

2 y 270

UNIVERSIDAD NACIONAL AUTONOMA DE MEXICO

FACULTAD DE ARQUITECTURA.

AUTOGUBIERNO.

TESIS PROFESIONAL

PLAN DE ACCION URBANO ARQUITECTONICO TEXCOCO

MARCO ANTONIO ROMERO TORRALVA

7741354-5

MEXICO, D. F.

TESIS CON  
FALLA DE ORIGEN

1989



Universidad Nacional  
Autónoma de México



## **UNAM – Dirección General de Bibliotecas Tesis Digitales Restricciones de uso**

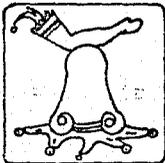
### **DERECHOS RESERVADOS © PROHIBIDA SU REPRODUCCIÓN TOTAL O PARCIAL**

Todo el material contenido en esta tesis está 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.

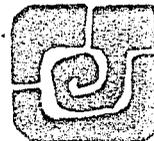
I N D I C E :

- 1 PRESENTACION
- 2 ANTECEDENTES
- 2.1 CIUDADES Y METROPOLIS
- 2.2 MIGRACION Y CRECIMIENTO EN LA Z.M.C.M.  
(ZONA METROPOLITANA DE LA CIUDAD DE --  
MEXICO).
- 3 DESCRIPCION DEL TEMA
- 4 OBJETIVOS
- 5 ANALISIS URBANO DE TEXCOCO
- 5.1 INFORMACION GENERAL
- 5.1.1 ANTECEDENTES HISTORICOS
- 5.1.2 LOCALIZACION
- 5.1.3 ASPECTOS FISICO NATURALES
- 5.1.4 DEMOGRAFIA
- 5.1.5 ECONOMIA
- 5.1.6 SUELO URBANO
- 5.1.7 VIVIENDA
- 5.1.8 EQUIPAMIENTO
- 5.1.9 INFRAESTRUCTURA
- 5.1.10 VIALIDAD Y TRANSPORTES
- 5.1.11 ALTERACIONES AL MEDIO (CONTAMINACION)
- 5.2 PROPUESTA GENERAL DE DESARROLLO
- 5.2.1 SOCIO ECONOMICA
- 5.2.2 URBANA
- 6 JUSTIFICACION DEL TEMA
- 6.1 SOCIOECONOMICAS
- 6.2 TECNICAS
- 6.3 NORMAS
- 7 DESARROLLO ARQ. DEL TEMA
- 7.1 FUNDAMENTACION TECNICA DE PROYECTO
- 7.1.1 TABLA DE No. DE VIAJES EN HORA PICO DIA  
RIA (1984)
- 7.1.2 TABLA DE No. DE VIAJES EN CORTO, MEDIANO,  
Y LARGO PLAZO.
- 7.2 METODOLOGIA DE DISEÑO
- 7.2.1 ANALISIS DE ACTIVIDADES



**PLAN ACCION  
URBANO  
ARQUITECTONICO**

**TEXCOCO**



**UNAM**

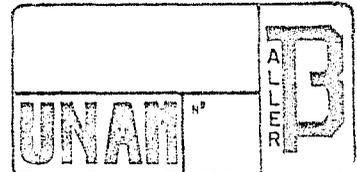


- 7.2.2 ENLISTADO DE LOCALES
- 7.2.3 GRAFOS Y MATRIZ DE INTERRELACIONES
- 7.2.4 DIAGRAMA DE INTERRELACIONES BASICO
- 7.2.5 ANALISIS FORMAL
- 7.3 AREA TECNICA
  - 7.3.1 SISTEMA CONSTRUCTIVO
  - 7.3.2. CRITERIO ESTRUCTURAL
  - 7.3.3 INSTALACION HIDRAULICA
  - 7.3.4 INSTALACION SANITARIA
  - 7.3.5 INSTALACION ELECTRICA
- 8 ANEXO GRAFICO
  - 8.1 PLANOS URBANOS
  - 8.2 PLANOS ARQUITECTONICOS
- 9 REFERENCIAS Y CONSULTAS



**PLAN ACCION  
URBANO  
ARQUITECTONICO**

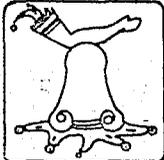
**TEXCOCO**



El presente estudio surge a partir de los fundamentos que la Facultad de Arquitectura Autogobierno se plantea a través de su plan de estudios, y que se estructura mediante una serie de objetivos que, básicamente van en busca de nuevos caminos en la enseñanza y la práctica de la Arquitectura.

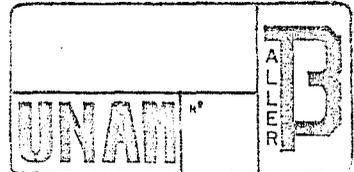
1 PRESENTACION.

Nuestro estudio es reflejo de éste plan en el momento que ofrece mediante la búsqueda de nuevas perspectivas de solución-- a los problemas de espacio urbano Arquitectónico, un instrumento que sirva como tal a las clases más necesitadas en sus reivindicaciones populares en que se encuentran involucradas.



**PLAN ACCION  
URBANO  
ARQUITECTONICO**

**TEXCOCO**



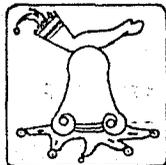
Es indispensable utilizar una serie de instrumentos teóricos necesarios, de los cuales se da pie a la comprensión objetiva en torno al problema dado. Se presentan - - bajo los siguientes enunciados:

2 ANTECEDENTES.

2.1 CIUDADES Y METROPOLIS.

2.2 MIGRACION Y CRECIMIENTO EN LA Z.M.C.M.

( ZONA METROPOLITANA DE LA CIUDAD DE--  
MEXICO ).



**PLAN ACCION  
URBANO  
ARQUITECTONICO**

**TEXCOCO**

UNAM<sup>no</sup>

ALLER  
B

### TENDENCIAS ACTUALES DEL PROCESO DE URBANIZACIÓN

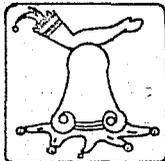
La extensión predominante de las zonas rurales y la importancia de la explotación de los recursos naturales básicos (minería, agricultura y ganadería) no se ha distribuido equilibradamente entre la población de América Latina entre zonas urbanas y rurales, sino que en el siglo XX ocurre un incremento desproporcionado de la población en un reducido número de áreas urbanizadas que alcanzan la escala metropolitana.

### CONCENTRACION URBANA

La alta concentración urbana no solo es inducida por la urbanización de la economía o sea, el progresivo desarrollo industrial acaecido a lo largo de este siglo, sino también porque provoca la expulsión de la población rural, el sistema de propiedad de la tierra y las precarias condiciones de subsistencia creadas en el campo por las situaciones externas: la baja productividad del latifundio o la escasa demanda de mano de obra en las formas de exploración capitalista.

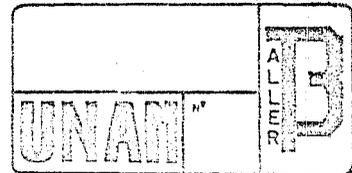
Las funciones desempeñadas por la clase dominante, la localización de los recursos económicos y la disponibilidad de fuerza de trabajo, producen el excesivo desarrollo de las actividades terciarias, - -

## 2.1 CIUDADES Y METROPOLIS.



**PLAN ACCION  
URBANO  
ARQUITECTONICO**

**TEXCOCO**



hacia las que se canaliza la mano de obra no asimilada por la industria.

En las regiones subdesarrolladas, el crecimiento urbano se produce a un ritmo superior al que se produjo durante el siglo XIX, en coincidencia con el despegue económico de los países industrializados, sin embargo esa aceleración no está correspondida por un crecimiento económico que la fundamente. En 34 países del llamado tercer mundo, el desarrollo urbano fue de un 4.5 %, mientras que en los países europeos en la segunda mitad del siglo XIX fue del 2.1 %. El incremento de la población produce la terciarización o el subempleo disfrazado, que constituye una de las características de la llamada Ciudad subdesarrollada.

En los países dependientes, la explotación asume un carácter más intenso, debido a la acumulación de riquezas en manos de las burguesías nacionales que se suma a la cuota que se traslada a los centros de dirección de las empresas transnacionales.

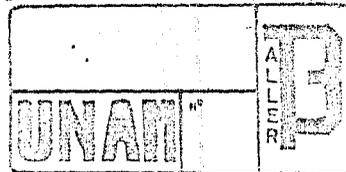
Estos factores que condicionan la planificación económica y física, generan un fuerte desajuste en la explotación y distribución de las riquezas nacionales y se manifiestan sobre el territorio mediante la con-

tradición ciudad-campo y en los desequilibrios que caracterizan el desarrollo regional en la mayoría de los países del continente. Uno de los aspectos principales de la contradicción ciudad-campo, es el crecimiento acelerado de la población urbana y la despoblación de las áreas rurales. Se trata de un proceso provocado por la estructura económica y social condicionada por los intereses económicos externos, y no un proceso natural de su propio desarrollo interno.



