

300603

31
2ej

UNIVERSIDAD LA SALLE
ESCUELA MEXICANA DE ARQUITECTURA
INCORPORADA A LA U.N.A.M.

" TERMINAL DE AUTOBUSES , CUERNAVACA , MORELOS "

TESIS PROFESIONAL
QUE PARA OBTENER EL TITULO DE
A R Q U I T E C T O
PRESENTA:
GERARDO PARTIDA CAMPOS

MEXICO, D.F. 1988

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN



Universidad Nacional
Autónoma de México



UNAM – Dirección General de Bibliotecas
Tesis Digitales
Restricciones de uso

DERECHOS RESERVADOS ©
PROHIBIDA SU REPRODUCCIÓN TOTAL O PARCIAL

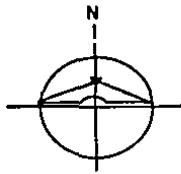
Todo el material contenido en esta tesis esta protegido por la Ley Federal del Derecho de Autor (LFDA) de los Estados Unidos Mexicanos (México).

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.

I N D I C E :

- 1) INFORMACION GENERAL.-- LOCALIZACION.
COMUNICACIONES.
VIALIDADES.
CLIMAS.
- 2) PROPUESTA TESIS.-- CAUSAS.
CONSIDERACIONES.
- 3) ANTECEDENTES HISTORICOS, EN MEXICO.
ANTECEDENTES ACTUALES EN CUERNAVACA.
- 4) ANALISIS ARQUITECTONICO DE UN EDIFICIO
ACTUAL SIMILAR.
- 5) ELECCION DEL TERRENO Y SERVICIOS.
- 6) ANALISIS DEL PLAN DE DESARROLLO URBANO.
- 7) SECUENCIAS DE USO Y AREAS OPERACIONALES.
- 8) OBJETIVOS.-- PREMISAS DE DISEÑO.
RESTRICCIONES.
PROPIETARIO.
- 9) PROGRAMA ARQUITECTONICO.
- 10) PROYECTO ARQUITECTONICO

1) INFORMACION GENERAL.- LOCALIZACION.
COMUNICACIONES.
VIALIDADES.
CLIAS.



ESTADO DE MORELOS

CUERNAVACA

REPUBLICA

MEXICANA

MORELOS

SITUACION Y LIMITES .

EL ESTADO DE MORELOS , SE LOCALIZA ENTRE LOS 18° 22' 05" DE LATITUD NORTE Y LOS 98° 30' 08" DE LONGITUD OESTE DEL MERIDIANO DE GREENWICH.

CORRESPONDE AL GRUPO DE LOS ESTADOS QUE INTEGRAN LA ZONA CENTRAL DE LA REPUBLICA MEXICANA , DENTRO DE LA CUAL EL ESTADO OCUPA LA POSICION SUR .

EL ESTADO DE MORELOS , SE LOCALIZA , EN LA ALTIPLANICIE MEXICANA , INTEGRADA POR 32 MUNICIPIOS , SIENDO LA CABECERA MUNICIPAL CUERNAVACA , LLINDA AL NORTE CON EL DISTRITO FEDERAL Y EL ESTADO DE MEXICO , AL SUR CON EL ESTADO DE GUERRERO , AL OESTE Y SUROESTE CON EL ESTADO DE PUEBLA Y AL OESTE , NOROESTE CON EL ESTADO DE MEXICO. LA CAPITAL DEL ESTADO CUERNAVACA ESTA LOCALIZADA EN LATITUD 18° 54' 54" , LONGITUD 99° 14' 04" , CON UNA ALTITUD DE 1542 mts. SOBRE EL NIVEL DEL MAR .

CARRETERAS Y COMUNICACIONES

EL SISTEMA DE ENLACE CARRETERO DE LA REGION GUERRAVACA ESTA -
INTEGRADO POR 298KM. DE CAMINOS , LOS QUE REPRESENTAN EL 17.54% DE -
LA EXTENCION CARRETERA DEL ESTADO Y ESTA COMPUESTO POR 61.4 KM. --
DE AUTOPISTAS , 133.0 KM. DE CARRETERAS FEDERALES , 44.0 KM. DE --
CARRETERAS ESTATALES y 59.6 KM. DE CAMINOS RURALES . EL PROMEDIO --
DE KILOMETROS DE CARRETERAS POR KM2 DE SUPERFICIE EN LA SUBREGION --
ES DE 341.19 MTS. /KM2 .

COMUNICACIONES

EN BASE AL NUMERO DE VEHICULOS QUE CIRCULAN DIARIAMENTE POR --
LAS CARRETERAS LOCALIZADAS DENTRO DEL AREA DE ESTUDIO , SE DESTACAN--
TRES EJES QUE CONSTITUYEN A , LOS MAS IMPORTANTES DE ESTA REGION. --
EL PRIMERO DE ESTOS EJES ES LA CARRETERA MEXICO - IGUALA , QUE CRUZA
EL AREA DE NORTE A SUR . EL SEGUNDO EJE DE IMPORTANCIA ES LA CARRETE--
RA LIBRE MEXICO - IGUALA , LA CUAL TIENE UN RECORRIDO PRACTICAMENTE--
PARALELO AL EJE ANTERIORMENTE MENCIONADO. EL TERCERO ES LA CARRETE--
RA CUERNAVACA-CUAUTLA QUE HA ADQUIRIDO GRAN IMPORTANCIA COMO EJE DE
DESARROLLO AGRICOLA , COMERCIAL E INDUSTRIAL DENTRO DE LA REGION NOR--
TE DEL ESTADO .

AUTOPISTAS - LA REGION CUENTA ACTUALMENTE CON 61.4 KMS. DE --
CARRETERAS DE CUOTA , QUE CORRESPONDE A LA AUTOPISTA MEXICO - IGUALA,
EN SU TRAMO MEXICO - CUERNAVACA - ALPUYECA (95-D) , QUE ENLAZA EN --
FORMA DIRECTA LOS MUNICIPIOS DE HUITZILAC , TEPOZTLAN , CUERNAVACA -
TEMIXCO Y XOCHILTEPEC , Y ES EL MAS IMPORTANTE DEL ESTADO POR SER EL
ENLACE CON LA ZONA METROPOLITANA DE LA CIUDAD DE MEXICO. PRESENTA LAS
CARACTERISTICAS MAS FAVORABLES PARA LA FLUIDEZ Y RAPIDEZ DEL TRAN--
SITO DE TODO TIPO DE VEHICULOS , ADEMAS DE CONTAR CON CUATRO CARRILES
QUE LE DAN UNA GRAN CAPACIDAD .

ESTA CARRETERA PASA POR POR LA PERIFERIA DE LA CIUDAD DE CUER--
NAVACA , CONSTITUYENDOSE EN UN LIBRAMIENTO PARA EL TRANSITO , EN --

FORMA PRINCIPAL A LA ZONA INDUSTRIAL CIVAC, Y HACIA LAS LOCALIDADES QUE SE COMUNICAN A TRAVÉS DE LA CARRETERA FEDERAL DE CUERNAVACA - CUAUTLA. POSTERIORMENTE, ESTE EJE CARRISTERO AL DIRIGIRSE HACIA EL SUR, PASA POR LOS MUNICIPIOS DE TEMIXCO Y XOCHITTEPEC, DONDE SE LOCALIZA LA CASITA DE COBRO DE ALPUYECA, QUE PRÁCTICAMENTE MARCA EL LÍMITE DE LA EXTENSIÓN DE ESA CARRETERA DENTRO DEL ÁREA DE LA SUBREGION.

CARRETERAS FEDERALES - LAS PRINCIPALES CARRETERAS FEDERALES QUE SE ENCUENTRAN UBICADAS DENTRO DE LA SUBREGION SON LAS SIGUIENTES:

LA CARRETERA MEXICO - ACAPULCO (LIBRE) EN SU TRAMO MEXICO - CUERNAVACA - ALPUYECA (95), TIENE UNA EXTENSIÓN DENTRO DE LA SUBREGION DE 53.5 KM. Y COMUNICA LOS MUNICIPIOS DE HUITZILAC, CUERNAVACA, TEMIXCO Y XOCHITTEPEC. ESTE EJE PASA POR LA LOCALIDAD DE TRES MARIAS EN DONDE SE DESPRENDE UN RAMAL QUE COMUNICA A ESTA LOCALIDAD CON HUITZILAC Y EL PARQUE NACIONAL DE LAS LAGUNAS DE ZEMPOALA, CONCLUYENDO EN EL ESTADO DE MEXICO.

LA CARRETERA CUERNAVACA - CUAUTLA EN SU TRAMO CUERNAVACA - PROGRESO, TIENE UNA EXTENSIÓN DE 10 KM. Y COMUNICA A LOS MUNICIPIOS DE CUERNAVACA Y JIUTEPEC. ESTE EJE ES MUY IMPORTANTE, YA QUE COMUNICA A TRES DE SUS PRINCIPALES LOCALIDADES Y SIRVE DE EJE DE

DESARROLLO TANTO COMERCIAL COMO AGRICOLA E INDUSTRIAL . ESTE EJE --
CARRETERO COMUNICA EN FORMA DIRECTA A CIVAC. CON LA CIUDAD DE CUER --
NAVACA Y SIRVE DE ENLACE A LA CARRETERA ESTATAL TEJALPA - ZACATEPEC--
JOJUTLA.

CARRETERAS ESTATALES - ESTAS SE INTEGRAN PRINCIPALMENTE POR LA
CARRETERA TEJALPA - ZACATEPEC - JOJUTLA , EN SU TRAMO TEJALPA ATLA --
CHOLAYA , CUENTA CON UNA EXTENSION DE 16 KMS. Y ENLAZA A LAS LOCA --
LIDADES DE TEJALPA , JIUTEPEC , LA CALERA , LA CALERA CHICA , EMILIA
NO ZAPATA Y ATLACHOLAYA. DE ESTA CARRETERA SE DESPRENDEN VARIOS RAMA
LES , EL PRIMERO DE LOS CUALES COMUNICA A LAS LOCALIDADES DE JIUTEPEC
Y PARES. POSTERIORMENTE , EL SEGUNDO RAMAL ENLAZA A ESTA CARRETERA--
FEDERAL MEXICO - IGUALA , PASANDO POR LAS LOCALIDADES DE TEZOYUCA --
Y ACATLIPA.

CAMINOS RURALES - LA SUBREGION CUENTA CON UNA EXTENSION DE --
59.6 KM DE CAMINOS RURALES , LOS CUALES ENLAZAN A UNA SERIE DE LOCA--
LIDADES MENORES DE LOS DIFERENTES MUNICIPIOS DEL AREA DE ESTUDIO, --
(CUERNAVACA Y OTROS MUNICIPIOS ANEXOS.)

CLIMA

CORRESPONDEN AL ESTADO TRES CLASES DE CLIMAS :

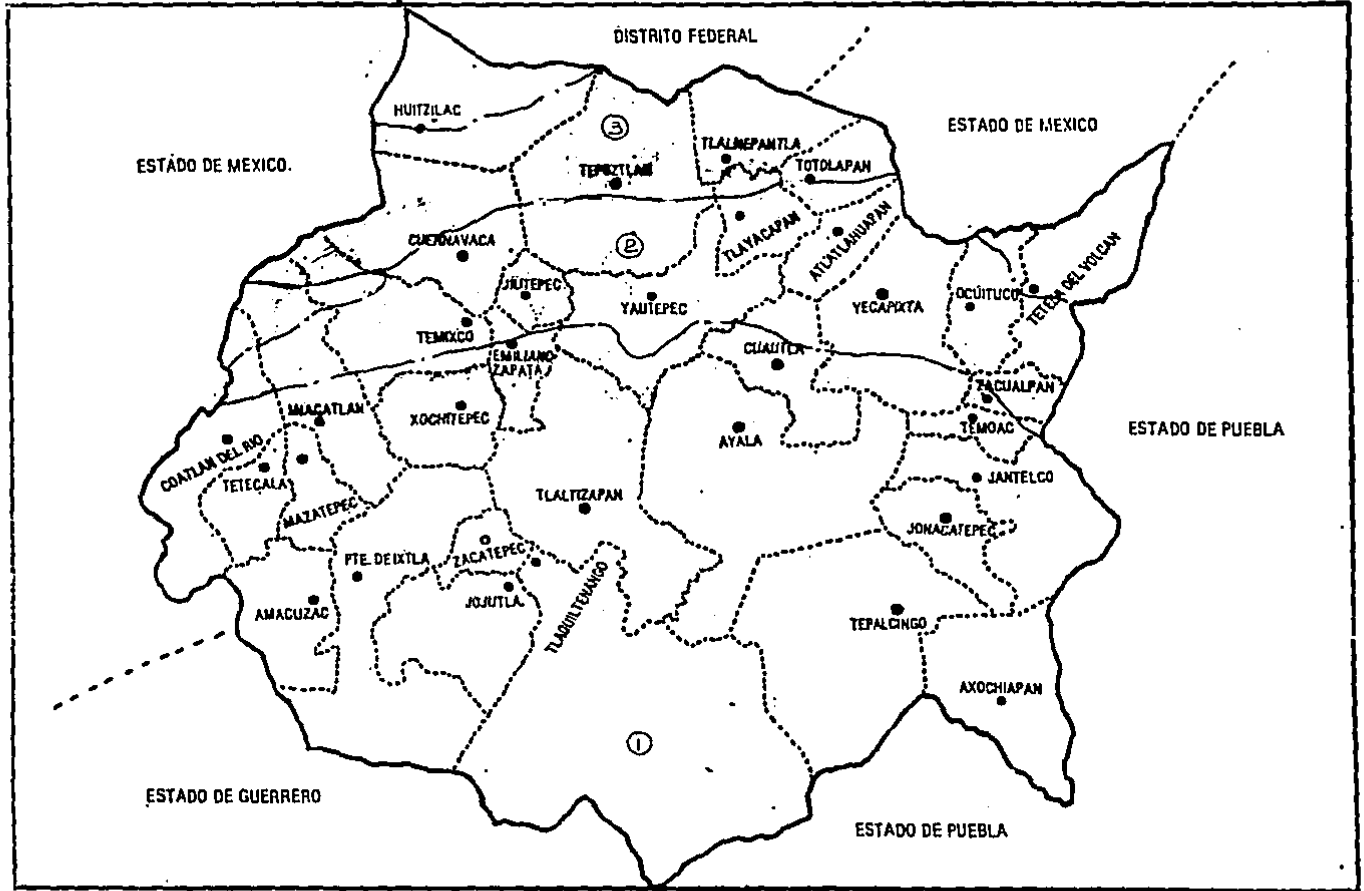
TROPICAL - CON LLUVIAS EN VERANO E INVIERNOSECO , LOCALIZADO EN LA PORCION SUR Y CENTRAL DEL ESTADO , QUE INCLUYEN LOS MUNICIPIOS DE AMACUZAC , JOJUTLA , XOCHITEPEC Y ZACATEPEC .

LA ZONA DE CLIMA FRIO - SE LOCALIZA AL NOROESTE DEL ESTADO CON LLUVIAS EN VERANO Y HELADAS EN INVIERNO ; LA INTEGRAN LOS MUNICIPIOS DE TLALNEPANTLA , TOTOLAPAN , TLAYACAPAN , YACAPINTLA Y HUITZILAC .

EL TEMPLADO - ESTE SE LOCALIZA EN LA PORCION CENTRAL Y NORTE DEL ESTADO INCLUYE LOS MUNICIPIOS DE CUAUTLA , EMILLANO ZAPATA , TEMIXCO JIUTEPEC Y LA CAPITAL DEL ESTADO CUERNAVACA .

LA TEMPERATURA MEDIA ANUAL DE LA CAPITAL DEL ESTADO, CUERNAVACA- ES DE 19.8°C REGISTRANDESE EN UN PROMEDIO ANUAL DE 114 DIAS DE LLUVIAS , CON UNA PRECIPITACION PLUVIAL ENTRE LOS 800 Y 1600 mm. TIENE LA CIUDAD DE CUERNAVACA LA PARTICULARIDAD DE QUE LLUEVE GENERALMENTE DURANTE LAS NOCHES Y ABUNDANTEMENTE . LAS LLUVIAS TERMINAN APROXIMADAMENTE A FINES DE OCTUBRE .

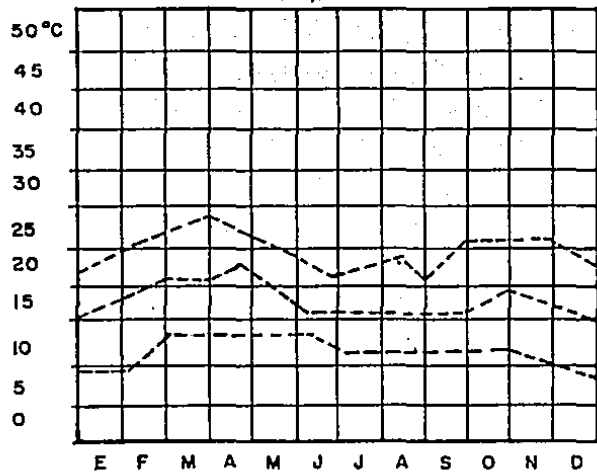
ESTADO DE MORELOS



[1] TROPICAL

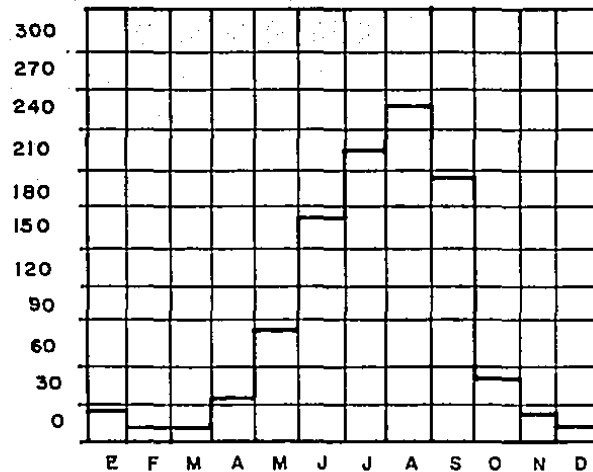
[2] TEMPLADO

[3] FRIO



**GRAFICA
CLIMA**

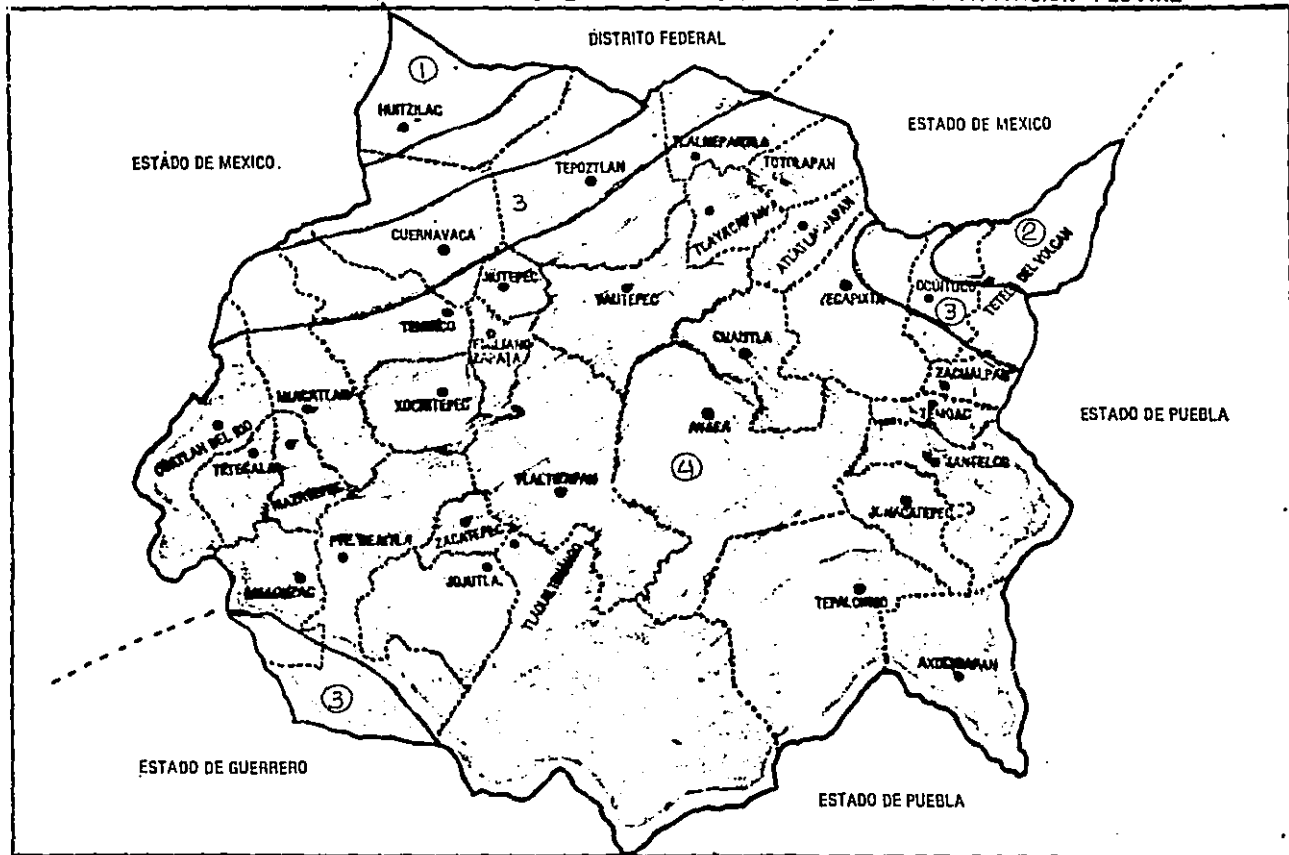
---- ALTA
 ---- MEDIA
 ---- BAJA



**GRAFICA
PLUVIAL**

PROMEDIO DE LOS AÑOS 1984, 1985.

