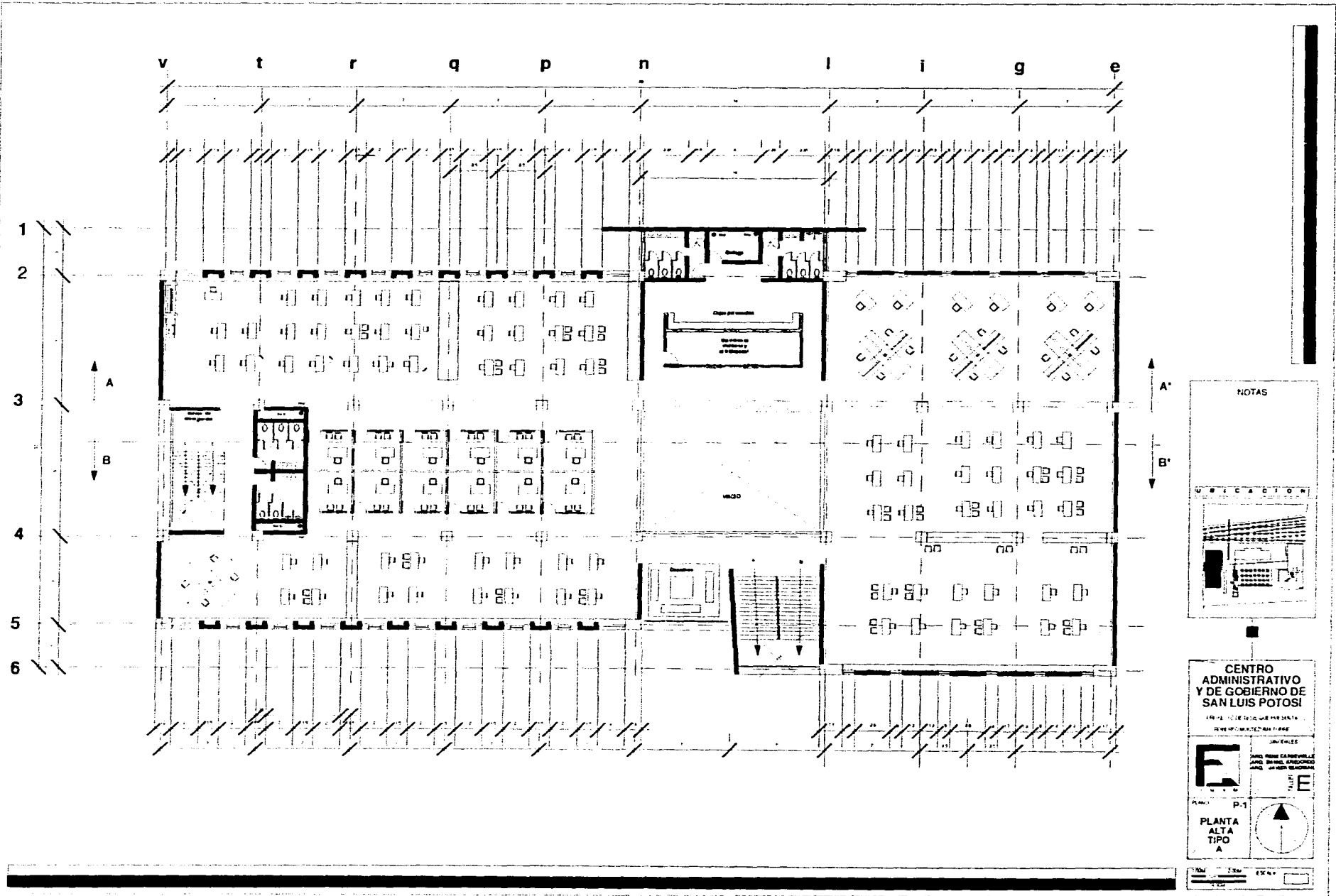
ARQUITECTO: CARLOS GARCIA

INGENIERO: CARLOS GARCIA

PLANTA BAJA EDIFICIO A

ESCALA

1:100

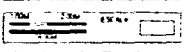


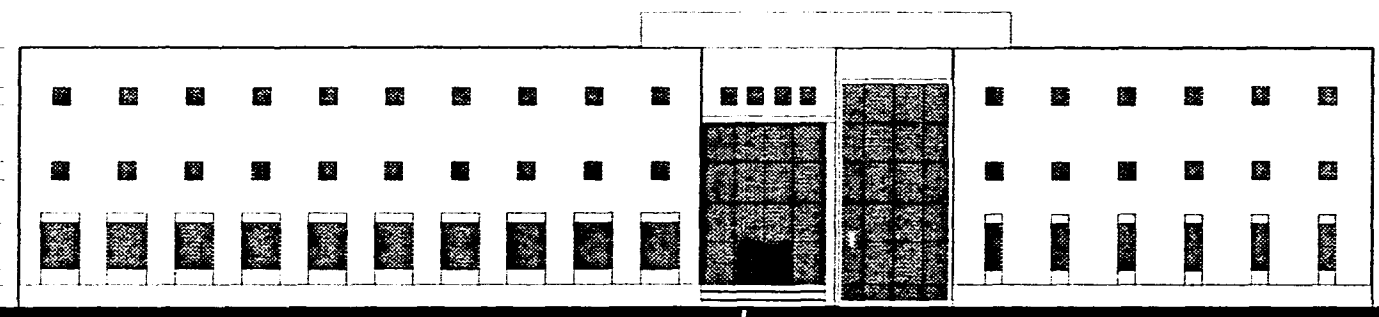
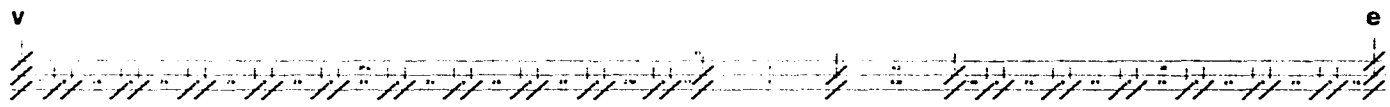
CENTRO ADMINISTRATIVO Y DE GOBIERNO DE SAN LUIS POTOSI

PROYECTO DE DISEÑO DEL CENTRO ADMINISTRATIVO Y DE GOBIERNO DE SAN LUIS POTOSI

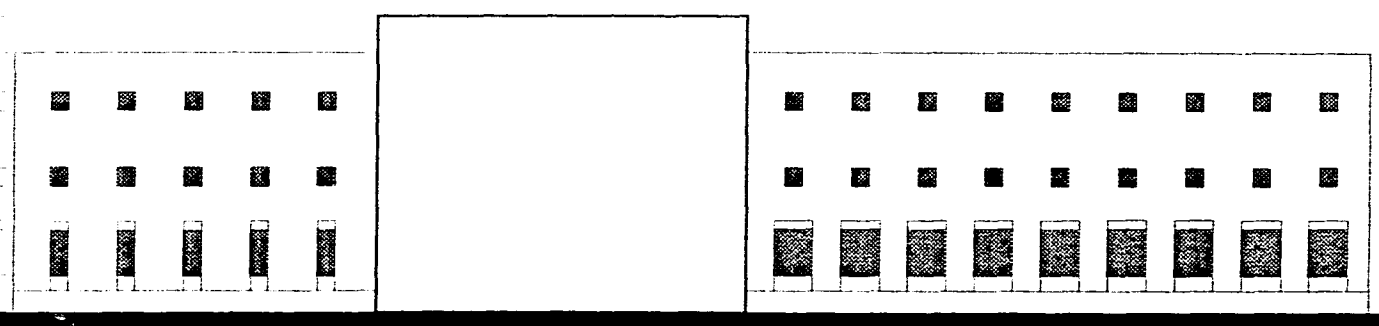
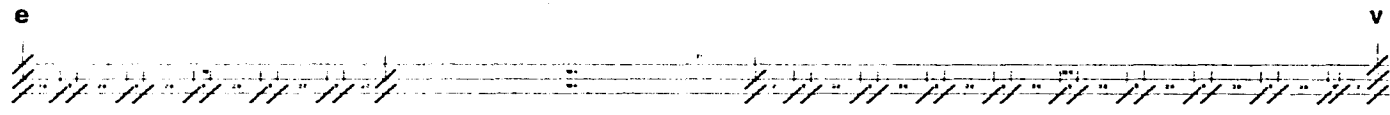
ARQUITECTOS: JAVIER RAMOS CARRERA, JAVIER RAMOS CARRERA, JAVIER RAMOS CARRERA, JAVIER RAMOS CARRERA, JAVIER RAMOS CARRERA