**PLAN ACCION  
URBANO  
ARQUITECTONICO**

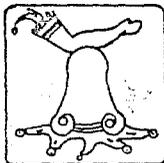
**TEXCOCO**



2.2 MIGRACION Y CRECIMIENTO EN LA Z.M.C.M.  
(ZONA METROPOLITANA DE LA CIUDAD DE MEXICO)

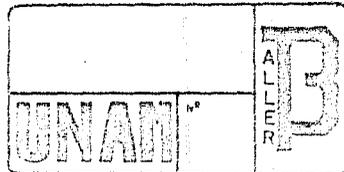
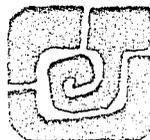
El proceso de desarrollo industrial que se genera en nuestro país a partir de los años 40's, es el elemento que va a moldear la estructura y ordenamiento de las diferentes formas espaciales que se manifiestan en la actualidad. Esta dinámica generada en última instancia por la transformación de la forma de producción que se venía dando, obliga a grandes sectores de la población agrícola a trasladarse a los centros urbanos que en ese momento se manifestaban como en el caso de la Ciudad de México. Dado que el capital agrícola interviene en términos de mejores tierras y un capital suficiente que le permita convertirse en el principal productor de insumos para la industria naciente del país, despojando al campesino de una parte de la producción agrícola.

Es pues la zona metropolitana de la Ciudad de México donde ésta masa de trabajadores se ha venido asentando mediante las perspectivas que ofrece la industria que a su vez no logra absorberlos totalmente, creando con ello los llamados ejércitos industriales de reserva y por consiguien- te grandes zonas de asentamientos irregulares, mal planea- dos y sin ningún acceso a los servicios urbanos, que han venido a formar parte del panorama urbano de la Ciudad de México y sus alrededores.



PLAN ACCION  
URBANO  
ARQUITECTONICO

TEXCOCO

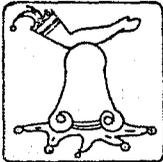


Haciendo referencia a lo descrito en los antecedentes, el comportamiento del incremento de la población dentro de la Z.M.C.M., es explicable a través de un flujo migratorio a partir de un tiempo determinado, producto de las perspectivas económicas que ofrece la zona dentro del sector industrial. Creando a su vez que un grueso de su población sea rechazada por la misma industria, asentándose éstos dentro del contexto del valle de México.

Texcoco de Mora y su contexto como parte integrante de la Zona, forma parte de ésta dinámica donde logra apreciarse un crecimiento de población más o menos sostenido a partir de la década de los 80's, donde éste incremento sufre una desproporción en relación a la década anterior de más del 100% ( ver graficas ).

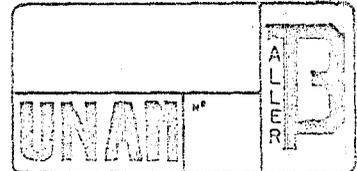
### 3. DESCRIPCION DEL TEMA.

Todo ello crea la necesidad de una importante interrelación tanto dentro como fuera de la zona, que incide en la adopción de un estudio urbano arquitectónico que nos lleve a entender la problemática en su conjunto y nos defina a su vez un objeto arquitectónico que en este caso estaría representado por la central camionera en la ciudad. Que además de representar una necesidad objetiva del equipo de trabajo y de los mismos pobladores, el estudio, a través del Plan Municipal de Desarrollo ha generado propuestas en relación a éste respecto, en el momento que se retomaran los grandes objetivos señalados dentro del Plan Nacional y Estatal correspondiente, que definen políticas de ordenamiento y regulación en tres zonas prioritarias del país :



**PLAN ACCION  
URBANO  
ARQUITECTONICO**

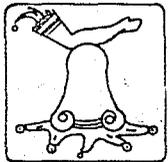
**TEXCOCO**



- Zona Metropolitana de Monterrey
- Zona Metropolitana de Guadalajara
- Zona conurbada del Centro del país.

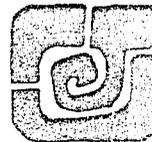
De las cuales la 3a. mencionada contempla los principales centros de población para el estado de México:

- México, D.F.
- Toluca
- Texcoco de Mora.



**PLAN ACCION  
URBANO  
ARQUITECTONICO**

**TEXCOCO**

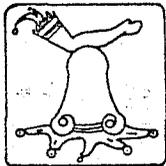


**UNAM**



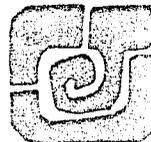
#### 4 OBJETIVOS:

- Lograr mediante el presente estudio un aporte en términos Urbano-Arquitectónico , orientando al desarrollo de un -- sujeto social que en éste caso está representado por las ' clases sociales más necesitadas dentro de la zona de estudio.
- A través de un esquema metodológico, se intentará entender la problemática en términos amplios y de una manera particular el tema arquitectónico, que en este caso es la "Central Camionera" en la localidad.
- Hacer de éste estudio un instrumento que sirva, si la -- ocasión así lo demanda, a los mismos pobladores y a sus -- intereses que ellos dispongan.
- Lograr además la aceptación académica, que demanda la facultad de Arquitectura-Autogobierno, a través de su plan' de estudios correspondiente.



**PLAN ACCION  
URBANO  
ARQUITECTONICO**

**TEXCOCO**



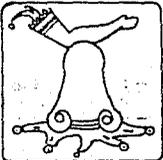
**UNAM**

**ALLEN  
B**

La metodología empleada, se estructura básicamente en tres etapas que ordenada sistemáticamente hacia la solución del problema y el objeto de estudio se presenta como sigue:

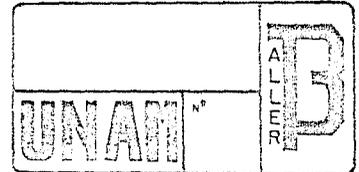
- a.- Etapa de recopilación, mediante la cual se capta la información necesaria a través de ciertos indicadores, con la que se hace un análisis preliminar de la problemática en cuestión.
- b.- Etapa de análisis, en donde con el procesamiento adecuado a la información recavada en la primera etapa, se identifica la problemática ( actual y futura ).
- c.- Etapa de propuestas, de la recopilación y análisis de las etapas previas se adoptan propuestas adecuadas a los problemas identificados.

5 ANALISIS URBANO DE TEXCOCO.

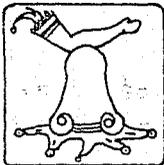


**PLAN ACCION  
URBANO  
ARQUITECTONICO**

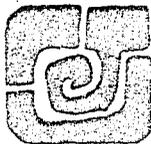
**TEXCOCO**

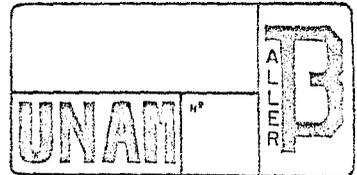


5.1 INFORMACION GENERAL.



**PLAN ACCION  
URBANO  
ARQUITECTONICO**

**TEXCOCO** 

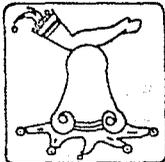


La cd. de Texcoco fue fundada en tiempos de los Toltecas con el nombre de " CATENICHCO ", destruida en un tiempo, fue reedificada por los emperadores chichimecas, particularmente QUIRANZIN. A su llegada, los chichimecas la llamaron " TEXCOCO ", es decir, " Lugar de detención ", por que ahí pasaron todas las naciones que entonces habia en la nueva España. Como testimonio de ese pasado, se encuentran ruinas arqueológicas no exploradas en la cabecera del municipio, en el bosque del contador, Texcotzingo, Huexotla, Cerro de Tlaloc y Coatlinchan, en este último sitio encontraron la enorme esfinge monolitica de Tlaloc.

5.1.1 ANTECEDENTES HISTORICOS.

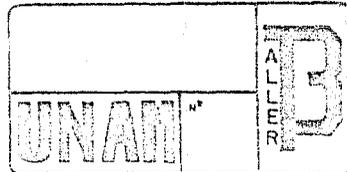
En el año de 1543 se le dió el título de Ciudad a Texcoco y se le retiró en 1551. Nuevamente se le declaró Ciudad desde entonces. El 14 de febrero de 1827 se se expidió la 1a. Constitución del Estado de México siendo sede de los poderes del mismo desde el 12 de febrero hasta media dos de abril del mismo año, habilitando para ello el convento de los juanitos como Camara de Diputados. En la actualidad es sede de los poderes Municipales.

A pesar del descuido en la conservación de la Cd., subsisten edificios dignos de aprecio, como el gran nicho en la calle de rayón, la fuente de Neptuno, la fachada de Don Benito Juárez, el convento de Texcoco entre otros, que representan un atractivo a la Cd. además de los acontecimientos que se celebran como el día del santo Patrono el 13 de junio la feria anual del caballo y los días de mercado (los domingos).



**PLAN ACCION URBANO ARQUITECTONICO**

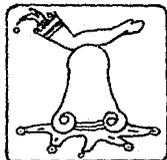
**TEXCOCO**



5.1.2 LOCALIZACION.

La ciudad de Texcoco como cabecera Municipal del mismo nombre, está localizada en la parte oriental del Estado de México; limitando al Norte con las comunidades de Tulantongo, Resurrección, La Magdalena Panohaya, así como comunidades de municipio adyacentes como, Chantla Chiconcuac, Papalotla y Tepetlaoxtec; al Sur con San Felipe, San Bernardino Chapingo, Huexotla; al Oriente con San Miguel Tlacuapan, La Trinidad, Santa Cruz; al Poniente con Tocuila, Santa Cruz de abajo y comunidades del Municipio de Atenco.

Su extensión Territorial representó hasta el año de 1984,-- 403 hectáreas de superficie, con una ubicación de 19° 30' 52" de latitud norte, y 98° 52' 51" de longitud oeste.