ESTADO DE MORELOS PRECIPITACION PLUVIAL



1 1500 A 2000 mm.

2 600 A 700 mm.

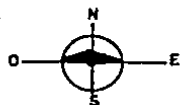
3 1000 A 1200 mm.

4 800 A 1000 mm.

VIENTOS

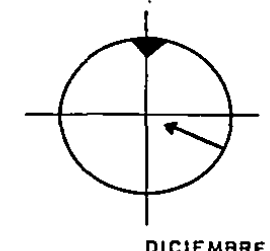
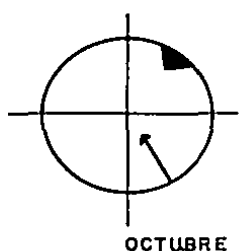
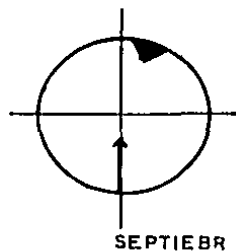
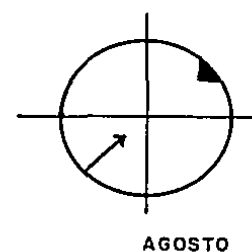
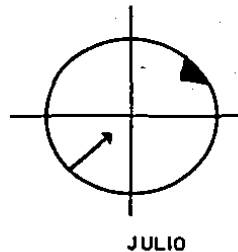
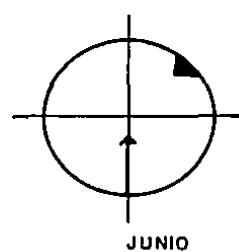
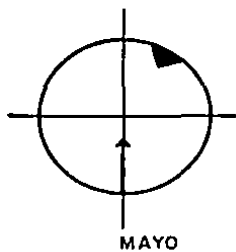
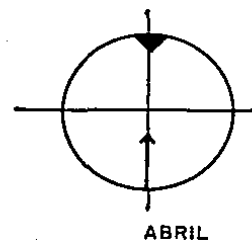
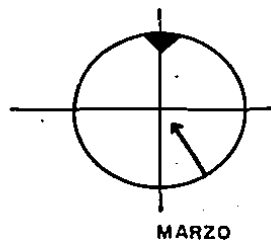
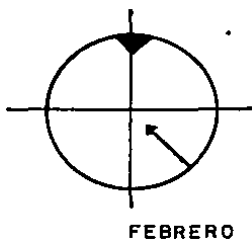
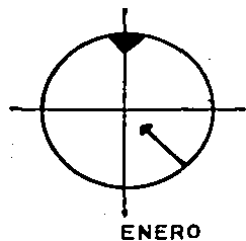
DOMINANTES - ANABATICOS , SE LES DENOMINA ASI A LOS QUE --
DURANTE EL DIA ASCIENDEN DEL VALLE HACIA LA MONTAÑA , REGISTRANDOSE
VIENTOS TIBIOS DEL SUR QUE GENERALMENTE SE ESTABLECEN ENTRE LAS 6 Y
LAS 9 DE LA MAÑANA CON UNA INTENSIDAD PROMEDIO DE 20.4 m. /seg. .

DEBILES - KATABALITICOS , SON VIENTOS FRESCOS DE LA MONTAÑA -
QUE SE EMPIEZAN A ESTABLECER A LAS 6 DE LA TARDE Y QUE SOPLAN DEL-
NORTE A SUR DURANTE TODA LA NOCHE CON RACHAS MODERADAS DE LAS 19 A
LAS 22 HORAS .



 VIENTOS KATABATICOS

 VIENTOS ANABATICOS



2) PROPUESTA DE TESIS.- CAUSAS.

CONSIDERACIONES.

PROPUESTA TEMA TESIS

LA TERMINAL DE AUTOBUSES O CENTRAL CANIONERA, SE PROPONE A RAZON -
DE LA FALTA DE SERVICIO ADECUADO DE LAS TERMINALES EXISTENTES. SIENDO SU-
PRINCIPAL PROBLEMA, LA SATURACION QUE EXISTE DE LA DEMANDA POR PARTE DEL-
PUBLICO DE SALIDAS HACIA LA CIUDAD DE MEXICO Y HACIA EL MUNICIPIO DE CUAU-
TEA . TENIENDO OTRO PROBLEMA QUE ES EL CONFLICTO VIAL QUE ESTA PROVOCAN-
DO EN LA CIUDAD DE CUERNAVACA Y POR EL ALTO GRADO DE CONTAMINACION QUE -
ESTOS AUTOBUSES PROVOCAN AL ENTRAR AL CENTRO DE LA CIUDAD, YA QUE ESTAS -
TERMINALES EN SU GRAN MAYORIA ESTAN LOCALIZADAS EN EL CENTRO DE CUERNAVA-
CA .

POR LO QUE SE PRETENDE HACER UNA SOLA TERMINAL CON LA CAPACIDAD -
SUFICIENTE PARA DAR SERVICIO AL PUBLICO, CON UNA PROYECCION HACIA EL AÑO
2010 (SEGUN DATOS TOMADOS DEL PLAN DE DESARROLLO URBANO DE CUERNAVACA -
MORELOS) . EN ESTE PROYECTO SE VERA LA FORMA DE JUNTAR LAS DISTINTAS .-
LINEAS DE AUTOBUSES QUE LLEGAN Y SALEN DE LA CIUDAD DE CUERNAVACA. PARA-
QUE DE ESTA FORMA QUEDEN UBICADAS EN UN PUNTO ESTRATEGICO QUE YA ESTA -
SELECCIONADO POR EL ESTADO DE MORELOS EN COORDINACION CON S.E.D.U.E. Y -
EL PLAN DE DESARROLLO. DE IGUAL FORMA ESTE TERRENO TIENE UNA UBICACION -
CORRECTA YA QUE ES DE FACIL ACCESO AL PUBLICO EN GENERAL.

DEFINICION TERMINAL DE AUTOBUSES

UNA TERMINAL DE AUTOBUSES ES UNA INSTALACION FISICA QUE TIENE --
COMO FUNCION LA OPERACION Y FUNCIONAMIENTO DEL TRANSPORTE TERRESTRE POR
VIA DE CAMIONES FORANEOS (PARA LINEAS PARTICULARES Y DEL ESTADO).

LAS TERMINALES DE AUTOBUSES SON CONSECUENCIA DE LA TRANSPORTACION--
MASIVA DE LA POBLACION, A LOS DISTINTOS PUNTOS DE UN PAIS O INCLUSO A --
OTROS PAISES QUE NO ESTEN LIMITADOS POR UN FACTOR FISICO TERRITORIAL.

ESTAS TERMINALES TIENEN COMO OBJETO FACILITAR TANTO AL USUARIO COMO
A LOS OPERADORES EL MANEJO DE ESTE TRANSPORTE TERRESTRE Y TAMBIEN EXISTA
UNA MANERA DE AHORRO PARA ESTOS MISMOS.

CAUSAS

DEBIDO A LA DEMANDA, SATURACION Y CONGESTIONAMIENTO DE LAS VIAS, --
POR EL ACCESO DE ESTOS VEHICULOS EN EL CENTRO DE LAS CIUDADES Y LUGARES --
URBANOS, EL GOBIERNO DEL PAIS PUSO EN FUNCIONAMIENTO EL PROGRAMA NACIONAL
DE TERMINALES DE AUTOTRANSPORTE DE PASAJEROS, QUE DEPENDE DIRECTAMENTE DE
LA S.C.T. (SECRETARIA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES), PARA QUE DE ESTA--
MANERA SE PUEDA AGRUPAR EN UNA SOLA CENTRAL LAS DISTINTAS LINEAS DE AUTO--
TRANSPORTE, EN LOS DIFERENTES ESTADOS DE LA REPUBLICA MEXICANA.

CONSIDERACIONES GENERALES DE

LAS TERMINALES

LA SECRETARIA DE COMUNICACIONES HA VENIDO ELABORANDO UN AMBICIOSO PROGRAMA TENDIENTE A RESOLVER ESOS PROBLEMAS Y YA SE HAN LOGRADO IMPOR -
TANTES AVANCES EN EL MISMO CON LA CONSTRUCCION DE TERMINALES CENTRALES -
EN ALGUNAS DE LAS POBLACIONES Y CIUDADES MAS IMPORTANTES DE NUESTRO TE -
RRITORIO. LAS PREMISAS DEL PROGRAMA NACIONAL DE TERMINALES DE AUTOTRANS -
PORTES DE PASAJEROS FIJARON LOS SIGUIENTES PUNTOS : EDIFICIOS FUNCIONA -
LES CONSTRUIDOS EXPROFESO PARA ESE IMPORTANTE SERVICIO, QUE SE CENTRALI -
ZARAN EN UNA SOLA TERMINAL LAS DISTINTAS LINEAS CAMIONERAS PARA FACILI -
TAR SU LOCALIZACION Y FUNDAMENTALMENTE EL ENLACE ENTRE LAS DISTINTAS RU -
TAS ; QUE CONTARAN CON SERVICIO ASISTENCIAL Y SOCIAL TANTO PARA LOS PASA -
JEROS COMO PARA LOS OPERADORES DE LOS AUTOBUSES, TALES COMO OFICINAS DE -
CORREOS, TELEGRAFOS, FARMACIAS, BANCOS, RESTAURANTES Y DE SER POSIBLE -
TIENDAS PARA CUBRIR LAS NECESIDADES MINIMAS DE LOS VIAJEROS Y PARA LA -
VENTA DE ARTESANIAS PARA LOS TURISTAS. ASI MISMO ESTAS TERMINALES DEBERI -
AN CONTAR CON LUGARES DE DESCANSO Y ALGOBAS PARA LOS OPERADORES CON EL -
OBJETO DE APROVECHAR EFICIENTEMENTE SUS FACULTADES FISICAS PARA EL TRANS -
PORTE SEGURO DE LOS PASAJEROS Y SUS BIENES. OTRO ASPECTO IMPORTANTE EN -
LAS TERMINALES CENTRALES SERIA EL DE ESTABLECER EN ELLAS UN LOCAL PARA -
LA AUTORIDAD FEDERAL, A FIN DE EJERCER UNA VIGILANCIA EFECTIVA TANTO -

SOBRE LAS CONDICIONES FISICAS DE LOS OPERADORES Y DE LAS CONDICIONES MECANICAS DE LAS UNIDADES PARA PRESERVAR EL MAXIMO DE SEGURIDAD A LOS VIAJEROS .

LAS INVERSIONES QUE SE HAN PROGRAMADO PARA LA EJECUCION DE ESTOS PROYECTOS SERIA MUY GRANDE, PERO REPRESENTAN UNA COMPLETA COMODIDAD E HIGIENE ADEMAS DE LA SEGURIDAD A LOS VIAJEROS.

EN EL ASPECTO ECONOMICO ES INDUDABLE QUE LOS COSTOS DE OPERACION DEL TRANSPORTE DISMINUYEN NOTABLEMENTE AL CONCENTRARSE EN LAS ESTACIONES CENTRALES Y POR LO TANTO LOS SERVICIOS COMPLEMENTARIOS SON MAS EFICIENTES. -
- HAJAN LOS COSTOS DE OPERACION, MANTENIMIENTO, YA QUE LAS COMPRAS SERIAN EN COMUN POR LAS DIFERENTES EMPRESAS MEDIANTE LA FORMACION DE UNA SOCIEDAD COOPERATIVA DE CONSUMO Y ELIMINANDO AL MISMO TIEMPO LOS INTERMEDIARIOS, -
- COMPRA DE EQUIPO DIRECTO A LAS PLANTAS ARMADORAS DE CONTADO.

3) ANTECEDENTES HISTORICOS, EN MEXICO.

ANTECEDENTES ACTUALES EN CUERNAVACA.

ANTECEDENTES HISTORICOS

LA IMPORTANCIA QUE HAN TENIDO LAS COMUNICACIONES Y EL TRANSPORTE- EN EL DESARROLLO SOCIO-ECONOMICO Y CULTURAL DE LOS PUEBLOS HAN SIDO DE - TERMINANTES, YA QUE POR MEDIO DE ESTOS SE ESPAN INTEGRANDO A LA CIVILIZA - CION LOS MUCHOS MARGINADOS DE PERSONAS QUE ESTABAN VIVIENDO EN CONDICIO - NES INFRAHUMANAS.

LAS TERMINALES, PARADEROS, HOTELES Y LUGARES DE DESCANSO ESTAN ES - TRECHAMENTE VINCULADOS A LOS SERVICIOS PUBLICOS DE TRANSPORTE , DE AQUI - QUE HACAMOS HISTORIA PARA ENCONTRAR LA EVOLUCION DE LOS MISMOS.

EL HOMBRE, DESDE SUS PRINCIPIOS HA SENTIDO (AUN CUANDO NO LO COM - CIBIERA) LA NECESIDAD DE COMUNICARSE Y DE TRANSPORTARSE DE UN LUGAR A - OTRO ; YA FUERA PARA PROPORCIONARSE ALIMENTOS, PARA CONSEGUIR MEJORES - PASTOS, O BIEN PARA AUMENTAR SU COMODIDAD Y MEJORAR ASI SU NIVEL DE VIDA .

SIN DUDA ALGUNA, EL ANTECEDENTE MAS REMOTO QUE ENCONTRAMOS EN MEXI - CO SON LOS "TECHIALOYAN" QUE SIGNIFICA LUGAR DONDE SE AGUARDA, ESTOS ERAN PARADEROS O ESTACIONES QUE SE SITUABAN A LO LARGO DE LOS CAMINOS Y ERA - DONDE SE ALOJABAN LOS "PAHMANI" O CORREOS, HOMRES QUE CONOCIAN PERFECTA - MENTE LOS CAMINOS DEL PAIS.

EL GRAN ADELANTO MOSTRADO POR NUESTROS ANTEPASADOS CON RESPECTO A - LAS COMUNICACIONES SE DEBE PRINCIPALMENTE A LOS "PAHMANI", LOS QUE INICIA - BAN SU CAMBIO HASTA EL PRIMER "TECHIALOYAN", DE LOS MUCHOS EXISTENTES, --

DONDE OTRO CORREDOR LOS ESPERABA Y ASI SUCESIVAMENTE SE RELEVABAN LOS -
"PAINANI" HASTA ENTREGAR SU MENSAJE. DE ZEMPOALA A LA GRAN TENOCHTITLAN,
ESTOS MENSAJEROS ERAN LOS ENCARGADOS DE PROPORCIONAR A LOS EMPERADORES -
AZTECAS, PESCADO FRESCO Y PRODUCTOS DE LA COSTA. ASI COMO NOTICIAS LAS -
QUE TRANSMITIAN A LO LARGO DE SU RECORRIDO.

ES DE NOTARSE QUE LOS AZTECAS EN EL ASPECTO COMERCIAL, ESTABAN MUY
BIEN ORGANIZADOS, YA QUE LOS DIVERSOS CAMBIOS QUE HABIAN CONSTRUIDO CON -
EL FIN DE ACTIVAR EL COMERCIO EN TODO SU TERRITORIO, Y A LO LARGO DE ESTE
SE SITUABAN GALERAS DONDE PASABAN LA NOCHE LOS SEÑORES "POTCHTECAS" O MER-
CADERES.

AL DESARROLLARSE EL COLONIALISMO ESPAÑOL SE INDUJO EL USO DEL MULO-
Y DEL CABALLO, INICIANDOSE ASI LA ARRIBERIA, QUE JUGO UN PAPEL MUY IMPOTAN-
TE EN LA NIGERIA, POR LO QUE FUE NECESARIO LA CONSTRUCCION DE CAMINOS PARA
SAGAR LOS PRODUCTOS EXTRAIDOS.

EN EL AÑO DE 1531 EL BEATO SEBASTIAN DE APANICIO, TRATO DE INTRODUCIR
LA CARRETA TIRADA POR BUEYES, PERO DEBIDO A LAS MALAS CONDICIONES DE LO CA-
MINOS NO PUDO UTILIZARSE COMO SISTEMA DE TRANSPORTE; LO QUE MOTIVO QUE SE-
TUVIERA QUE EMPLEAR LAS RECUMAS PARA TRANSPORTAR LOS PRODUCTOS. ESTO DIO -
COMO RESULTADO QUE HASTA FINES DE LA DOMINACION ESPAÑOLA EL USO DEL CABALLO
Y DEL COCHE DE TIRO FUERA ESCASO , POR LO QUE PREDOMINA EN ESTA EPOCA EL -

USO DE LA VENTA O EL MESÓN COMO REPRESENTATIVO DE LUGARES DE DESCANSO DE -
ARRIEROS Y VIAJEROS. HABIA PARADEROS DE PASAJEROS, QUE SE TRASLADABAN A --
GRANDES DISTANCIAS.

ESTO NOS INDICA QUE EL SERVICIO DE PASAJEROS, NO OBTANTE SU INCIPIENT
TE DESARROLLO, TAMBIEN DISPONIA DE PARADEROS EN LOS PUNTOS INTERMEDIOS DE -
LA RUTA.

COMO FECHAS IMPORTANTES EN LA HISTORIA DE LOS AUTOTRANSPORTES Y COMUN
NICACIONES TERRESTRES, ESTAN : EN 1849 LA PRIMERA LINEA DE DILIGENCIAS QUE
ESTABLECIO DON MANUEL DE ESCANDON, UNOS AÑOS MAS TARDE DON ANSELMO DE ZARAU
TUZA CREA EL SERVICIO DE DILIGENCIAS A TOLOS LOS CENTROS POBLADOS DE LA REP
UBLICA CON SERVICIO DE POSTAS, PARADEROS Y HOTELES. ESTO ES LO QUE PODEM
NOS CONSIDERAR COMO LOS ANTECEDENTES PROXIMOS DE ESTA CLASE DE SERVICIOS.