PLANTA ALTA TIPO A



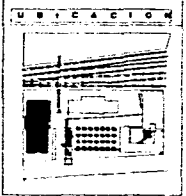


FACHADA SUR

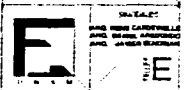


FACHADA NORTE

NOTAS

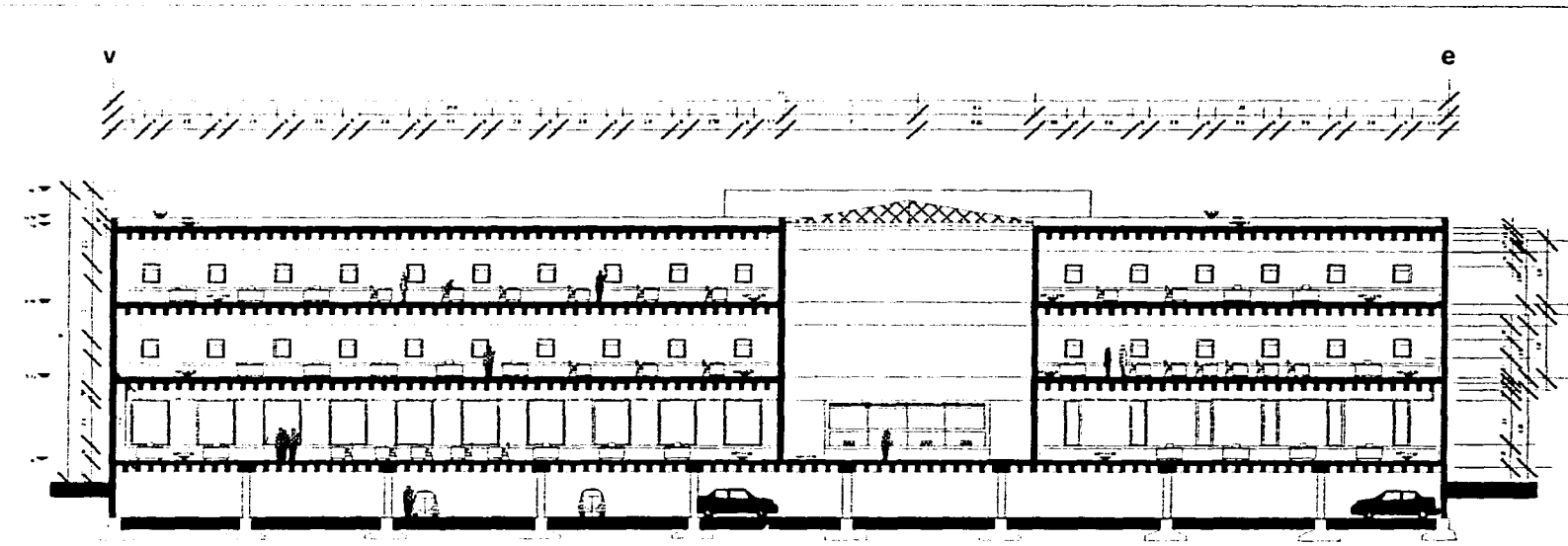


CENTRO ADMINISTRATIVO Y DE GOBIERNO DE SAN LUIS POTOSI

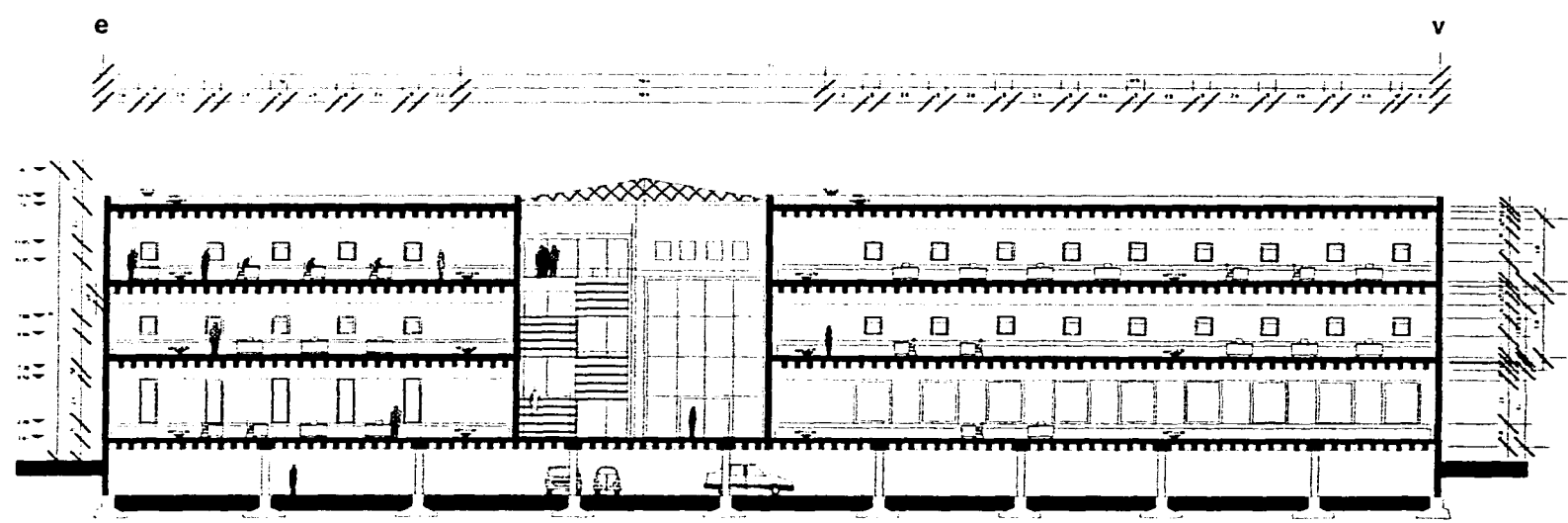


FACHADAS EDIFICIO A

ESCALA 1/100



CORTE A A'



CORTE B B'

