

PRESENTA: MAXIMILIANO LUGO MARTÍNEZ

“CENTRO CULTURAL POLIFUNCIONAL VALLE DE SANTIAGO GTO”

(AL RESCATE DE LA ANTIGUA ESTACIÓN DE
FERROCARRIL Y SU CONTEXTO INMEDIATO)





Planteamiento del problema

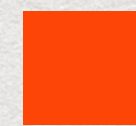


Según lo planteado por la dependencia IMPLAN Valle de Santiago Gto.

Basado en datos del IMPLAN (valle de Santiago) actual administración año 2021-2024 **no existe un museo ni centro cultural en la localidad** puesto que el que databa de los años 80 's desapareció hace más de una década por motivos políticos. **Según el INAH año 2021, Valle de Santiago es el municipio con más vestigios arqueológicos en todo el estado de Guanajuato.** Por otra parte, la historia del municipio es variada y de gran relevancia para los habitantes ya que la ciudad fue cede de sucesos de importancia para las luchas de independencia e igualmente la revolución mexicana y que algunos de estos sucesos sucedieron entorno a la antigua estación de ferrocarril del municipio. Así mismo Hablando de cuestiones físicas tenemos la gran relevancia de la agricultura en el estado y varias características geológicas del sitio **(las 7 luminarias) que le dan un peculiar carácter escénico natural.**

Objetivo general

Diseño Proyectual



Diseñar un centro cultural que a partir del diagnóstico urbano se adapte en la antigua estación de ferrocarril de Valle de Santiago Guanajuato, siendo esta **intervención necesaria para la sociedad vallense** y que este mismo centro cultural pueda **transformar su entorno físico inmediato** rehabilitándolo y convirtiéndolo en **patrimonio de uso útil** en la ciudad.



Justificación

Valle de Santiago es una de las ciudades con más **riqueza cultural del estado** y uno de los municipios con mayor potencial de explotación para la **propagación de la cultura**. La **falta de equipamientos** para la fomentación y reconocimiento de la cultura en la ciudad, todo el peso histórico y cultural que representa el municipio de Valle de Santiago, son factores que han impulsado el desarrollo de la propuesta del centro cultural polifuncional en conjunto con la dependencia IMPLAN 2018-2021 para **darle un sentido** y uso como patrimonio cultural a la antigua estación de ferrocarril, además de que a mediano plazo sirva como un punto de partida para la conexión de otros puntos con valor económico, histórico y social aledaños a la estación de ferrocarril.

Hipótesis

Con esta propuesta de desarrollo de intervención arquitectónica se va a **reactivar** este sector quebrantado de la ciudad (la cultura), si tenemos que dicha intervención se llevará a cabo en **un hito** importante para la historia y los ciudadanos de Valle de Santiago y con un valor imprescindible siendo un edificio catalogado por el INAH, este se convertirá en una de las principales **vías de detonación** para **rehabilitar** el contexto inmediato que se encuentra en precarias condiciones y uno de los puntos donde suceden gran parte de los crímenes dolosos en la ciudad, no solo lo **rehabilitará socialmente** si no desde el **sentido arquitectónico y espacial**, gracias al potencial de la intervención arquitectónica el contexto inmediato causará en sí mismo una mejora en la percepción de seguridad y apropiación de este sitio



Metodología (procedimiento de investigación)

Este estudio se ha categorizado en la **metodología aplicada y descriptiva**. Y se considera una **investigación mixta** debido a que la información necesaria fue recolectada mediante el contacto directo con el lugar de trabajo IMPLAN(Valle de Santiago) y sitio del inmueble a intervenir. Para la realización de este estudio se utilizaron **técnicas cualitativas** propias de la **revisión documental**, así como técnicas de **observación documental**. Estos conducen a la verificación de las cuestiones planteadas.



Estructura capitular (índice)

1. Marco teórico:

1.1 Bases teóricas

1.1.1 Análisis de la tipología arquitectónica

1.1.2 Semiótica de la tipología arquitectónica popular mexicana

1.2 Definición de términos básicos

1.2.1 Habitabilidad

1.2.2 Condiciones de habitabilidad en el paisaje cultural

1.2.3 Metodología para el análisis de la habitabilidad urbana

1.3 Edificios patrimoniales

1.3.1 Patrimonio cultural y ocio

1.3.2 Transformaciones urbanas, turismo una modalidad de la gentrificación

1.4 Intervención arquitectónica

1.4.1 Intervención en patrimonio histórico-cultural

1.4.2 Espacios públicos efímeros y la intervención urbana

1.5 Rehabilitación arquitectónica

1.5.1 Metodología para una rehabilitación arquitectónica

2. Marco histórico

2.1 Antecedentes del ferrocarril en México

2.2 El ferrocarril y la arquitectura ferroviaria en México

2.2.1 Nuevos materiales constructivos a través de la industria ferroviaria

2.2.2 La consolidación nueva arquitectura ferroviaria

2.3 La estación de ferrocarril de Valle de Santiago

3. Marco contextual

3.1 Medio físico

3.1.1 Medio Natural

3.1.2 Medio Socio cultural

3.1.3 Medio artificial

4. Marco normativo

4.1 Leyes federales

4.2 Leyes estatales

4.3 Leyes locales

5. Casos análogos

5.1 Rehabilitación Estación de Ferrocarril de Burgos

5.2 Antigua estación de ferrocarril de Cuernavaca

5.3 Centro Cultural "Lic. J. Jesús González Gallo"

6. Análisis del sitio

6.1 Ubicación del Sitio, Medidas, colindancias, superficie

6.1.1 Reporte fotográfico del terreno

6.2 Usos de suelo

6.2.1 Equipamientos urbanos, infraestructura, vialidades y accesibilidad

6.3 Factores fenomenológicos

7. Proceso de diseño

7.1 Programa de necesidades

7.2 Programa arquitectónico

7.3 Plan maestro

7.4 Diagramas de análisis

8. Desarrollo de anteproyecto

8.1 Plantas, cortes, fachadas, renders

8.2 Láminas de presentación



Marco Teórico

Cultura

A manera de dar una congruente síntesis de los conceptos que sustentan la presente investigación, como ultima finalidad de proponer como conclusión **“la cultura” como un transformador socio económico.**

Memoria

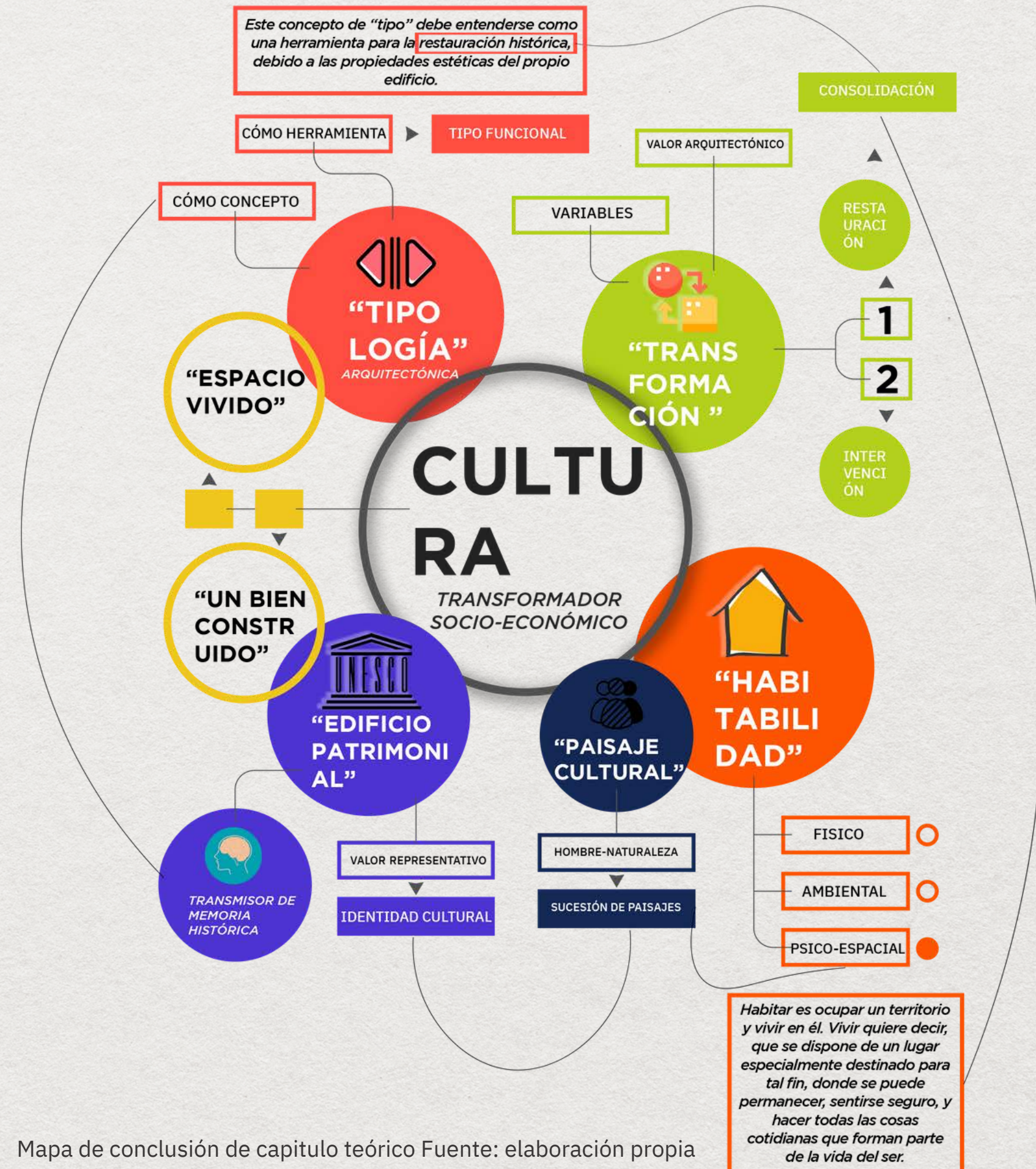
Desde el punto de vista cultural, se considera que el paisaje es el producto de la desviación y los cambios territoriales de sociedades que comparten una cultura común a lo largo del tiempo, incluida su forma de vida. En otras palabras, los paisajes culturales sintetizan los **trabajos combinados entre la naturaleza y el hombre.**

Tipología

Este concepto de “tipo” en la arquitectura debe tenerse más en cuenta como **una herramienta practica, para la restauración histórica,** más que solamente como concepto teórico, es fundamental este análisis siendo este en nuestro caso práctico una tipología de tipo funcional.

Transformación

Por medio de una elección entre el análisis de los conceptos de intervención y rehabilitación arquitectónica, tenemos que lo que necesitamos es una mezcla entre los conceptos de **consolidación y restauración** para realizar de manera eficiente la transformación del espacio determinado.