ES HASTA EL AÑO DE 1873 CUANDO SE TUVO UNA IDEA MAS CLARA SOBRE LO -
QUE DEBERIAN SER LAS TERMINALES, YA QUE EN ESE AÑO SE IMPULSA EL FERROCAR
RIL Y SE MEJORAN LAS CONDICIONES DE LAS TERMINALES, DOTANDOLAS DE SALAS -
DE ESPERA, SANITARIOS, OFICINAS, BODEGAS, RESTAURANTES, ASI COMO TALLERES-
Y SERVICIOS ANEXOS PARA EL ESTACIONAMIENTO Y REPARACION DE EQUIPO EN MALAS
CONDICIONES, DESPUES DE ESTE NOTABLE ADELANTO LOGRADO NO SE CONCCIO UNA --
OBRA SEMEJANTE HASTA DESPUES DEL MOVIMIENTO REVOLUCIONARIO DE 1910.

ES CON EL ADVENIMIENTO DE LAS CARRETERAS ASPALTICAS CUANDO SE INICIA
EN MEXICO LAS PRIMERAS LINEAS DE AUTOTRANSPORTE PARA PASAJEROS, SIENDO EN-

UN PRINCIPIO EXPLOTADAS POR PREMISIONARIOS QUE TENIAN UBICADOS SUS LOCA -
LES EN LAS PARTES CENTRICAS DE LAS CIUDADES, EN DONDE UTILIZABAN LAS CA -
LLES COMO ESTACIONAMIENTO Y COMO APARADERO DE TRASBORDO. EN LAS CARRETERAS
HABIAN PEQUEÑOS PARADEROS DONDE LA GENTE PARA PROTEGENSE DE LAS INCLEMEN -
CIAS DEL TIEMPO, HACIA PEQUEÑAS CONSTRUCCIONES RUSTICAS. ASI ES COMO NACEN
REALMENTE LAS TERMINALES CANCHERAS (RUDIMENTARIAS) CUANDO LOS PERMISIO -
NARIOS SE AGRUPAN EN SINDICATOS, COOPERATIVAS ETC. SIENDO ESTOS EDIFICIOS -
PEQUEÑOS CUARTUCHOS CARENTES DE LOS MAS IMPORTANTES SERVICIOS . CON LAS -
CONSEQUENTES MOLESTIAS PARA LOS USUARIOS, ASI COMO TAMBIEN PARA LOS HABITA -
TES DE LA ZONA, QUIENES ADEMÁS TENIAN QUE SOPORTAR LOS GASES PROVENIENTES -
DE LOS MOTORES DE COMBUSTION INTERNA Y LOS PERJUICIOS OCACIONADOS A LA CIR -
CULACION.

LAS AUTORIDADES FEDERALES Y ESTATALES HAN INTERVENIDO PARA MEJORAR -
ESTOS LOCALES, TAMTO EN EL ASPECTO TECNICO COMO EN EL FUNCIONAL E HIGIENI -
CO, AUN CUANDO SE HA LOGRADO ALGO, QUEDA MUCHO POR HACER.

LA MOVILIDAD, LA PESIMA UBICACION Y EL CAMBIO DE DOMICILIO DE LAS -
TERMINALES, CAUSA TRANSTORNOS A LOS USUARIOS, ASI COMO A LAS MISMAS TERMI -
NALES DE AUTOTRANSPORTE POR LO QUE ES NECESARIO LOCALIZARLAS EN UNA SOLA -
CENTRAL.

ANTECEDENTES, TERMINALES AUTOBUSES

CUERNAVACA MORELOS.

EN LA CIUDAD DE CUERNAVACA EXISTEN 5 LINEAS DE AUTOBUSES FORANEOS DE PRIMERA CATEGORIA, LOS CUALES ESTAN DISTRIBUIDOS EN DIFERENTES PUNTOS DE LA CIUDAD, TRES DE LOS CUALES SE ENCUENTRAN EN EL CENTRO DE LA CIUDAD Y LOS OTROS DOS A LA ENTRADA NORTE DE LA CIUDAD, UNA DE ESTAS LINEAS TIENE UNA SUCURSAL EN OTRA DIRECCION (SE MENCIONA MAS ADELANTE) PARA QUE SE DE ABASTO YA QUE SU PRIMERA SUCURSAL ESTA COMPLETAMENTE SATURADA POR SU LOCALIZACION EN EL CENTRO DE CUERNAVACA.

ESTAS LINEAS DE AUTOBUSES FORANEOS SON:

- A) PULLMAN DE MORELOS.
- B) LINEAS UNIDAS DEL SJR FLECHA ROJA.
- C) TRANSPORTES ESTRELLA DE ORO S.A. DE C.V.
- D) AUTO TRANSPORTES CRISTOBAL COLON.
- E) LINEAS TRES ESTRELLAS.

A) PULLMAN DE MORELOS, QUE SE DIVIDE EN:

*AUTO TRANSPORTES MELCO CUERNAVACA

*AUTOBUSES 1° CLASE MEXICO-CUERNAVACA-ZACATEPEC.

ESTOS ESTAN LOCALIZADOS EN LA CALLE DE ABASOLO N° 106 ESQUINA CON HETZAHUACOYOTL (CENTRO DE LA CIUDAD). ESTA ESTACION TIENE UN FLUJO DE SALIDAS HACIA LA CIUDAD DE MEXICO (CONSIDERANDO QUE ES LA MAS IMPORTANTE) DE UN AUTOBUS CADA 15 MINUTOS, CON UN HORARIO DE SALIDAS DE SABADO A DOMINGO DE 6 AM. A 8.30 PM. Y AMPLIANDOLO EL DOMINGO, SEGUN LA DEMANDA.

LA OTRA DIRECCION DE PULLMAN DE MORELOS ES PLAN DE AYALA 102, CON EL MISMO FLUJO DE AUTOBUSES HACIA LA CIUDAD DE MEXICO, Y AL IGUAL QUE LA OTRASUCURSAL, CON SALIDAS HACIA DISTINTOS PUNTOS DEL ESTADO (CON HORARIOS YA FIJADOS EN LOS TABLEROS DE TAQUILLAS).

B) LINEAS UNIDAS DEL SUR FLECHA ROJA, CON DIRECCION EN LA CALLE DE MORELOS-NORTE 503, CON UN HORARIO DE SALIDAS DE 7 AM. A 8.30 PM. CON SALIDAS CADA 30 MINUTOS (SEGUN LA DEMANDA DEL DIA) O CADA 15 MINUTOS HACIA LA CIUDAD DE MEXICO, TENIENDO TAMBIEN SALIDAS HACIA CHILPANGINGO Y ACAPULCO (CON HORARIOS FIJADOS EN TABLEROS DE TAQUILLA).

ESTA LINEA SE DIVIDE EN:

*LINEAS DEL SUR MEX-CUERNAVACA FLECHA ROJA.

*LINEAS DEL SUR ACAPULCO Y ANEXAS FLECHA ROJA.

C) TRANSPORTES ESTRELLA DE ORO S.A. DE C.V. CON DIRECCION EN LA CALLE ALVARO OBREGON 517, CON HORARIOS DE 7 AM. A 7 PM. LAS SALIDAS HACIA LA CIUDAD DE MEXICO SON CADA MEDIA HORA Y SALIDAS A DISTINTOS LUGARES (COMO PUEBLA, TOLUCA, CHILPANGINGO ETC.) CON HORARIOS FIJADOS EN TABLERO DE TAQUILLA.

D) AUTO TRANSPORTE CRISTOBAL COLON, CON DIRECCION EN LA CALLE A. NERVO N° 201, CON SALIDAS HACIA DISTINTOS PUNTOS DEL ESTADO DE MORELOS Y C. DE MEX. CON HORARIOS FIJADOS EN TABLEROS DE TAQUILLA.

E) LINEA TRES ESTRELLAS, CON DIRECCION EN LA CALLE DE MORELOS CENTRO, CON SALIDAS A DISTINTAS CAPITALES DE LA REPUBLICA . HORARIOS FIJADOS EN TABLERO.

4) ANALISIS ARQUITECTONICO DE UN EDIFICIO

ACTUAL SIMILAR.

TERMINAL DE AUTOBUSES

EN LA CIUDAD DE MEXICO COMO CONSECUENCIA A LA FALTA DE SERVICIO-ADECUADO DE TRANSPORTE, POR VIA DE AUTOBUSES FORANEOS PARA PASAJEROS. - FUSO EN MARCHA EL PROGRAMA NACIONAL DE TERMINALES DE AUTOTRANSPORTES DE PASAJEROS, DEPENDIENTE DE LA SECRETARIA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES (SCT) CON EL FIN DE AGRUPAR EN UNA SOLA CENTRAL LOS SERVICIOS DISPUESTOS EN DIFERENTES ZONAS DE UNA MISMA LOCALIDAD.

EN EL CASO DE LA CIUDAD DE MEXICO, ERAN 127 TERMINALES DISPERSAS QUE SE HAN REDUCIDO A CUATRO CENTRALES : NORTE, SUR, PONIENTE Y ORIENTE ESTA ULTIMA OBJETO DE ESTE ANALISIS.

EL EDIFICIO DE LA TERMINAL DE AUTOBUSES DE PASAJEROS DE ORIENTE-S.A. DE C.V. (TAPO), EL MAS GRANDE DE LA REPUBLICA MEXICANA SEGUN DATOS DEL AÑO 1990 .

TAPO COMPRENDE A 18 COMPAÑIAS TRANSPORTISTAS, ALGUNAS CON CUATRO VIAJES POR MINUTO. LOCALIZADA EN UN LUGAR COMPRENDIDO ENTRE LA VIEJA MERCED Y EL PARQUE VENUSTIANO CARRANZA, LIMITADA AL NORTE CON UN COMPLEJO DE TALLERES DE MANTENIMIENTO DE ALGUNAS DE LAS EMPRESAS CONCURRENTES A LA TERMINAL; AL SUR CON LA CALZADA IGNACIO ZARAGOZA; AL ORIENTE CON LA PROLONGACION DE FRANCISCO DEL PASO Y TRONCOSO Y AL PONIENTE CON LA PLAZA DE LA ESTACION SAN LAZARO, DEL METRO.

EL TERRENO FORMA UN CUADRANGULO IRREGULAR CON 90,789 METROS² Y -
SUBSUELO TIPICO DE ALTA COMPRESIBILIDAD DEL VALLE DE MEXICO.

LA CONSTRUCCION OCUPA UNA SUPERFICIE DE 70,000 METROS², APROXIMA-
DAMENTE , ENTRE SUPERFICIE CUBIERTA (33,306 MTS²) CIRCULACION DE AUTO-
BUSES (26,586 MTS²) Y RESTAURANTE (774 MTS²). ADEMAS EL AREA PARA -
ESTACIONAMIENTO QUE ALCANZA 12, 850 MTS².

EN LA TERMINAL EXISTEN VARIAS ZONAS FACILMENTE IDENTIFICABLES :

1- ZONA DE LLEGADAS, QUE ABARCA LA FRANJA PERIFERICA DEL CONJUNTO, CONS-
TITUIDA POR LOS ANDENES Y EDIFICIOS DE LLEGADAS. ESTOS CUATRO CUERPOS -
ENTERAMENTE IGUALES Y DISTRIBUIDOS SIMETRICAMENTE QUE ALOJAN EN LA PLAN-
TA BAJA : SALA DE ESPERA, TAQUILLAS, ENTREGA DE EQUIPAJES Y CONCESIONES-
EN LA PLANTA ALTA : SALA DE DESCANSO PARA OPERADORES, OFICINAS, SALA DE-
RADIO Y SANITARIOS.

LOS ANDENES DE ARRIBO SE UBICAN FRENTE A LOS EDIFICIOS DE LLEGADA.

2- ZONA DE ANDENES DE SALIDA Y EDIFICIO CENTRAL QUE SE LOCALIZAN EN EL -
NUCLEO CENTRAL DEL CONJUNTO.

3- RESTAURANTE CENTRAL, FORMADO POR DOS ZONAS CLARAMENTE DIFERENCIADAS --
ENTRE SI : UNA EN DOS NIVELES QUE ALOJA ESCALERAS, COCINA, ACCESO AL TU --
NEL DE SERVICIO, MONTACARGAS, ETC. LA OTRA ALBERGA EL BAR Y CONCESIONARIO.

4- EDIFICIO DE OFICINAS QUE ESTA ATRAVESANDO EN SU PARTE INFERIOR POR EL TUNEL DE ACCESO PRINCIPAL QUE ES EL QUE DESEMBOCA EN LA PLAZA DEL HETRO.- TENIENDO ZONAS DE CONCESIONES EN LOS COSTADOS.

5- TUNELES. EL EDIFICIO CENTRAL ESTA CONECTADO CON EL EXTERIOR MEDIANTE CUATRO TUNELES, TRES DE LOS CUALES SIRVEN PARA DARLE ACCESO AL PUBLICO. - EL CUARTO DE ELLOS ESTA DESTINADO A DAR SERVICIO DE ABASTECIMIENTO AL RESTAURANTE DESDE LA CENTRAL DE ABASTOS. -

6- CASA DE MAQUINAS, CENTAL DE ABASTOS, SUBSTACION ELECTRICA Y CISTERNA- ESTAN INTEGRADAS EN UN EDIFICIO DE FORMA IRREGULAR ESTRUCTURADO A BASE DE MUROS DE CONCRETO A EXCEPCION DEL CUARTO DE MAQUINAS QUE TIENE UNA HILERA- DE COLUMNAS.

ANALISIS ARQUITECTONICO

EDIFICIO ACTUAL

LA TERMINAL DE AUTOBUSES UBICADA EN LA CALLE DE ABASOLO N° 106 ESQ. CON NETZAHUACOYOTL (CENTRO), QUE ALOJA A LA LINEA PULLMAN DE MORELOS, - ESTA CONFORMADA ARQUITECTONICAMENTE POR :

PLANTA BAJA - TIENE UNA SALA DE ESPERA PARA 40 PERSONAS APROXIMADAMENTE, - CON ACCESO AL PUBLICO POR LA CALLE DE ABASOLO. FRENTE A ESTA SALA SE ENCUENTRAN CUATRO TAQUILLAS DE BOLETAJE, DOS DE LAS CUALES ESTAN DESTINADAS A LA VENTA DE BOLETOS CON DESTINO A MEXICO Y LAS OTRAS DOS CON DESTINO A LOCALIDADES DEL ESTADO DE MORELOS. AL COSTADO DERECHO DE LAS TAQUILLAS SE ENCUENTRA EL ACCESO A LOS ANDENES DE LOS AUTOBUSES, ESTOS ANDENES DAN SALIDA A LOS AUTOBUSES A LA CALLE DE NETZAHUACOYOTL. AL LADO IZQUIERDO DE LAS TAQUILLAS SE ENCUENTRA UNA CONCESION PARA VENTA DE ALIMENTOS, DULCES Y REFRESCOS. -

HACIA EL LADO DERECHO DEL ACCESO DEL EDIFICIO SE ENCUENTRAN LOS SANITARIOS PUBLICOS A UN LADO DE LAS ESCALERAS QUE VAN HACIA LA PLANTA ALTA. PLANTA ALTA - EN ESTA SE LOCALIZAN LAS SECRETARIAS Y DOS OFICINAS DISPUESTAS A UN LADO DEL PASILLO QUE VA A REMATAR CON LA OFICINA DEL ENCARGADO GENERAL, ENTRE ESTAS OFICINAS SE ENCUENTRAN DOS SANITARIOS PARA EMPLEADOS. -

AL LADO DERECHO DEL EDIFICIO SE ENCUENTRA UNA EXPLANADA DONDE SON LAVADOS, REPARADOS Y GUARDADOS LOS AUTOBUSES, ESTA EXPLANADA TIENE UNA -

OFICINA DONDE SON LAS ENTREGAS DE LOS PAQUETES PARA ENVIO. TENIENDO JUNTO A ESTA OFICINA UN CUARTO DE VIGILANCIA CON UN BAÑO PROPIO.

LOS ANDENES ESTAN CUBIERTOS A BASE DE UNA ESTRUCTURA DE ACERO — CUBIERTA CON LAMINA, CON UN VOLADO APROXIMADAMENTE DE UNOS OCHO METROS — CUBRIENDO TOTALMENTE EL AREA DE ARRIBO Y PARTE MAYOR DEL AUTOBUS.

EL EDIFICIO ESTA CONSTRUIDO A BASE DE MUROS DE CARGA Y LOSAS DE — CONCRETO ARMADO.

5) ELECCION DEL TERRENO Y SERVICIOS.

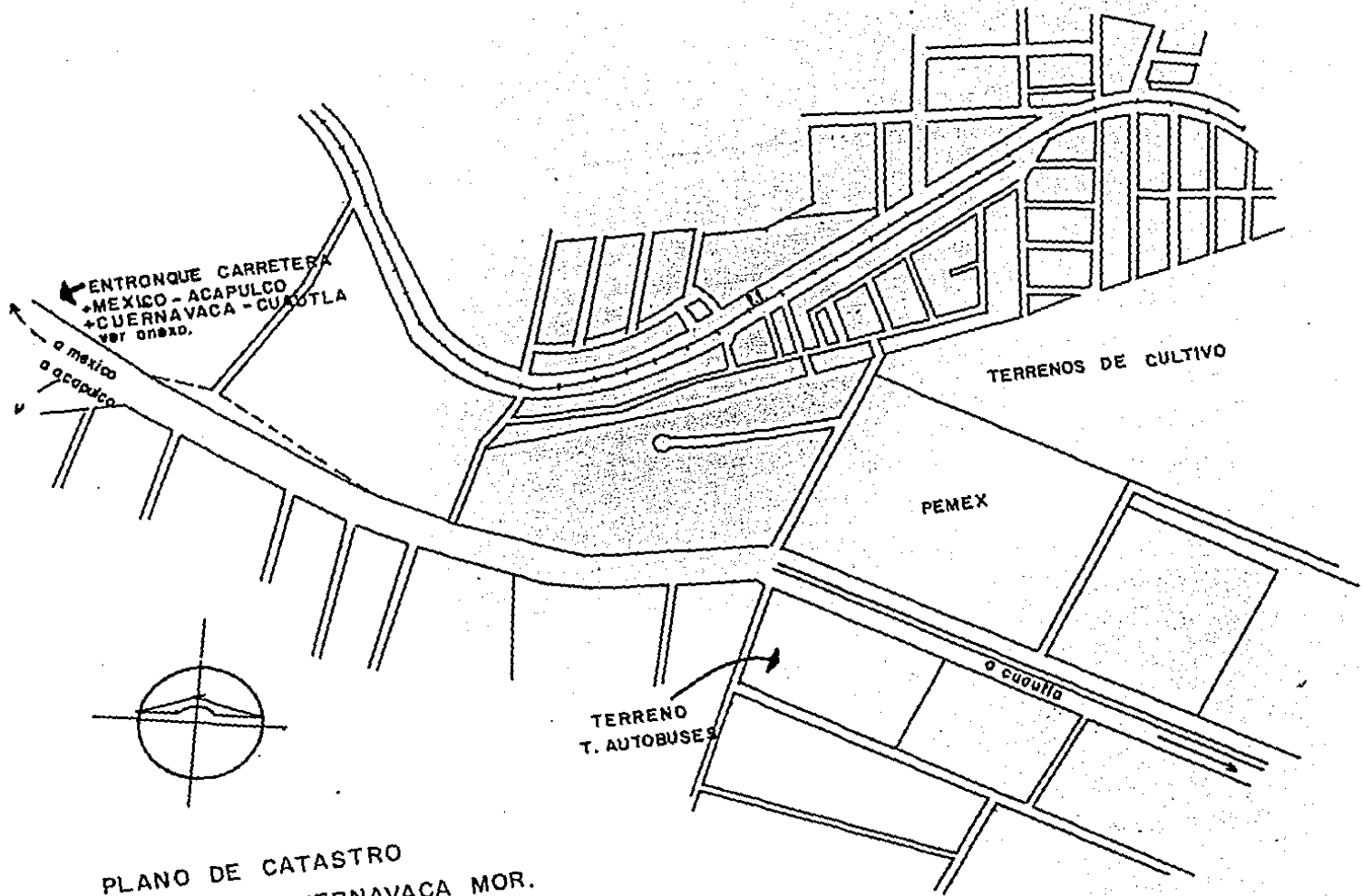
TERRENO, CENTRAL, CANYONERA

EL TERRENO DESTINADO PARA LA CENTRAL CANYONERA FUE SELECCIONADO POR EL GOBIERNO DE CUERNAVACA EN BASE AL PLAN DE DESARROLLO REALIZADO POR S.E.D.U.F.