NOTAS

UBICACION

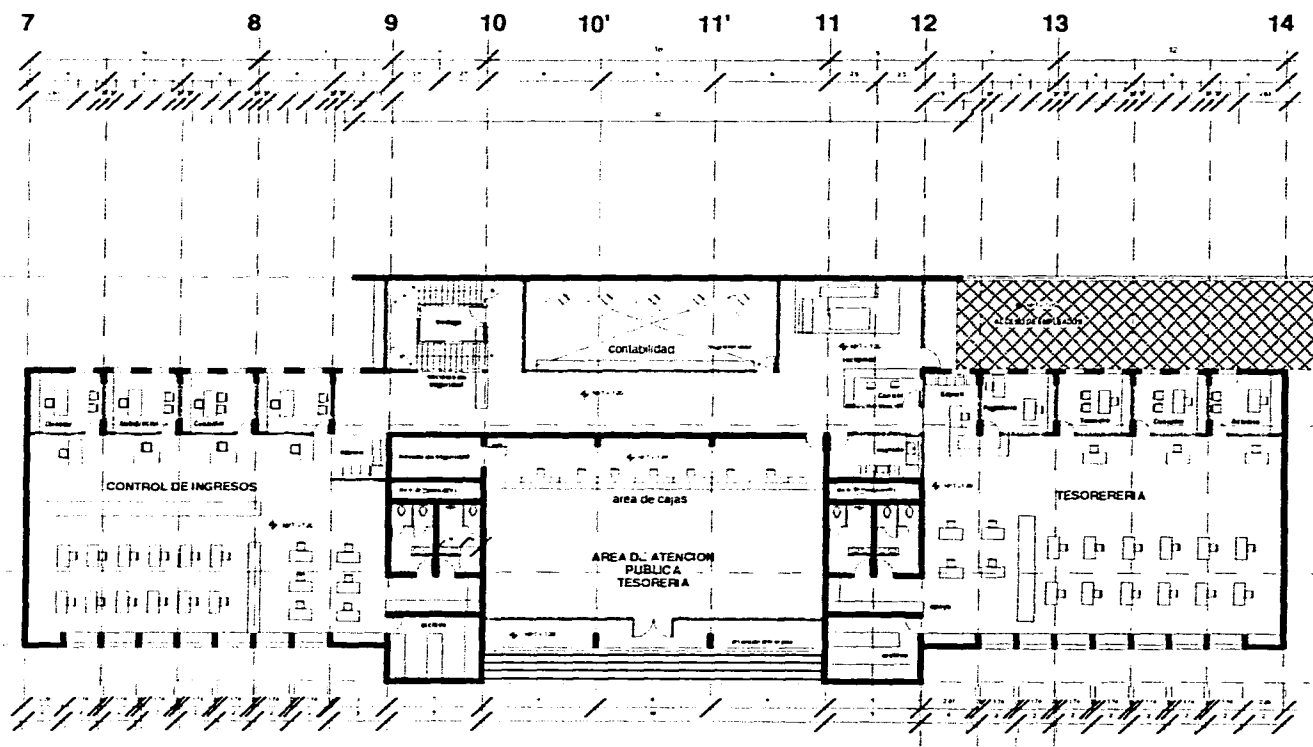


CENTRO ADMINISTRATIVO Y DE GOBIERNO DE SAN LUIS POTOSI
 PROYECTO DE
 INGENIERIA
 ROBERTO MACTEZUMA

SA-2-A-ES
 ANGE RIVERA CARDENAS
 ING. EN ING. ARQUITECTONICA
 ING. ALBERTO MACTEZUMA

C-1
 CORTES EDIFICIO

1:500 1:200 ESCALA



NOTAS

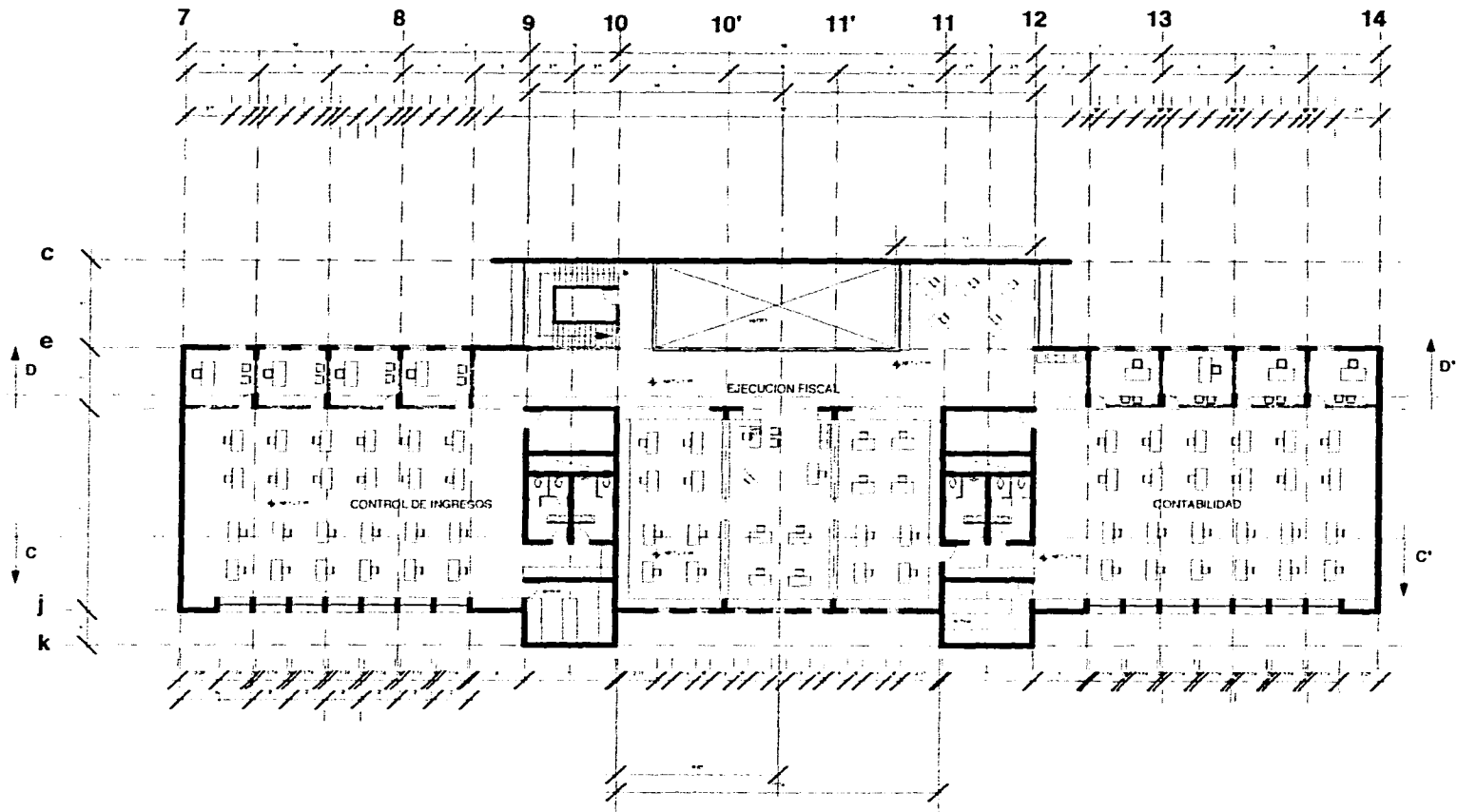
UBICACION

CENTRO ADMINISTRATIVO Y DE GOBIERNO DE SAN LUIS POTOSI
 PRESENCIA DE RESERVA PRESENTA
 IN MEMORIA ESTIMADA

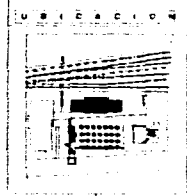
SECRETARIA
 AREA DE PROYECTOS
 AREA DE PLAN. Y DISEÑO
 AREA DE SERVICIOS

PLANTA BAJA EDIFICIO B

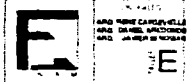
ESCALA



NOTAS



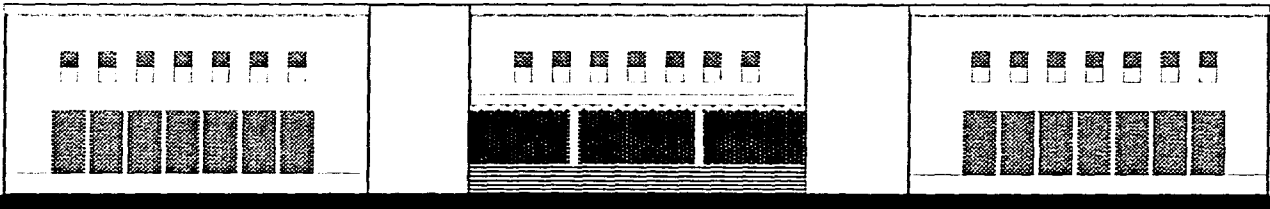
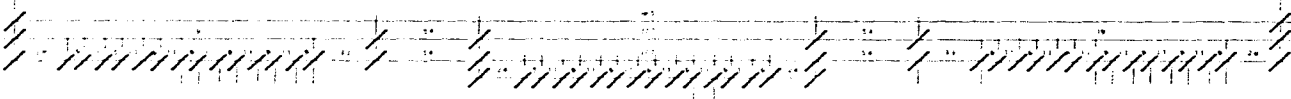
CENTRO ADMINISTRATIVO Y DE GOBIERNO DE SAN LUIS POTOSI
 PRESENTACION DE PROYECTO



P-2
PLANTA ALTA EDIFICIO B

7

14



FACHADA PONIENTE

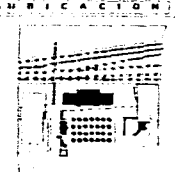
14

7

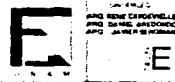


FACHADA ORIENTE

NOTAS



CENTRO ADMINISTRATIVO Y DE GOBIERNO DE SAN LUIS POTOSÍ



FACHADAS EDIFICIO B



14

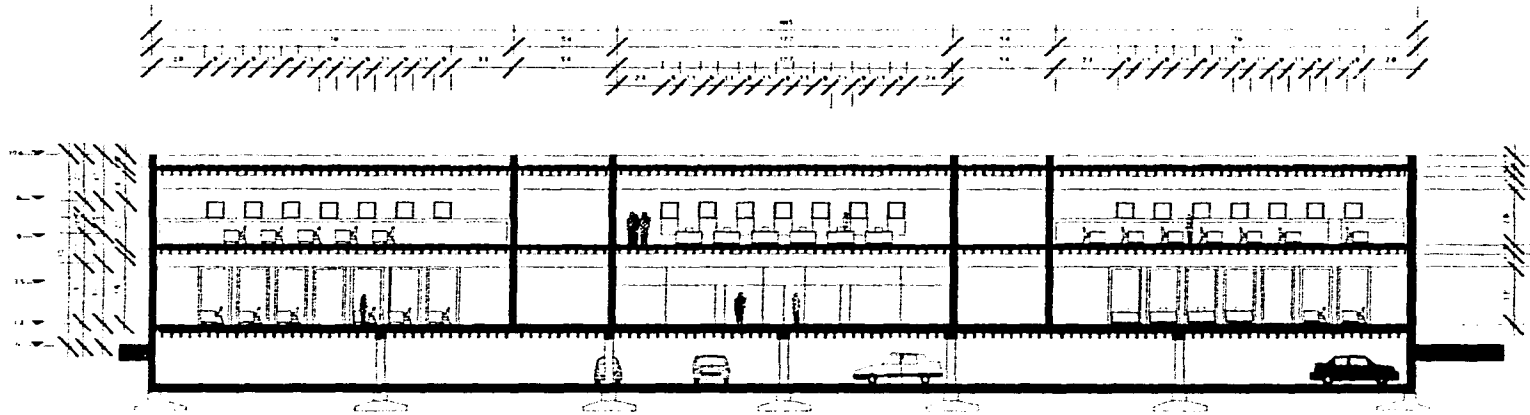
12

11

10

9

7



CORTE

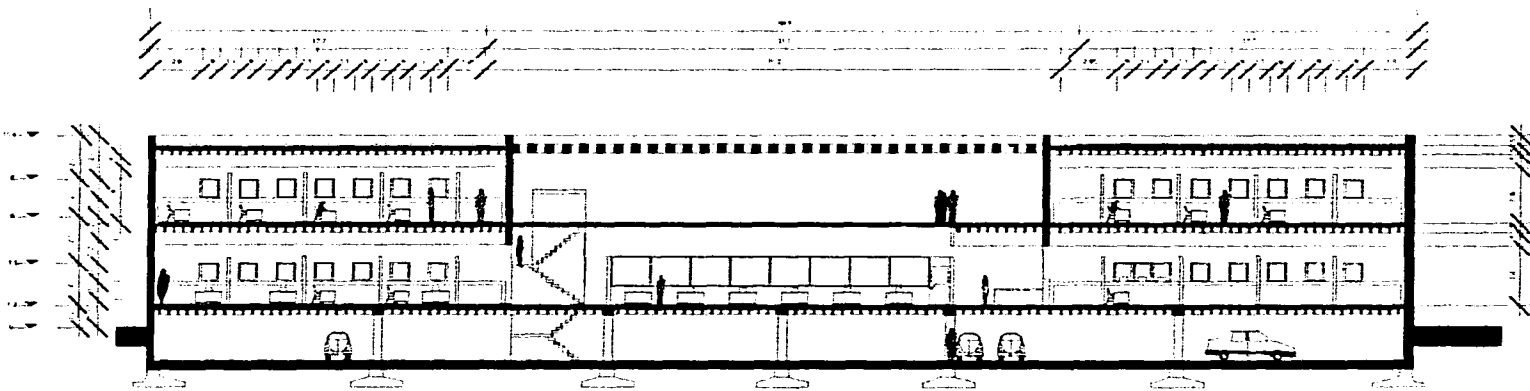
C-C'

7

9

12

14

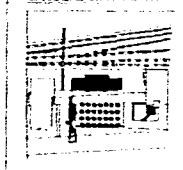


CORTE

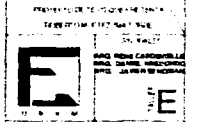
D-D'

NOTAS

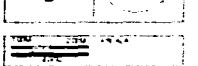
UBICACION



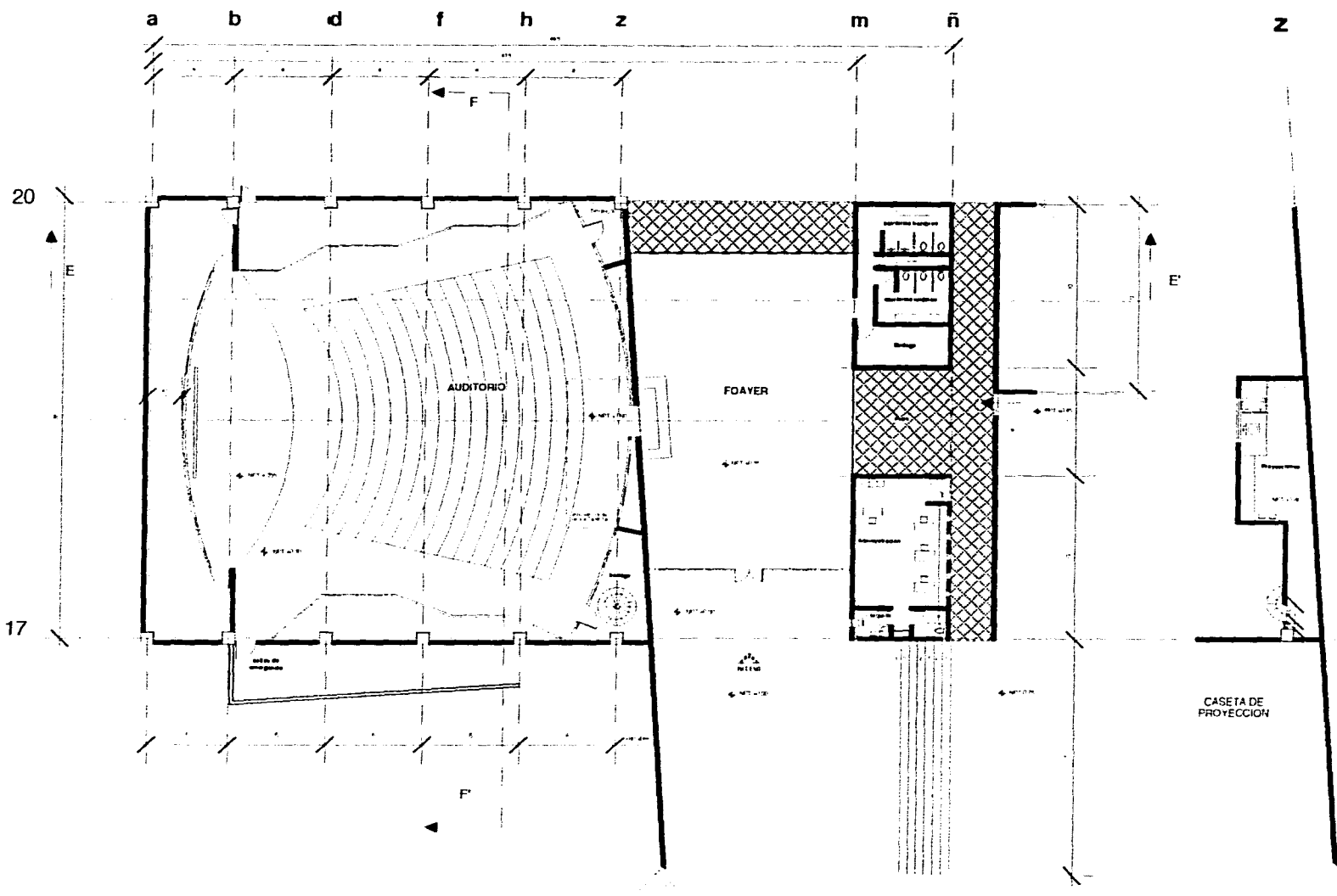
CENTRO ADMINISTRATIVO Y DE GOBIERNO DE SAN LUIS POTOSI
 PROYECTO DE T. GARCIA GONZALEZ
 SEPTIEMBRE 1974