**PLAN ACCION  
URBANO  
ARQUITECTONICO**

**TEXCOCO**



Temperatura: Media 15.0° C.  
Máxima 37.0° C.  
Mínima 11.0° C.

Los meses más calurosos: mayo, junio, julio, agosto, septiembre y octubre.

Precipitación: Días con lluvia 89  
Días con granizo 4  
Días con rocío 42

Meses de lluvia: junio, julio, agosto y septiembre.

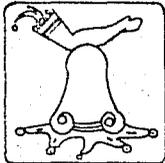
Meses de secas: noviembre, diciembre, enero, febrero, marzo y abril.

Vientos: La dirección de los vientos dominantes es de sureste a nor-noroeste.

Localización: Se ubica a los 19° 30' 52" latitud norte, y - 98° 52' 51" latitud oeste.

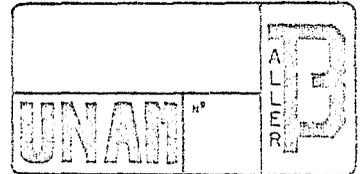
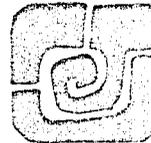
Clasificación climática: clima templado, semiseco con lluvia en verano.

5.1.3 ASPECTOS FISICO - NATURALES.



PLAN ACCION  
URBANO  
ARQUITECTONICO

TEXCOCO



**RIOS:** Texcoco, Coxcoacuaco, Sn. Bernardino y Chapin-  
go, todos desembocan en el vano del lago de-  
Texcoco y tienen en su curso una gran abun-  
dancia.

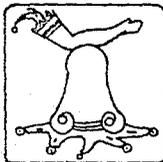
**POZOS Y MANANTIALES:** La ciudad se abastece fundamen-  
talmente de pozos; sólo que son insuficientes  
y con agua de mala calidad.

**ELEMENTOS GEOLOGICOS:** La ciudad y zona de Texcoco,-  
está afectada por una falla sísmica de media-  
no riesgo.

**TOPOGRAFIA:** Texcoco está clasificada como una zona  
plana o terreno sin pendientes sensibles.

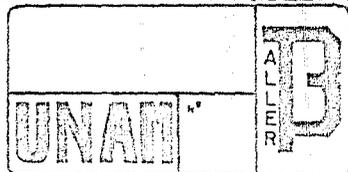
**VEGETACION:** El medio natural que lo circunda se ha  
visto degradado en algunas zonas del área,-  
debido a la tala inmoderada que han venido-  
sufriendo los bosques, ésto a pesar de que-

el aprovechamiento del mismo es mínimo.  
También debe tomarse en cuenta, la ero-  
sión causada por la deforestación del ex-  
terior de los cerros.



**PLAN ACCION  
URBANO  
ARQUITECTONICO**

**TEXCOCO**



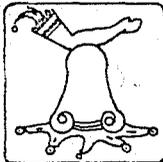
La población de la Ciudad de Texcoco, registra el año de 1980 una población de 40,000 hbs., representando un incremento en comparación a la década anterior de más del 100 %, siendo éste un elevado porcentaje provocado por las migraciones tanto externas como internas que se producen por el atractivo que ofrece la zona como importante productor- agrícola. Amando a esto, el crecimiento natural de la población en la zona, la cual registra altas tasas (6.9% en la región); sin embargo debido a una tendencia a terciarizar la producción (entre otros factores) éste incremento tiende a mantener el ritmo de crecimiento en forma equilibrada, por lo cual se consideró bajo éste mismo criterio, las tendencias de crecimiento de la población en el futuro (ver gráfica):

5.1.4 DEMOGRAFIA.

En 1950	-----	6,976
1960	-----	11,215
1970	-----	18,044
1980	-----	40,000
1984	-----	48,782

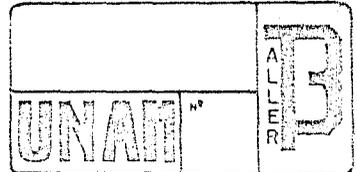
PROYECCIONES

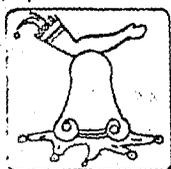
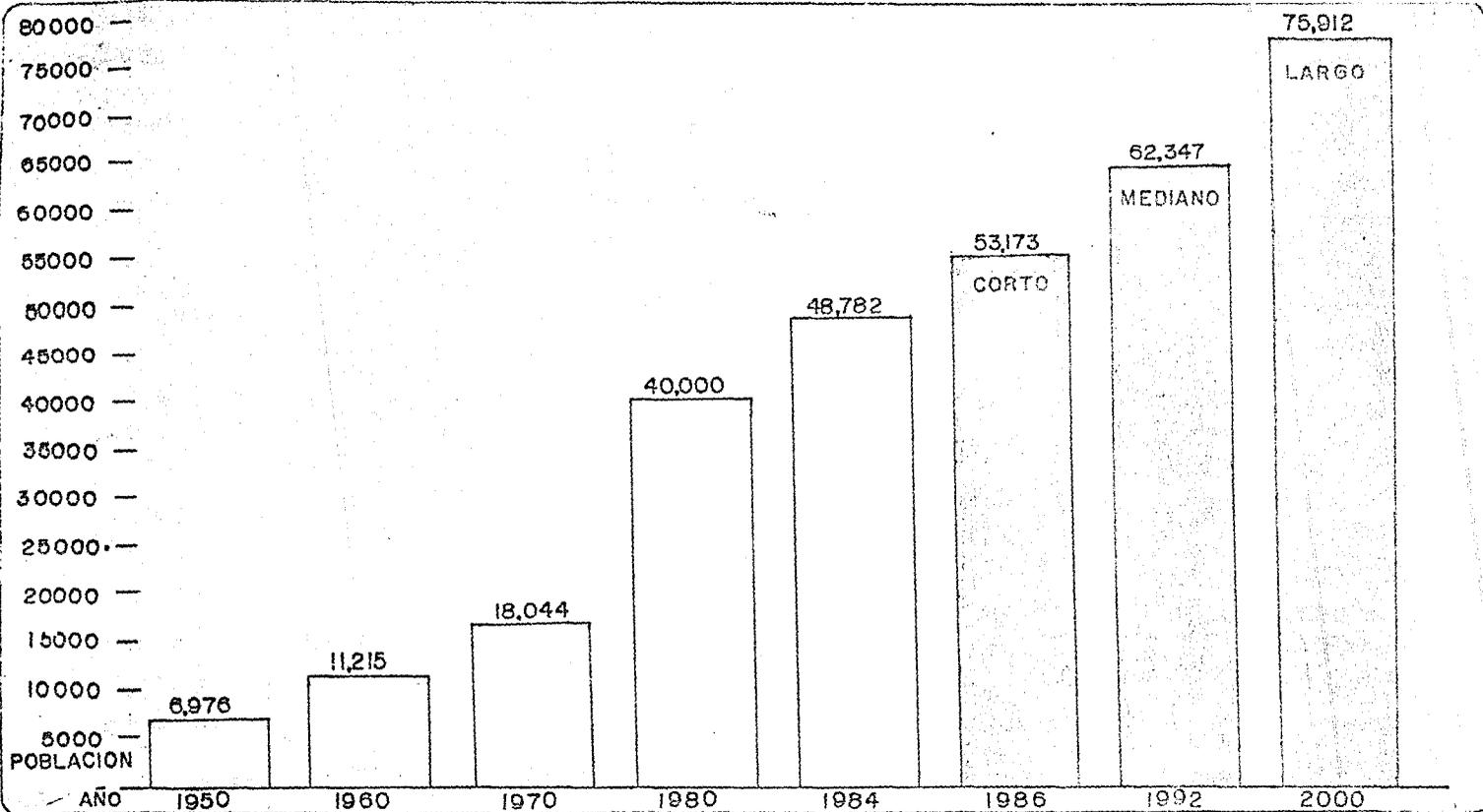
1986	-----	53,173
1992	-----	62,347
2000	-----	75,912