EL TERRENO ESTA UBICADO DENTRO DE LA ZONA URBANA DE LA CAPITAL DE MORELOS , CUERNAVACA. TRATANDO DE QUE ESTE TERRENO ESTE UBICADO LO MAS PROXIMO A LAS VIAS CARRETERAS Y DE IGUAL FORMA DE FACIL ACCESO AL PUBLICO POR VIA DE AUTOBUSES URBANOS , TAXIS , VEHICULOS DE LA CAPITAL Y VEHICULOS DE OTROS MUNICIPIOS.

ESTE TERRENO ESTA LOCALIZADO A UNOS 3 KMS. DEL ENTRONQUE DE LA CARRETERA MEXICO - ACAPULCO Y LA CARRETERA CUERNAVACA - CUAUTLA FRENTE A LAS INSTALACIONES DE PETROLEOS MEXICANOS EN LA ZONA INDUSTRIAL (CIVAC). LA CARRETERA CUERNAVACA - CUAUTLA AL TERMINAR EN EL ENTRONQUE , SE CONVIERTE EN LA AV. PLAN DE AYALA QUE VA A DAR AL CENTRO DE LA CIUDAD DE CUERNAVACA , POR LO QUE ESTO HACE QUE SEA DE FACIL ACCESO AL PUBLICO EN GENERAL , COMO YA SE MENCIONO .

OTRA SOLUCION QUE DA ESTE TERRENO ES QUE ABASTECE TAMBIEN AL MUNICIPIO DE JIUTEPEC YA QUE ESTE ESTA LOCALIZADO APROXIMADAMENTE A 10 KMS. DEL TERRENO, POR LA CARRETERA CUERNAVACA-CUAUTLA .



PLANO DE CATASTRO
REGION - 26 CUERNAVACA MOR.

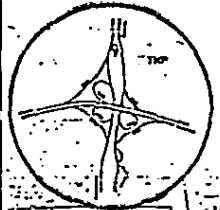
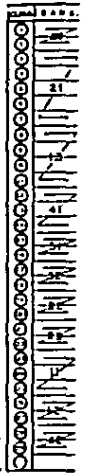
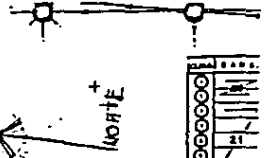
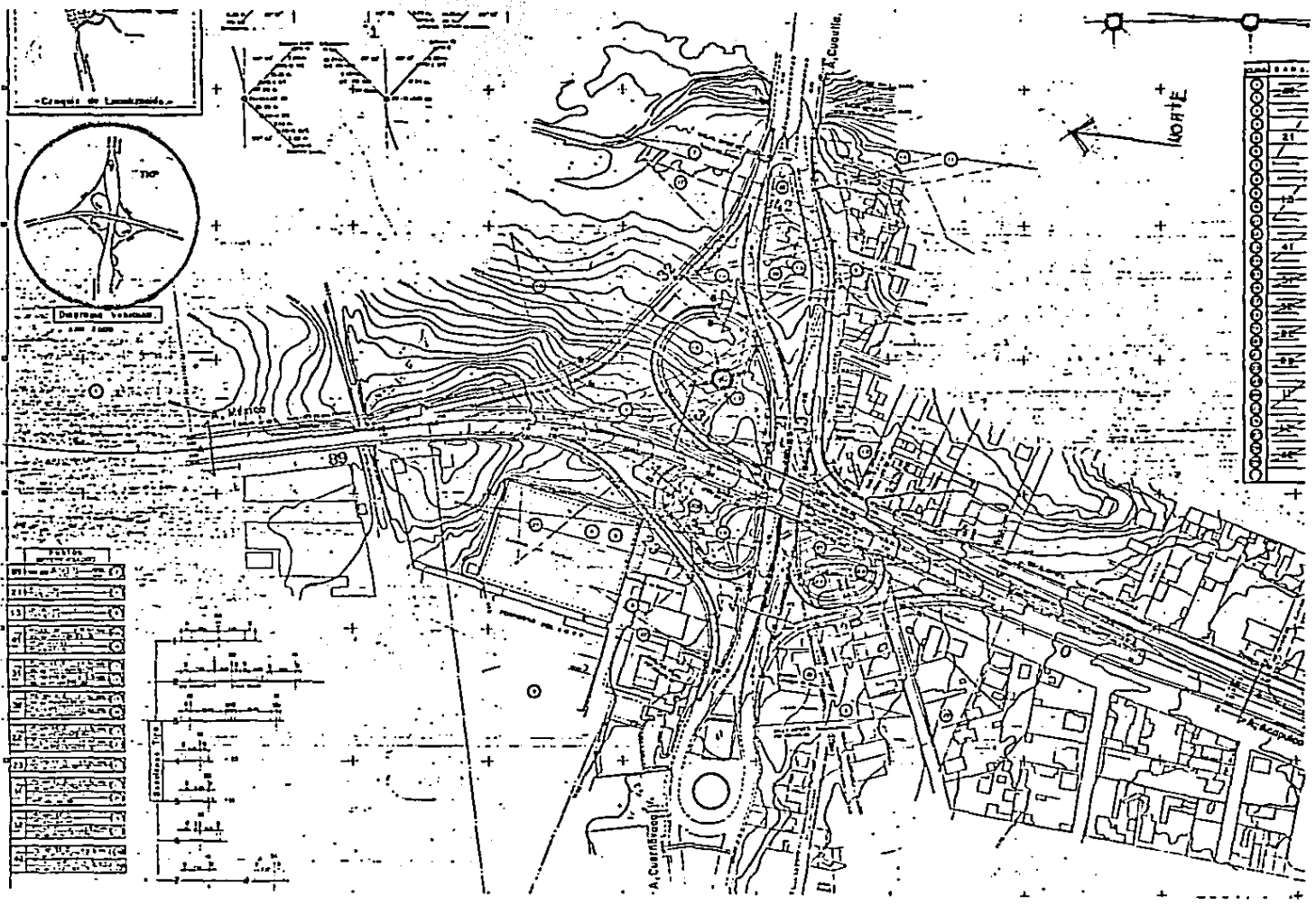
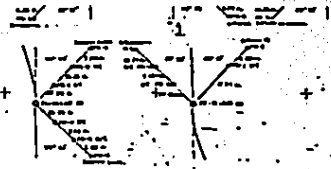
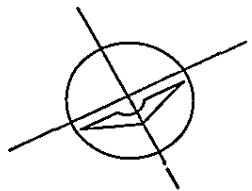
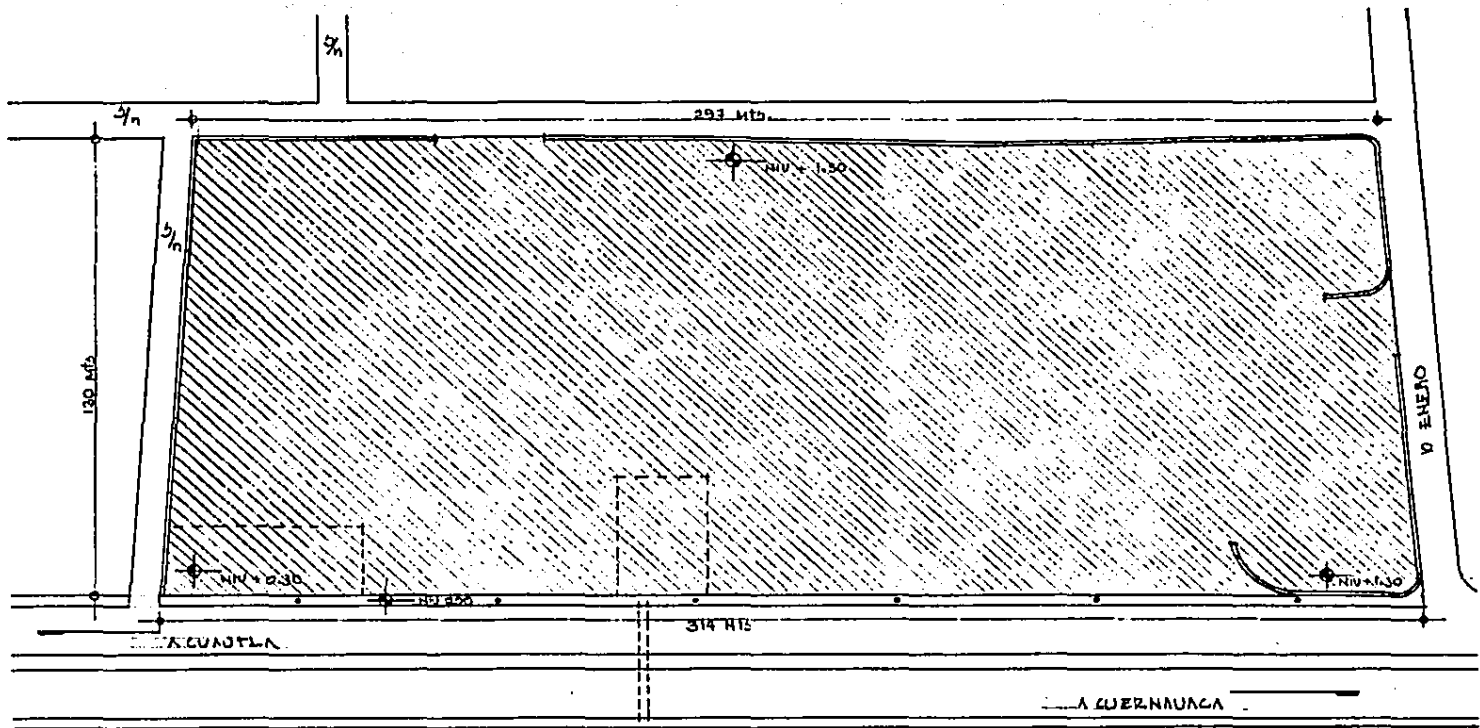


Diagrama de la zona

LEYENDA

1	[Symbol]	[Text]
2	[Symbol]	[Text]
3	[Symbol]	[Text]
4	[Symbol]	[Text]
5	[Symbol]	[Text]
6	[Symbol]	[Text]
7	[Symbol]	[Text]
8	[Symbol]	[Text]
9	[Symbol]	[Text]
10	[Symbol]	[Text]
11	[Symbol]	[Text]
12	[Symbol]	[Text]
13	[Symbol]	[Text]
14	[Symbol]	[Text]
15	[Symbol]	[Text]
16	[Symbol]	[Text]
17	[Symbol]	[Text]
18	[Symbol]	[Text]
19	[Symbol]	[Text]
20	[Symbol]	[Text]





- ==== MURO DE MAMPOSTERIA
- CONSTRUCCION ABANDONADA
- PROJ. PUENTE PEATONAL
- POSICION
- 5/11 CALLE SIN UMBRE

SERVICIOS URBANOS

*A) ENERGIA ELECTRICA - ESTA ZONA CUENTA CON UN ALTO NIVEL DE DOTACION QUE CUBRE CASI EN SU TOTALIDAD LA PARTE INDUSTRIAL DE CUERNAVACA , YA QUE EN SUS CERCANIAS SE CUENTA CON UNA ESTACION,QUE SE LOCALIZA POR LA ENTRADA A LA CARRETERA CUERNAVACA - CUAUTLA ($\frac{1}{2}$ KL.),QUE PASA - SUS LINEAS POR LA CARRETERA , PASANDO FRENTE AL TERRENO QUE SE TOMO PARA EL TEMA DE LA CENTRAL DE AUTOBUSES.

EL PROVISIONAMIENTO Y LA ADMINISTRACION ES REALIZADO MEDIANTE - LA INTERVENCION DE LA COMPANIA DE LUZ Y FUERZA DEL CENTRO S.A., ESTA FUNCIONA CON UNA CAPACIDAD DE 30,000 Kva.

*B) AGUA POTABLE - CASI CON LOS LIMITES CON JIUTEPEC SE ENCUENTRAN - DIVERSOS AFLORAMIENTOS DE AGUA POTABLE, ESTOS SON APROVECHADOS . - PARA EL ABASTECIMIENTO DE ZONAS CERCANAS QUE INCLUYEN A CIVAC, POR- LO QUE DE ESA MANERA TAMBIEN SON UTILIZADOS EN LA ZONA DE MI TERRE- NO YA QUE LAS LINEAS PASAN POR LA CARRETERA (CUERNAVACA - CUAUTLA)

*C) LOS SISTEMAS DE ELIMINACION DE LA ZONA CUENTAN CON ALGUNAS DEFICIEN- CIAS, PERO SE HA PROCURADO QUE EN ESTA ZONA TENGA EL MENOR GRADO DE- DEFICIENCIA YA QUE ESTA MUY CERCANO A LA ZONA INDUSTRIAL (CIVAC)- TENIENDO UN SISTEMA MIXTO DE DESALOJO (AGUAS NEGRAS Y AGUAS PLUVIA- LES) ESTA RED PASA POR LA CARRETERA YA MENCIONADA.

*D) TELEFONOS - HACIA LA ZONA INDUSTRIAL SE HA CONFORMADO UN SISTEMA - AUTOMATIZADO TENIENDO SUS LINEAS SOBRE LA CARRETERA .

6) ANALISIS DEL PLAN DE DESARROLLO URBANO.









































ANALISIS DEL PLAN REGULADOR O PLAN
PARCIAL DEL DESARROLLO URBANO.

CENTRAL CAMIONERA.- PARA DEFINIR LA UBICACION DE LA CENTRAL CAMIONERA O CENTRALES CAMIONERAS, FUE NECESARIO ELABORAR UN PLAN SECTORIAL DE VIALIDAD Y TRANSPORTE. POR LO TANTO, SU LOCALIZACION SE DEFINIO DEL ANALISIS ESPECIFICO QUE REALIZO EL DICHO PLAN Y DE LA ESTRATEGIA QUE EL MISMO DEFINIO. DE MANERA GENERAL, SE PUEDE INDICAR QUE DESDE EL PUNTO DE VISTA DEL PRESENTE PLAN A NIVEL DE ZONA CONURBADA, LA ZONA QUE FUE RECOMENDADA ES LA QUE SE FORMA EN EL CRUCE DEL LIBRAMIENTO CARRETERO Y LA AVENIDA PLAN DE AYALA - BOULEVARD A CIVAC, DEBIDO A LA CONFLUENCIA EN ESA ZONA DE LAS VIAS MAS IMPORTANTES DE ACCESO A LA CIUDAD Y LA INFRAESTRUCTURA VIAL NECESARIA, CONTENIDA EN LA ESTRATEGIA GENERAL DEL PLAN, PARA TRASLADARSE DE AHI HACIA EL INTERIOR DEL AREA URBANA.































OBSERVACION PERSONAL- EL TERRENO QUE SE DEFINIO PARA LA UBICACION DE LA CENTRAL CAMIONERA, FUE DEFINIDO LO MAS CERCANO A LA LOCALIZACION QUE EL PLAN DE DESARROLLO URBANO MENCIONA YA QUE LOS TERRENOS QUE SE ENCUENTRAN EN EL LIBRAMIENTO CARRETERO Y LA AV. PLAN DE AYALA-BOULEVARD A CIVAC, NO CUMPLEN CON LOS REQUISITOS QUE LA CENTRAL CAMIONERA TIENE. POR LO QUE SE LOCALIZO A 2 KILOMETROS APROXIMADAMENTE DE DICHO LIBRAMIENTO SOBRE LA CARRETERA CUERNAVACA - CUAUTLA.

*NOTA- EL LIBRAMIENTO CARRETERO MENCIONADO, ES LA CARRETERA CUERNAVACA - ACAPULCO .

USO ACTUAL DEL SUELO

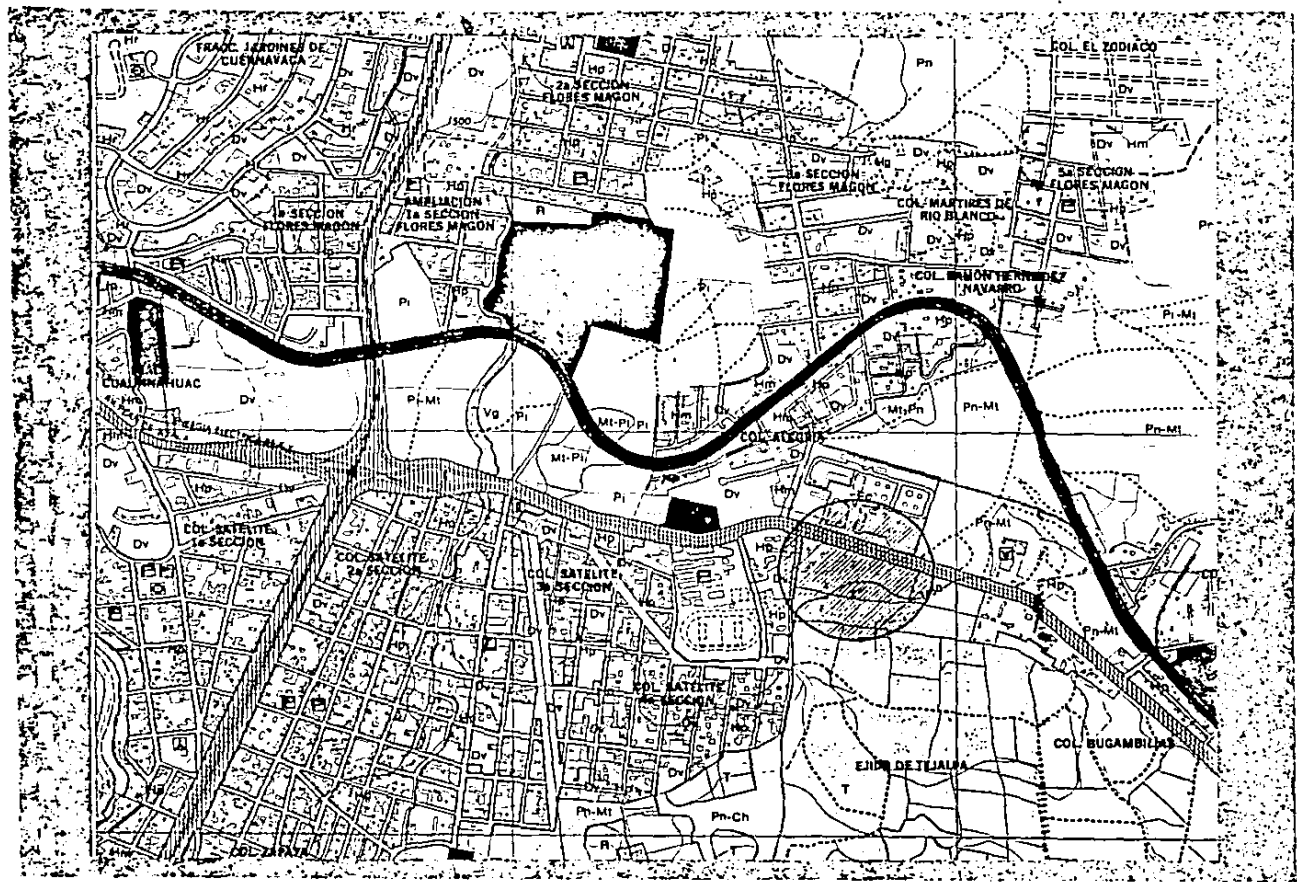
USO HABITACIONAL	USO INDUSTRIAL	
RESIDENCIAL  H	DE EXTRACCION  I	
MEDIO  Hm	DE PROCESAMIENTO  P	
POPULAR  Hpo	DE FABRICACION  F	
RURAL  Hr	DEPROVISTO DE VEGETACION	
MARGINALO  Hma	VACANTE  Dv	
USO COMERCIAL	EROSIONADO  De	
AREA PRINCIPAL  C	AREA EN PROCESO DE DESMONTE  Dd	
EQUIPAMIENTO MAYOR	USO AGRICOLA Y GANADERO	
USO ESPECIAL  Es	ESTABLO  Ua	
DEPOSITO DE COMBUSTIBLE  Ec	GRANJA  Ug	
USO AGRICOLA	HACIENDA  Ur	
DE RIEGO  R	RANCHO  Ur	
DE TEMPORAL  T	USO PRACTICOLA	
NOMADA  M	PASTIZAL NATURAL  Pa	
USO FORESTAL	PASTIZAL HALOFILO  Pn	
BOSQUE  B	PASTIZAL INDUCIDO  Pi	
BOSQUE DE GALERIA  Bg	PASTIZAL CULTIVADO  Pc	
BOSQUE MESOFILO DE MONTAÑA	OTROS TIPOS DE VEGETACION	
BOSQUE CULTIVADO	MANGLAR  Vm	
SELVA  S	FALMAR  Yp	
ASOCIACIONES DE VEGETACION	POPAL  Ypo	
MATORRAL  M	TULAR  Tl	
CHAPARRAL  Ch	DE SABANA  Vs	
NOPALERA  No	DE GALERIA  Vg	
MADUEAL  Md	DE DUNA COSTERA  Vd	
	DE PANTANO O MARISMA  Vp	