Mapa de conclusión de capítulo teórico Fuente: elaboración propia



Marco Histórico

Ferrocarril en México

01

La historia del ferrocarril mexicano se remonta a aquellos años en principios de 1800, para ser precisos en el año 1837 cuando México se comenzaba a formar como nación cuando el presidente Anastasio Bustamante le otorgó al exministro de hacienda Francisco Arriaga, la construcción de la primera línea ferroviaria

1837

1900

Consolidación y asimilación de la arquitectura ferroviaria en México gracias a la llegada de nuevos materiales y sistemas constructivos

03

Para el año de 1910, el país contaba con más de 20 mil kilómetros de vías férreas operando diariamente. Durante los últimos años de gobierno de Porfirio Díaz se crea "Ferrocarriles Nacionales de México"

1910

1930

Con la mencionada "Charla de Arquitectura", se inició una reevaluación de la arquitectura industrial, sus aportes espaciales y constructivos, y la sencillez de las formas, no es sinónimo de mala arquitectura si no una solución a requerimientos puntuales

05

Privatización

Otro hecho que cambió la historia de los ferrocarriles en México se dio en 1995, cuando el presidente Ernesto Zedillo decide privatizar Ferrocarriles Nacionales de México.

1995

2008

Para el año 2008 ya se habían quitado toda la red ferroviaria que son rieles y durmientes, quedando en historia el paso del ferrocarril en el municipio. Que desde entonces el abandono y deterioro del espacio de la estación ha quedado en decadencia gracias al

Estancamiento

07

en 2010, la red de vías del país sólo creció poco más de 7 mil 700 km en ese periodo, mientras que la red federal de carreteras alcanzó 50 mil km

2010

1905

Fue inaugurada el 19 de mayo de 1904 oficialmente, cuando el alcalde constitucional era el Lic. Agustín Lanuza. La conexión abarcaba 35 km y se conectaba con los principales centros de producción agropecuaria e industrial de la región

02

Ferrocarril Valle de Santiago

El uso de nuevas técnicas se centró principalmente en arquitectos e ingenieros involucrados en la construcción de ferrocarriles, como Eleuterio Méndez, quien construyó la Farmacia Universal en 1888, quien fue el primero en México en utilizar el innovador sistema de arcos y bóvedas invertidas.

1888

1937

los ferrocarriles mexicanos sufren un gran deterioro, y es hasta 1937 que el presidente Lázaro Cárdenas decide expropiarlos y nacionalizarlos.

04

Expropiación

Cancelación del servicio de ferrocarril que pasaba por el municipio de valle de Santiago

2000

06

Desaparición

2001

Finalmente, en 2001 se anuncia la desaparición de dicho organismo, y de facto México se queda prácticamente sin transporte ferroviario de pasajeros.



Marco contextual

Protocolo

Capítulo Marco Teórico

Capítulo Marco Histórico

Capítulo Marco Contextual

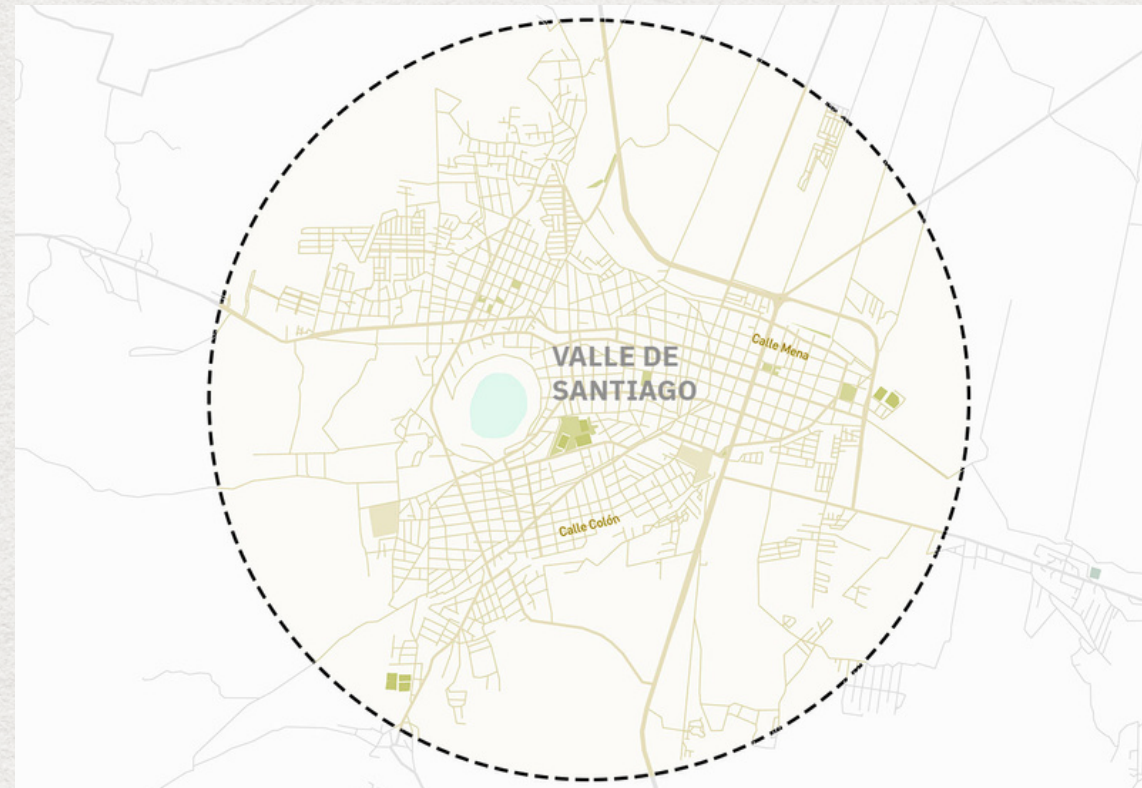
Capítulo Marco Normativo

Capítulo Casos Análogos

Capítulo Análisis de sitio

Capítulo Proceso de diseño

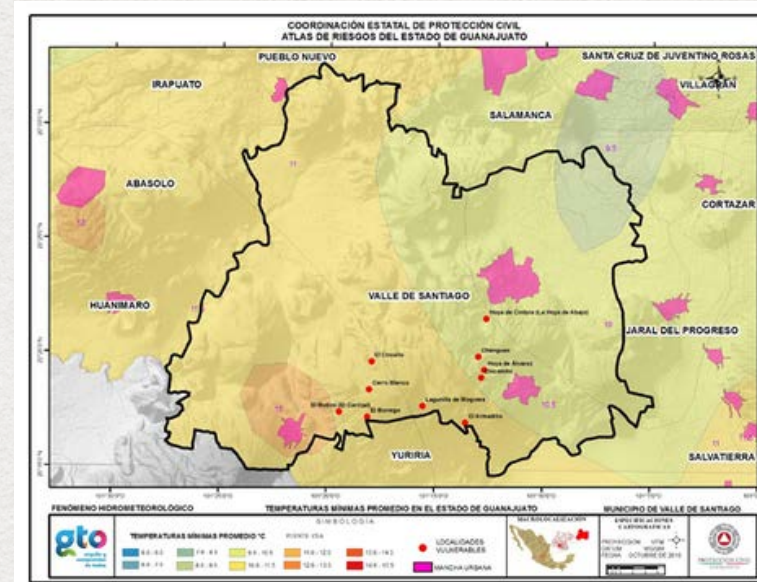
Desarrollo de anteproyecto



Mapa de localización geográfica. Fuente, elaboración propia.

Localización

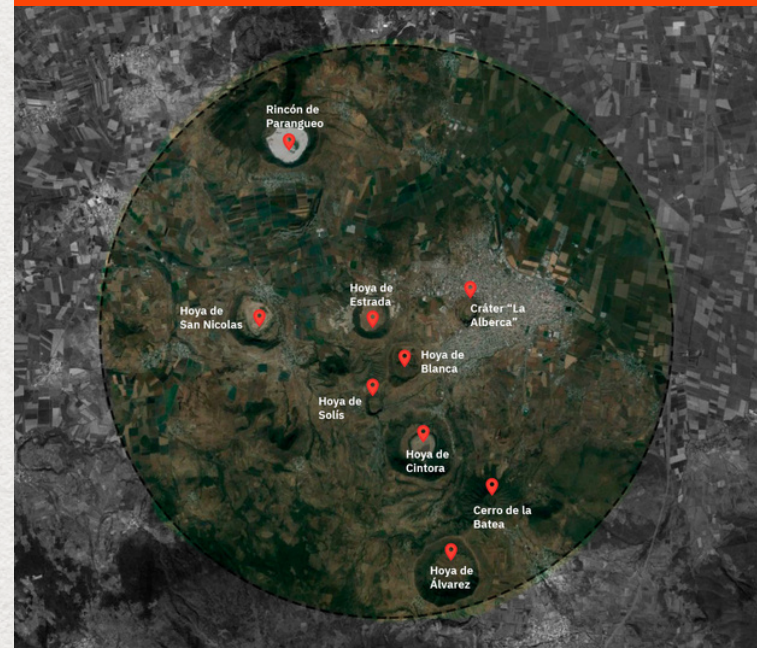
El municipio de Valle de Santiago se ubica al sur del bajo mexicano, la cabecera municipal, está situada a los 101° 11' 21" de longitud al oeste del Meridiano de Greenwich y 20° 23' 31" de latitud norte. Limita al oeste con Abasolo y Huanimaro; al norte con el municipio de Salamanca y Pueblo nuevo; al sureste con el de Jaral del progreso y al sur con el municipio de Yuriria. y Michoacan



Mapa de temperaturas promedio. Fuente, coordinación de protección civil del estado de Guanajuato, 2016.

Clima

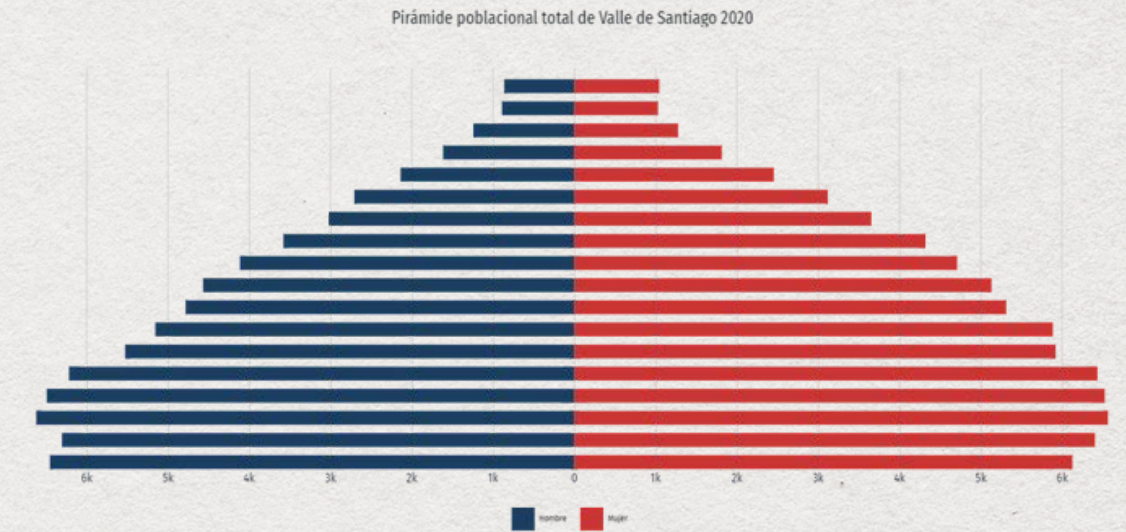
El clima: es (A) c (Wo) húmedo y sub. Húmedo (según el sistema Köpen) con lluvias en verano con temperatura máx. de 38° y mínima de 5° y un promedio anual de 18.5 con evaporación de 2,371.8 anuales



Mapa de localización de cráteres. Fuente, Google earth 2021, edición el autor.