C-2
CORTES EDIFICIO B

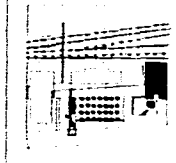


ESCALA 1:500



NOTAS

UBICACION



CENTRO ADMINISTRATIVO Y DE GOBIERNO DE SAN LUIS POTOSI

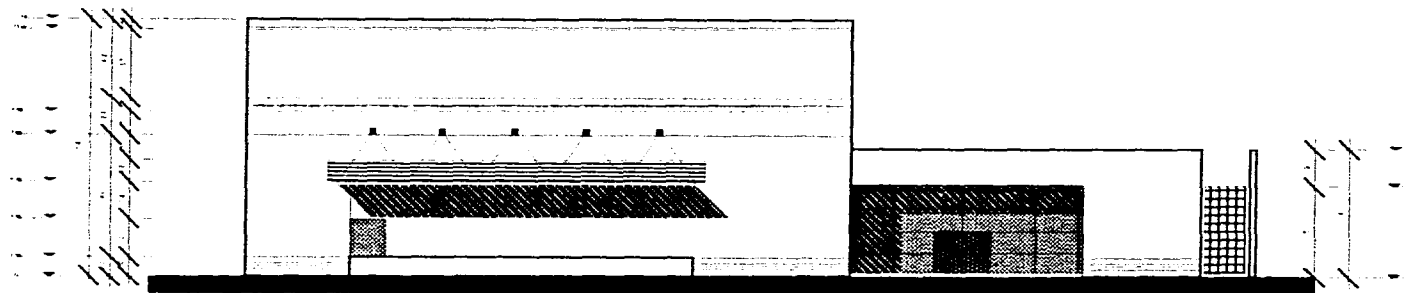
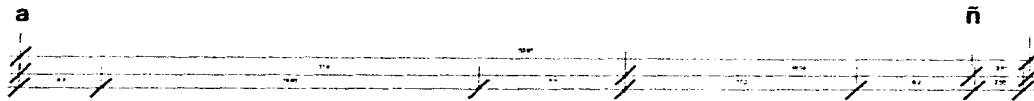
AV. MORELOS S/N. SAN LUIS POTOSI, S.L.P.



P-3

PLANTA AUDITORIO C

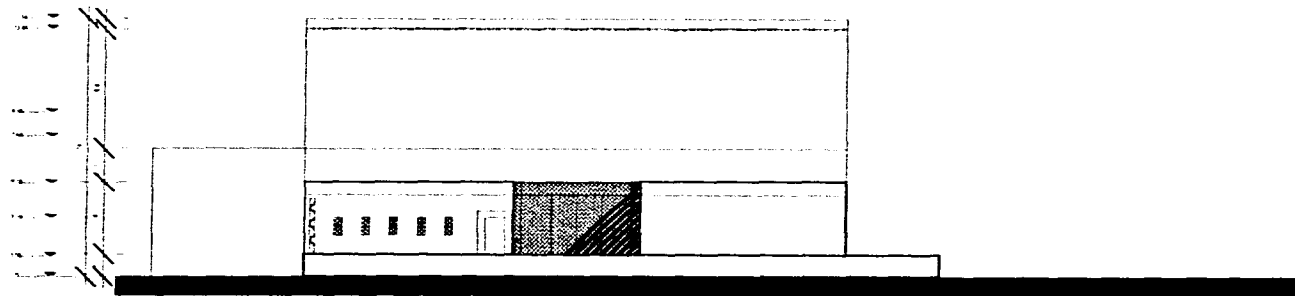




FACHADA NORTE

17

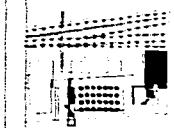
20



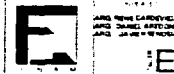
FACHADA PONIENTE

NOTAS

UBICACION

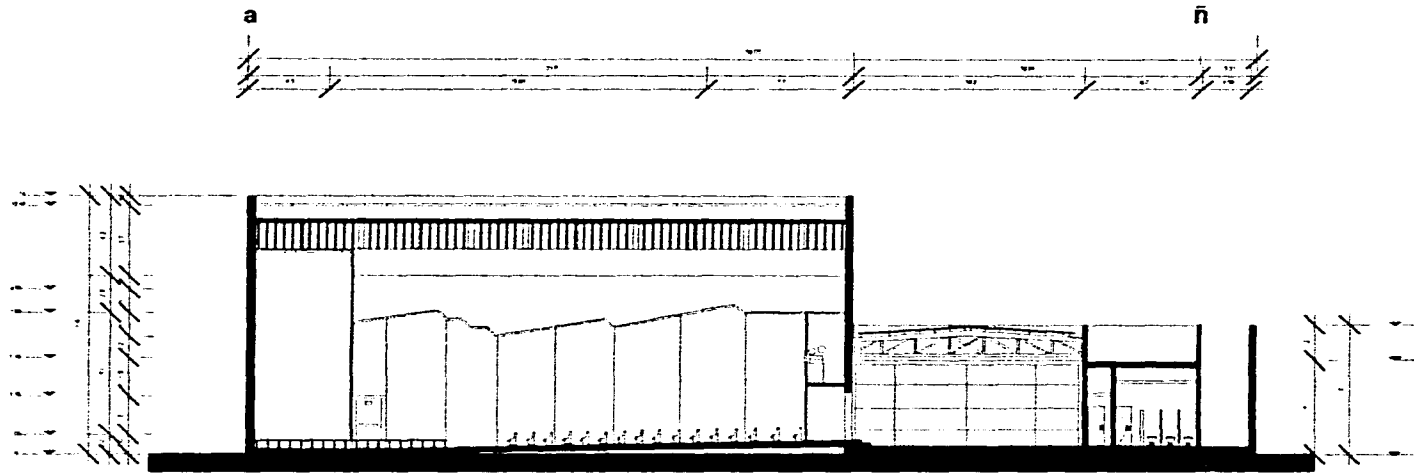


CENTRO ADMINISTRATIVO Y DE GOBIERNO DE SAN LUIS POTOSI

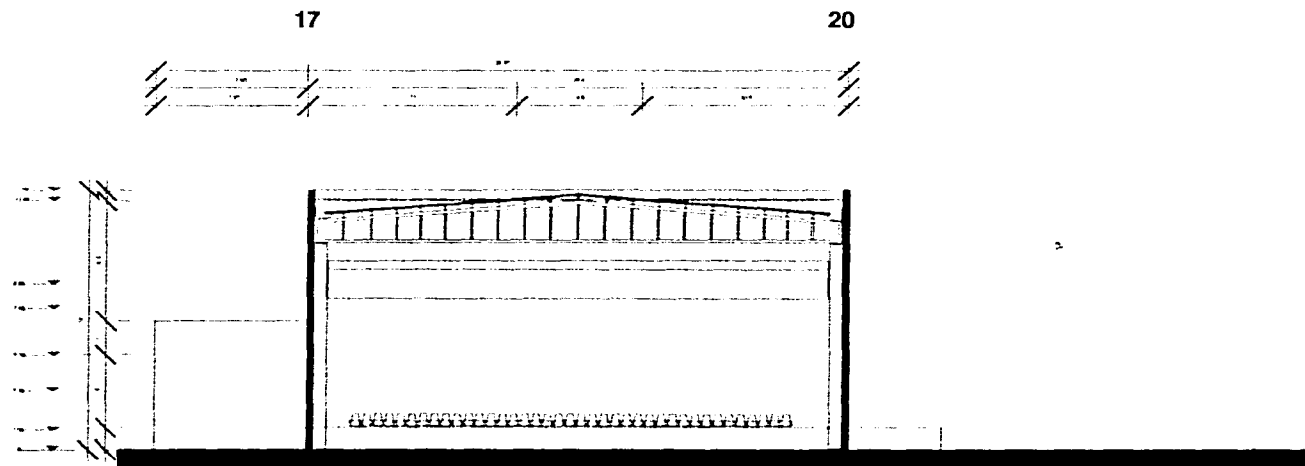


F-3
FACHADAS
EDIFICIO
C

PROYECTO



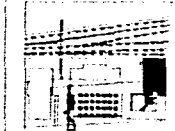
CORTE E-E'



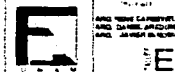
CORTE F-F'