EQUIPAMIENTO

SERVICIOS URBANOS	
CEMENTERO  C	PLANTA DE TRATAMIENTO DE AGUA  Pta
DEPOSITO DE AGUA  D	PLAZA O JARDIN  Pz
ESTACION DE BOMBEROS  E	RASTRO  R
INSTALACION PARA DEPORTES  I	RECLUSORIO  Re
INSTALACIONES PARA ESPECTACULOS  In	SUB-ESTACION DE ENERGIA ELECTRICA  Se
MERCADO  M	TEMPLO  T
PLANTA DE ENERGIA ELECTRICA  Pe	ZONA ARQUEOLOGICA  Za
SERVICIOS MEDICOS	
CLINICA  Cl	HOSPITAL  H
CENTROS DE ENSEÑANZA	
PREESCOLAR  P	PREPARATORIA O NORMAL  Pr
PRIMARIA  Pp	SUPERIOR O PROFESIONAL  Sp
SECUNDARIA O TECNICA  St	
COMUNICACIONES Y TRANSPORTES	
AEROPUERTO INTERNACIONAL  A	CENTRAL DE TELEFONOS  T
AEROPUERTO LOCAL  Al	CENTRAL DE TELEGRAFOS  Te
ATROPISTA  At	ESTACION DE FERROCARRIL  F
CENTRO CAMIONEROS  C	ESTACION DE MICROONDAS  E
CENTRAL DE CORREOS  Co	

TERMINAL DE AUTOBUSES, CUERNAVACA, MORELOS

GERARDO PARTIDA CAMPOS

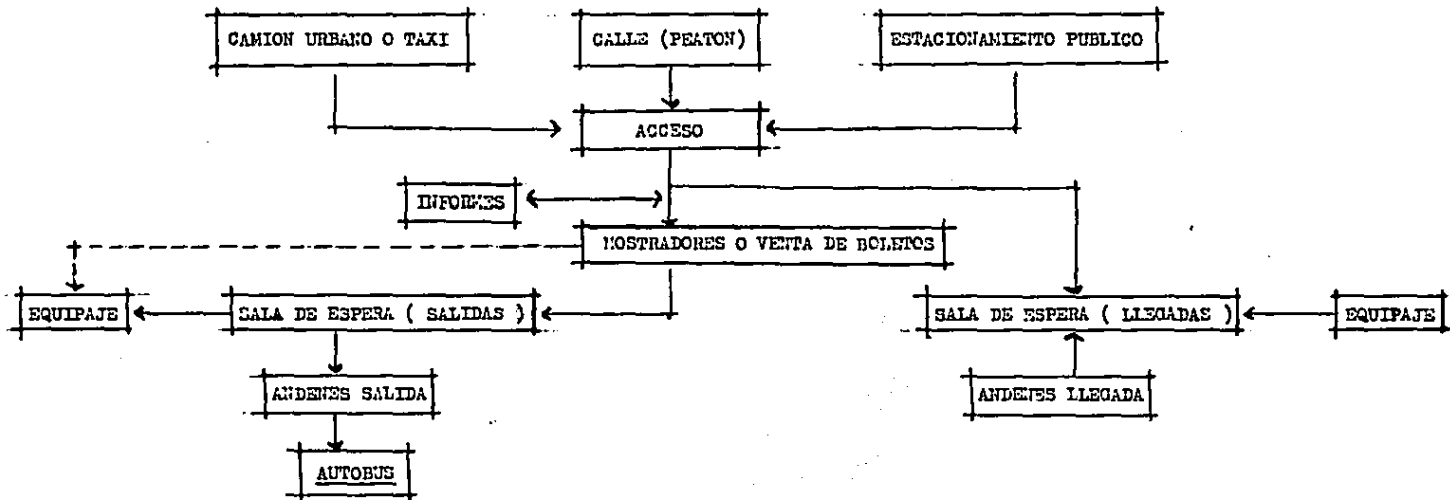


TERMINAL DE AUTOBUSES, CUERNAVACA, MORELOS
GERARDO PARTIDA CAMPOS

7) SECUENCIAS DE USO Y AREAS OPERACIONALES.

SECUENCIAS DE USO Y AREAS
OPERACIONALES

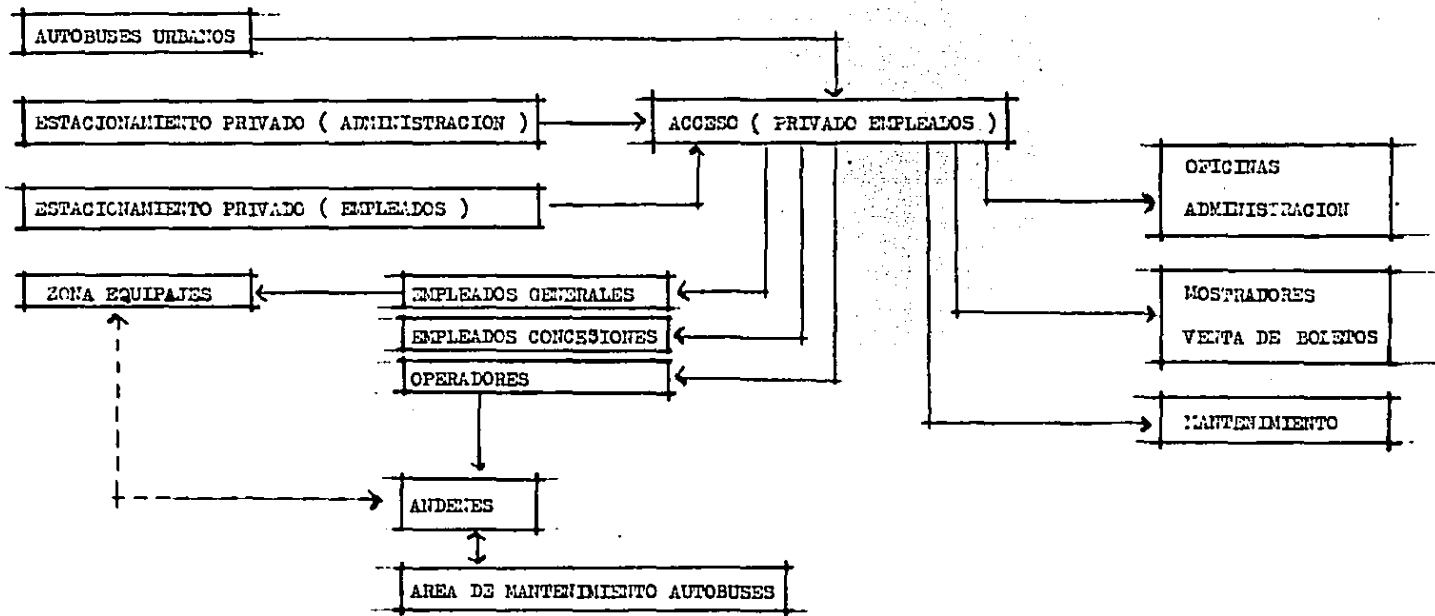
EN ESTE DIAGRAMA OBSERVAMOS EL RECORRIDO QUE TIENE QUE HACER EL PASAJERO PARA ABORDAR UNO DE LOS AUTOBUCES DE LAS DIFERENTES LINEAS, DE IGUAL FORMA SE MUESTRA EL RECORRIDO QUE SE HACE CUANDO UNA PERSONA VA A RECOGER A OTRA QUE LLEGA POR AUTOBUS.



* NOTA- EL PASAJERO QUE LLEGA RECIBIRA SU EQUIPAJE EN UNA SALA PREVIA.

SECUENCIAS DE USO Y AREAS
OPERACIONALES

EN ESTE OTRO DIAGRAMA MOSTRAMOS EL RECORRIDO O USO DE AREAS QUE HACEN LOS EMPLEADOS DE LA TERMINAL, AL LLEGAR A ESTA Y DURANTE EL DIA .



* NOTA-LOS EMPLEADOS DE MOSTRADORES-
SERAN DESIGNADOS POR CADA UNA
DE LAS LINEAS EXISTENTES.

8) OBJETIVOS.- PREMISAS DE DISEÑO.

RESTRICCIONES.

PROPIETARIO.

SISTEMAS CONSTRUCTIVOS PROPUESTOS.

CONCLUSIONES.

OBJETIVOS Y METAS DEL TEMA

DE TESIS

- A) LOCALIZACION DE LA TERMINAL FUERA DEL CENTRO DE LA CIUDAD, PERO --
CERCANO A LOS CENTROS URBANOS.
- B) UNA LOCALIZACION MAS EXPEDITA POR PARTE DEL USUARIO.
- C) COMODIDAD Y SEGURIDAD PARA EL USUARIO.
- D) ABATIR COSTOS DE OPERACION Y MANTENIMIENTO EN GENERAL YA QUE SE --
FACILITA LA ADQUISICION EN GENERAL : COMBUSTIBLE, LUBRICANTES Y SERVI--
CIO DE ASEO, MEDIANTE LA ORGANIZACION DE UNA SOCIEDAD COOPERATIVA Y EN
BENEFICIO ECONOMICO PARA LOS TRABAJADORES.
- E) CONSERVACION DE VEHICULOS CON EL FUNCIONAMIENTO DE TALLERES Y SER--
VICIOS ANEXOS.
- F) EVITAR UN FOCO DE CONTAMINACION QUE SE HA CREADO POR LA UBICACION--
DE LAS ACTUALES TERMINALES DE AUTOBUSES.
- G) FACILITAR AL USUARIO LA ELECCION DE SALIDAS DE LOS DISTINTOS CAMIO--
NES EN SUS DIFERENTES HORARIOS.
- H) FACILIDAD DE CIRCULACION PARA LOS AUTOBUSES POR VIA CARRETERA.
- I) CUMPLIR CON LA DEMANDA DE SERVICIO, SEGUN EL CRECIMIENTO DE LA PO--
BLACION (PROYECTANDO LA TERMINAL HACIA EL AÑO 2010 SEGUN DATOS DEL --
PLAN DE DESARROLLO URBANO.)

PREMISAS DE DISEÑO

- 1) LAS ENTRADAS DEPENDEN DE LA CANTIDAD DE AUTOBUSES Y DE ACUERDO A LA CAPACIDAD DE ESTOS.
- 2) EN EL VESTIBULO GENERAL SE INCLUYEN CONCESIONES COMO PUEDEN SER : ARTESANIAS, AGENCIAS, BANCOS, DULCERIAS, ETC.
- 3) EN LA MESA DE INFORMACION VA DE ACUERDO A LA CANTIDAD DE PERSONAL QUE VAYA A ATENDER.
- 4) LAS CASETAS DE TELEFONOS DEBEN SER SUFICIENTES PARA SATISFACER LAS DEMANDAS DEL PUBLICO.
- 5) LA SALA DE ESPERA DEBERA SER EN PROPORCION A LA CANTIDAD DE PASAJEROS QUE SE VAYA A ATENDER.
- 6) LA VENTA DE BOLETOS COSTARA DE LOCALES DONDE SE ALOJARAN UN MAXIMO DE TRES PERSONAS (DOS) EN CADA UNA DE ELLAS.
- 7) LOS SANITARIOS DEPENDERAN DE LA CAPACIDAD DE LA TERMINAL.
- 8) EL EQUIPAJE CONTARA CON UN LOCAL PARA QUE SE ALOJEN TRES PERSONAS PARA ATENDER AL PUBLICO, TAMBIEN DEPENDE DE LA CAPACIDAD DE LA TERMINAL.
- 9) LOS ANDENES TENDRAN UNA CIRCULACION PARA EMPLEADOS Y NO SE MEZCLEN CON EL PUBLICO.
- 10) EL USO DEL ANDEN DEBERA DE TOMARSE EN CUENTA LA AGLOMERACION A LA LLEGADA Y SALIDA DEL PUBLICO.
- 11) LA DISTRIBUCION DEL EQUIPAJE EN LOS ANDENES, SE DEBERA HACER RAPIDA-

Y EFICAZMENTE POR MEDIO DE CARRITOS DESTINADOS A ESE USO , CON UNA RES -
PECTIVA BODEGA.

12) EN LA PARTE ALIMENTICIA, LA TERMINAL CONTARA CON UNA CAFETERIA DEL -
TIPO DE COMIDA RAPIDA, SERVICIO DE BARRA Y MESAS.

13) HABRA UN CONTROL PARA AUTOBUSES, TANTO DE SALIDA COMO DE ENTRADA, -
(SE NECESITARA UNA OFICINA PARA ESTE CONTROL).

14) LOS BAÑOS PARA PERSONAL (OPERADORES) TENDRAN SERVICIOS DE VESTIDOR,
REGADERAS, CAMAS, ETC.

HABRA UN ALMACEN PARA ELEMENTOS DE MANTENIMIENTO Y OTRO PARA SERVICIO DE -
LOS AUTOBUSES.

15) HABRA OFICINAS PARA EMPLEADOS, PARA SU CONTROL Y DISTRIBUCION.

16) OFICINAS PARA LA EMPRESA, PARA CONTABILIDAD Y Y TODAS LAS FUNCIONES -
ADMINISTRATIVAS EN GENERAL.

SANITARIOS PARA EMPLEADOS DE OFICINA .

17) TENDRA QUE HABER UN GARAGE PARA AUTOBUSES, DEPENDERA DE LA CAPACIDAD-
DE LA TERMINAL.

18) EL TALLER SERA DE SERVICIO RAPIDO PARA QUE NO HAYA CONGESTIONAMIENTOS
DENTRO DE ESTE TALLER, TENDRA UNA BODEGA DONDE SE ALMACENARAN REFACCIONES
ACEITES ETC.

SISTEMAS CONSTRUCTIVOS PROPUESTOS

EL SISTEMA CONSTRUCTIVO QUE SE PROPONE ES A BASE DE SISTEMAS PRE -
FABRICADOS YA QUE ESTE SISTEMA TIENE LAS VENTAJAS DE SALVAR CLAROS GRAN -
DES Y UNA COLOCACION BASTANTE RAPIDA YA QUE EL TEMA LO REQUIERE, YA LA -
CONSTRUCCION DE LA TERMINAL ANTERITA QUE SE EFECTUE LO MAS RAPIDO POSIBLE,
YA QUE AL HACER EL TRASLADO DE LAS TERMINALES EXISTENTES A LA NUEVA, TENDRA
QUE ESTAR TERMINADA PARA PODER ATENDER SATISFACTORIAMENTE LA DEMANDA QUE -
GENERA LA CIRCULACION DE LOS AUTOBUSES.

RESTRICCIONES CONSTRUCTIVAS

REFERENTE AL CONTEXTO ESTE NO TIENE NINGUNA RESTRICCION YA QUE LAS
CONSTRUCCIONES EXISTENTES SON DE TIPO RURAL. LAS RESTRICCIONES CONSTRUCTI
VAS QUE SE TIENEN EN EL AREA SON UNICAMENTE LAS MARCADAS CONTRA SISMOS PUES
LAS QUE SON PARA NIVELES NO SE TOMAN EN CONSIDERACION YA QUE EL TEMA NO -
REQUIERE MAS DE DOS NIVELES.

PROPIETARIO DE LA CENTRAL

CANIONERA

EL PROPIETARIO DE LA CENTRAL CANIONERA SERA EL DEPARTAMENTO DE -
"COMUNICACIONES Y TRANSPORTES DEL ESTADO DE MORELOS", ESTE SE ENCARGARA-
DE LA ADMINISTRACION, DEL FUNCIONAMIENTO ASI COMO TAMBIEN DE LAS CONGE -
SIONES PARA TIENDAS DENTRO DE LA CENTRAL CANIONERA.

LA CONSTRUCCION DE LA CENTRAL CANIONERA ESTARA A CARGO DEL DEPAR -
TAMENTO DE DESARROLLO URBANO, OBRAS PUBLICAS Y ECOLOGIA DEL ESTADO DE -
MORELOS (D.U.G.P.E) , DESTINANDO UNA PARTE DE SU PRESUPUESTO PARA LA -
EJECUCION DE LA OBRA .

CONCLUSIONES

CONFORME A LO ANTERIOR Y, Y TOMANDO COMO BASE LAS INVESTIGACIONES REALIZADAS EN EL LUGAR, ENCONTRE INDISPENSABLE Y NECESARIO PROYECTAR UNA CENTRAL CAMIONERA QUE CUENTE CON TODOS LOS SERVICIOS Y COMODIDADES PARA EL VIAJERO. EN LAS TERMINALES ACTUALES EL DESORDEN QUE EXISTE EN LA DISTRIBUCION DE ESTOS SERVICIOS Y LA FALTA DE ESPACIOS ADECUADOS, PROVOCAN UNA SERIE DE TRASTORNOS Y PROBLEMAS EN LA CIUDAD QUE REQUIEREN DE UNA INMEDIATA Y URGENTE SOLUCION.

PROBLEMAS DE TIPO URBANO, DE TRANSITO, DE ESTACIONAMIENTO, DE ACCESOS Y SALIDAS DE CAMIONES, FILAS DE CAMIONES EN ESPERA DE SU PARTIDA (EN DOBLE FILA), CONGESTIONAMIENTOS DEL TRAFICO Y OBSTACULOS TANTO DE VEHICULOS COMO DE PEATONES, YA QUE LAS BANQUETAS DE ANDENES SON UTILIZADAS PARA RAJAR EL EQUIPAJE.

ADEMAS DE TODAS LAS ANTERIORES SEÑALADAS, TIENEN TAMBIEN MOLESTIAS E INCOMODIDADES LOS USUARIOS DE ESTOS VEHICULOS POR LA AUSENCIA DE LOS INDISPENSABLES SERVICIOS, QUE SON REQUISITO PARA EL BIENESTAR DEL VIAJERO COMO : SANITARIOS, AREAS AGRADABLES DE ESPERA, LUGARES ADECUADOS DE CIRCULACION, ZONAS DE TAQUILLAS DE VENTA DE BOLETOS, ANDENES DE ABORDAJE Y LLEGADA CON SEGURIDAD EN LAS MISMAS, COMODIDAD PARA EL TRANSPORTE, RECEPCION Y ENTREGA DEL EQUIPAJE, ETC.