Geología

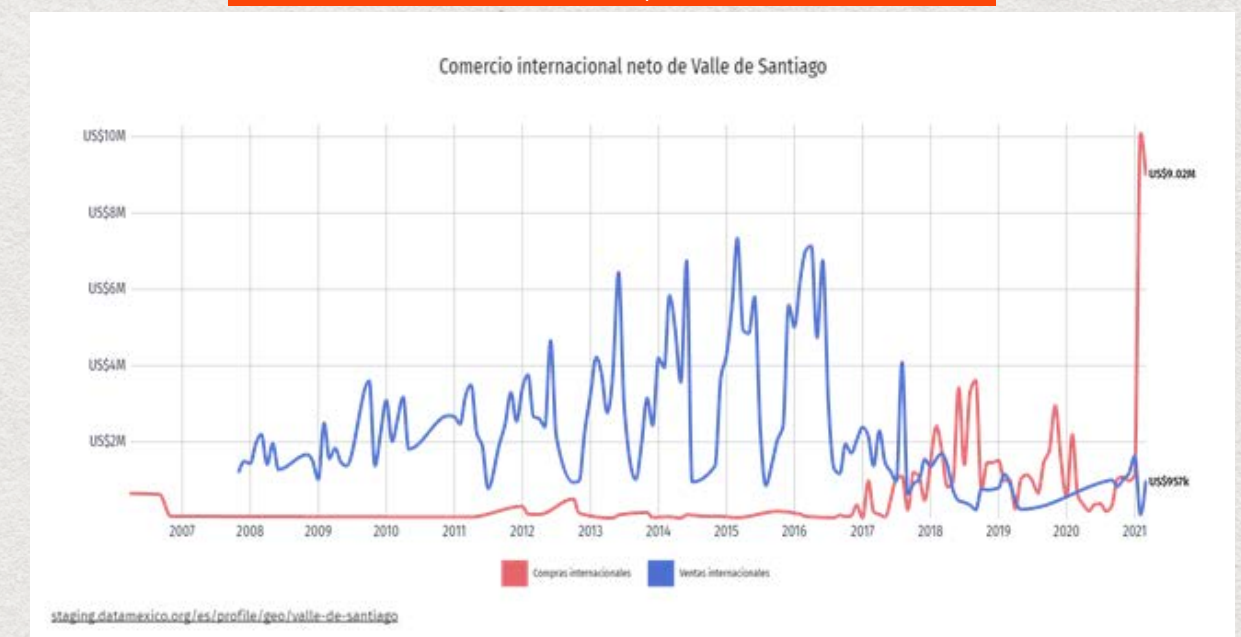
En Valle se localiza un grupo de volcanes que se compone de 13 cráteres, (algunos muy erosionados que no se alcanzan a distinguir) situados en un radio de 7 kilómetros a partir del centro del territorio



Pirámide poblacional total de Valle de Santiago fuente: data México ,2020

Población

La población total de Valle de Santiago en 2020 fue 150,054 habitantes, siendo 51.8% mujeres y 48.2% hombres. Los rangos de edad que concentraron mayor población fueron 10 a 14 años (13,183 habitantes), 15 a 19 años (13,014 habitantes) y 5 a 9 años (12,707 habitantes). Entre ellos concentraron el 25.9% de la población total.



Grafica de crecimiento neto fuente: data México, 2020

Economía

La tasa específica de participación económica en el municipio es de 38.85%, de la población económicamente activa 11,156 se ubican dentro del sector primario; 7,478 en el sector secundario y 13,962 en el sector terciario



Marco contextual

Protocolo

Capítulo Marco Teórico

Capítulo Marco Histórico

Capítulo Marco Contextual

Capítulo Marco Normativo

Capítulo Casos Análogos

Capítulo Análisis de sitio

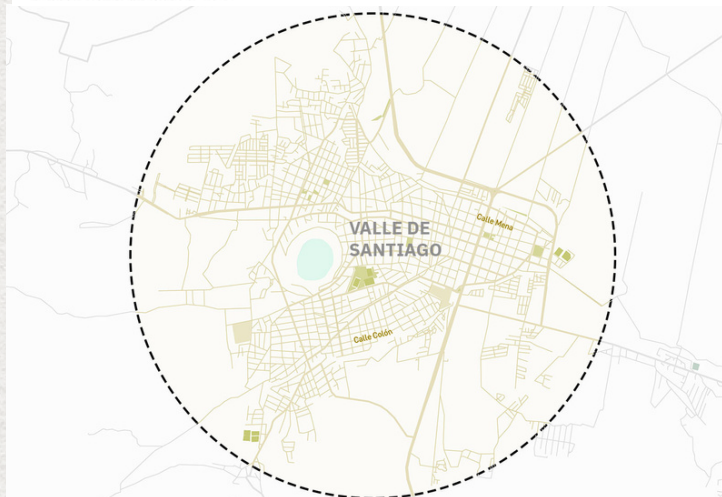
Capítulo Proceso de diseño

Desarrollo de anteproyecto

Características del entorno urbano

Nombre del indicador	En todas	En alguna	En ninguna	No especificado
Recubrimiento de la calle	341	398	191	37
Banqueta	305	384	242	36
Guarnición	259	369	303	36
Árboles o palmeras	109	623	199	36
Rampa para silla de ruedas	25	86	820	36
Alumbrado público	553	318	60	36
Letrero con nombre de la calle	273	416	241	37
Teléfono público	0	97	834	36
Restricción del paso a peatones	915	8	no aplica	no aplica
Restricción del paso a automóviles	851	72	no aplica	no aplica
Puesto semijojo	24	124	783	36
Puesto ambulante	2	102	827	36

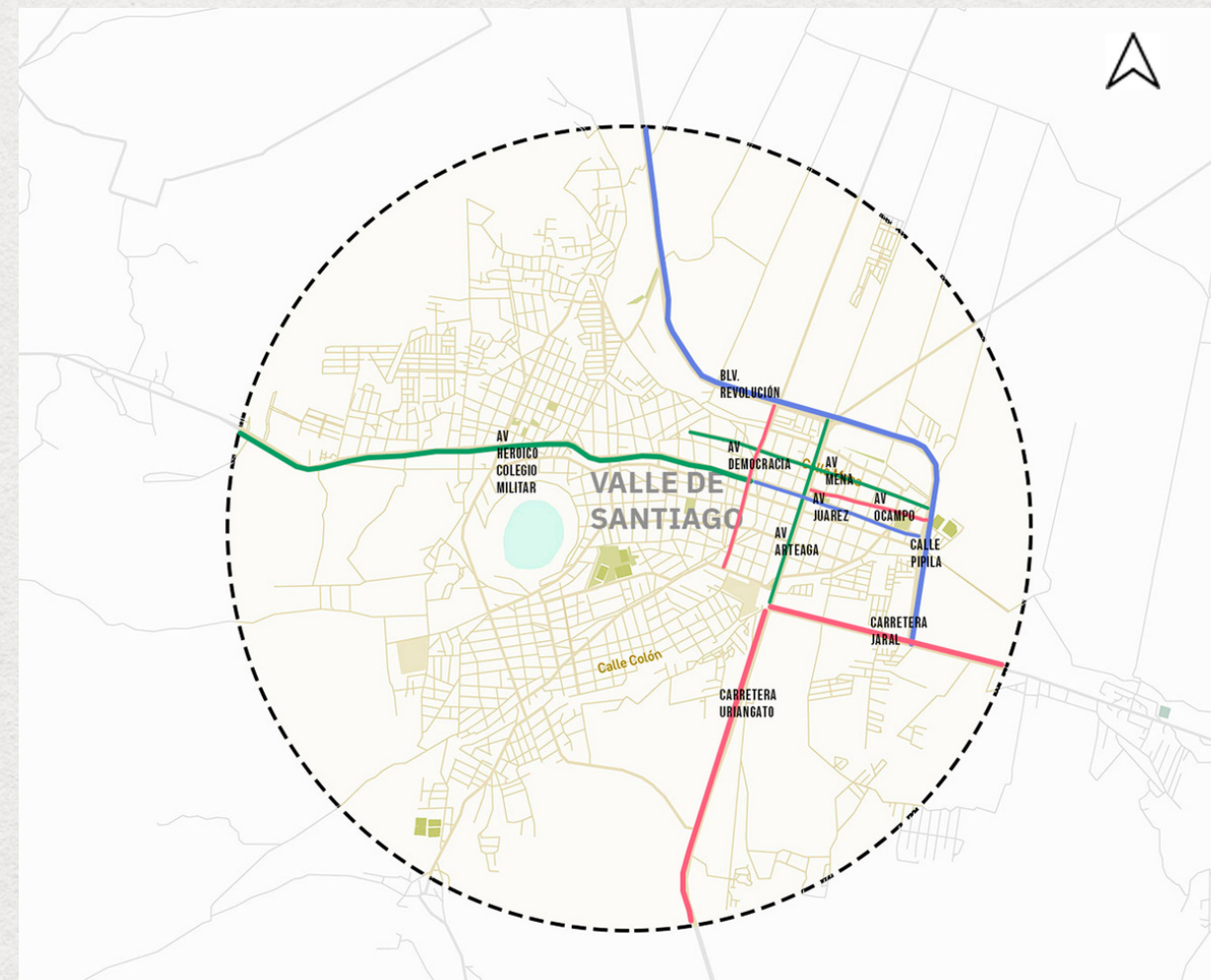
Fecha de actualización: 2010,2012,2014



Mapa de localización geográfica. Fuente, elaboración propia.

Infraestructura

En cuanto a infraestructura la ciudad de valle de santiago se encuentra en un punto medio ya que si existen equipamientos suficientes en algunas zonas pero en algunas otras son precarias.