NOTAS

UBICACION



CENTRO ADMINISTRATIVO Y DE GOBIERNO DE SAN LUIS POTOSI



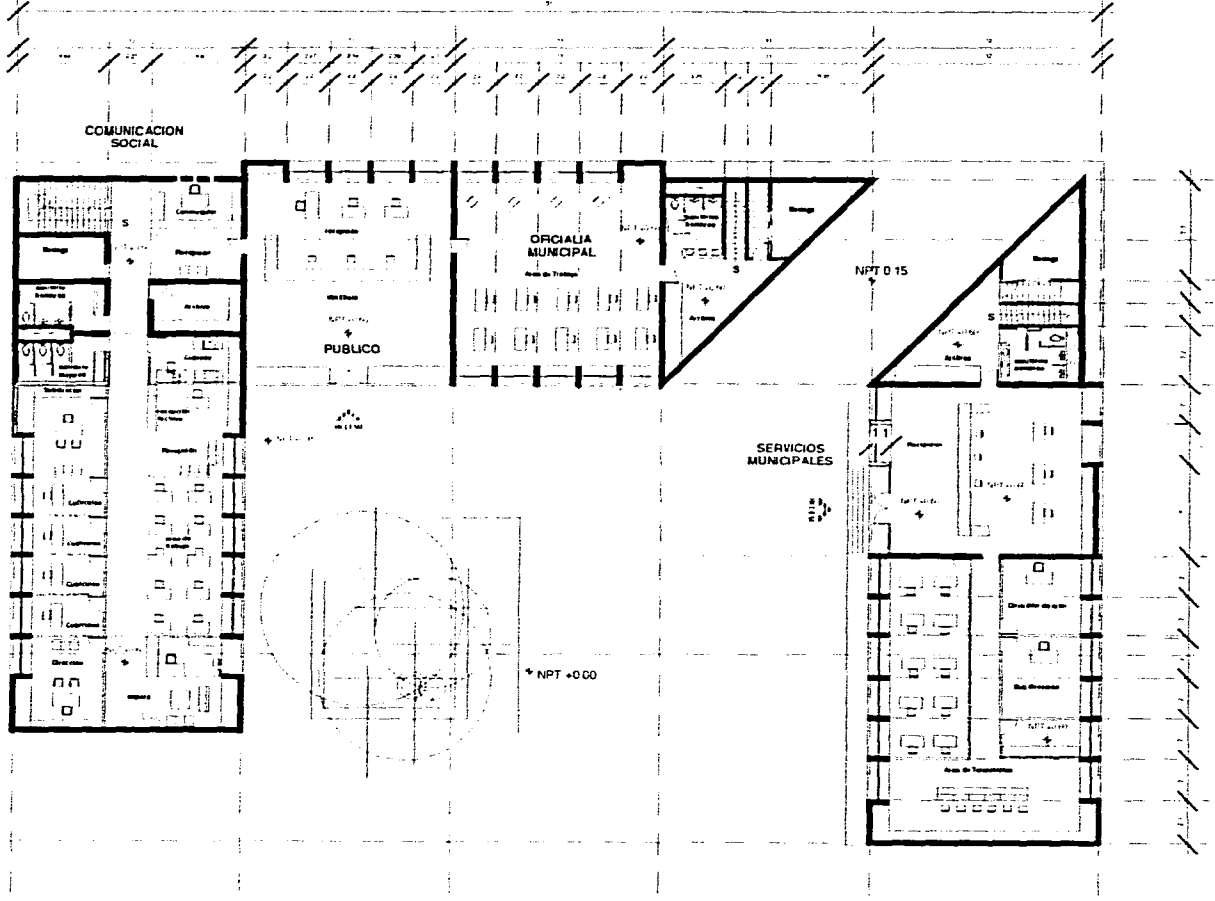
C-3

CORTES EDIFICIO C

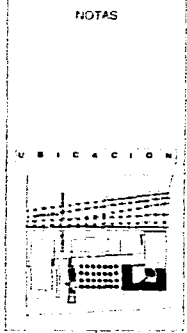
Scale bar and other technical details.

W
U
G
S
P
H
O
m'

19 18 16 15 14 13



G
H



CENTRO ADMINISTRATIVO Y DE GOBIERNO DE SAN LUIS POTOSÍ

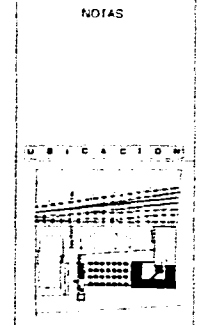
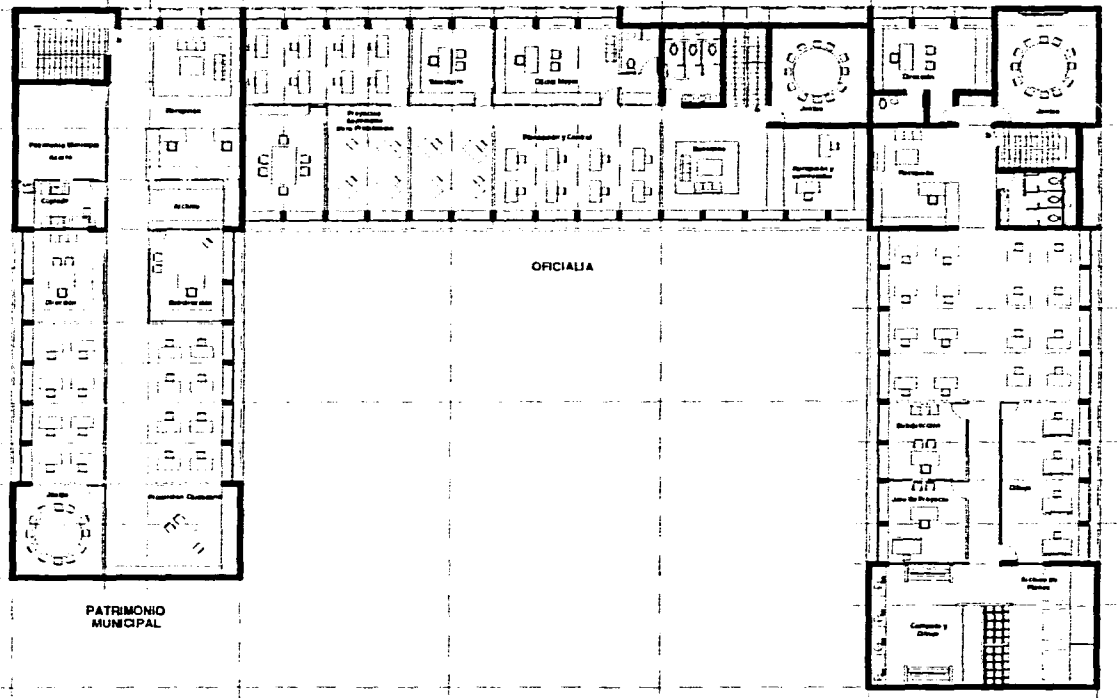
ARQUITECTO: M. J. MATEO RIVERA

PROYECTO: P-4

PLANTA BAJA EDIFICIO D

W
C
S
P
O
m.

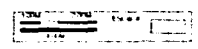
19 18 16 15 14 13

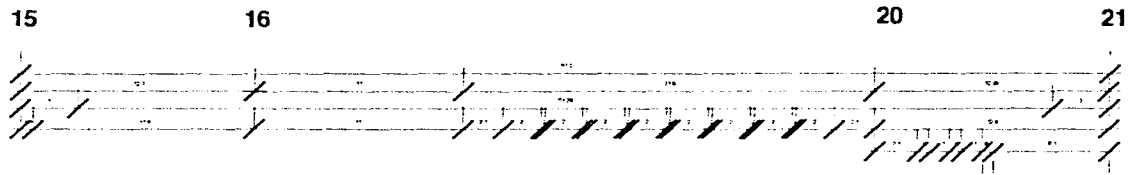


CENTRO ADMINISTRATIVO Y DE GOBIERNO DE SAN LUIS POTOSI
SECRETARIA DE OBRAS PUBLICAS
SECRETARIA DE TECNICOS ASES

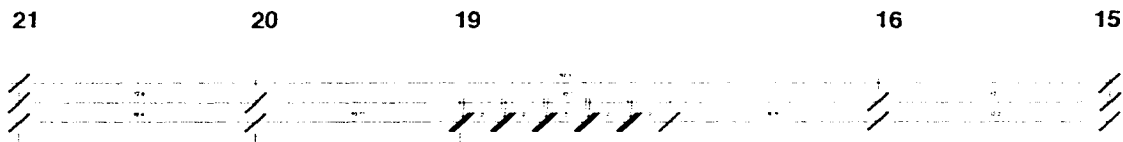
PROYECTO: P-4
PLANTA ALTA EDIFICIO D

PROYECTO: P-4
PLANTA ALTA EDIFICIO D



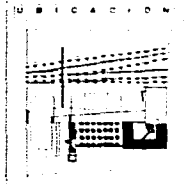


FACHADA PONIENTE

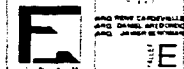


FACHADA ORIENTE

NOTAS



CENTRO ADMINISTRATIVO Y DE GOBIERNO DE SAN LUIS POTOSI



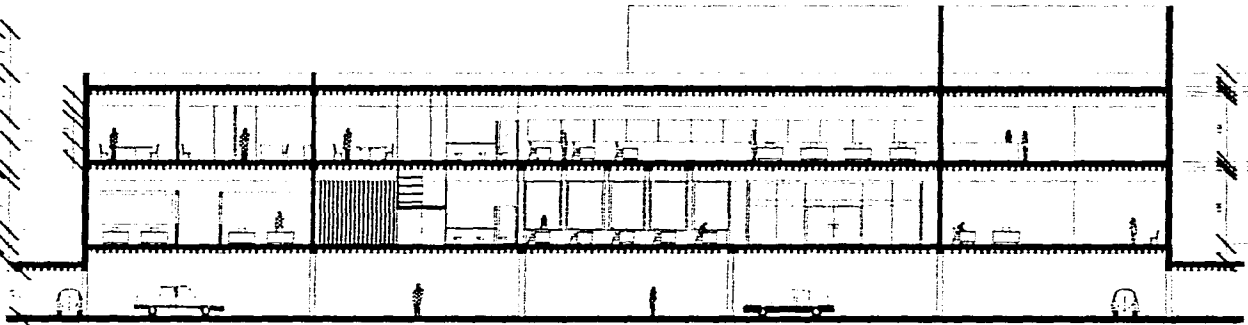
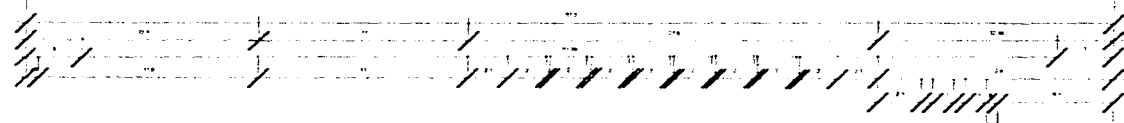
FACHADAS EDIFICIO