9) PROGRAMA ARQUITECTONICO

PROGRAMA ARQUITECTONICO

ZONA	LOCAL	MOBILIARIO	AREA	
I- AREA ACCESO	150 PERSONAS	C/U 2 MALETAS	220 M ²	
	CONCESIONES	VARIADO	500 M ²	
	TAQUILLAS (5)	MOSTRADORES 4 C/U	220 M ²	
	SALA EXPO.	—————	100 M ²	TOTAL = 1040 M ²
II- AREA DE RECEPCION	INFORMACION	MOSTRADORES	50 M ²	
	ENTREGA EQUIPAJE	—————	100 M ²	
	BODEGA	—————	100 M ²	
	RECEPCION EQUIPAJE	—————	100 M ²	
	BODEGA	—————	100 M ²	
	PAQUETERIA	—————	180 M ²	
	TURISMO	MOSTRADORES	20 M ²	
	TAXIS	MOSTRADORES	20 M ²	TOTAL = 670 M ²
III- AREAS DE ESPERA	SALIDAS	BANCAS	700 M ²	
	LLEGADAS	BANCAS	500 M ²	TOTAL = 1200 M ²

PROGRAMA ARQUITECTONICO

ZONA	LOCAL	MOBILIARIO	AREA		
IV- ANDENES	ANDENES LLEGADAS	10 CAJONES	550 M ²		
	ANDENES SALIDAS	10 CAJONES	550 M ²		
	CONTROL OPERADORES	MOSTRADORES	50 M ²		
	LLEGADA AUTOBUS	—————	25 M ²		
	CASETA CONTROL	ESCRITORIO	25 M ²		
	DORMITORIOS OPERADORES C/ BAÑO		200 M ²	TOTAL = 1400 M ²	
V- ADMINISTRACION	RECEPCION	MOSTRADORES	50 M ²		
	ESPERA	SILLONES	50 M ²		
	2 ADMINISTRACIONES	RECEPCION			
		2 SECRETARIAS			
		2 OFICINAS		280 M ²	
	3 ADMINISTRACIONES	RECEPCION			
		1 SECRETARIA			
		1 OFICINA		300 M ²	
	ADMINISTRACION				
	GENERAL	3 SECRETARIAS			
	2 OFICINAS		150 M ²	TOTAL = 830 M ²	

PROGRAMA ARQUITECTONICO

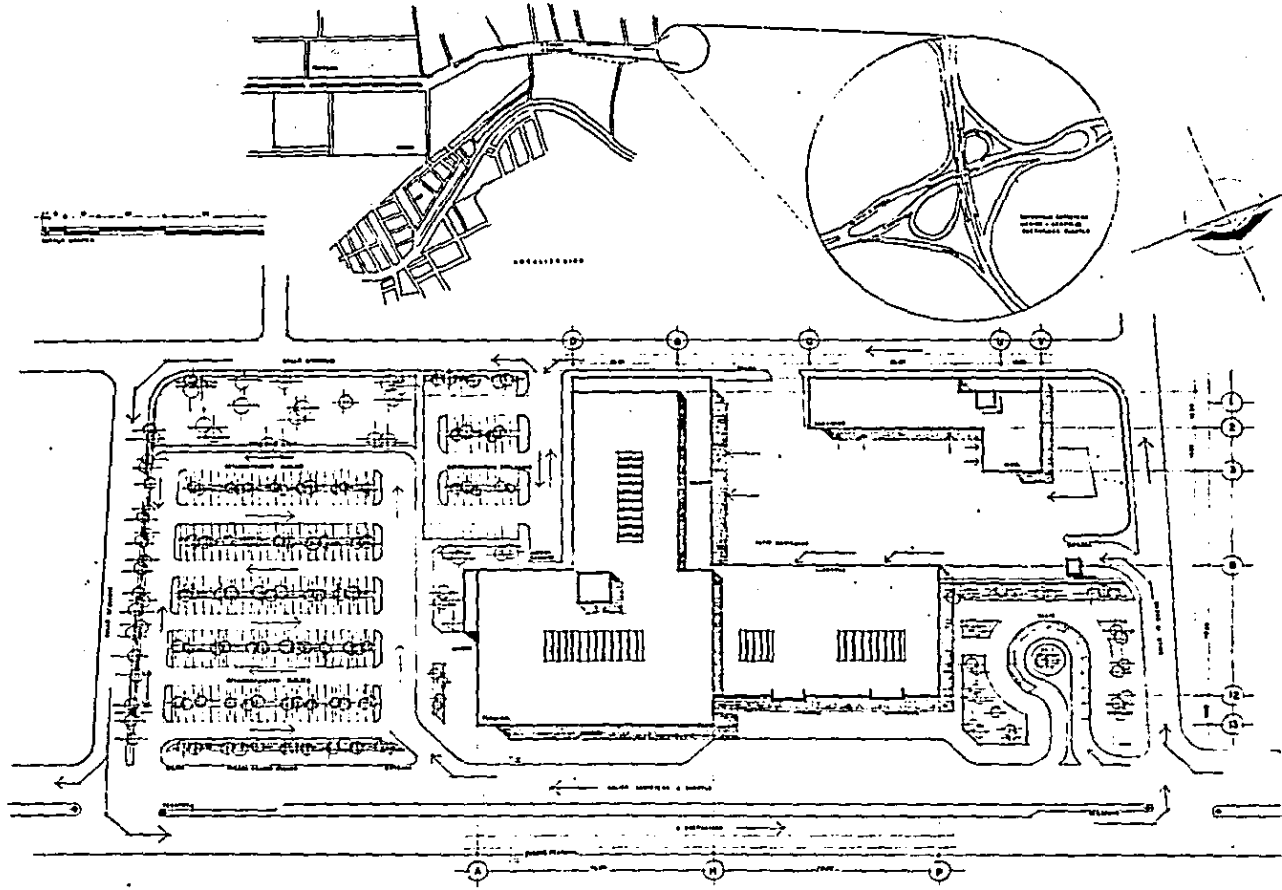
ZONA	LOCAL	NOBILIARIO	AREA
VI- SERVICIOS	1° AUXILIOS	CAMA	
		ESCRITORIO	
		2 CAMAS REPOSO	90 M ²
		BODEGA	50 M ²
	CUARTO DE MAQUINAS	100 M ²	
	LIMPIEZA	25 M ²	
	SANITARIOS	OFICINAS	POR CADA MIL METROS CUADRADOS SE INSTALARAN DOS W.C., UN W.C. Y UN LAVABO, Y DOS W.C. Y UN LAVABO PARA EL CASO DE MUJERES. DONDE LA CAPACIDAD SEA PARA MAS- DE 60 CONCURRENTES. H- UN W.C., UN W.C., UN W.C., 1 LAVABO H- UN W.C. POR CADA 60 CONCURRENTES UN LAVABO.
	ESTACIONAMIENTO	SALAS DE ESPERA	TOTAL= 650 M ²
			UN CAJON POR CADA 50 M ² construidos

PROGRAMA ARQUITECTONICO

ZONA	LOCAL	MOBILIARIO	AREA	
VII-	SERVICIOS COMPLEMENTARIOS			
	TALLER MECANICO	_____	220 M ²	
	BODEGA REFACCIONES	_____	25 M ²	
	CHOFERES	MESAS	25 M ²	
	BAÑOS VESTIDORES	_____	20 M ²	
	ADMINISTRACION	_____	30 M ²	
	CONTROL	_____	10 M ²	
	BODEGA LLANTAS	_____	25 M ²	
	SERVICIO GASOLINA	BOMBAS	70 M ²	TOTAL = 425 M ²
				TOTAL = 5565 M ²
				10 % <u>556 M²</u>
				6121 M ²

*NOTA El area de filas no es
tomada en cuenta.

10) PROYECTO ARQUITECTONICO.



TERMINAL DE AUTOBUSES

CENTRALITA NER.

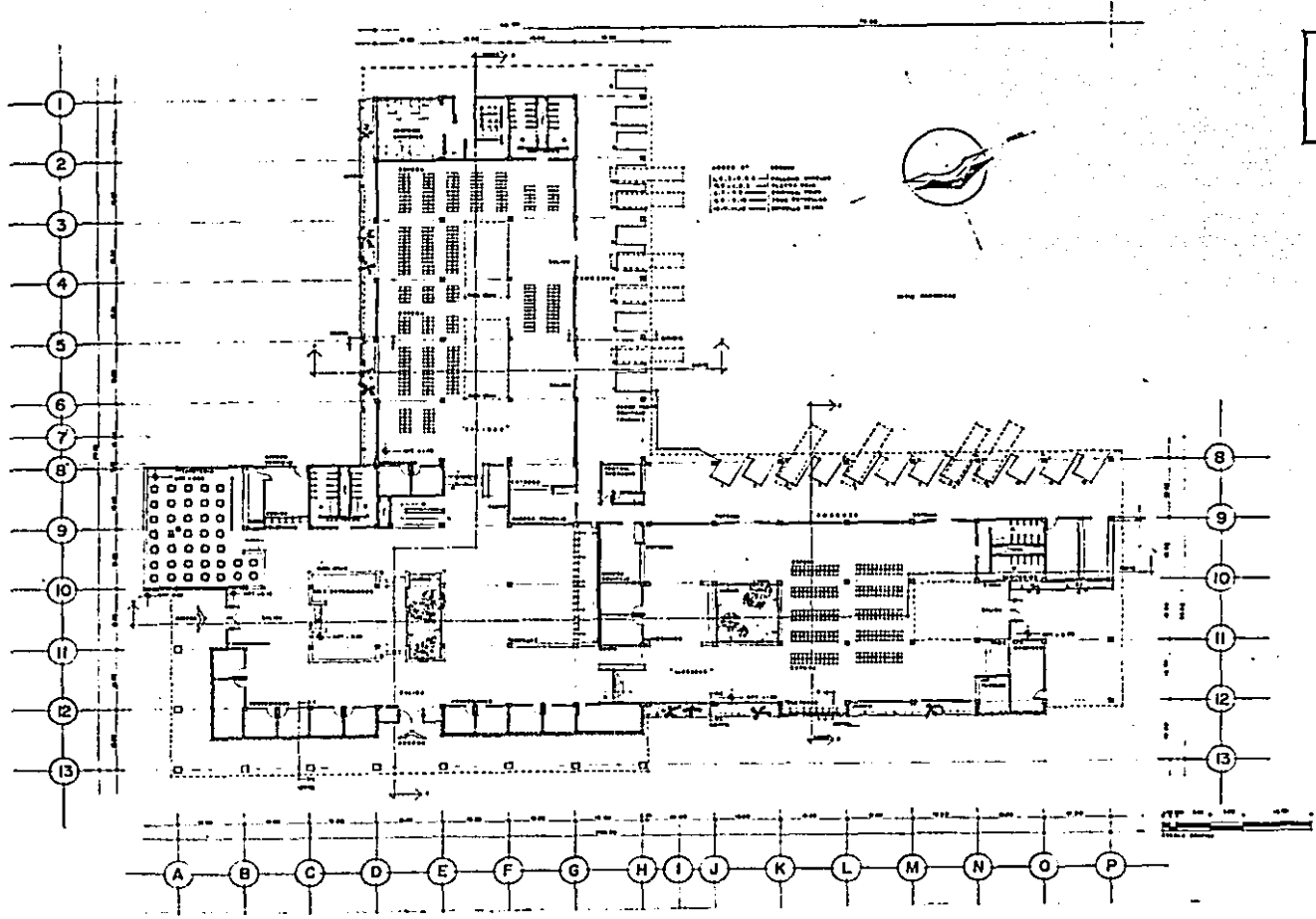
PLANTA DE CONJUNTO

PARTIDA CAMPOS

GERARDO

1

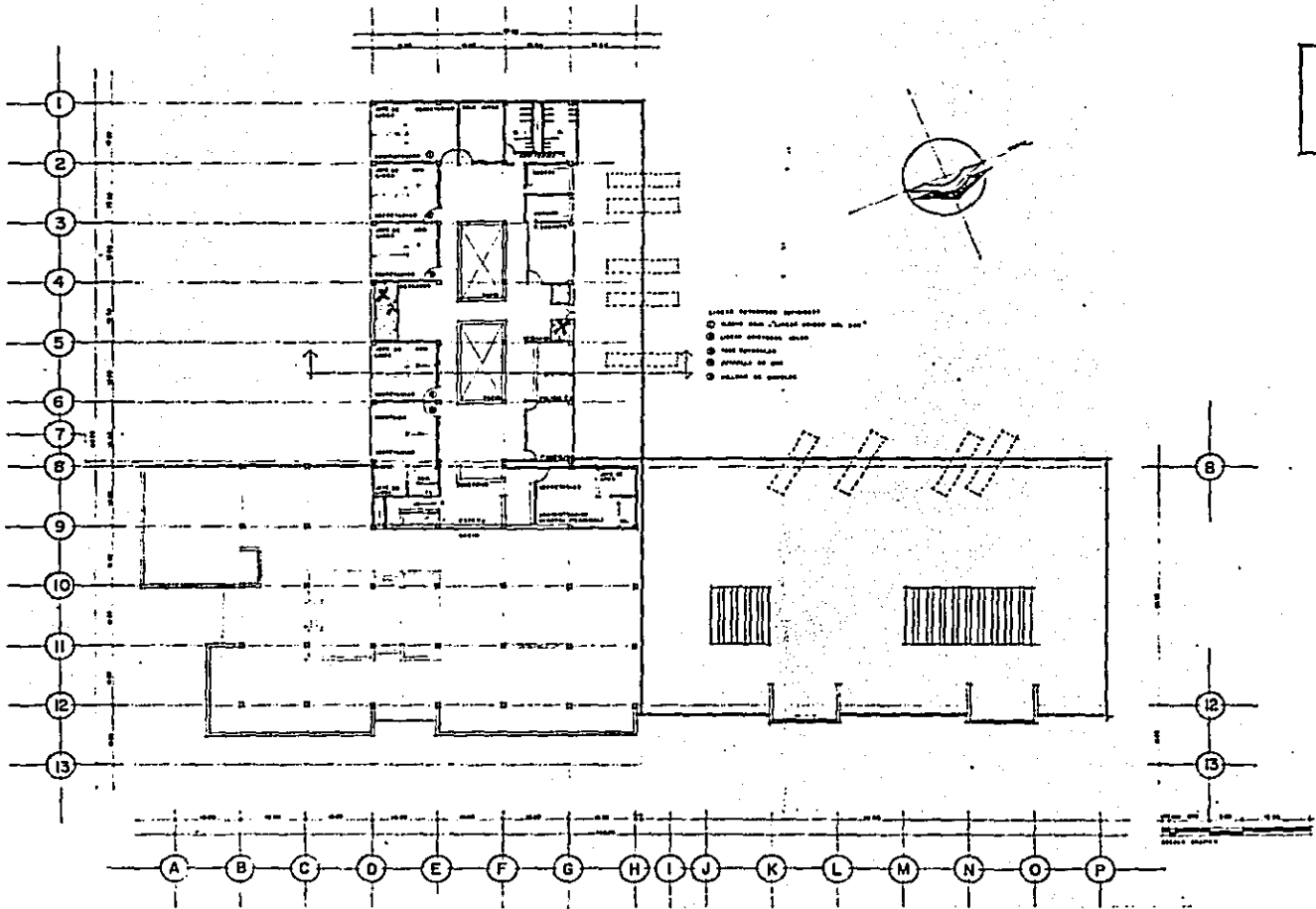
PROYECTO DE ARQUITECTURA



TERMINAL DE AUTOBUSES

GERARDO MGR.

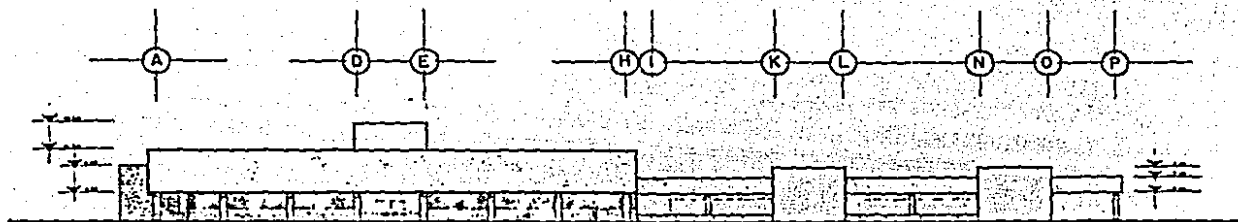
2	PLANTA ARO. BAJA	1955	GERARDO
	PARTIDA A CAMPOS		



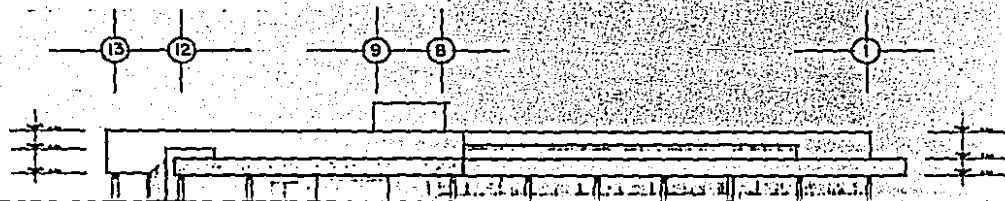
TERMINAL DE AUTOBUSES CIUDAD DE MEXICO

3	PLANTA ARO ALTA	1938	AUTOR: DR. J. J. GARCIA
	PARTIDA CAMPOS	GERARDO	

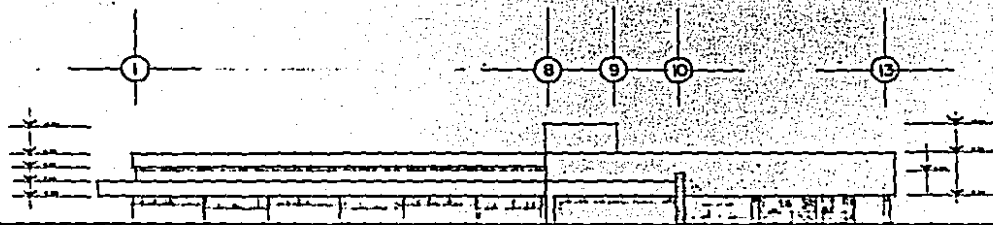
C O S T U R L A M E J I C A N A E A R Q U I T E C T O R A



FACHADA FRONTAL CARRETERA A CUAUTLA

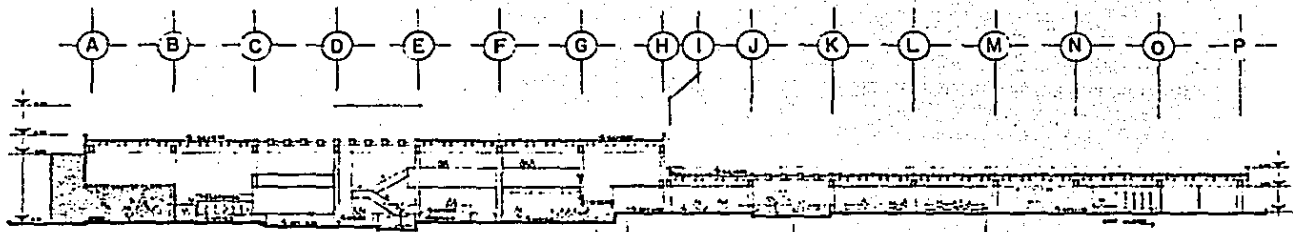


FACHADA LATERAL CALLE 10 ENERO

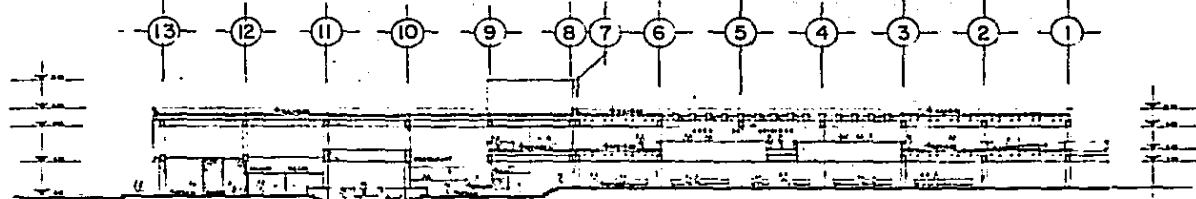


FACHADA LATERAL ESTACIONAMIENTO

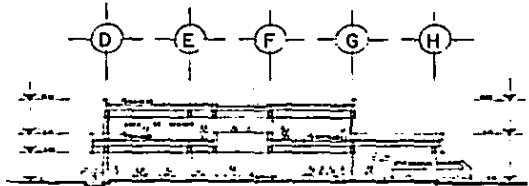
SECRETARÍA DE OBRAS PÚBLICAS D.F.	
TERMINAL DE AUTOBUSES	
CALLE 10 ENERO	
PARTIDA CAMPOS GERARDO	
C. C. U. S. L. A. M. E. S. I. C. A. N. A. D. E. A. R. Q. U. I. T. E. C. T. U. R. A.	
4	FACHADAS
1:100	1:100