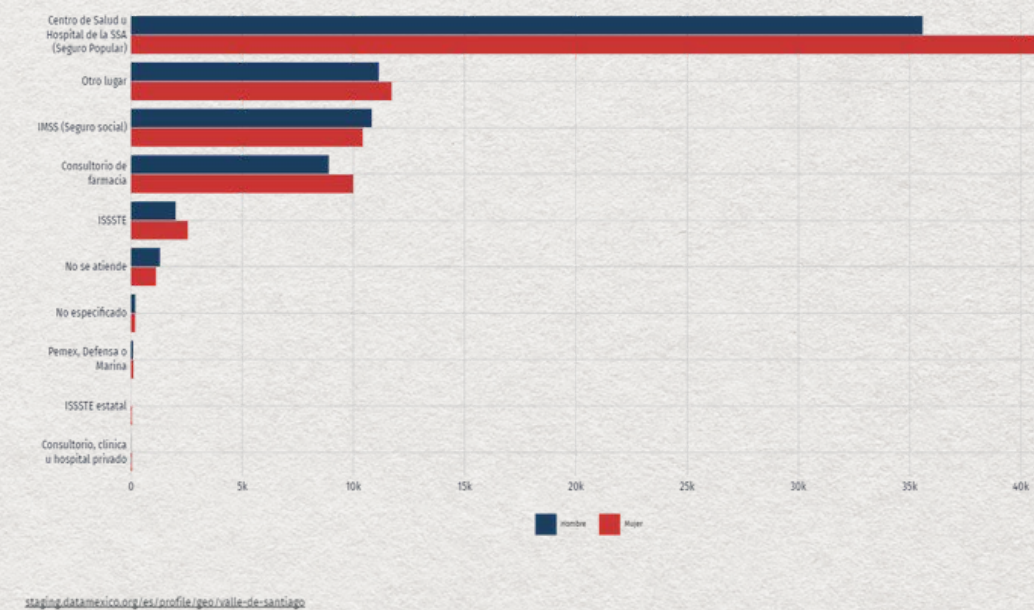


Mapa de vialidades principales. Fuente, elaboración propia

Vialidades principales

Principalmente BLVD Revolución, calle heroico colegio militar, Calle Benito Juárez, Av democracia, Av Ocampo y Av Democracia

Distribución de personas afiliadas a servicios de salud por sexo (2020)



Gráfica de personas afiliadas a servicios de salud. Fuente, Data México

Salud

En Valle de Santiago, las opciones de atención de salud más utilizadas en 2020 fueron Centro de Salud u Hospital de la SSA (Seguro Popular) (76.6k), Otro lugar (22.9k) y IMSS (Seguro social) (21.2k).



Marco normativo

☑ Leyes federales

- Ley General de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano (DOF 1 JUN 2021).
- Tomo 1 (educación y cultura) de la Sedesol
- Cédulas normativas Sedesol (Para museo Local (INAH))

☑ Leyes estatales

- Código Territorial para el Estado y los Municipios de Guanajuato (P.O. 07 DIC 2020)

☑ Leyes locales

- Reglamento de Construcción y Fisonomía del Municipio de Valle de Santiago, Gto. (P.O. 14 MAY 2018) .
- Intervenciones a futuro, IMPLAN Valle de Santiago, Guanajuato.





Casos análogos

- Se presenta el análisis de 3 casos análogos en este caso de espacios de estaciones de ferrocarril que se les ha dado un reúso y rehabilitación del espacio interno y de su contexto inmediato.

Rehabilitación Estación de Ferrocarril de Burgos



Antigua estación de ferrocarril de Cuernavaca.



Centro Cultural "Lic. J. Jesús González Gallo (antigua estación de chapala)



ANÁLOGOS	ESTÉTICA INT/EXT	FUNCIÓN	AMBIENTE	RELACIÓN CONTEXTO
Rehabilitación Estación de Ferrocarril de Burgos	✓✓	✗	✓✓	✓✓
Antigua estación de ferrocarril de Cuernavaca.	✓✓	✓✓	✓✗	✓
Centro Cultural "Lic. J. Jesús González Gallo	✓	✓✓	✓✗	✓✗

Tabla comparativa de casos análogos Fuente: elaboración propia



Protocolo

Capítulo Marco Teórico

Capítulo Marco Histórico

Capítulo Marco Contextual

Capítulo Marco Normativo

Capítulo Casos Análogos

Capítulo Análisis de sitio

Capítulo Proceso de diseño

Desarrollo de anteproyecto



Ubicación del sitio-Antigua estación de ferrocarril, fuente: google maps, edición: el autor

Sitio

- El sitio a intervenir que se encuentra en la antigua estación de ferrocarril sobre un camellón que atraviesa el libramiento hacia el BLVD Revolución de Valle de Santiago, su dirección exacta es calle I. Madero 1°N, col Camémbaro.
- Edificación existente: 360m²
- Terreno (propuesto por la dependencia IMPLAN: 2200m²

Análisis del sitio

Reporte fotográfico 





Protocolo

Capítulo Marco Teórico

Capítulo Marco Histórico

Capítulo Marco Contextual

Capítulo Marco Normativo

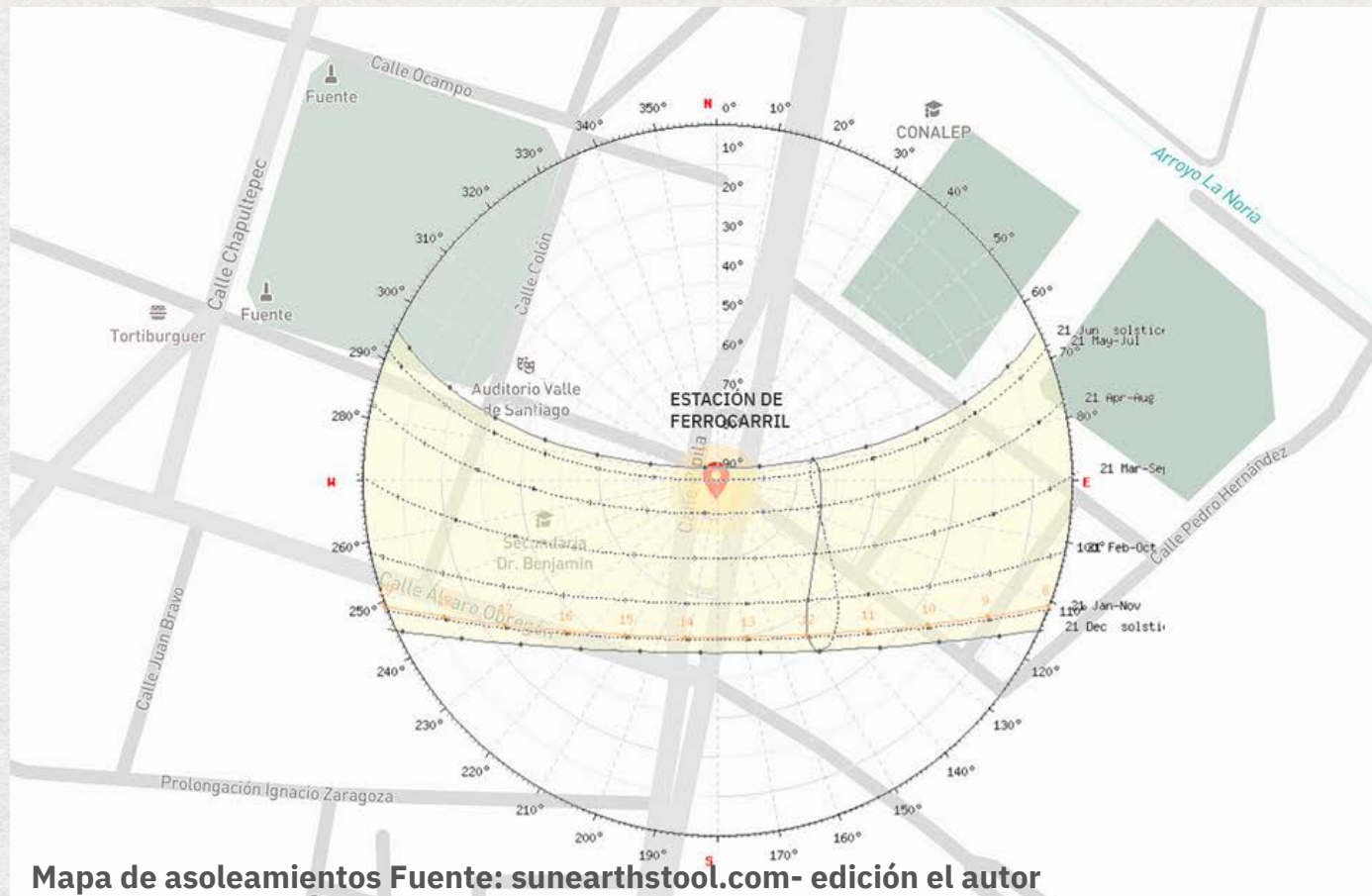
Capítulo Casos Análogos

Capítulo Análisis de sitio

Capítulo Proceso de diseño

Desarrollo de anteproyecto

Análisis del sitio



Mapa de asealamientos Fuente: sunearthstool.com- edición el autor

Asoleamientos

- Tenemos como resultado del análisis de la carta solar que el recorrido solar que la mayor parte de la incidencia solar de todo el año esta pronunciada hacia la fachada oeste que es una de las fachadas principales del inmueble aunque para el solsticio de invierno el recorrido solar es mas inclinada.



Mapa de equipamientos Fuente: elaboración propia

Equipamientos

- En el siguiente mapa tenemos la ubicación del sitio con los principales y más importantes equipamientos aledaños al sitio.
- Parque Hidalgo(alameda)
- Escuela secundaria Benjamín Lara
- Conalep
- Campos deportivos Camémbaro
- Auditorio municipal



Proceso de diseño

Plan maestro

El plan maestro que se presentara a continuación consta de 3 fases en las cuales se busca un escalonamiento de intervenciones las cuales comienzan con el proyecto de intervención de la antigua estación de ferrocarril hasta culminar una intervención que pueda convertir a la ciudad de valle de Santiago en un destino turístico-cultural el cual se llevara a cabo por medio de la explotación de la riqueza natural y cultural de la ciudad dando a resaltar el carácter escénico-natural de la ciudad así como el amor y apego de los ciudadanos Vallenses por su tierra.