**PLAN ACCION  
URBANO  
ARQUITECTONICO**

**TEXCOCO**





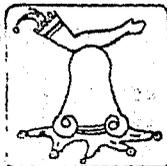
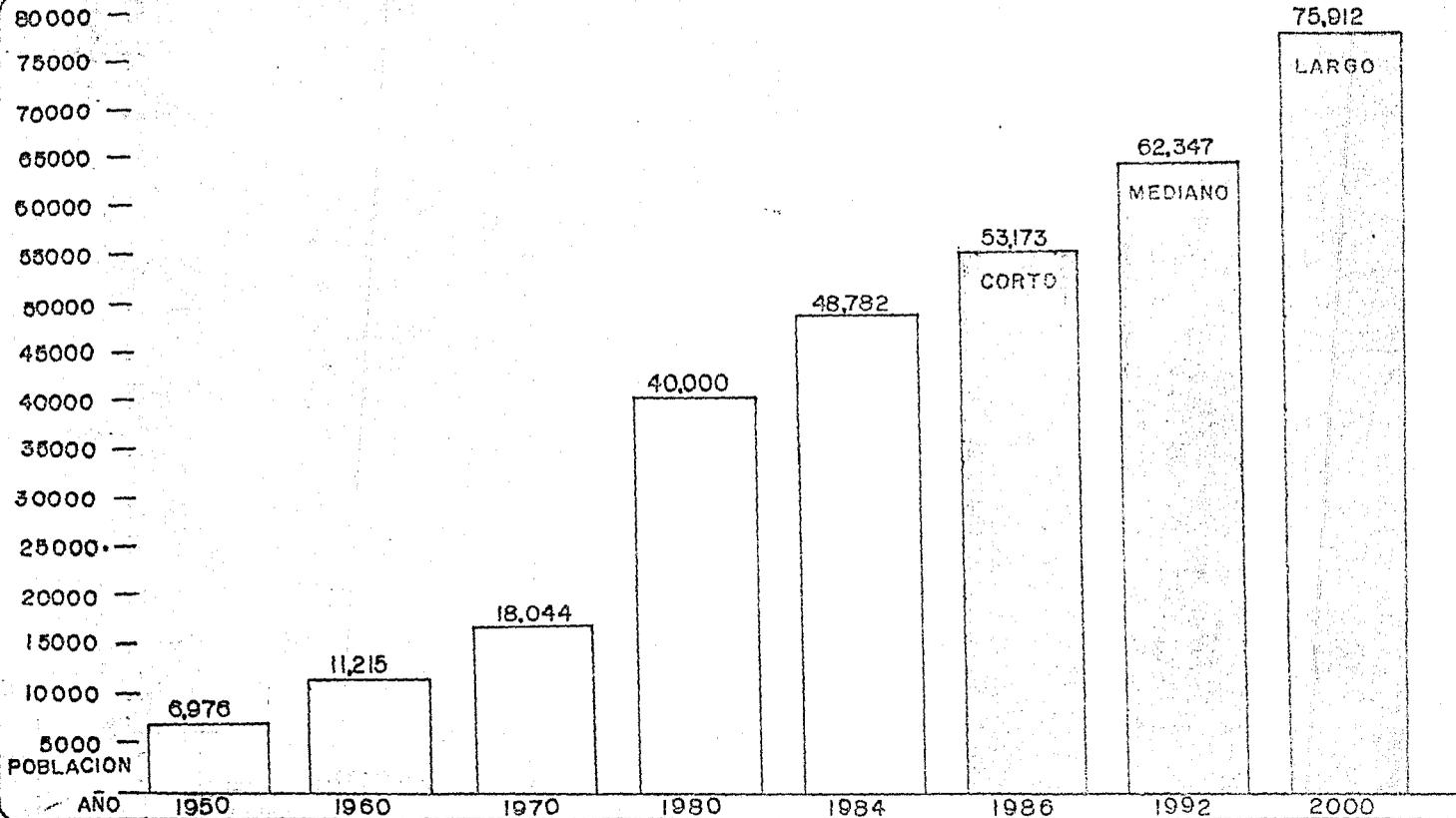
**PLAN ACCION  
URBANO  
ARQUITECTONICO**

**TEXCOCO**

CRECIMIENTO DE  
POBLACION Y  
TENDENCIAS DE C.

UNAM

ARQUITECTONICO



**PLAN ACCION  
URBANO  
ARQUITECTONICO**

**TEXCOCO**

CRECIMIENTO DE POBLACION Y TENDENCIAS DE C.

UNAM

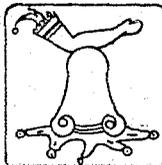
AL L E R

5.1.5 ECONOMIA.

La Ciudad de Texcoco, se considera dentro de una zona eminentemente agrícola hasta la década de los 70's, presentado ya una -- tendencia a terciarizar la producción a partir del año de 1975, -- debido ésto a la condición de la Localidad, como cabecera municipal, la cual va ofreciendo un nivel de servicios cada vez más alto y que a través del tiempo y en la época actual, ya predomina' aún sobre la producción primaria que se venía dando. Esta condición altera la dinámica que juega la localidad y su contexto, -- incluyendo el aspecto demográfico, tendiente a cambiar las anteriores formas de crecimiento que se venían presentando. Además' de una demanda de servicios Urbanos de infraestructura mayor -- equipamiento, vivienda, transporte, etc., que requiere la localidad para su normal desenvolvimiento.

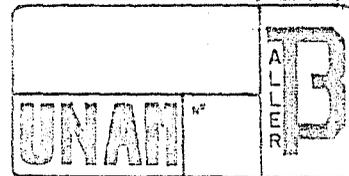
Con respecto a la industria, la tendencia que se aprecia a partir de 1970, es de un moderado crecimiento. Representando a' la fecha un nivel de ocupación más bajo en relación a los 2 sectores antes mencionados. (ver graficas)

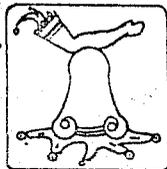
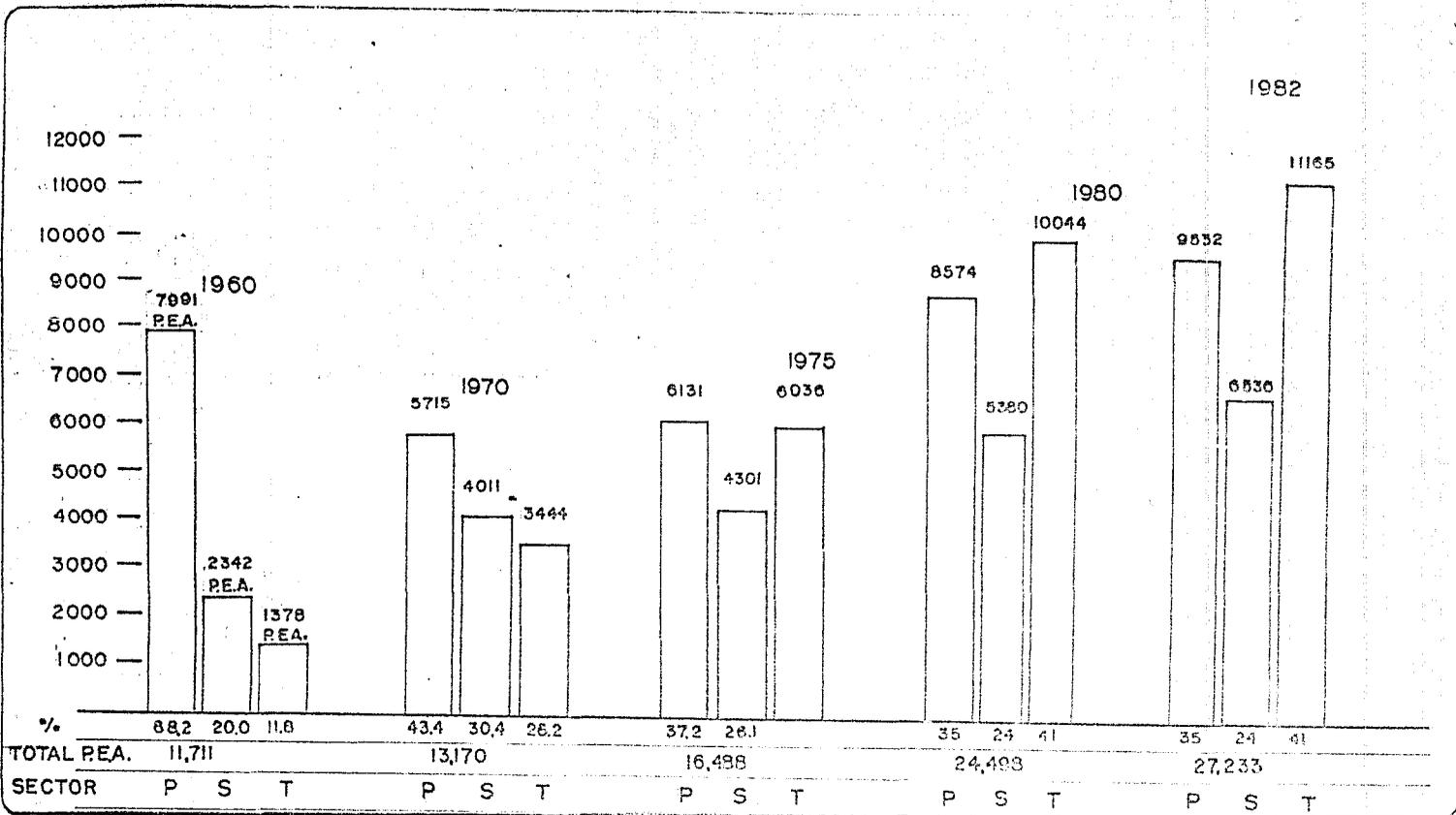
POBLACION ECONOMICAMENTE ACTIVA. 1982	27,233	HABITANTES
SECTOR PRIMARIO . . . . .	9,532	HABITANTES
SECTOR SECUNDARIO . . . . .	6,536	HABITANTES
SECTOR TERCIARIO. . . . .	11,165	HABITANTES



**PLAN ACCION  
URBANO  
ARQUITECTONICO**

**TEXCOCO**





**PLAN ACCION URBANO ARQUITECTONICO**

**TEXCOCO**

POBLACION ECONOMICAMENTE ACTIVA		ALTA
UNAM	N°	

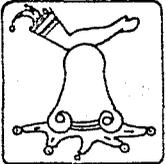
La mancha urbana de la Ciudad de Texcoco, representa en la actualidad un area de terreno de 403 has., distribuidas porcentualmente de la siguiente manera:

Vivienda e infraestructura vial	352.5 Has.	87.4 %
Equipamiento	10.0 "	2.4 %
Industria	5.0 "	1.2 %
Areas verdes y recreación	16.0 "	4 %
Baldios	19.5 "	5 %
<hr/>		
Total	403.0 "	100 %

5.1.6 SUELO URBANO.

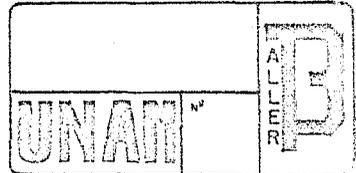
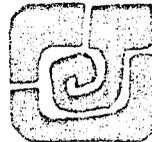
Se estima que las tendencias de crecimiento se orientan hacia la parte éste y oeste de la mancha urbana sobre terreno productivo.