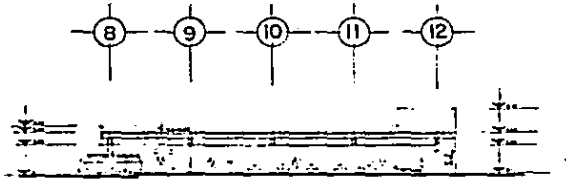
CORTE W-W'



CORTE X-X'



CORTE Y-Y'



CORTE Z-Z'

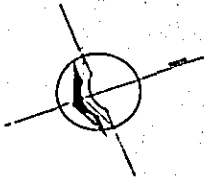
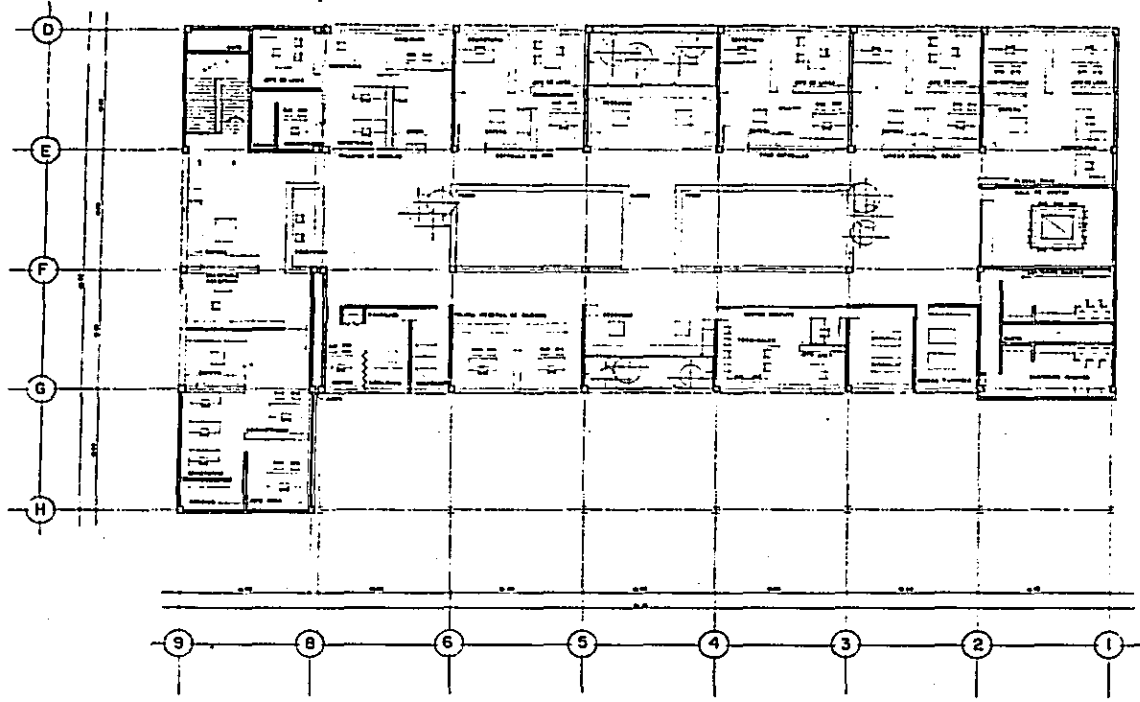


TERMINAL DE AUTOBUSES

DETERMINADA POR...

PROYECTO	TERMINAL DE AUTOBUSES
PROYECTANTE	ING. J. L. CAMPOS GERARDO
PROYECTO	5

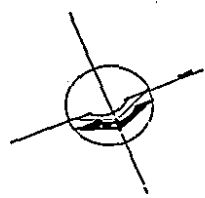
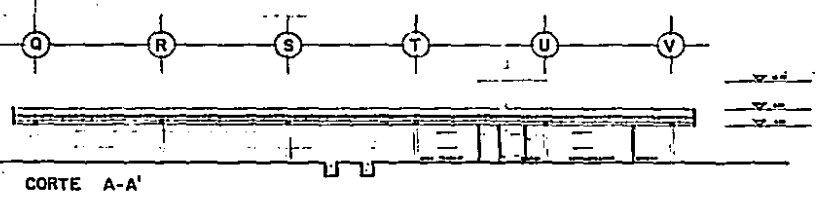
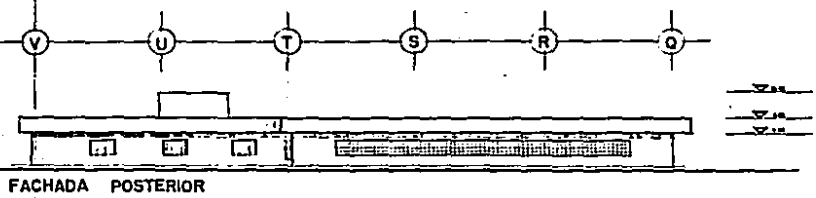
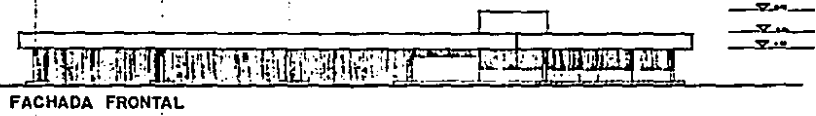
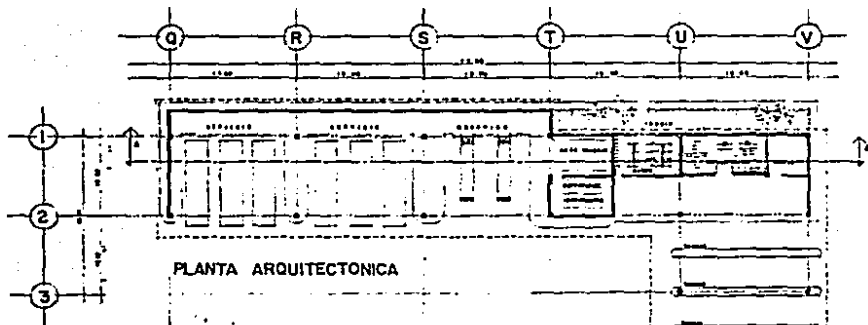
E S T A D O M E X I C A N O D E A R Q U I T E C T O R A



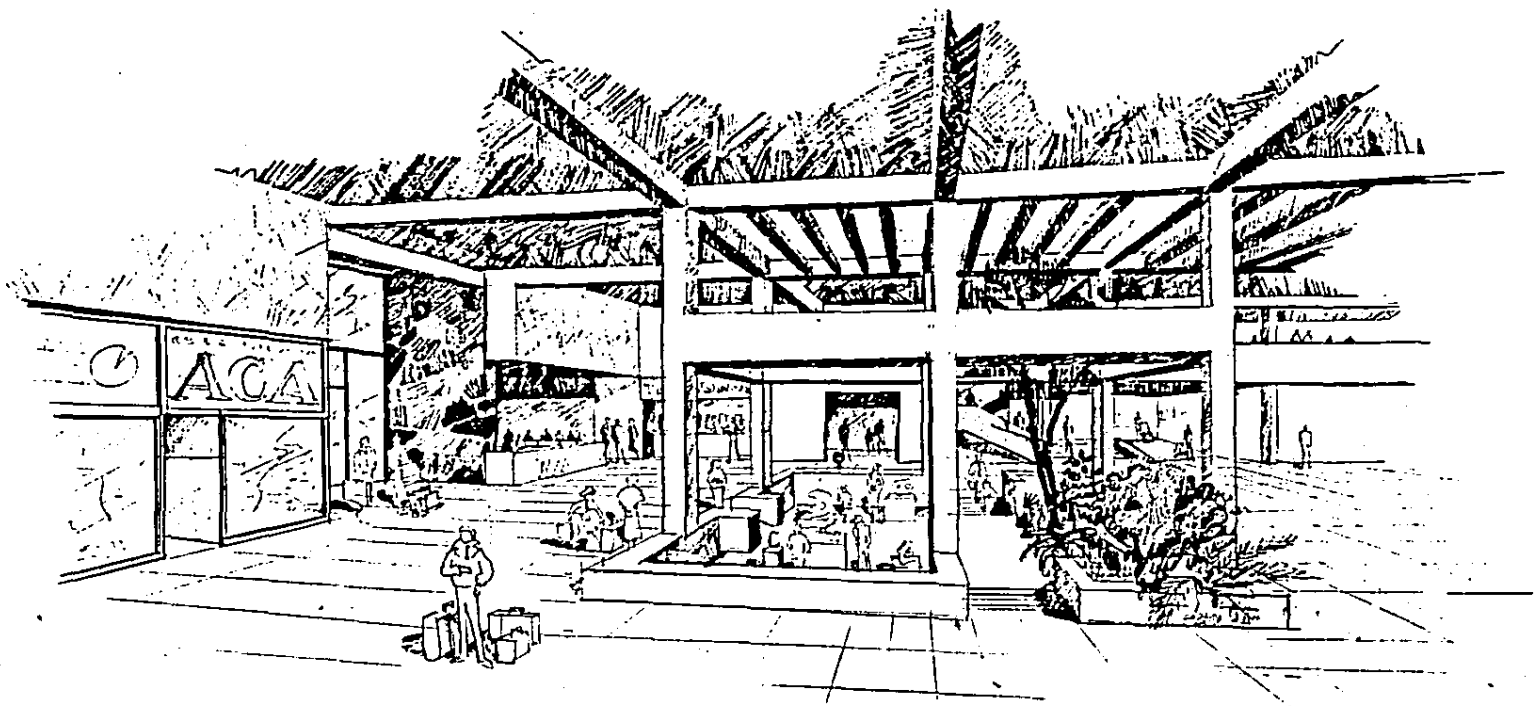
TERMINAL DE AUTOBUSES GERARDO S.M.

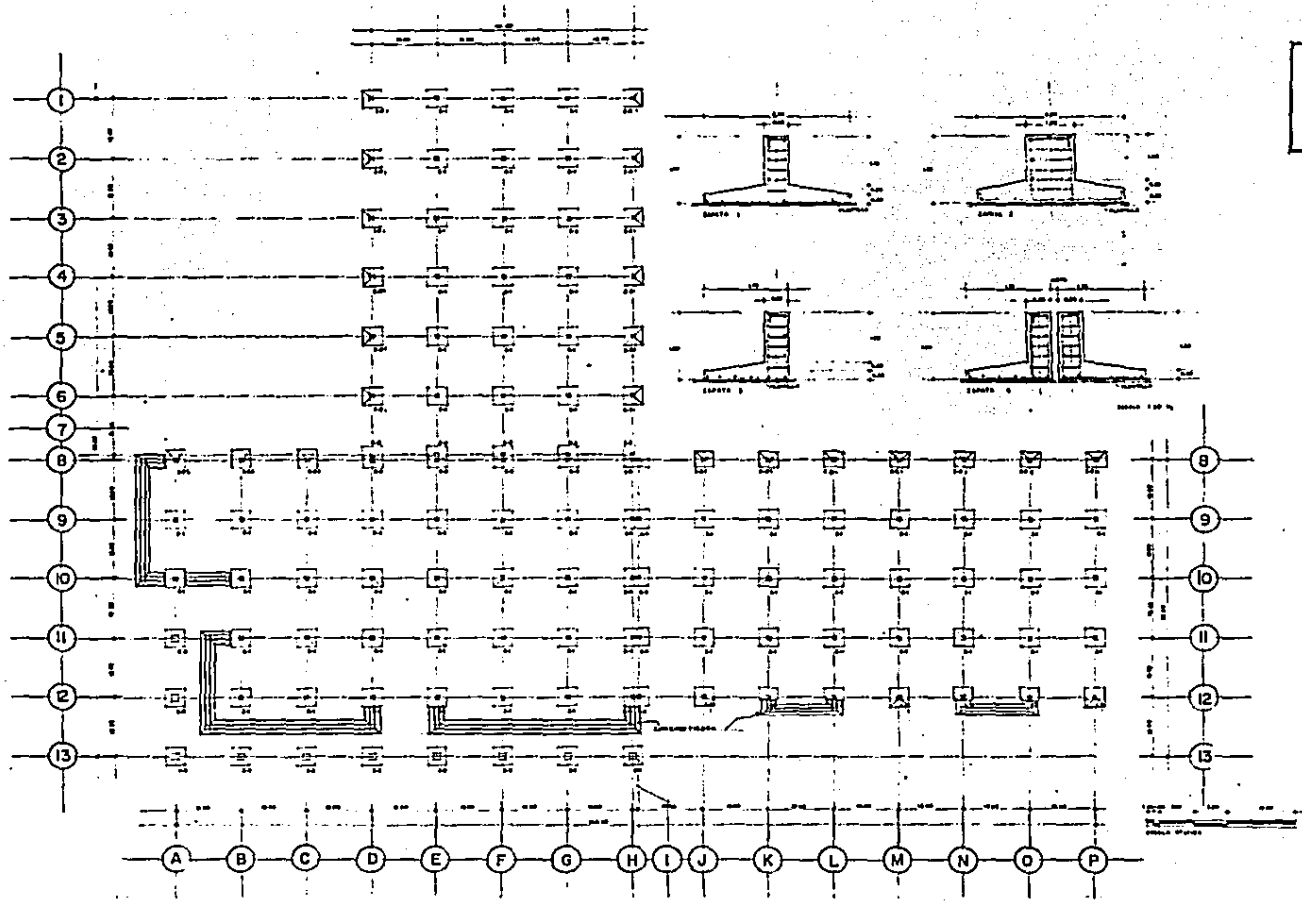
7	PLANTA ARQ. ALTA AMPLIACION	GERARDO S.M.
	PARTIDA CAMPOS	GERARDO

C. S. C. S. L. A. M. E. J. C. A. R. I. C. A. N. A. S. A. R. Q. T. E. C. T. A. S.



ESTADOS UNIDOS MEXICANOS
 DEPARTAMENTO DE TRANSPORTES
 TERMINAL DE AUTOBUSES
 CUIERMANA, SPT.
 PLANTA SERVICIOS
 PARTIDA CAMPOS GERARDO
 8



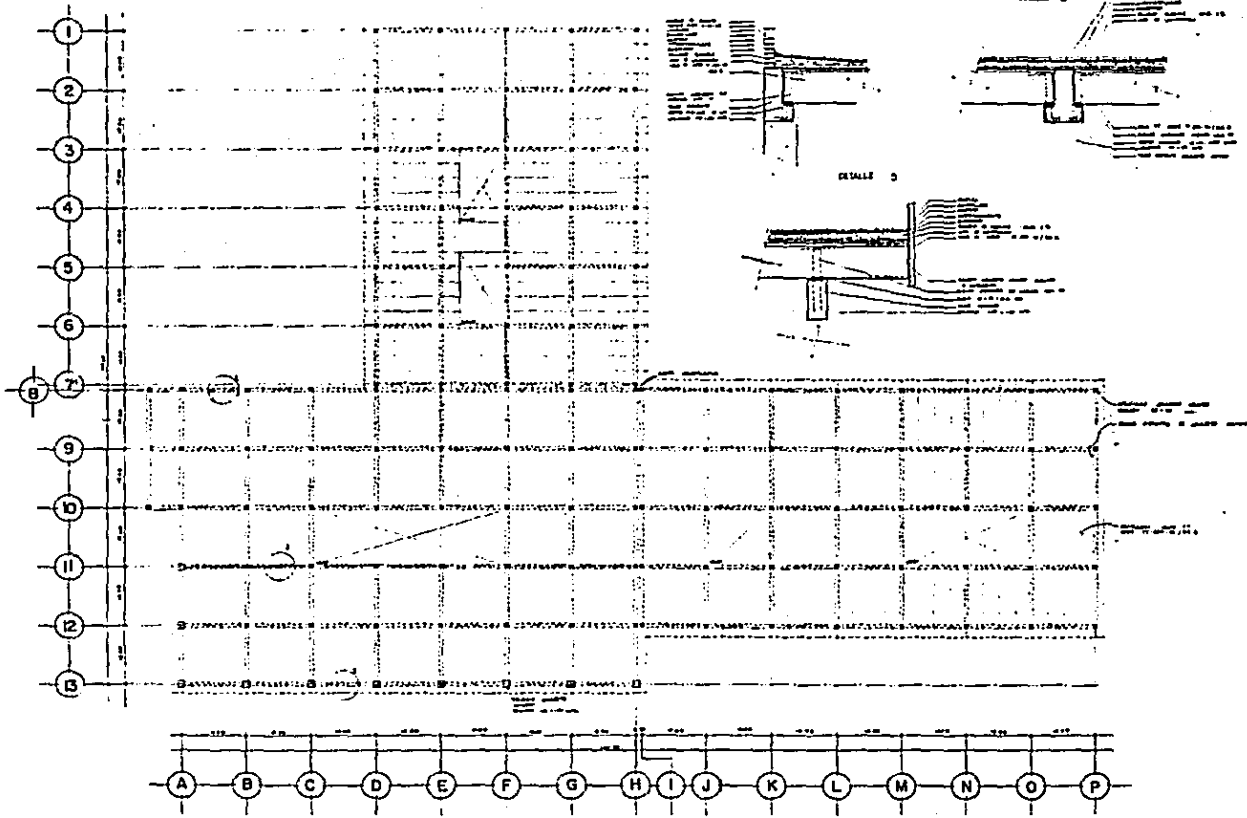


TERMINAL DE AUTOBUSES

CHERRAVELA S.M.

9	PLANTA DE CIMENTACION	1:100
PARTIDA CAMPOS GERARDO		

C O L O M B I A V E N E Z U E L A A R G E N T I N A U R U G U A Y



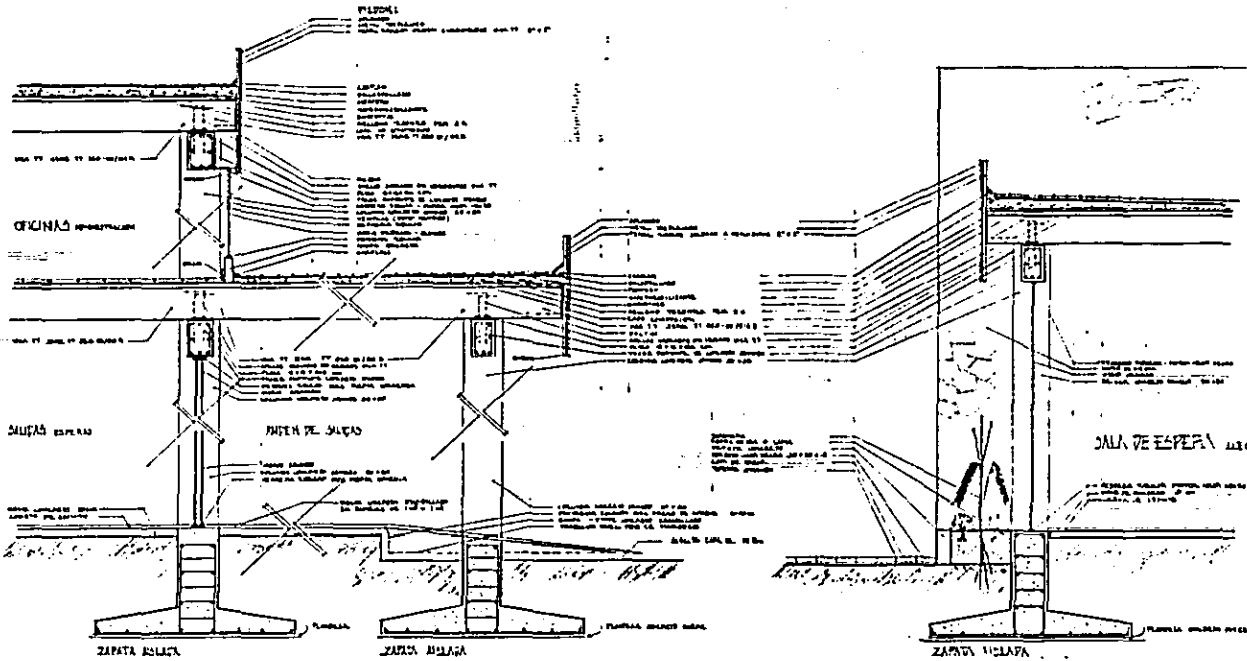
TERMINAL DE AUTOBUSES BOGOTÁ, COLOMBIA, 1958.