15

16

20

21



CORTE G'G

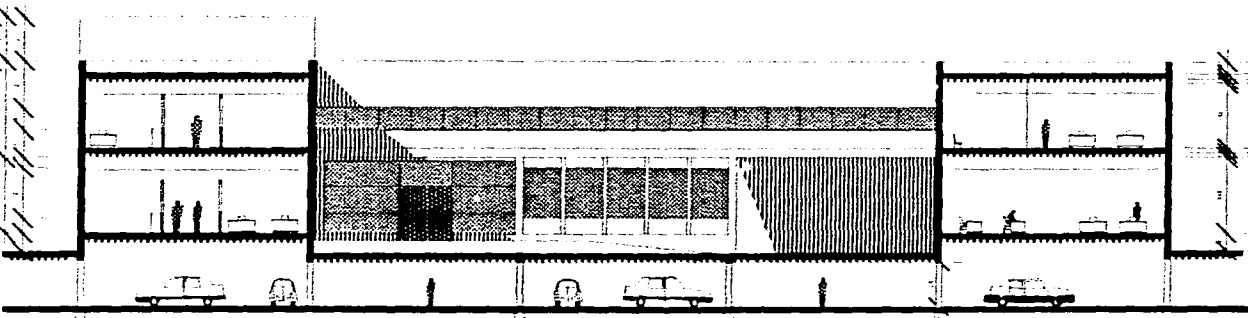
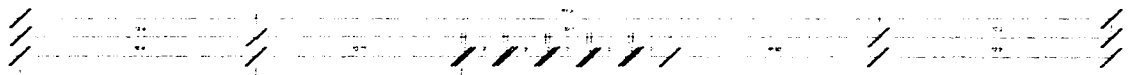
21

20

19

16

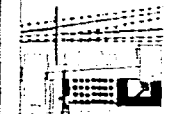
15



CORTE H'H

NOTAS

UBICACION



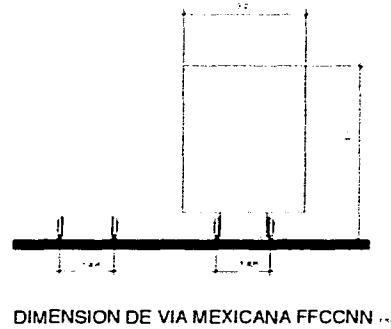
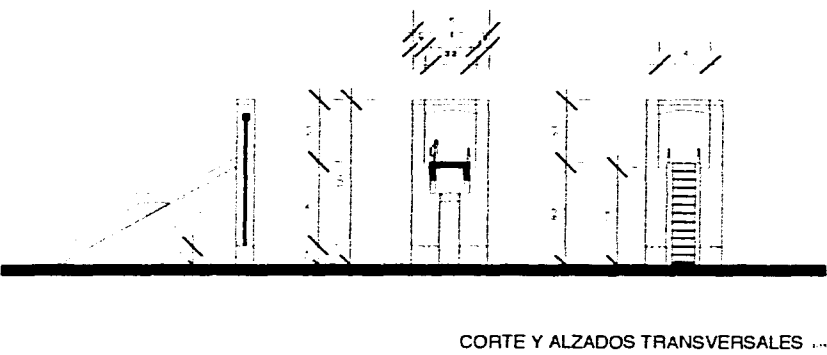
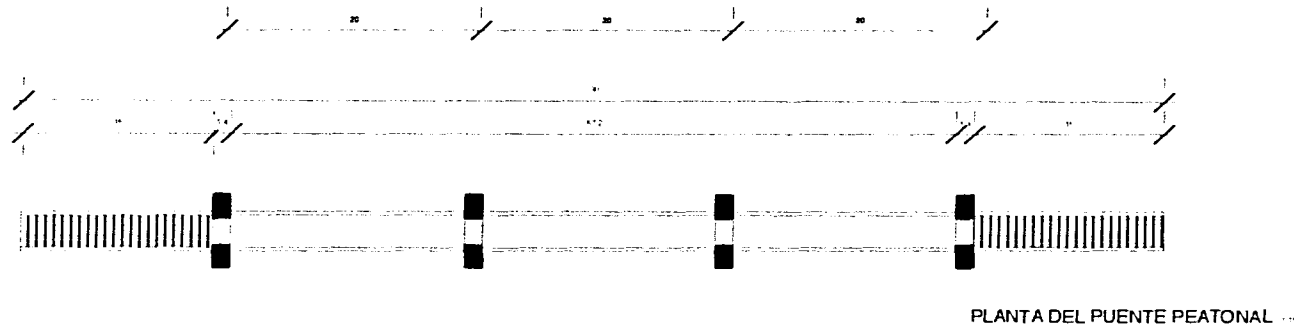
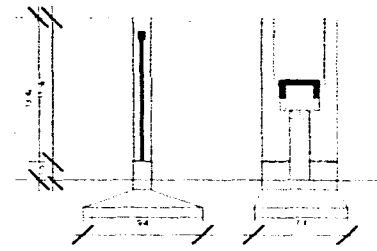
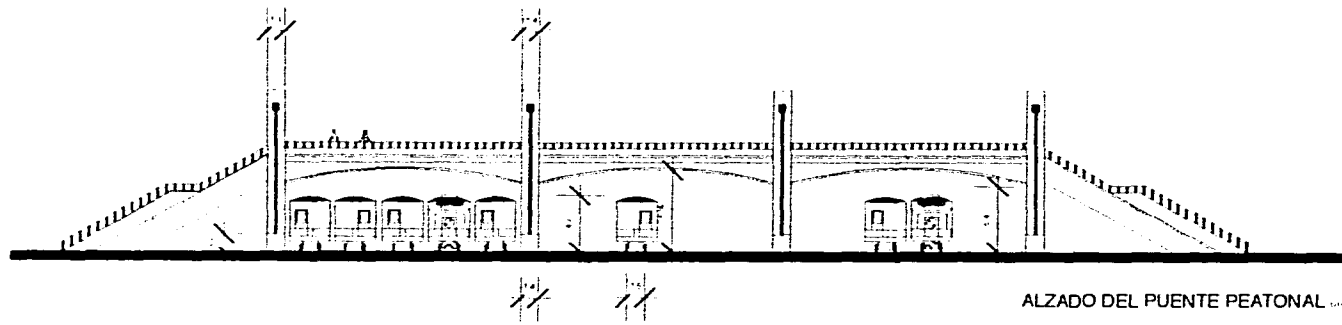
CENTRO ADMINISTRATIVO Y DE GOBIERNO DE SAN LUIS POTOSI

PROYECTO DE ARQUITECTURA



C-4
CORTES EDIFICIO D

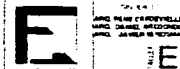
1977



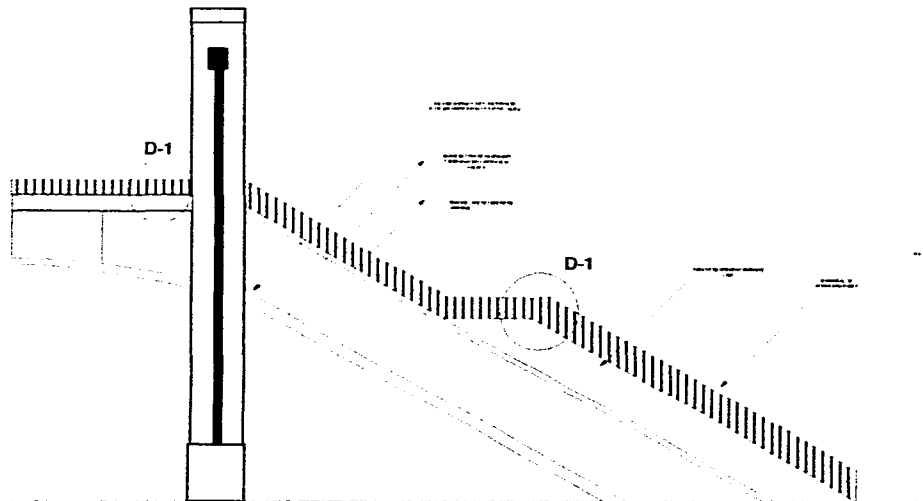
NOTAS

CENTRO ADMINISTRATIVO Y DE GOBIERNO DE SAN LUIS POTOSI

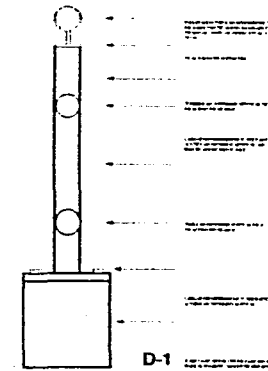
PROYECTO DE OBRAS DE INFRAESTRUCTURA



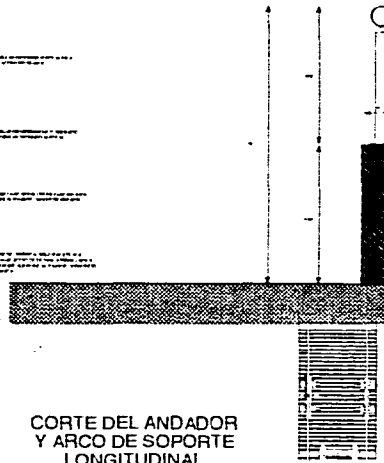
PU-1
PUENTE PEATONAL



ESCALERA



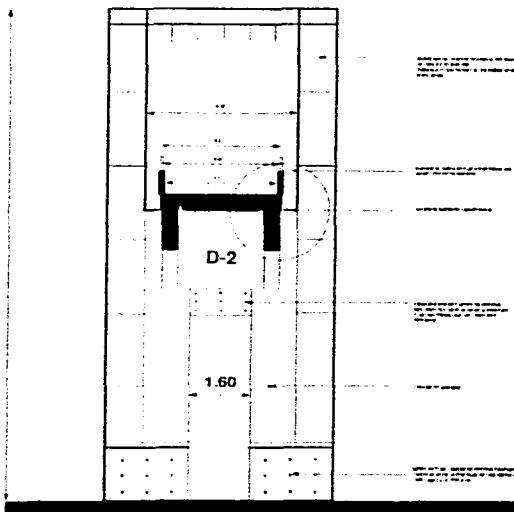
DETALLE DEL BARANDAL Y PASAMANOS



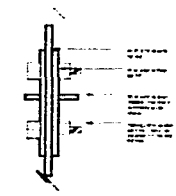
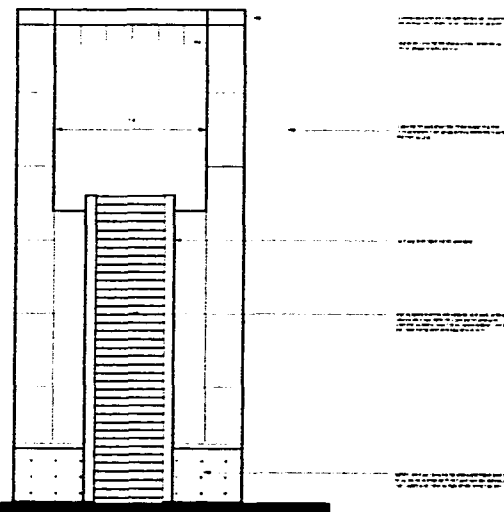
CORTE DEL ANDADOR Y ARCO DE SOPORTE LONGITUDINAL