Debido a lo anterior y en un nivel de propuestas, se tratará que dichas tendencias se encausen hacia una zona más adecuada para el desarrollo urbano (ver planos urbanos).



**PLAN ACCION  
URBANO  
ARQUITECTONICO**

**TEXCOCO**



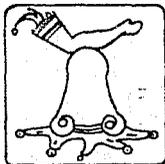
Las características del desarrollo socioeconómico que ha tenido la población, ha generado una fuerte demanda de vivienda, debido fundamentalmente al crecimiento demográfico y a la necesidad de mejoramiento de la existente.

Se observa que la oferta de vivienda no ha respondido a las características de la demanda, situación que ha ocasionado acumulación del déficit y deterioro de las viviendas, asimismo el incremento en la demanda, ha creado una fuerte especulación con los terrenos y los materiales de construcción.

#### 5.1.7 VIVIENDA.

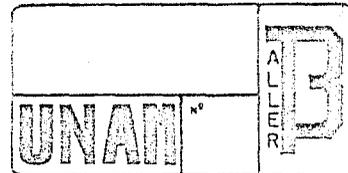
La población que no puede acceder a la vivienda, se ha visto obligada a buscar soluciones como las siguientes:

- a) Disminuir la calidad de los materiales.
- b) Reducir el area de viviendas.
- c) Localizarla en un sitio con pocos o sin servicios.



**PLAN ACCION  
URBANO  
ARQUITECTONICO**

**TEXCOCO**



d) Incorporar trabajo propio.

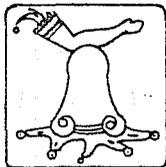
e) Construírla por etapas.

El estado general que guarda la vivienda en la localidad es el siguiente:

Buena - - - - - 20.5 % de la totalidad.

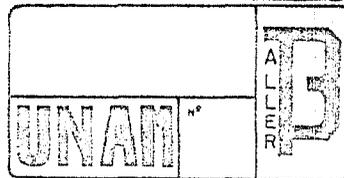
Regular - - - - - 78.0 % de la totalidad.

Mala - - - - - 1.5 % de la totalidad.

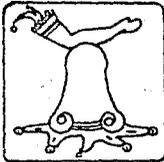


**PLAN ACCION  
URBANO  
ARQUITECTONICO**

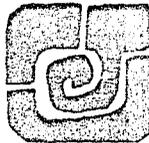
**TEXCOCO**

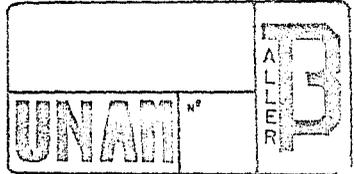


5.1.8 EQUIPAMIENTO URBANO



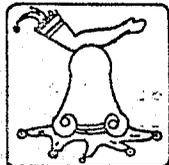
**PLAN ACCION  
URBANO  
ARQUITECTONICO**

**TEXCOCO** 



SECTOR EDUCACION

CONCEPTO	UNIDAD DE SERVICIO	CANTIDAD	UBICACION	ESTADO	SUPERFICIE
PRE PRIMARIA ( 4 )	AULA	23	—	BUENO	—
PRIMARIA ( 7 )	AULA	60	—	REGULAR	—
SECUNDARIA ( 4 )	AULA	26	—	REGULAR	—
PREPARATORIA ( 3 )	AULA	41	—	REGULAR	—
SUPERIOR ( 1 )	AULA	23	—	REGULAR	—



**PLAN ACCION  
URBANO  
ARQUITECTONICO**

**TEXCOCO**

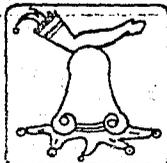
EQUIPAMIENTO  
URBANO

UNAM



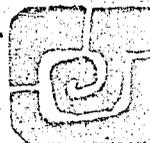
SECTOR SALUD

CONCEPTO	UNIDAD DE SERVICIO	CANTIDAD	UBICACION	ESTADO	SUPERFICIE
CENTRO DE SALUD "B" CON HOSPITAL "D" S.S.A. ( 1 )	CONSULTORIO CAMA HOSPITALIZACION	4 CONSULTORIOS 2 TURNOS 23 CAMAS	AV. JUAREZ NORTE N. 404	REGULAR	TOTAL : 3 277 M <sup>2</sup> CONSTRUIDOS : 1 757 M <sup>2</sup>
UNIDAD DE MEDICINA FAMILIAR I.M.S.S. ( 1 )	CONSULTORIO	7 CONSULTORIOS 2 TURNOS	AV. JOSE Ma. MORELOS	BUENO	TOTAL : 8 404 M <sup>2</sup> CONSTRUIDOS : 5 190 M <sup>2</sup>
CLINICA PARTICULAR ( 6 )	CONSULTORIO CAMA HOSPITALIZACION	15 CONSULTORIOS 40 CAMAS	—————	BUENO	TOTAL : 5 500 M <sup>2</sup>
UNIDAD DE URGENCIAS ( CRUZ ROJA )	CAMA DE URGENCIA	8 CAMAS	CALLE SALAZAR	BUENO	TOTAL : 450 M <sup>2</sup> CONSTRUIDOS : 300 M <sup>2</sup>
CLINICA I.S.S.S.T.E ( 1 )	CONSULTORIO	10 CONSULTORIOS 2 TURNOS	SALAZAR Y DR. GUERRA	BUENO	TOTAL : 5 525 M <sup>2</sup> CONSTRUIDOS : 3 450 M <sup>2</sup>
CONSULTORIO MEDICO PARTICULAR	CONSULTORIO	8	—————	BUENO	—————



**PLAN ACCION  
URBANO  
ARQUITECTONICO**

**TEXCOCO**



EQUIPAMIENTO  
URBANO

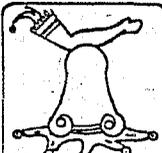
UNAM



SECT

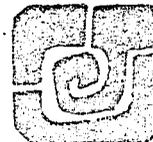
SECTOR COMERCIO Y ABASTO

CONCEPTO	UNIDAD DE SERVICIO	CANTIDAD	UBICACION	ESTADO	SUPERFICIE
MERCADO MUNICIPAL ( 2 )	PUESTO	715	_____	REGULAR	_____
CONASUPER ( 3 )	M <sup>2</sup> CONSTRUIDO	840 M <sup>2</sup>	_____	REGULAR	840 M <sup>2</sup>
CENTRO COMERCIAL ( 2 )	M <sup>2</sup> CONSTRUIDO	1100 M <sup>2</sup>	_____	BUENO	1100 M <sup>2</sup>
RASTRO MUNICIPAL	M <sup>2</sup> CONSTRUIDO	1800 M <sup>2</sup>	_____	MALO	1800 M <sup>2</sup>



**PLAN ACCION URBANO ARQUITECTONICO**

**TEXCOCO**



EQUIPAMIENTO URBANO

UNAM



SECTOR TRANSPORTES

CONCEPTO	UNIDAD DE SERVICIO	CANTIDAD	UBICACION	ESTADO	SUPERFICIE
LÍNEA MEXCO CAL- -PULALPAN, APIZACO HUAMANTLA Y ANEXAS.	ANDEN	10	AV. JUAREZ NORTE	REGULAR	5000 M <sup>2</sup> (APROX.)
AUTOBUSES TEOTIHUACANOS S.A.	"	NO TIENE *	CALLE DONATO GUERRA	MALO	2500 "
AUTOBUSES DEL VALLE DE MEX. (2)	"	5	AV. NEZAHUALCOYOTL	REGULAR	6500 "
UNION DE PROPIETA- -RIOS DE LINEAS ANEXAS AL DEPTO. DE TEXCOCO.	"	NO TIENE *	CALLE FRAY PEDRO DE G.	MALO	2500 "
AUTOBUSES IXTLIXOCHIL S.A.	"	NO TIENE *	DOMICILIO CONOCIDO	MALO	2000 "
AUTOBUSES TEXCOCO TACUBA S.A.	"	NO TIENE *	DOMICILIO CONOCIDO	PESIMO	AREA INDEFINIDA

\* SERVICIO SIN ANDENES DEFINIDOS



**PLAN ACCION  
URBANO  
ARQUITECTONICO**

**TEXCOCO**



EQUIPAMIENTO  
URBANO

UNAM



Agua potable.- El sistema de abastecimiento es fundamentalmente por extracción de pozos, y su nivel de cobertura a la población es del 90 %.

Drenaje.- Toda la población cuenta con éste servicio, excepto un pequeño porcentaje, que cuenta con un servicio deficiente-- en cuanto al diámetro de tubería y asolvamiento de la misma.

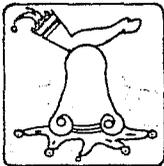
5.1.9 INFRAESTRUCTURA.

Electricidad.- Toda la localidad cuenta con el servicio,-- cabe mencionar que un pequeño porcentaje de esta tiene ciertas-- deficiencias como son: servicio no continuo, pirataje del consumo, irregularidad en el contrato, etc.