10 PLANTA ESTRUCTURAL 1:100
PARTIDA CAMPOS GERARDO

G

H

I



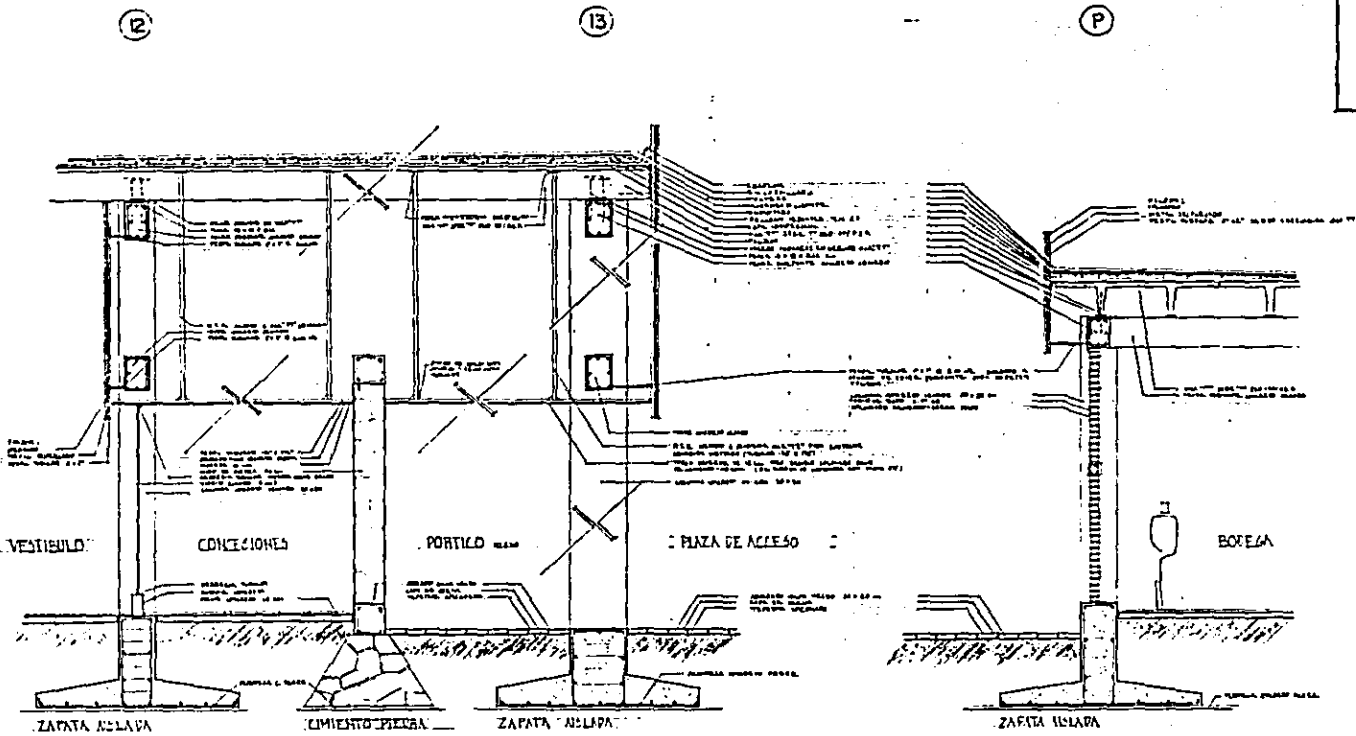
CORTE "1-1"

CORTE "2-2"

CORTE POR FACHADA

PARTIDA CAMPOS GERARDO

C E C U E L A M E N I C A N A S E A R Q U I T E C T U R A

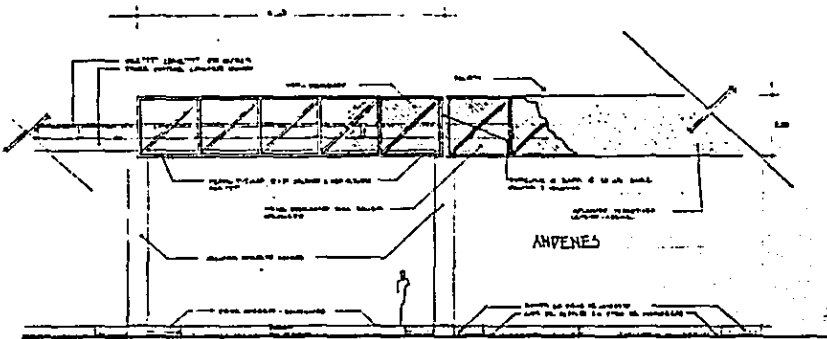


CORTE "5-5"

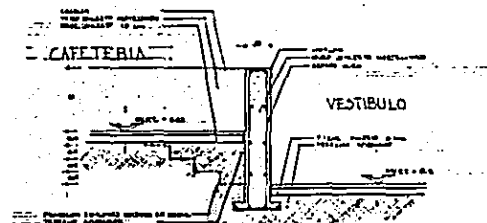
CORTE "6-6"

TERMINAL DE AUTOBUSES
 CORTES POR FACHADA
 PARTIDA CAMPOS GERARDO
 13

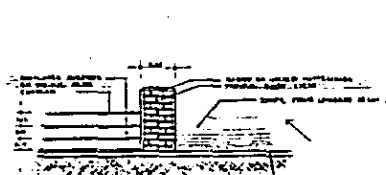
CUERPO DE ABSTRACTURA



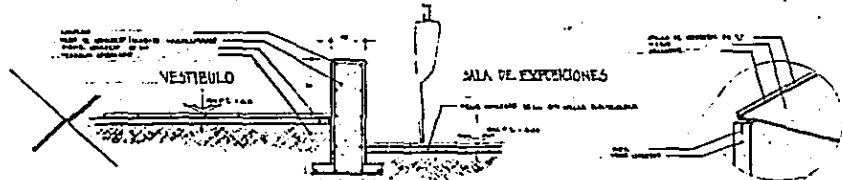
DETALLE N°1 FALDON ESCALA E-30



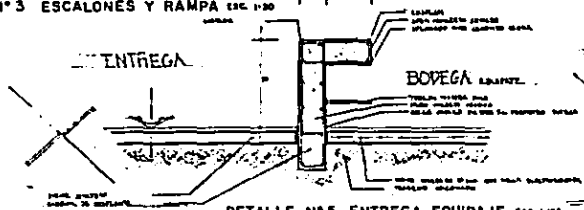
DETALLE N°2 MURO BAJO CAFETERIA ESC. 1-30



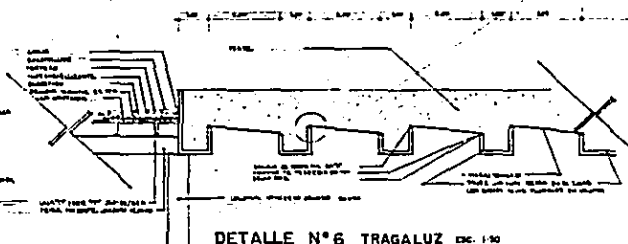
DETALLE N°3 ESCALONES Y RAMPA ESC. 1-30



DETALLE N°4 MURO BAJO AREA, EXPOSICIONES ESC. 1-30



DETALLE N°5 ENTREGA EQUIPAJE ESC. 1-30



DETALLE N°6 TRAGALUZ ESC. 1-30

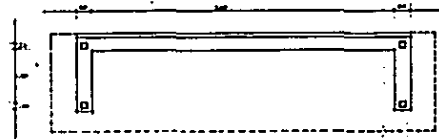
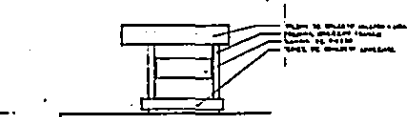
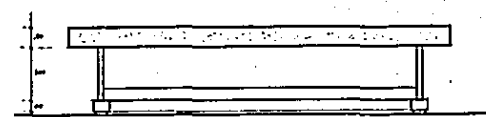
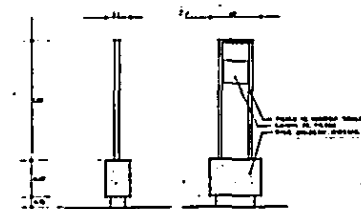
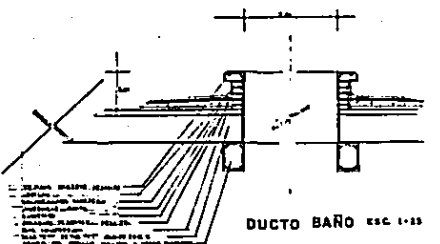
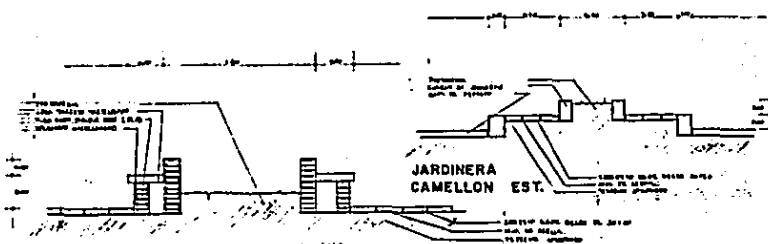
C E L L A M E N T A D E A R Q U I T E C T O R A

GERARDO CAMPOS

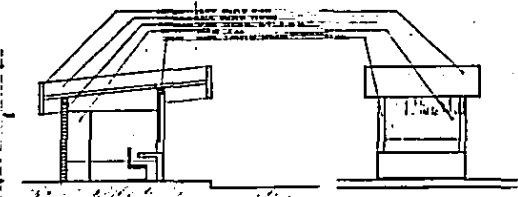
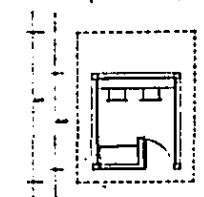
C E N T R O D E E N G E N E R I A

DETALLES

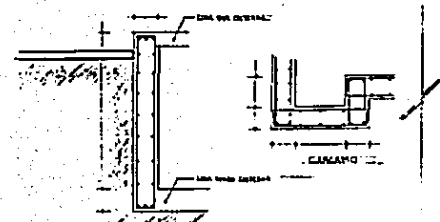
14



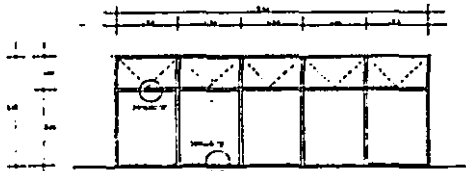
PARADA CAMION URBANO ESC. 1:50



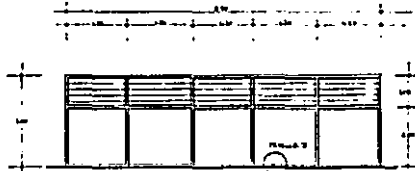
CONTROL ACCESO AUTOBUS ESC. 1:50



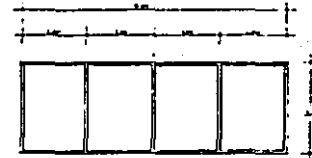
TERMINAL DE AUTOBUSES
 CUSMAYUCA S.M.
 VIVIENDA SOCIAL
16 DETALLES
PARTIDA CAMPOS GERARDO
 MEXICANA DE ARQUITECTURA



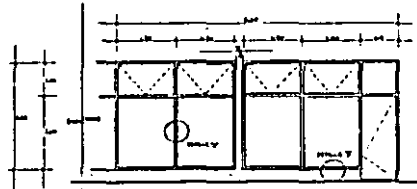
HERRERIA FACHADA Y ANDENES



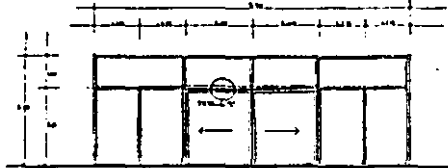
HERRERIA OFICINAS



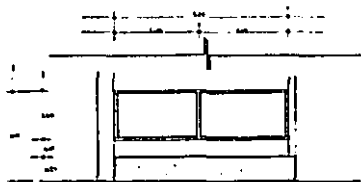
H. INTERIOR OFICINAS



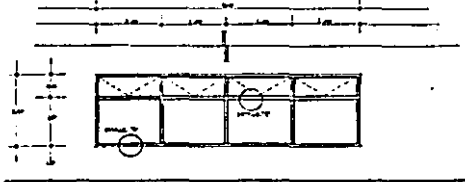
HERRERIA CONCESIONES



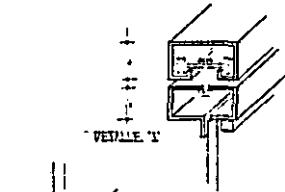
HERRERIA CORREDIZA ANDENES



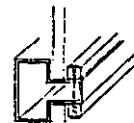
HERRERIA CONTROL OPERADORES



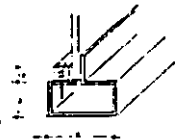
HERRERIA AREA CHOFERES



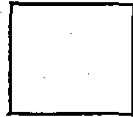
DETALLE 1



DETALLE 2

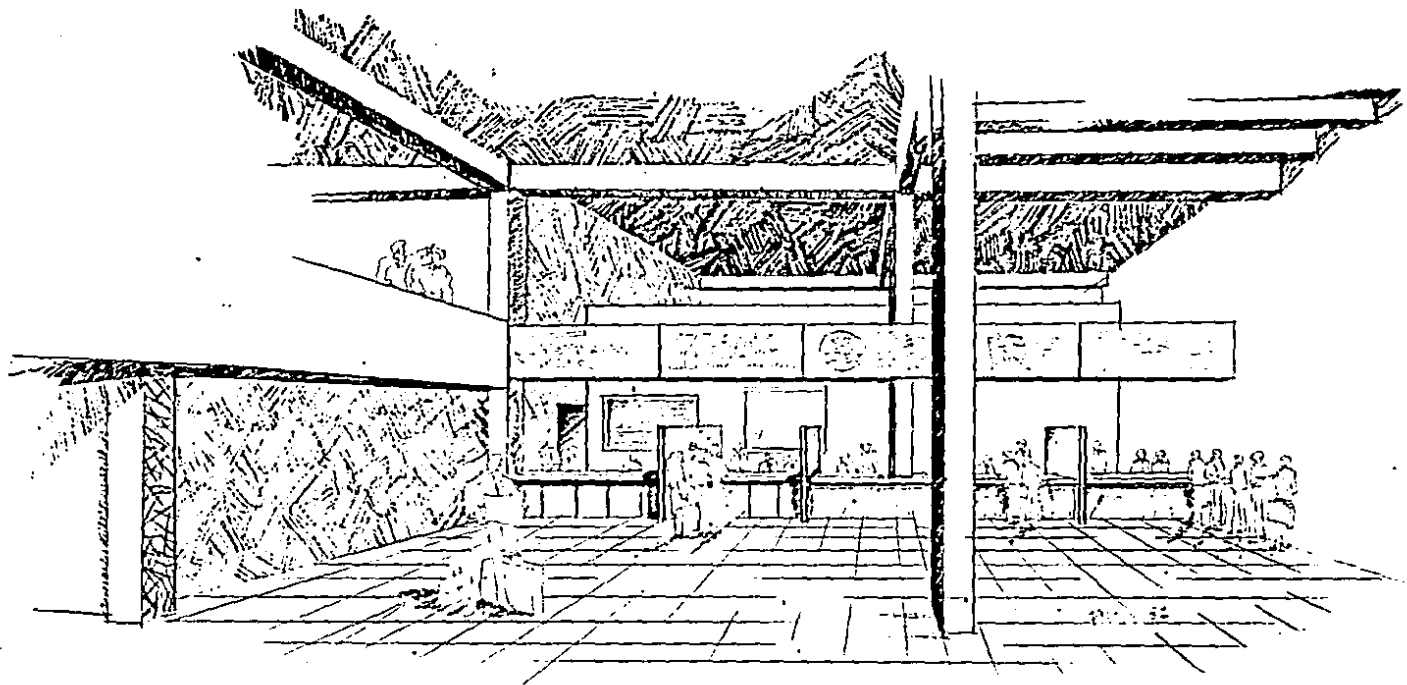


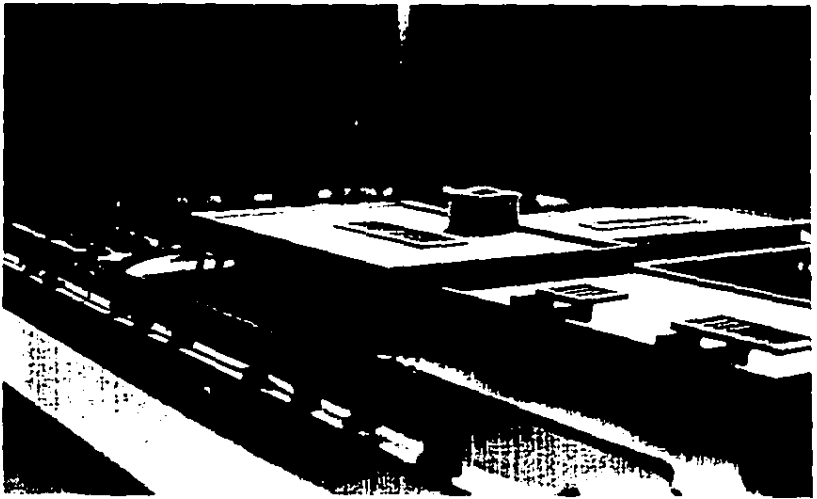
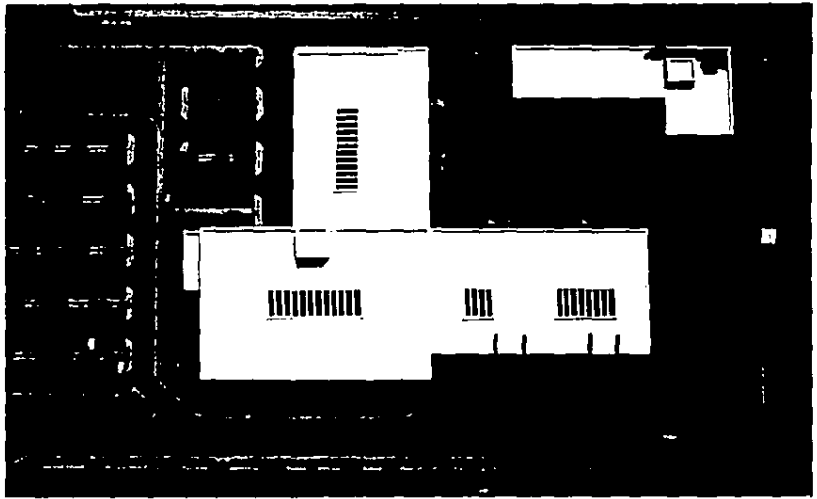
DETALLE 3



TERMINAL DE AUTOBUSES

17
 HERRERIA
 PARTIDA CAMPOS GERARDO
 QUERENCIA S.M.
 EMPRESA MEXICANA DE ARQUITECTURA





ESTA TESIS NO DEBE
SALIR DE LA BIBLIOTECA