Jerarquía de la movilidad urbana

Valle de Santiago
Gobernamos

INSTITUTO MUNICIPAL DE PLANEACIÓN DE VALLE DE SANTIAGO

INTERVENCIÓN ANTIGUA ESTACIÓN DE FFCC 2019 (PROPUESTA CONCEPTUAL)
Valle de Santiago 2019
D3-012-19

Leyenda

- CicloVías [16]
- Ascenso y Descenso [51]
- MetroMinuto [3]
- Semáforos [4]
- Sitios [10]
- Vagón [1]
- Banquetas [15]
- Estacionamiento [1]
- Pasos Mixtos [4]
- Pasos Peatonales A NIVEL [1]
- Zona de Amortiguamiento [1]
- Polígono del Centro Histórico
- Manzanas Centro Histórico

Google Satellite

PASOS PEATONALES (NO A NIVEL)

PASOS MIXTOS

MetroMinuto

2.40m

LA PROPUESTA CONCEPTUAL CONSIDERA LA ZONA DIRECTA Y, ADEMÁS, LA ALEDAÑA A LA ANTIGUA ESTACIÓN DE FERROCARRIL. LOS CRUCES PEATONALES Y LOS PASOS MIXTOS SON A NIVEL DE BANQUETA LA CUAL ES DESEABLE QUE SE REMOCE PREVIAMENTE DE ACUERDO A LO DICTADO EN EL ESTUDIO DEL INDICE DE CAMINABILIDAD. LOS SEMÁFOROS SON PREFERIDOS AL ENTRAR A LA ZONA LLAMADA DE AMORTIGUAMIENTO PREVIOS. EN AMBOS SENTIDOS, AL PASO A NIVEL DE BANQUETA DE LOS CRUCES. FINALMENTE, ES RECOMENDABLE REALIZAR LA INTEGRACIÓN Y MEZCLA CON EL OTRO MODO DE MOVILIZACIÓN NO MOTORIZADA: LA BICICLETA. PARA LO CUAL SE RETOMÓ LA RED DE CICLOVÍAS TRAZADA PROPUESTA Y LO CORRESPONDIENTE A LA INICIATIVA "VÍAS VERDES".
NOTA: EL ESTACIONAMIENTO TIENE UNA CAPACIDAD APROXIMADA PARA 25 VEHÍCULOS.

FUENTE: IMPLAN
WGS 84 / UTM ZONA 14N EPSG: 32614



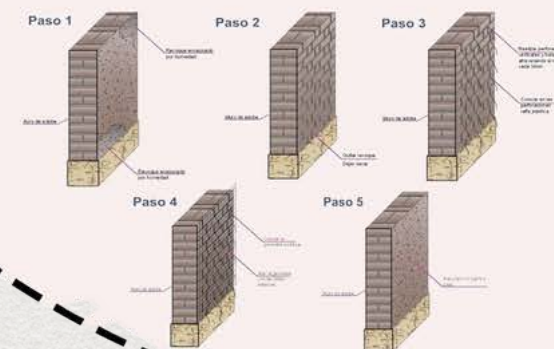
FASE 1

Restauración del inmueble “Antigua estación de ferrocarril”

Crear nuevos espacios
Materiales que contrasten del contexto y generen un impacto visual



Reforzamiento Estructural y de acabados



Fase 1 plan maestro

En esta primera fase de intervención se pretende enfocarse en el proyecto de rehabilitación y diseño del centro cultural en el espacio designado en la antigua estación de ferrocarril, donde se propone un reforzamiento estructural y de acabados de la construcción existente, así mismo en el espacio se plantea una propuesta de la ampliación para los espacios necesarios para el mismo centro, en el cual se propone una utilización de materiales que sean contrastantes con el contexto y con lo existente para crear un impacto visual, sensorial y más importante un impacto social.



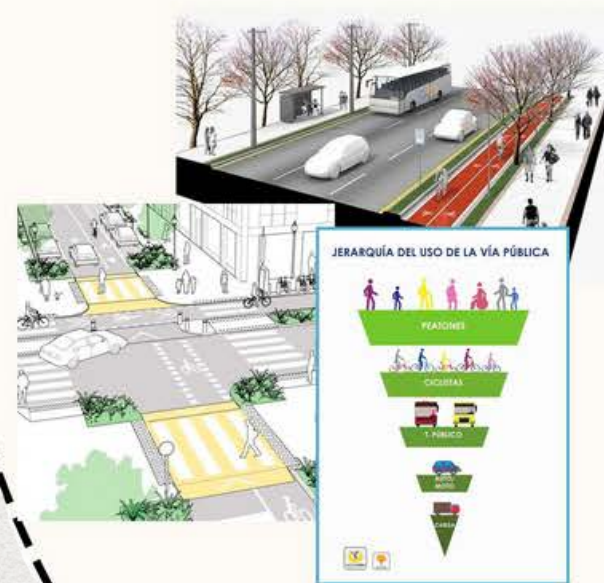
Fase 2 plan maestro

En esta etapa de la propuesta de intervención llegamos hasta a un contexto más amplio, en el cual contempla una conexión, recorrido y mejoramiento en la zona centro del municipio, conectando 4 de los puntos principales de la ciudad (plaza principal, parque Miguel Hidalgo, estación de ferrocarril, Conalep-deportiva Camémbaro), además contemplando las vialidades principales para la conexión y mejoramiento (Álvaro Obregón, Melchor Ocampo y Benito Juárez) interviniéndolas con metrominutos de la ciudad con pantallas interactivas, donde se podrá explorar y promocionar parte de la cultura de la ciudad en ellas, siendo la intervención del centro cultural un eje central el cual esta serie de intervenciones sean consecutivas a esta.

FASE 2

Integración del contexto urbano inmediato

Movilidad
Y mejoramiento vialidades peatonales y vehiculares



Recorrido cultural
Metrominutos y pantalla informativa de cultura



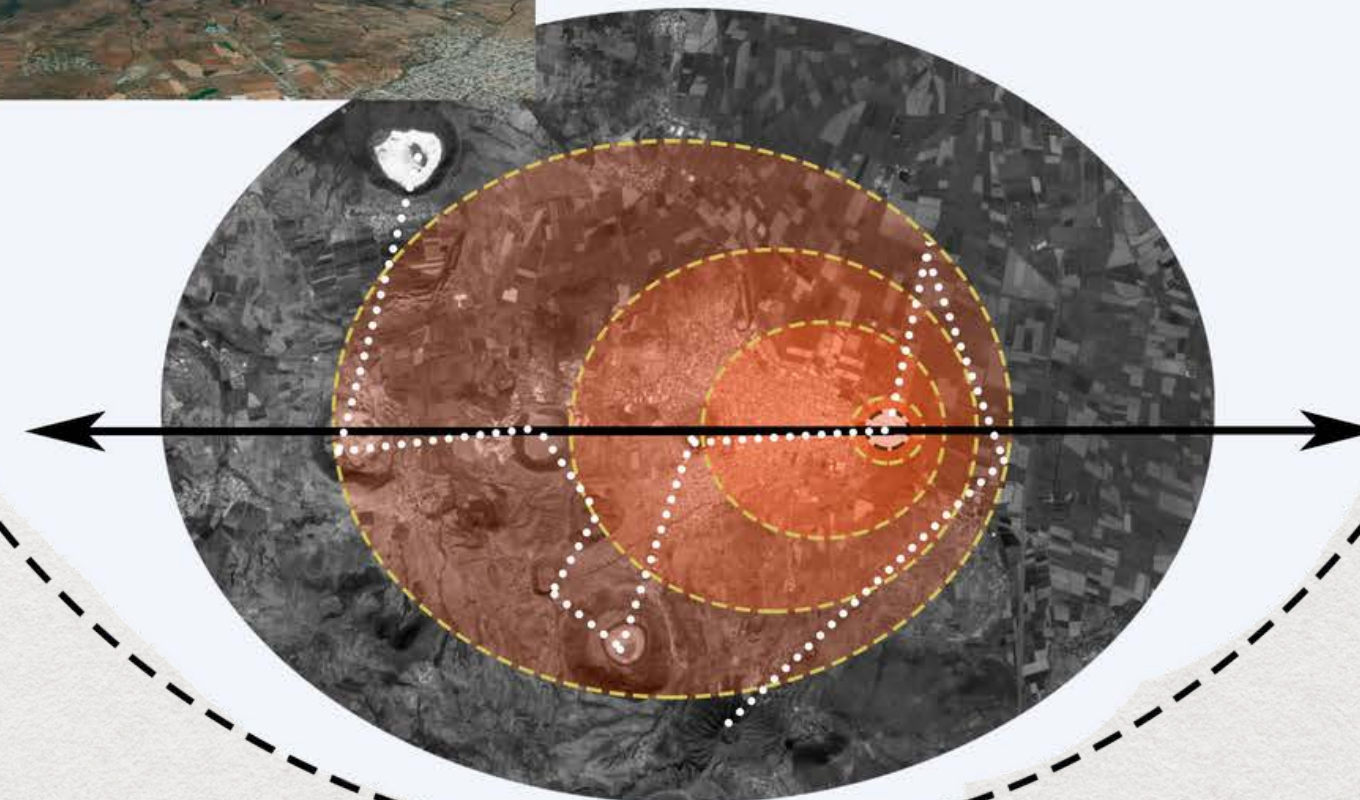
Conectividad
Principales centros económicos y sociales



FASE 3

Valle de Santiago como un centro turístico-cultural

Senderismo-Mtb-Atv
Parque recreativo en los volcanes



Fase 3 plan maestro

En la fase número 3 de la intervención se propone una interconexión de puntos estratégicos, principalmente los que le dan ese carácter escénico y particular a la ciudad de valle de Santiago, como son sus luminarias y campos de cultivo, en el cual se propone mediante rutas, de senderismo, bicicleta de montaña y vehículos todo terreno crear una conexión a partir del centro cultural, de donde partirán estas rutas hasta circundar la gran mayoría del territorio de valle de Santiago, estas rutas serán potenciadas por una serie de centros recreativos (bikeparks) en puntos estratégicos como son, el cerro de la batea, la hoya de Solís, la hoya de Álvarez y el rincón de Paranguero, que a su vez estos parques recreativos se plantean como un hito o checkpoint para todos los visitantes y ciudadanos locales, potenciando la economía y el contacto con la cultura vallense.

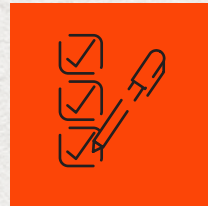


Perfil de usuario

en el análisis realizado obtenemos una tendencia de decadencia en cuanto los aspectos del apego y valores internos de los propios ciudadanos de valle de Santiago los cuales se van transformando a través de los años generando así con los cambios externos (globales) un desapego y desinterés por la cultura y amor a la tierra de los actuales ciudadanos la Vallenses, los cuales con la serie de intervenciones del plan maestro se busca cambiar, creando así un impacto social desde adentro de los mismos pobladores.

Ciudadano de Valle de Santiago a través del tiempo					
	Años 70's	Años 80's	Años 90's	Años 00's	
Características	Convivencia familiar y con amigos	El comedor como espacio más importante de la casa	Cambian los estilos de vivienda, de casa a departamentos	El narco entra a generar violencia e inseguridad	
	Prevalencia de valores y principios	Seguimiento de tendencias globales, hippies, punks, etc.	Pérdida de valores y separación de la familia		
	Respeto a los mayores	El papá como motor familiar	El padre y la madre ahora funcionan los dos como pilares de la familia	Se cambia la libertad por el libertinaje	
	Amor a la naturaleza		La industria como nueva forma de trabajo (mal pagado)	Perdida del apego a la tierra y la naturaleza	
	Ayuda desinteresada al prójimo				
	Respeto a lo ajeno				
	La agricultura como principal impulso económico				





Programa arquitectónico

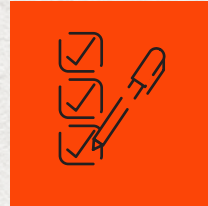
A continuación, se expresa un cuadro de necesidades el cual darán paso al programa arquitectónico para tener una visión mas clara de las necesidades espaciales que tienen, las cuales se obtuvieron de acuerdo a un análisis de las actividades que se deben de desarrollar en un centro de cultura por medio de un estudio de casos análogos de otros centros culturales, alrededor del país.