D-2

NOTAS



ESPECIFICACIONES DE ACABADOS DE LOS SOPORTES DEL PUENTE PEATONAL



DETALLE DE UNION DE PLACA DE ACERO

CENTRO ADMINISTRATIVO Y DE GOBIERNO DE SAN LUIS POTOSÍ

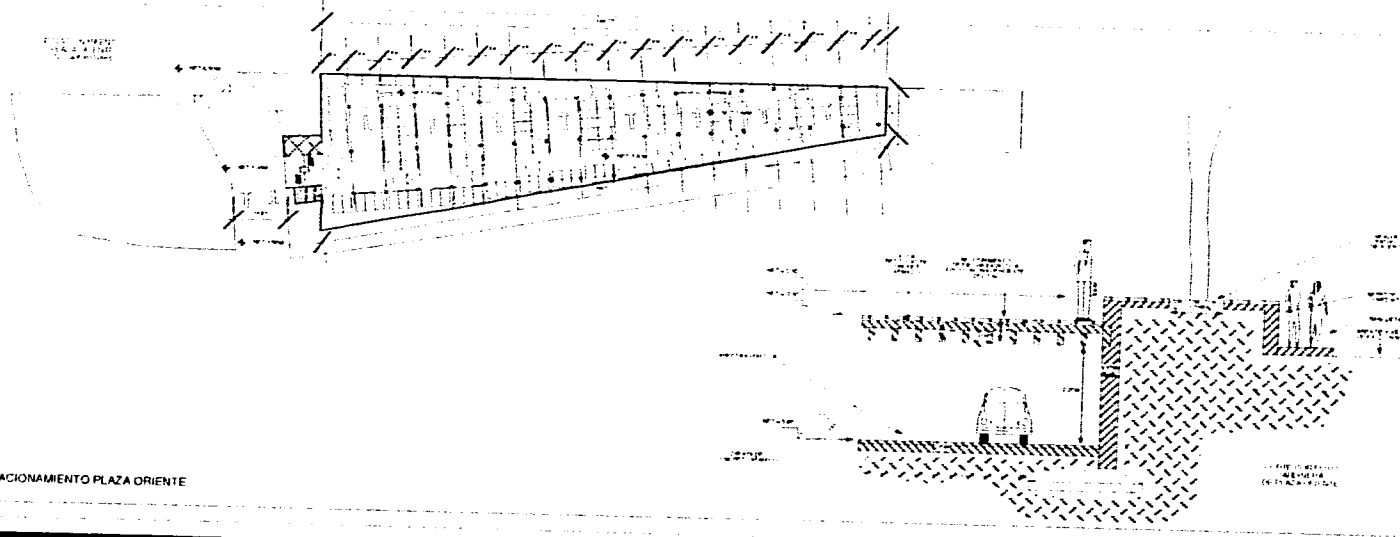
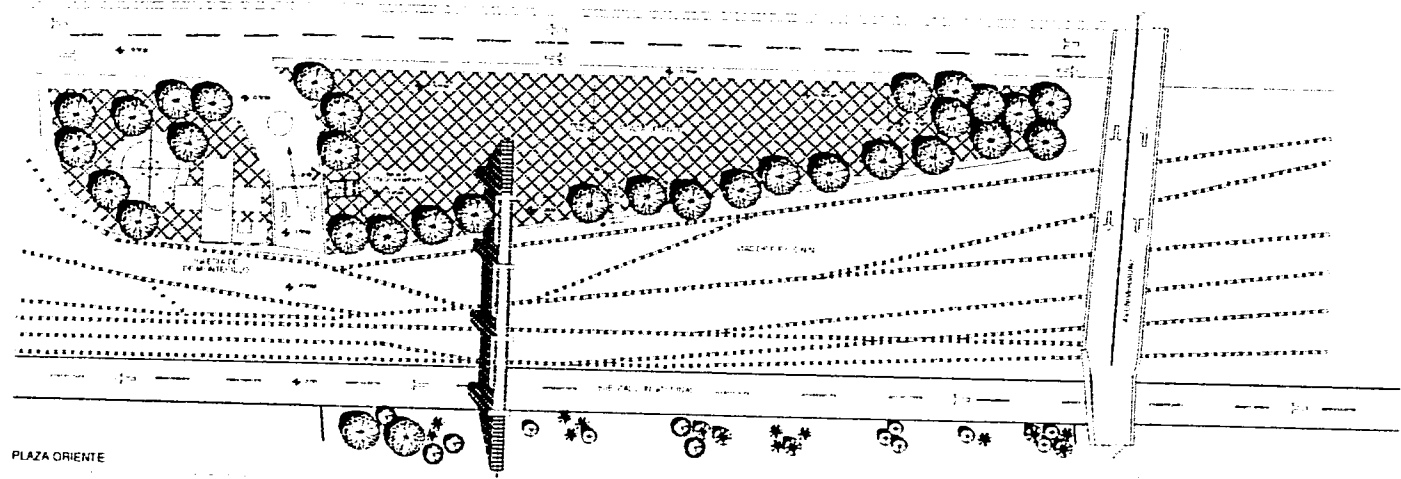
PROYECTO DE OBRAS DE RECONSTRUCCIÓN Y REFORMA DEL CENTRO ADMINISTRATIVO Y DE GOBIERNO DE SAN LUIS POTOSÍ

ARQUITECTO RESPONSABLE: DR. DANIEL ALFONSO JARA JARA

PROYECTISTA: PU 2

DETALLES PUENTE PEATONAL

E



NOTAS

CENTRO ADMINISTRATIVO Y DE GOBIERNO DE SAN LUIS POTOSI



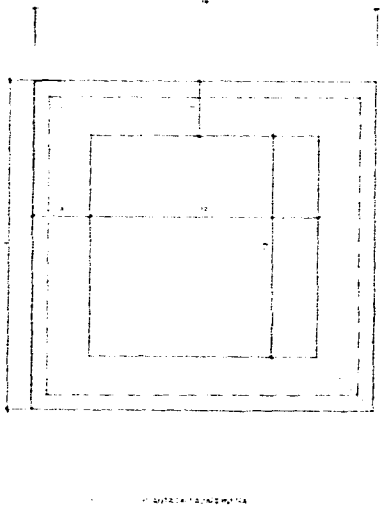
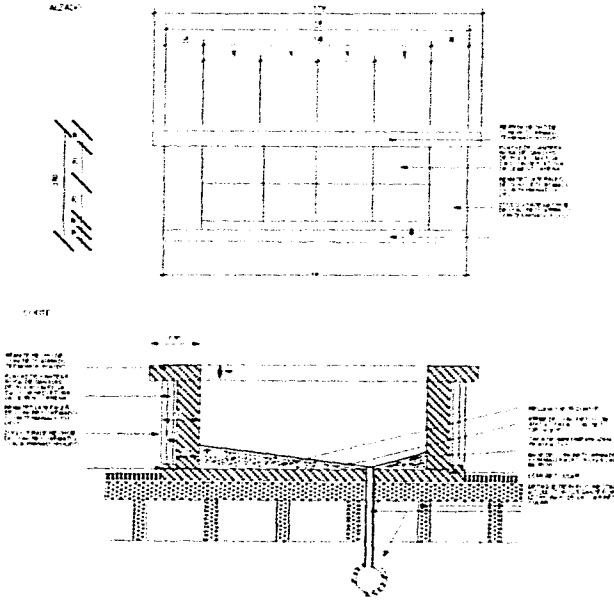
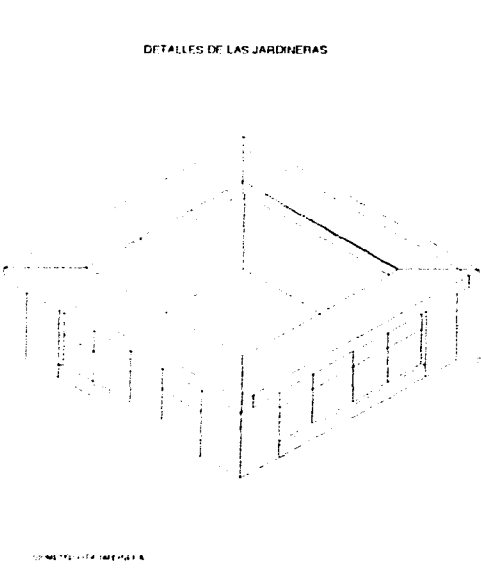
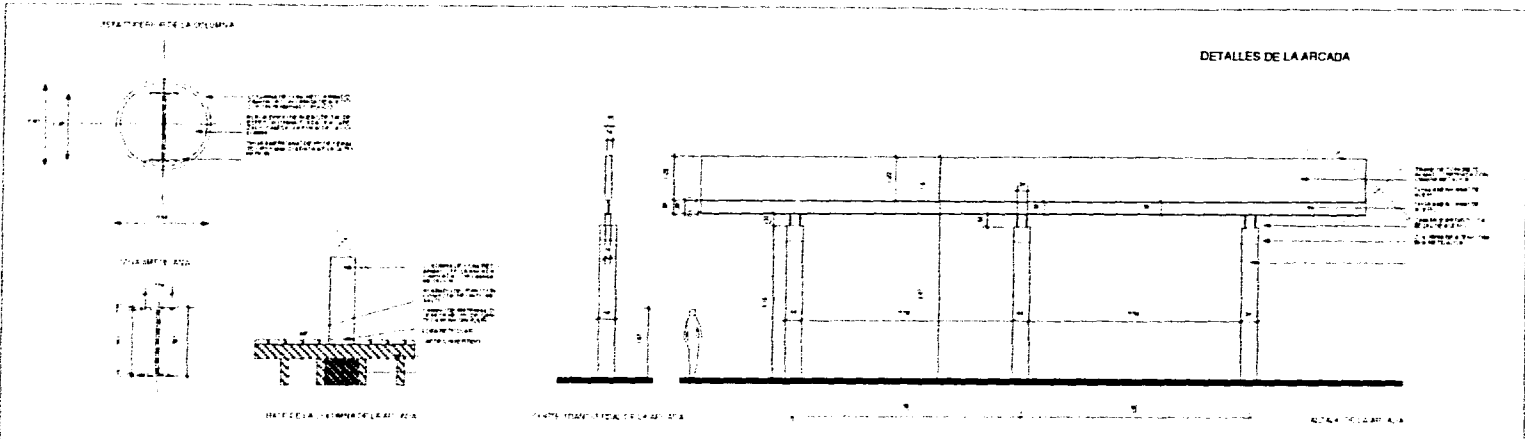
D-3