Teléfono.- Tiene servicio local y de larga distancia, una-- estación de micro-ondas y telex.

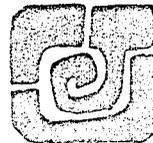
Teléfono.- Cuenta con el servicio y sirve a las poblaciones-- vecinas.

Correos.- Cuenta con el servicio y sirve a las poblaciones'-- vecinas.



**PLAN ACCION  
URBANO  
ARQUITECTONICO**

**TEXCOCO**



**UNAM**

**ALIER**

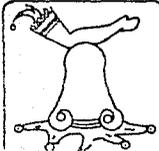
VIALIDAD.

Vialidad primaria.- Con respecto a la vialidad primaria, se puede acotar en términos generales, que funciona adecuadamente sin ningún obstáculo que impida su fluidez, excepto en la zona de las terminales de autobuses, donde se producen problemas de conflicto vial y contaminación (ruido y smog principalmente). Su estado es bueno y cuenta con una adecuada señalización.

Vialidad secundaria.- Presenta poco tráfico, sin embargo se encuentra en buenas condiciones con excepción de algunos tramos de terracería.

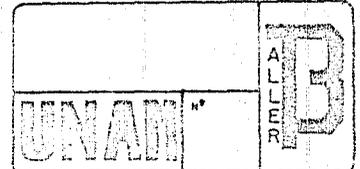
Vialidad regional.- El estado general que guarda dicha vía es bueno, sin embargo existe un libramiento rumbo al Estado de Veracruz que resulta mal planeado dado que al internarse vehículos de carga pesada resulta insuficiente en cuanto a sus dimensiones, produciendo problemas de congestionamiento vial y de contaminación. Cabe mencionar además que dicho libramiento representa ya parte de la estructura urbana.

5.1.10 VIALIDAD Y TRANSPORTE.



PLAN ACCION  
URBANO  
ARQUITECTONICO

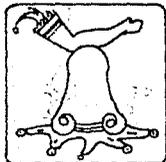
TEXCOCO



TRANSPORTE.

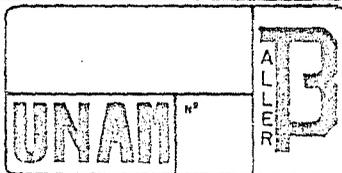
El transporte en la localidad de Texcoco, está representado por las seis terminales existentes (ver equipamiento urbano), se puede acotar en términos generales que dicho servicio realiza diariamente 110 viajes aproximados en la hora pico, tanto a nivel sub-urbano como foráneo (existe una fuerte interdependencia con poblaciones vecinas y con la Ciudad de México), representando ésto un número suficiente de movimientos para la adecuada comunicación de la población.

Sin embargo por otro lado, la forma en que se realiza dicho servicio no es el más adecuado entre otros factores por la dispersión en que se encuentran dichas terminales, el estado físico de las construcciones, falta de control, insalubridad, accidentes viales, contaminación entre otros.



**PLAN ACCION  
URBANO  
ARQUITECTONICO**

**TEXCOCO**



Desechos sólidos.- El tiradero de basura se encuentra colindante con la mancha urbana al sur-este, los vientos dominantes provienen, del sur-este también, provocando contaminación, ya que el tiradero se encuentra a cielo abierto.

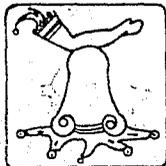
Agua.- Las aguas residuales, materia orgánica y aguas jabonosas, producto que llevan los colectores del drenaje,-- descargan al poniente de la ciudad sin ningún tratamiento y' a cielo abierto.

5.1.11 ALTERACIONES AL MEDIO (CONTAMINACION).

Tolvaneras.- En la zona poniente, también se originan tolvaneras debido a la desecación del ex-lago de Texcoco.

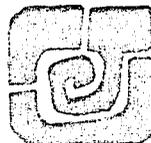
Ruido.- El paso de autobuses sub-urbanos y foráneos-- que atraviesan la ciudad para llegar a sus terminales, así-- como trailers de carga y otros.

Otros.- Existe también contaminación por ruido, originado por la relativa cercanía con el aeropuerto internacional de la Ciudad de México.



**PLAN ACCION  
URBANO  
ARQUITECTONICO**

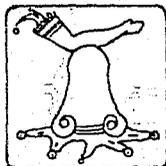
**TEXCOCO**



**UNAM**



5.2 PROPUESTA GENERAL DE DESARROLLO.



**PLAN ACCION  
URBANO  
ARQUITECTONICO**

**TEXCOCO**

**UNAM**

**ALFERR**

**B**

Se plantea en términos amplios, propuestas de desarrollo orientadas a seguir incentivando la producción agrícola, en base a la inducción de nuevos cultivos, empleo de sistemas e implementos agrícolas, -- que repercutan en el aumento de los volúmenes de la producción sobre -- todo en la parte central y este dentro del municipio, en la cual se localizan las zonas aptas para el desarrollo agrícola.

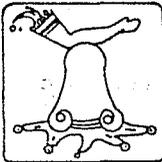
Se estimularía también la producción pecuaria intensiva para -- de esta forma no competir con el poco suelo disponible.

5.2.1 SOCIO - ECONOMICA.

Reforzando estas medidas se trataría de reducir el aumento de -- la población hacia la ciudad mediante el estímulo de zonas de desarro -- llo, como la parte oriente del municipio, donde se aprecian zonas pro -- pensas a la producción forestal y minera principalmente.

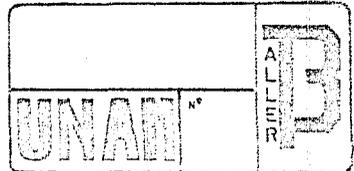
Las perspectivas de empleo que ofrece la población de Texcoco -- en cuanto a sus niveles de servicio, es campo propicio para el desarro -- llo social de los mismos pobladores, evitando que ésta oferta no atraiga a los pobladores vecinos, sino que éstos en sus mismas regiones en -- cuentren oportunidades de trabajo, mediante el estímulo de la produc -- ción local como se menciona antes.

Sobre esto, se mencionaría la importancia que representa el turismo en la zona, ya que ésta actividad se desarrolla debido a ciertos eventos y sitios que se encuentran tanto en la localidad y aún fuera de ella.



**PLAN ACCION  
URBANO  
ARQUITECTONICO**

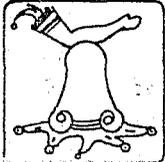
**TEXCOCO**



Dentro de la estructura urbana, uno de los puntos que merecen atención, es lo referente al transporte.

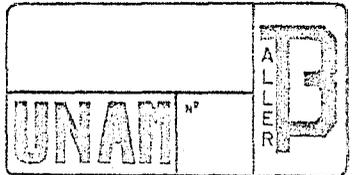
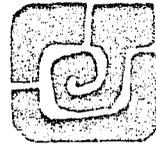
Este aspecto esta incidiendo tanto a nivel inter-urbano como foráneo, en la medida en que la Ciudad de Texcoco, como importante punto de atracción en la región, llega a producir una serie de movimientos de población que se traducen, en un importante flujo de transporte. Este fenómeno crea la necesidad de adoptar el proyecto de un edificio que logre canalizar adecuadamente dichos movimientos y que estaría representado por la Central Camionera en la Ciudad, tema arquitectónico a desarrollar ( ver justificación del tema ).

5.2.2 ESTRUCTURA URBANA.



**PLAN ACCION  
URBANO  
ARQUITECTONICO**

**TEXCOCO**



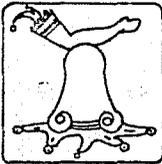
Para entender mejor la Justificación al Tema Arquitectónico se hace necesario explicarla a través de tres niveles fundamenta-  
les:

6 JUSTIFICACION DEL TEMA.

— CAUSAS SOCIOECONOMICAS

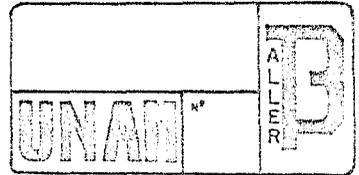
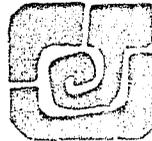
— CAUSAS TECNICAS

— NORMAS



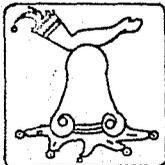
**PLAN ACCION  
URBANO  
ARQUITECTONICO**

**TEXCOCO**



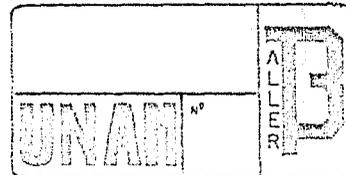
6.1 CAUSAS SOCIOECONOMICAS.

La ciudad de Texcoco como parte de una importante zona agrícola, así como su naturaleza de cabecera municipal, hacen de ésta un punto de atracción social, que repercute en sus niveles de desarrollo económico. Sin embargo existe también una dependencia de la misma población con localidades vecinas y fundamentalmente con la ciudad de México, que incide en una importante interrelación dentro de la zona. El número de movimientos en la hora pico diaria (6 a 7 A.M.) es de 110 viajes que hacen un total de 4,550 usuarios.