Cuadro de necesidades de centro cultural

Actividad	Necesidad	Espacio	Usuario
Aprender	Leer, observar, estudiar, crear.	Salón de usos múltiples, videoteca, sala de exposiciones.	Público abierto
Diseñar	Producir, componer	Cubículos, talleres.	Estudiantes
Administrar	Planificar, organizar, contabilizar.	Oficinas, sala de juntas.	Personal de trabajo
Necesidades fisiológicas	Comer, defecar, orinar.	Sanitarios y cafetería.	Público abierto
Recreación	Ocio, descansar, pasear, observar.	Jardines, patios, zonas de descanso.	Público abierto
Aseo	Limpiar, almacenar, recolectar.	Bodega de mobiliario y de productos de limpieza, vertederos,	Personal de trabajo



En relación con el proyecto a desarrollar en este caso un centro cultural multifuncional, se plantean tres conceptos espaciales principales a relacionar, (complejo cultural, ocio cultural y sede administrativa) y con estos conceptos se va a dirigir el como estos espacios se correlacionan en el proyecto. Ya que se plantean estos tres espacios, son los indispensables para un correcto funcionamiento, el lugar donde se llevan a cabo las actividades (complejo cultural) el lugar donde se podrá participar de manera indirecta en el paisaje cultural (ocio cultural) y el espacio donde se organiza y administra el espacio (sede administrativa).



Programa arquitectónico

Según el análisis de las necesidades, usuarios y análisis de criterio normativo por la SEDESOL se tuvo como resultado el siguiente programa arquitectónico, que se propone para el centro cultural.

Protocolo

Capítulo Marco Teórico

Capítulo Marco Histórico

Capítulo Marco Contextual

Capítulo Marco Normativo

Capítulo Casos Análogos

Capítulo Análisis de sitio

Capítulo Proceso de diseño

Desarrollo de anteproyecto

ESPACIO	M2	CLASIFICACIÓN	CARACTERÍSTICAS
ÁREA DE EXHIBICION PERMANENTE y Temporal	1,000	Público	Dobles alturas, con ventilación artificial, iluminación artificial adecuada
ÁREA DE OFICINAS, DIRECCION, administración,	80	Privado	Ventilación e iluminación natural, espacios optimizados
ÁREA DE SERVICIOS, educativos, salón de usos múltiples	120	Semi-público	Visuales a jardines, iluminación y ventilación natural
VESTIBULO GENERAL, TAQUILLA, GUARDAROPA, EXPENDIO DE PUBLICACIONES Y REPRODUCCIONES, SANITARIOS, SERVICIOS GENERALES (INTENDENCIA) Y BODEGAS	315	Público	Ventilación e iluminación natural, espacios optimizados
AUDITORIO	200	Público	Ventilación e iluminación artificial, espacios optimizados, dobles alturas
ÁREA DE TALLERES	150	Semi-privado	Espacio privado, con visual al exterior, ventilación natural
ÁREAS VERDES Y EXPLANADA	1733	Público	Pensados para formar un paisaje con el contexto
ESTACIONAMIENTO	Zona a parte	Público	Espacio optimizado
TOTAL	3226m2		



Diagrama estrategias urbanas 1 (modificación)

Protocolo

Capítulo Marco
Teórico

Capítulo
Marco
Histórico

Capítulo
Marco
Contextual

Capítulo
Marco
Normativo

Capítulo
Casos
Análogos

Capítulo
Análisis de
sitio

**Capítulo
Proceso de
diseño**

Desarrollo de
anteproyecto





Diagrama estrategias urbanas 2 (conexión)

Protocolo

Capítulo Marco
Teórico

Capítulo
Marco
Histórico

Capítulo
Marco
Contextual

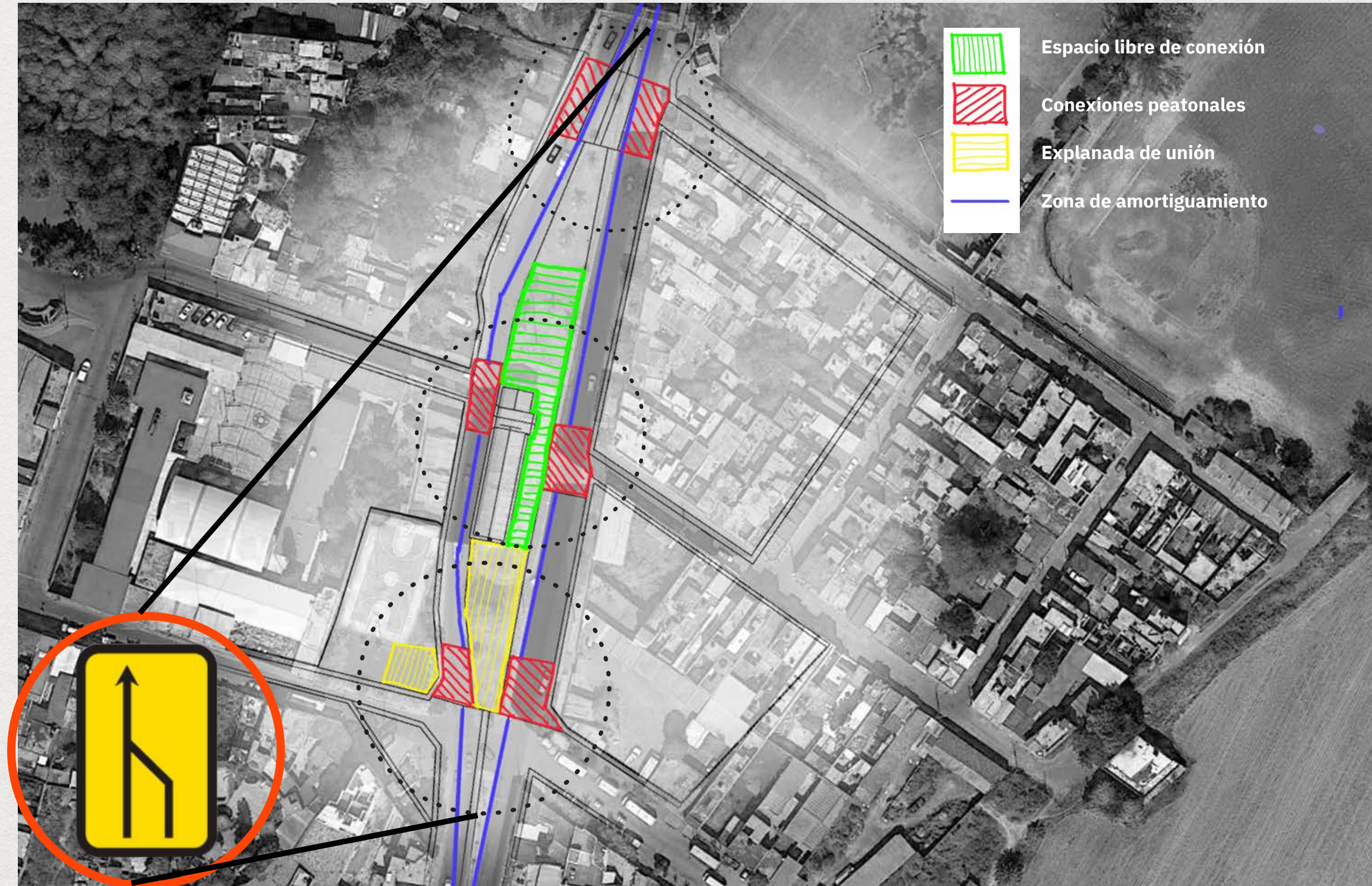
Capítulo
Marco
Normativo

Capítulo
Casos
Análogos

Capítulo
Análisis de
sitio

**Capítulo
Proceso de
diseño**

Desarrollo de
anteproyecto





Protocolo

Capítulo Marco Teórico

Capítulo Marco Histórico

Capítulo Marco Contextual

Capítulo Marco Normativo

Capítulo Casos Análogos

Capítulo Análisis de sitio

Capítulo Proceso de diseño

Desarrollo de anteproyecto

Diagrama de espacios (distribución)