PLAZA ORIENTE

E

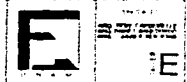


1/2000



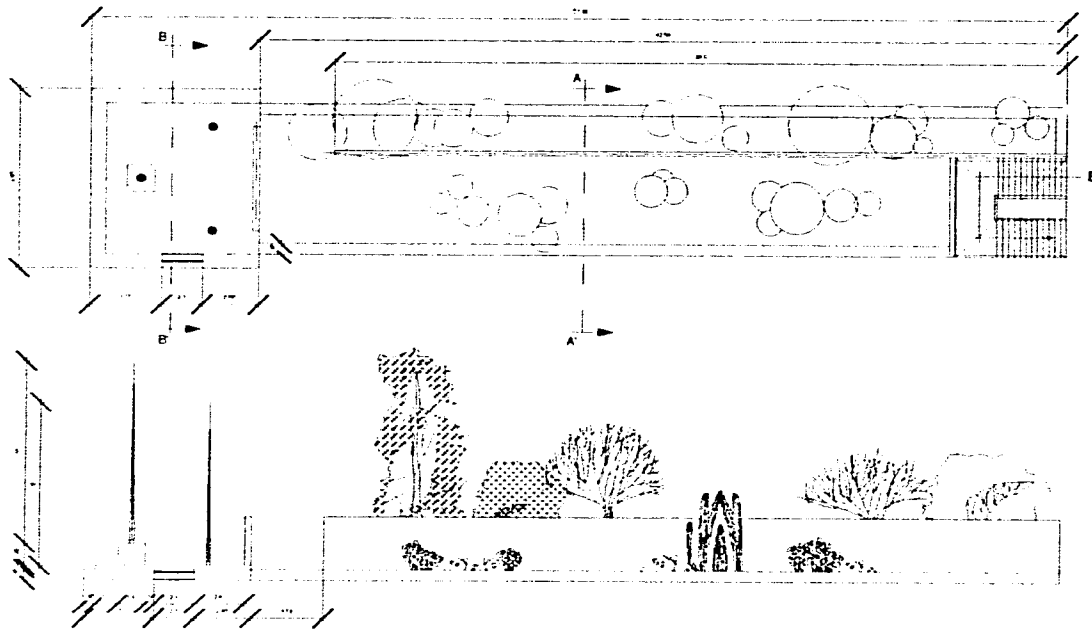
NOTAS

CENTRO ADMINISTRATIVO Y DE GOBIERNO DE SAN LUIS POTOSI

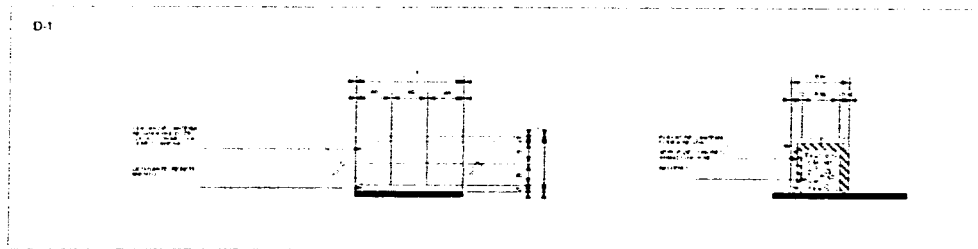


DETALLES

1/1000

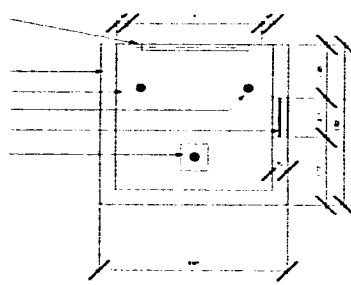


DETALLES DE LA JARDINERA Y BASAMENTO DE ASTAS



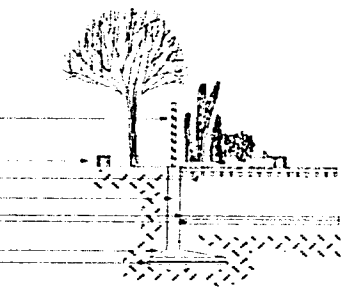
DETALLES DEL DESPIECE DE LA JARDINERA

- 1. MANTENIMIENTO DEL TERRENO
- 2. MANTENIMIENTO DEL TERRENO
- 3. MANTENIMIENTO DEL TERRENO
- 4. MANTENIMIENTO DEL TERRENO
- 5. MANTENIMIENTO DEL TERRENO
- 6. MANTENIMIENTO DEL TERRENO
- 7. MANTENIMIENTO DEL TERRENO
- 8. MANTENIMIENTO DEL TERRENO
- 9. MANTENIMIENTO DEL TERRENO
- 10. MANTENIMIENTO DEL TERRENO



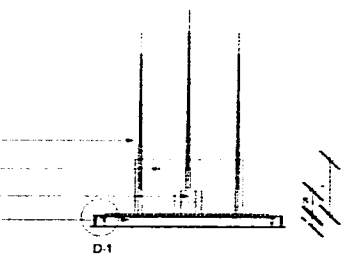
PLANTA

- 1. MANTENIMIENTO DEL TERRENO
- 2. MANTENIMIENTO DEL TERRENO
- 3. MANTENIMIENTO DEL TERRENO
- 4. MANTENIMIENTO DEL TERRENO
- 5. MANTENIMIENTO DEL TERRENO
- 6. MANTENIMIENTO DEL TERRENO
- 7. MANTENIMIENTO DEL TERRENO
- 8. MANTENIMIENTO DEL TERRENO
- 9. MANTENIMIENTO DEL TERRENO
- 10. MANTENIMIENTO DEL TERRENO



CORTE TRANSVERSO A-A

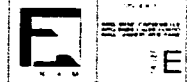
- 1. MANTENIMIENTO DEL TERRENO
- 2. MANTENIMIENTO DEL TERRENO
- 3. MANTENIMIENTO DEL TERRENO
- 4. MANTENIMIENTO DEL TERRENO
- 5. MANTENIMIENTO DEL TERRENO
- 6. MANTENIMIENTO DEL TERRENO
- 7. MANTENIMIENTO DEL TERRENO
- 8. MANTENIMIENTO DEL TERRENO
- 9. MANTENIMIENTO DEL TERRENO
- 10. MANTENIMIENTO DEL TERRENO



CORTE TRANSVERSO B-B

NOTAS

CENTRO ADMINISTRATIVO Y DE GOBIERNO DE SAN LUIS POTOSI



RAW D-2
DETALLES

CONCLUSION

a) Conclusión

En el presente trabajo pretendí apegarme al auténtico significado de una tesis, es decir, una propuesta real de un proyecto viable. Existe una problemática en la ciudad de San Luis Potosí que es posible resolver. La ciudad de San Luís lleva décadas sin que se resuelvan a fondo sus problemas viales y, por coinsiguiente, está sumamente afectada. Las soluciones parciales a las que se ha visto sometida solamente han complicado la situación siendo rebasadas al poco tiempo y quedando, tan solo, en maquillajes perecederos.

El problema tratado se dá en la gran mayoría de las ciudades de nuestro país. No se han planeado a largo plazo por pensarse que las inversiones son demasiado altas para amortizarlas en el corto plazo. Es necesario que aprendamos a ver hacia adelante. Programar una ciudad con un acervo histórico como el de San Luis Potosí no es sino asegurarle a los potosinos y a todos los mexicanos la mejor riqueza cultural. Además, el potencial turístico traería al país torrentes de recursos que, bien utilizados darían a las ciudades el presupuesto necesario para muchas otras cosas.

El país vive hoy tiempos turbulentos. La arquitectura pública está directamente afectada por los malos manejos y la corrupción. Hay falta de conciencia de que el arquitecto debe trabajar con un espíritu de servicio y con la convicción de que sus aciertos y sus errores repercutirán directamente en las ciudades de las siguientes generaciones.

b) Bibliografía.

GARCIA RAMOS DOMINGO, Iniciación al Urbanismo, UNAM, México D.F. 1965

GARCIA DEL VALLE Y VILLAGRAN, Introducción al estudio de la edificación, UNAM, México D.F., 1993

ORTIZ LAJOUS JAIME, San Luis Potosí, Una veta de cuatrocientos años, Ed. Grupo Azabache, Gobierno del Estado de SLP, SLP, 1992

GOBIERNO DEL ESTADO DE SLP, El estado de San Luis Potosí, Editorial Azabache, SLP, 1992

DE LA MAZA FRANCISCO, El Arte Colonial en San Luis Potosí, Instituto de investigaciones estéticas, UNAM, México D.F. 1969

U.A.S.L.P. y CANACO, Estudio de reordenamiento urbano en el centro de SLP, SLP 1992