**PLAN ACCION  
URBANO  
ARQUITECTONICO**

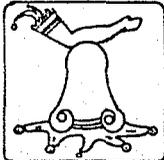
**TEXCOCO**



Como se menciona anteriormente la dispersión dentro de area urbana de las 6 terminales existentes y la falta de un edificio que encause adecuadamente los movimientos que se generen, crea una serie de problemas entre las que se pueden mencionar los siguientes:

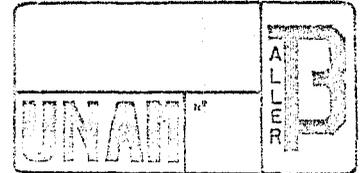
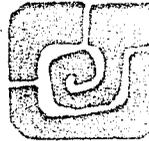
6.2 CAUSAS TECNICAS.

- Servicio Inadecuado
- Obstrucción Vial
- Inseguridad Pública (robo, pandillerismo, chantajistas)
- Accidentes viales
- Insalubridad (por vendedores ambulantes, expendios).
- Basura
- Mala imagen
- Contaminación



**PLAN ACCION  
URBANO  
ARQUITECTONICO**

**TEXCOCO**

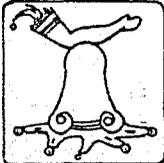


La Secretaria de Comunicaciones y Transportes adopta una serie de normas con respecto a la construcción de central camiónera, entre las que destaca la siguiente:

" Se recomienda un número de 16 cajones de abordaje por una población de 50,000 habitantes sobre una superficie de 9,760 M<sup>2</sup> y sobre una construcción de 3,040 M<sup>2</sup> ".

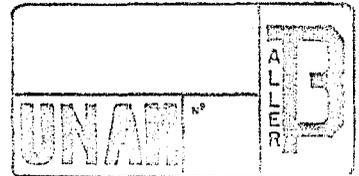
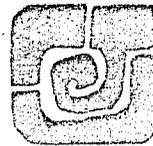
6.3 N O R M A S.

La ciudad de Texcoco representa en la actualidad dicha población, independiente de la población flotante que se genera. (ver datos de población).

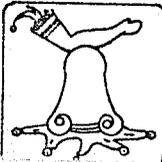


**PLAN ACCION  
URBANO  
ARQUITECTONICO**

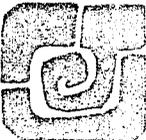
**TEXCOCO**

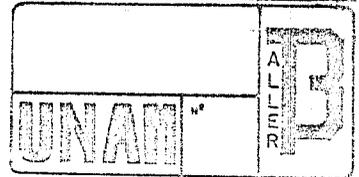


7. DESARROLLO ARQUITECTONICO DEL TEMA



**PLAN ACCION  
URBANO  
ARQUITECTONICO**

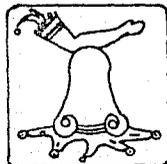
**TEXCOCO** 



7.1 FUNDAMENTACION TECNICA DEL PROYECTO.

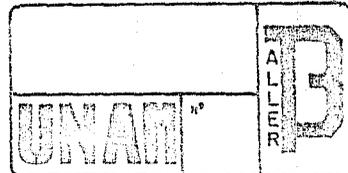
Entre los varios aspectos que fundamentan el proyecto ocupa un lugar determinante la definición de la capacidad y dimensionamiento de los elementos que componen el edificio, que se da básicamente a través del número de movimientos que representan las seis terminales existentes— en la hora pico (ver tablas), las cuales multiplicadas por la tasa de capacidad que representan los autobuses de 1a. y de 2da. clase nos definen un número determinado de usuarios que aún pueden proyectarse hasta un largo plazo.

El número de usuarios determina todos los elementos de la zona pública y las unidades de servicio o andenes, elementos regentes de la totalidad del inmueble.



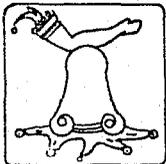
**PLAN ACCION  
URBANO  
ARQUITECTONICO**

**TEXCOCO**



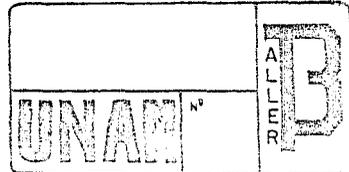
7.11 TABLA DE N° DE VIAJES EN HORA PICO DIARIA (1984)

7.12 TABLA DE N° DE VIAJES EN CORTO MEDIANO Y LARGO PLAZO



**PLAN ACCION  
URBANO  
ARQUITECTONICO**

**TEXCOCO**



**NºDE ANDENES TOTALES EN EL CORTO MEDIANO Y LARGO PLAZO**  
(1986) (1992) (2000)

AÑO	NºDE VIAJES*	NºDE PASAJEROS	ANDENES SALIDAS	ANDENES LLEGADAS	ANDENES TOTALES
1984	110 VIAJES	4550 PASAJEROS	14	5	19
1986	120 "	5008 " "	15	5	20
1992	161 "	6711 "	20	7	27
2000	237 "	9915 "	30	10	40

\*INCREMENTO DE 5% DE VIAJES AL AÑO

**NºDE PASAJEROS PARA SALIDAS Y LLEGADAS EN HORA PICO DEL AÑO 2000**

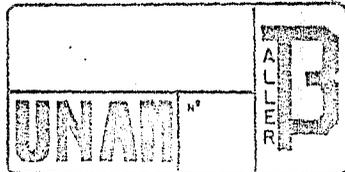
AÑO	PASAJEROS TOTALES EN LA HORA PICO.	SALIDAS C/15 min.*	LLEGADAS C/5 min.**	TOTAL EN 15 Y 5 MIN.
2000	9915	1612 (373 ACOMPS)	473 (60 ACOMPS.)	2085 (433 ACOMPS.)

\*10% DE LOS QUE SALEN Y 5% DE LOS QUE LLEGAN LOS ESPERAN O LLEVAN 3 PERSONAS



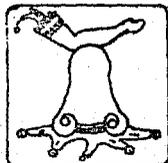
**PLAN ACCION  
URBANO  
ARQUITECTONICO**

**TEXCOCO**



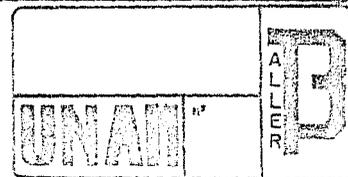
## Nº DE VIAJES EN LA HORA PICO ( 6:00 a 7:00 AM.) DE 1984

L I N E A	1ª*		2ª*		SUB-TOTALES		Nº DE PASAJEROS	
	SALIDA	LLEGADA	SALIDA	LLEGADA	1ª	2ª		
MEXICO, TEXCOCO, CALPULALPAN, APÍZACO, HUAMANTLA.	5	5	27	27	10	54	2460	
TEOTIHUACANOS S. A.	7	7	—	—	14	—	490	
DEL VALLE DE MEXICO	—	—	10	10	—	20	1000	
UNION DE PROPIETARIOS DE LINEAS ANEXA AL DEPTO. DE TEXCOCO.	—	—	2	2	—	4	200	
AUTOBUSES IXTLIXOCHIL S.A. DE C.V.	—	—	2	2	—	4	200	
AUTOBUSES TEXCOCO-TACUBA	—	—	2	2	—	4	200	
* PROMEDIO DE 35 PASAJEROS PARA 1ª CLASE Y 50 PARA 2ª					TOTALES		110 VIAJES	4550 PASAJEROS

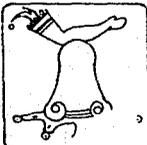


**PLAN ACCION  
URBANO  
ARQUITECTONICO**

**TEXCOCO**

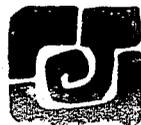


7.2 METODOLOGIA DE DISEÑO



**PLAN ACCION  
URBANO  
ARQUITECTONIC**

**TEXCOCO**



UNAN<sup>o</sup>

ALLEN  
**B**

7.2.1 ANALISIS DE ACTIVIDADES.

EL USUARIO ( VIAJERO ).

A).- EL VIAJERO QUE SE QUEDA O LLEGA.

B).- EL VIAJERO QUE VA DE PASO.

C).- EL VIAJERO QUE SALE.

A).- BAJA DEL AUTOBUS.

CIRCULA.

REDUCE EQUIPAJE.

SE ASEA.

ESPERA.

COME.

SALE

SE COMUNICA.

ABORDA VEHICULO.

OPCIONES.

B).- BAJA DEL AUTOBUS.

CIRCULA.

INFORMA.

ASEA.

COMPRA.

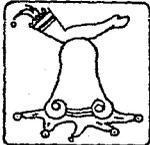
USA SERVICIOS.

COME.

ESPERA.

ABORDA.

OPCIONES.



**PLAN ACCION  
URBANO  
ARQUITECTONICO**

**TEXCOCO**



**UNAM**

ALLEN  
**B**

c).- ESTACIONA.

LLEGA.

ENTRA.

INFORMA.

COMPRAS BOLETOS.

ENTREGA EQUIPAJE.

ESPERA.

COMIENZA SERVICIOS. (TELEGRAFOS O CORREOS) OPCION

COMIENZA.

ASEA.

ABORDA.

EL ADMINISTRADOR.

LLEGA.

ESTACIONA.

CIRCULA.

ENTRA A SU ZONA DE TRABAJO.

LABORA EN SU LOCAL.

RECIBE PUBLICO.

SE ASEA.

SE COMUNICA CON OTRAS ZONAS.

EL OPERADOR.

LLEGA.

ESTACIONA.

ENTRA A SU ZONA.

SE ASEA.

DESCANSA.

SE RECREA.

COMIENZA.

CHECA CON MEDICO.

CIRCULA.