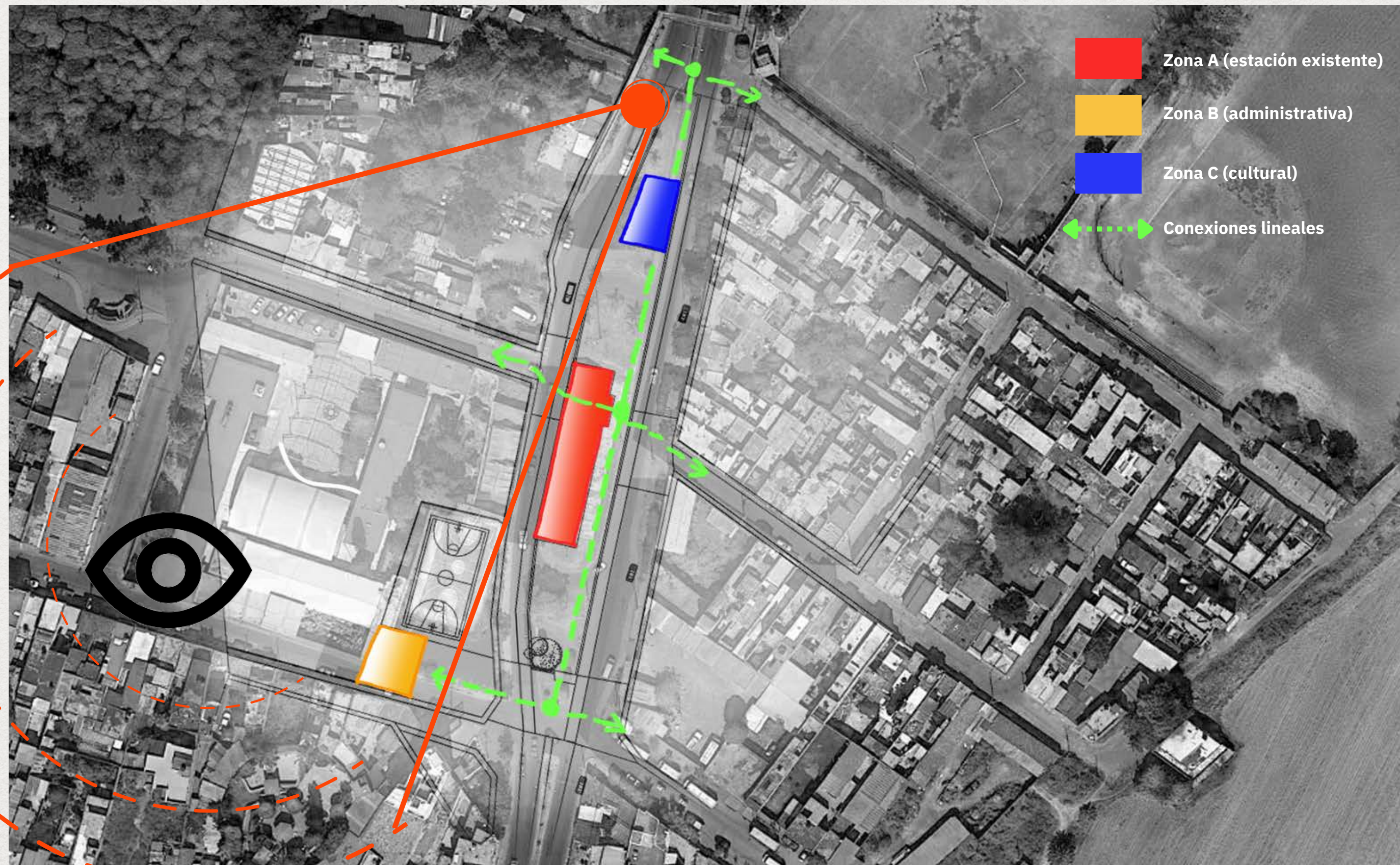
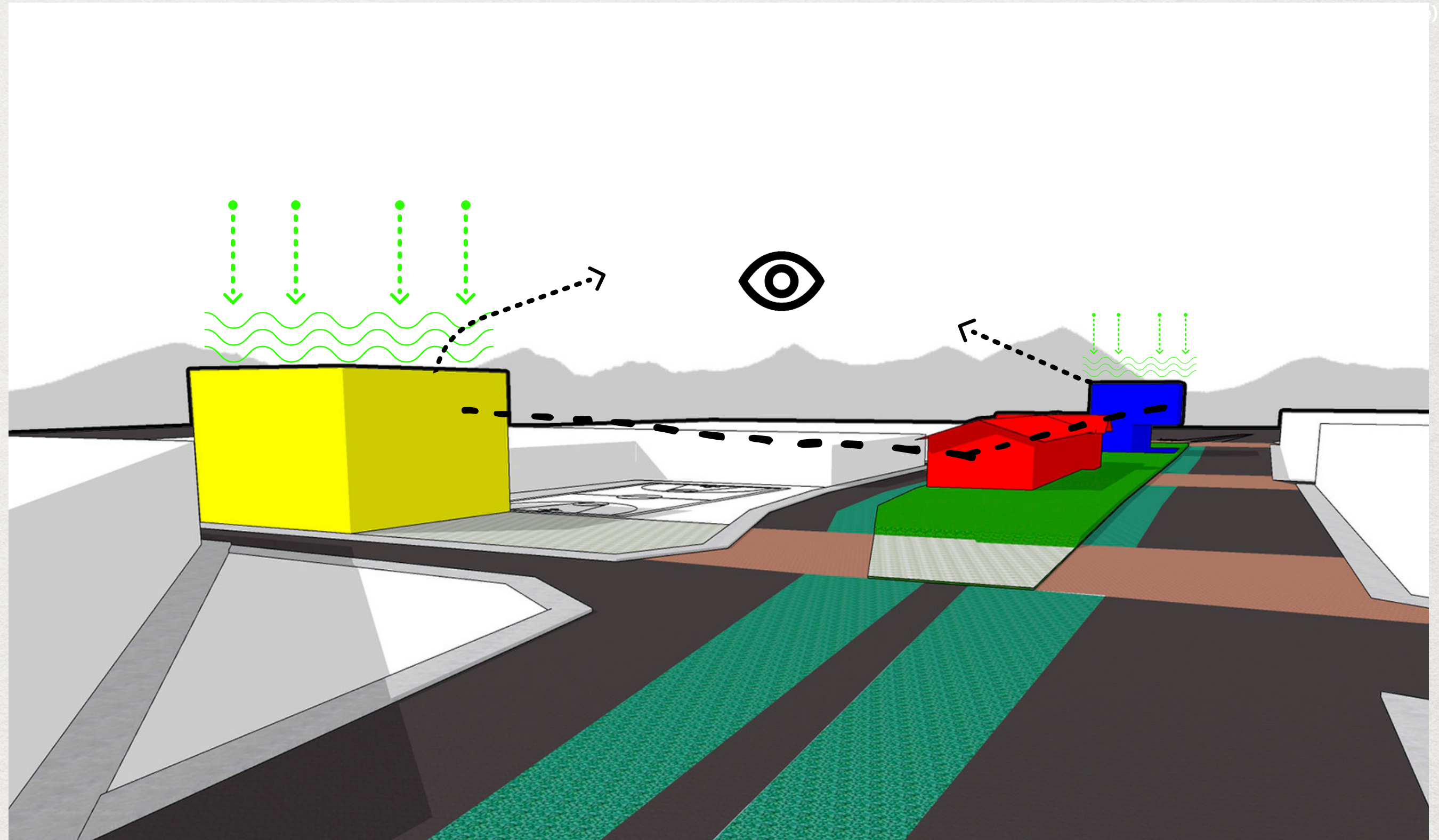




Diagrama de volumetría (visualización)





Protocolo

Capítulo Marco Teórico

Capítulo Marco Histórico

Capítulo Marco Contextual

Capítulo Marco Normativo

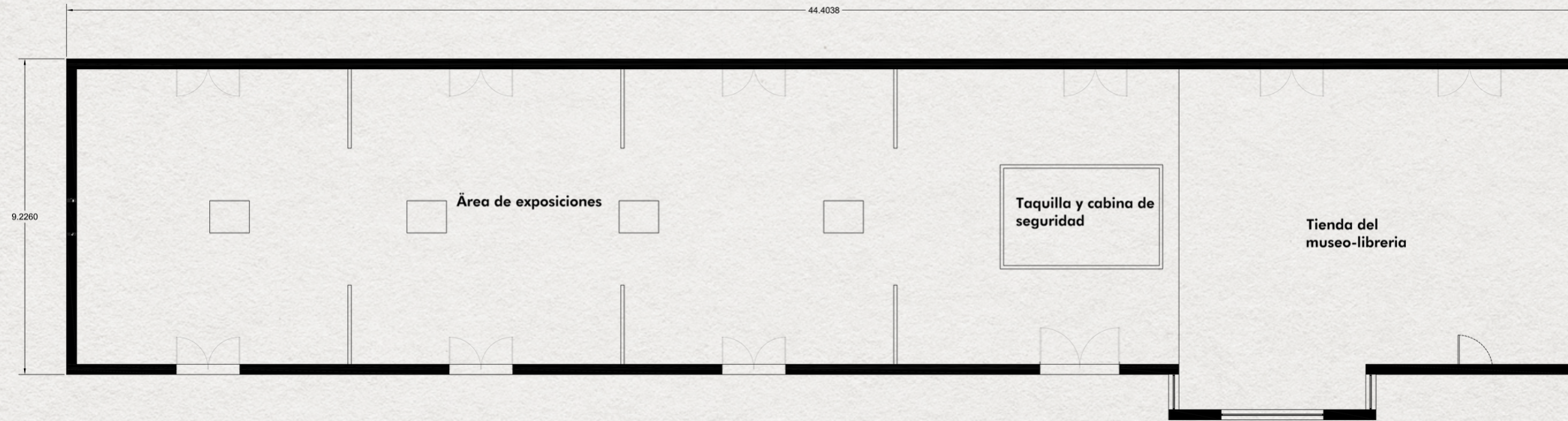
Capítulo Casos Análogos

Capítulo Análisis de sitio

Capítulo Proceso de diseño

Desarrollo de anteproyecto

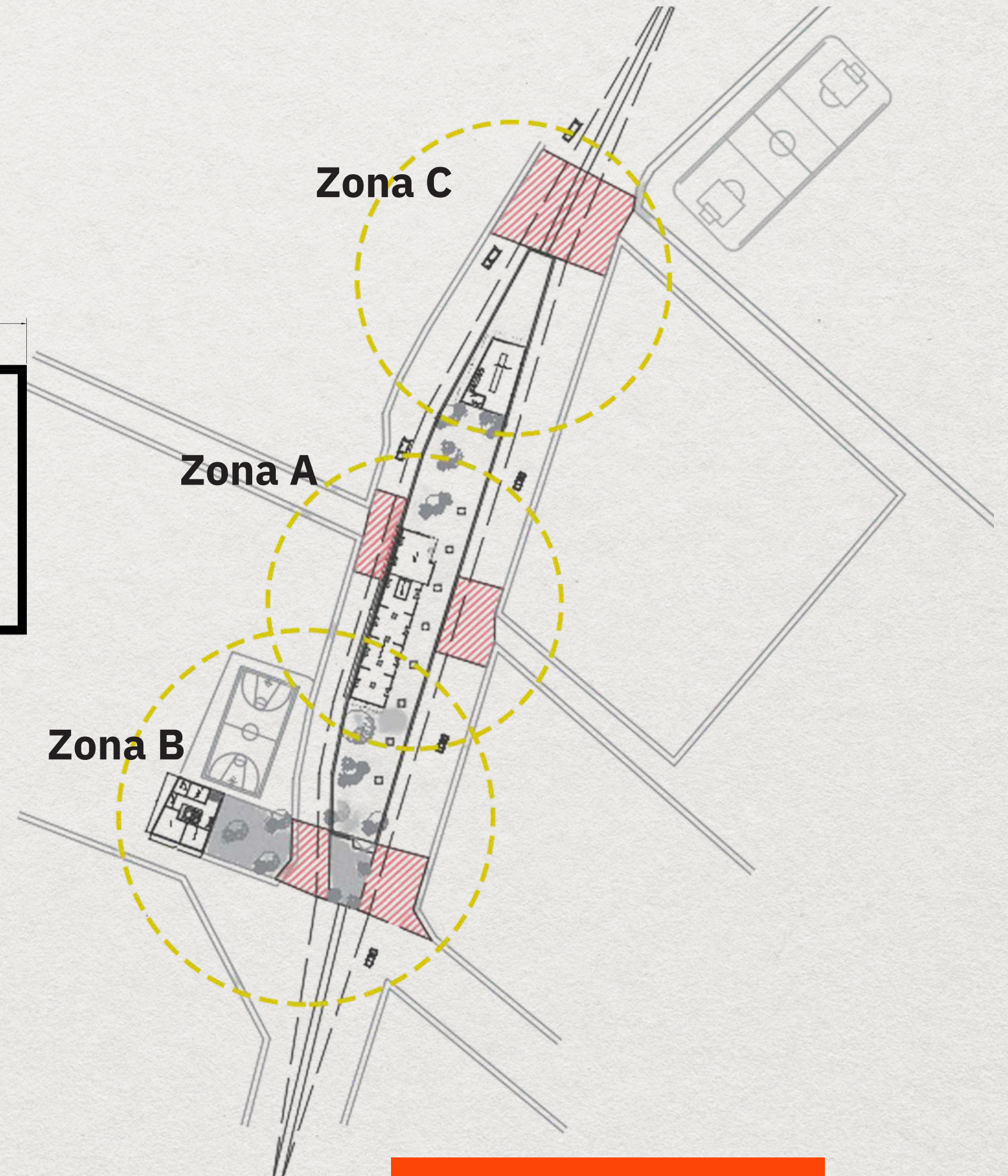
Zona A



1 nivel
8x45m
360m² totales

Espacios:

- Control de acceso
- Área de exposiciones
- Escaparates
- Tienda del museo





Protocolo

Capítulo Marco Teórico

Capítulo Marco Histórico

Capítulo Marco Contextual

Capítulo Marco Normativo

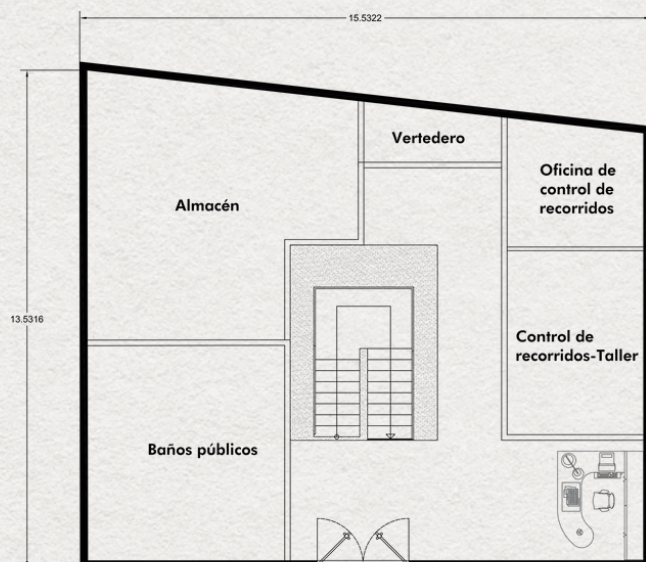
Capítulo Casos Análogos

Capítulo Análisis de sitio

Capítulo Proceso de diseño

Desarrollo de anteproyecto

Zona B



Planta baja

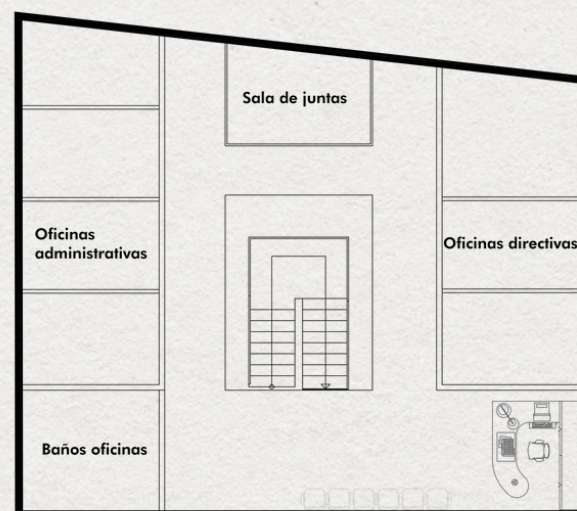
3 niveles

13.5x15.5m cada nivel

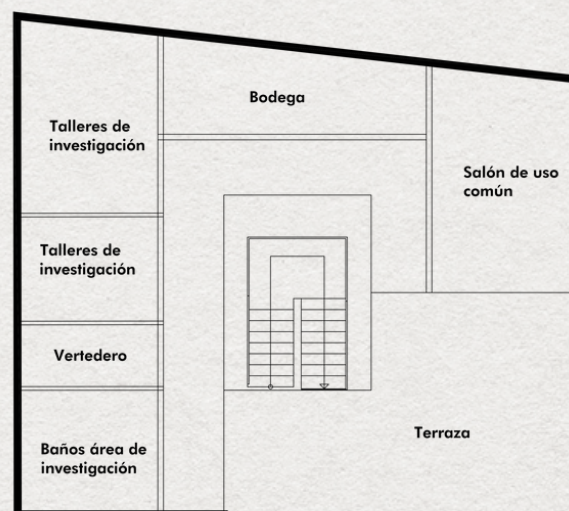
627m2 totales

Espacios:

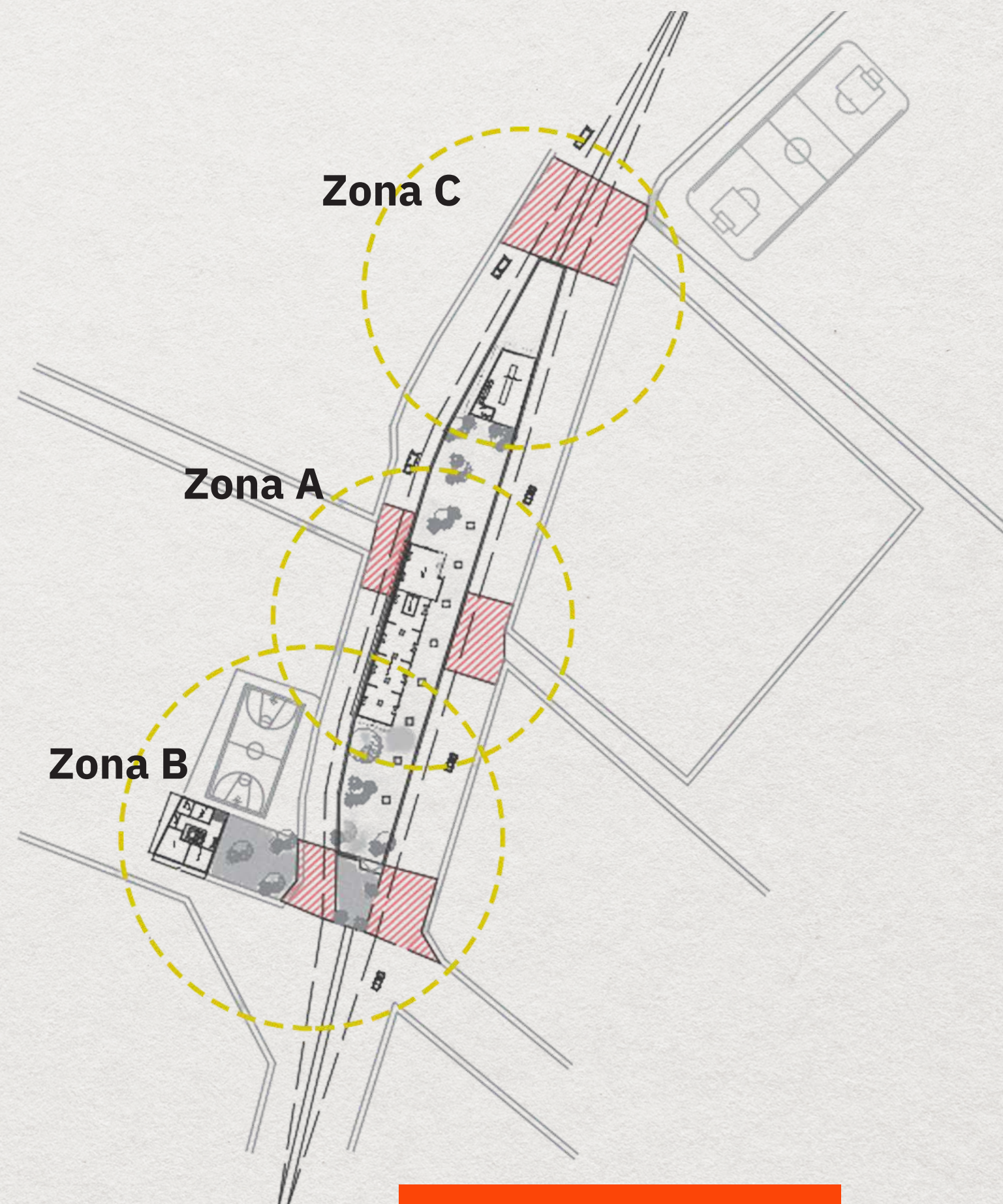
- Control de recorridos
- Oficinas
- Salas de juntas
- Almacén
- Baños públicos
- Talleres



Nivel 1



Nivel 2





Protocolo

Capítulo Marco Teórico

Capítulo Marco Histórico

Capítulo Marco Contextual

Capítulo Marco Normativo

Capítulo Casos Análogos

Capítulo Análisis de sitio

Capítulo Proceso de diseño

Desarrollo de anteproyecto

Zona C

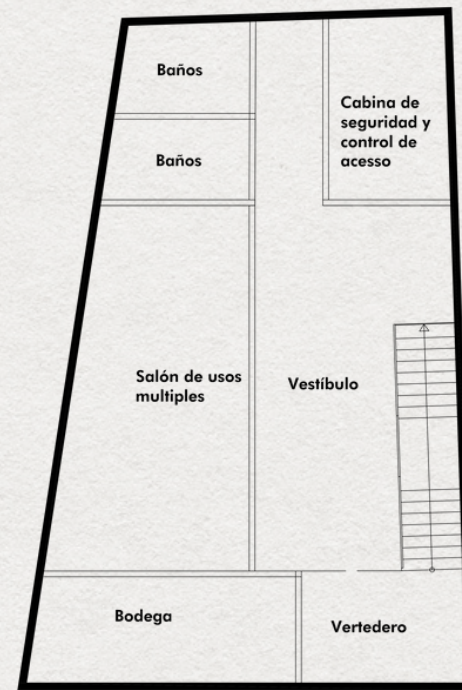


Planta baja

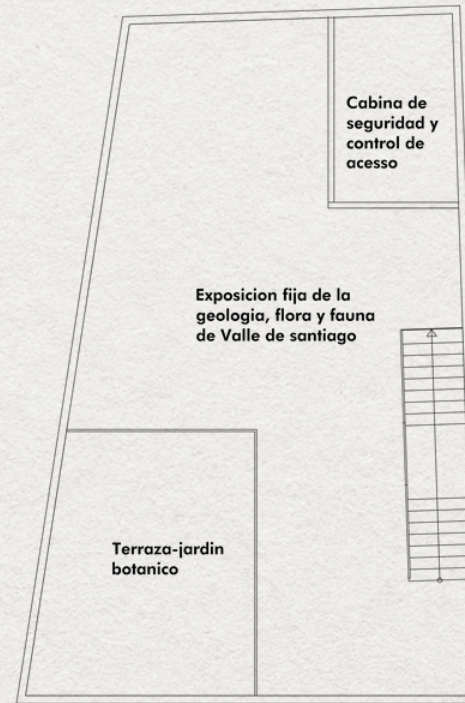
3 niveles
8.5x17.5m cada nivel
540m2 totales

Espacios:

- Exposición al aire libre
- Bodega
- Exposición fija de geología de la ciudad
- Terraza-jardín botánico



Nivel 1



Nivel 2