CHECA CONTROL.

OPERA.

EL SERVIDOR.

LLEGA.

ESTACIONA.

ENTRA A SU ZONA.

SE ASEA.

SE CAMBIA.

LABORA.



**PLAN ACCION  
URBANO  
ARQUITECTONICO**

**TEXCOCO**



**UNAN**

**ALLER  
B**

El listado de locales referente a lo que es la central camionera, se estructuró básicamente en tres zonas generales, a saber:

Servicio General.

Servicio Público.

Administración.

Los cuales a su vez se subdividen en sus respectivas componentes:

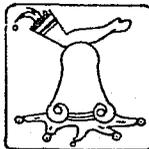
Servicio General:

- |                              |                              |
|------------------------------|------------------------------|
| 1.- Patio la maniobras.      | 7.- Bodega de mantenimiento. |
| 2.- Caseta de control.       | 8.- Escurero.                |
| 3.- Sanitarios y vestidores. | 9.- Gasolinera y servicio.   |
| 4.- Dormitorio choferes.     | 10.- Cuarto de máquinas.     |
| 5.- Ester choferes.          |                              |
| 6.- Servicio Médico.         |                              |

Servicio Público:

- |                              |                            |
|------------------------------|----------------------------|
| 1.- Concesiones comerciales. | 8.- Plaza de acceso.       |
| 2.- Sanitarios públicos.     | 9.- Estacionamiento.       |
| 3.- Andenes.                 | 10.- Control y vigilancia. |
| 4.- Taquillas.               | 11.- Equipaje.             |
| 5.- Cafetería y Restaurant.  | 12.- Paquetería y Envíos.  |
| 6.- Sala de espera.          | 13.- Cuartos de aseo.      |
| 7.- Vestíbulo General.       |                            |

7.2.2 ENLISTADO DE LOCALES.



**PLAN ACCION  
URBANO  
ARQUITECTONICO**

**TEXCOCO**



**UNAN**

**AL  
L  
E  
R**

Administración:

- 1.- Contabilidad.
- 2.- Control de empleados.
- 3.- Sala de juntas.
- 4.- Sanitarios.
- 5.- Administración.
- 6.- Recepción y espera.
- 7.- Oficina de comunicaciones y transportes.



**PLAN ACCION  
URBANO  
ARQUITECTONICO**

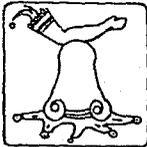
**TEXCOCO**



**UNAM**

**ACCION  
URBANA**

- 7.2.3 GRAFOS Y MATRIZ DE INTERRELACIONES
- 7.2.4 DIAGRAMA DE INTERRELACIONES BASICO



**PLAN ACCION  
URBANO  
ARQUITECTONICO**

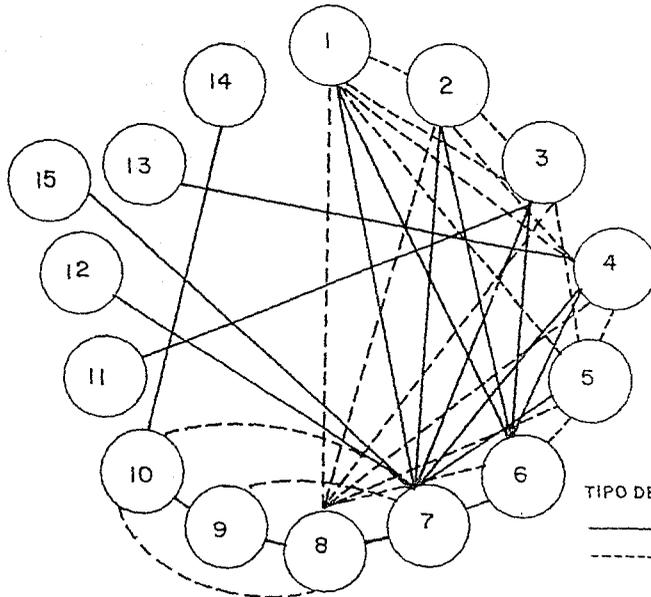
**TEXCOCO**



**UNAM**

ALFAR  
**B**

SERVICIO PUBLICO

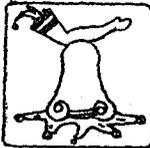


	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
1															
2	I														
3	I	I													
4	I	I	I	D											
5	I	I	I	I											
6	D	D	D	D	D	I									
7	D	D	D	D	D	D	D								
8	I	I	I	I	I	I	I								
9								I	D						
10								I	I	D					
11				D											
12							D								
13					D										
14										D					
15									D						

- 1 CONCESIONES
- 2 SANITARIOS
- 3 ANDENES
- 4 TAQUILLAS
- 5 RESTAURANT
- 6 S ESPERA
- 7 VESTIBULO
- 8 ACCESO
- 9 PLAZA
- 10 ESTACIONAMIENTO
- 11 CONTROL
- 12 CASETA DE INFORMES
- 13 EQUIPAJE
- 14 PAQUETERIA
- 15 VIGILANCIA Y ASEO

I. INDIRECTA  
D. DIRECTA

TIPO DE RELACION  
—— DIRECTA  
----- INDIRECTA



**PLAN ACCION  
URBANO  
ARQUITECTONICO**

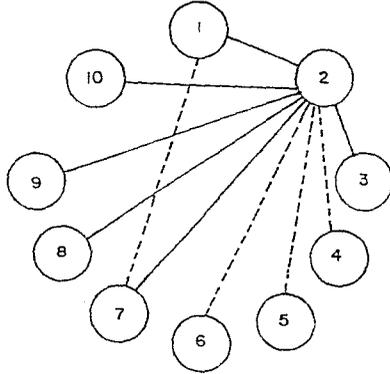
**TEXCOCO**



**UNAM**



### SERVICIO GENERAL

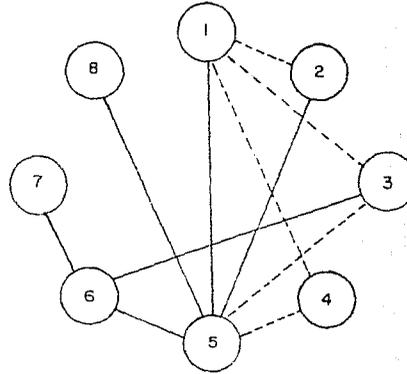


#### TIPO DE RELACION

— DIRECTA (D)

- - - - - INDIRECTA (I)

### ADMINISTRACION

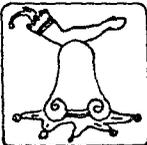


	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
1										
2	D									
3	I	D								
4	I	I								
5	I	I	I							
6	I	I	I	I						
7	I	D	I	I	I					
8	D									
9	D									
10	D									

- 1.- TALLE MECANICO
- 2.- PATIO DE MANIOBRAS
- 3.- CASETA DE CONTROL
- 4.- SANITARIO Y VESTIDORES
- 5.- DESCANSO DE CHOFERES
- 6.- SERVICIO MEDICO
- 7.- BODEGA
- 8.- BASURERO
- 9.- GASOLINERIA
- 10.- CTO. DE MAQUINAS

	1	2	3	4	5	6	7	8
1								
2	I							
3	I	I						
4	I	I	I					
5	D	D	I	D				
6	I	I	D	I	D			
7						D		
8							D	

- 1.- CONTABILIDAD
- 2.- CONTROL DE EMPLEADOS
- 3.- JUNTAS
- 4.- SANITARIOS
- 5.- VESTIBULO
- 6.- ADMINISTRACION
- 7.- RECEPCION ESPERA
- 8.- S.C.T.



**PLAN ACCION  
URBANO  
ARQUITECTONICO**

**TEXCOCO**

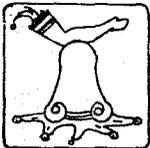
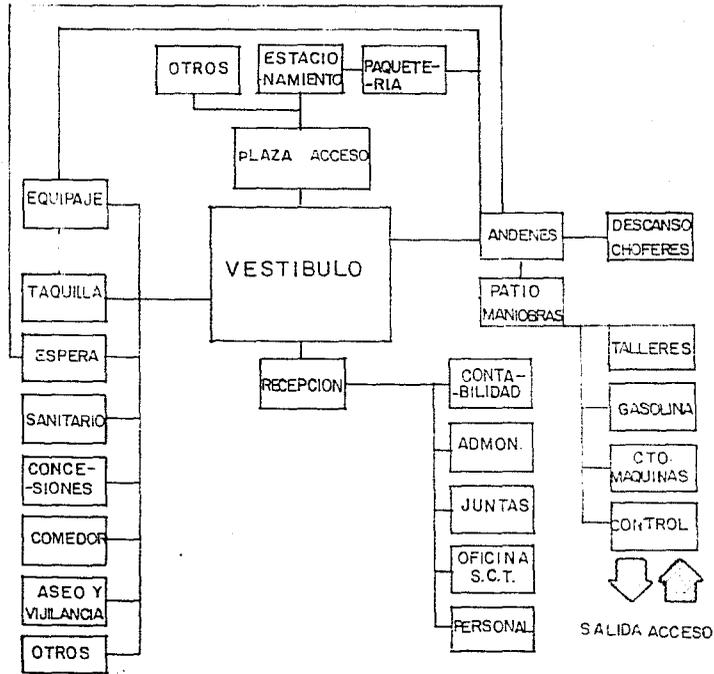


ESTA TIEN  
SALIR DE LA

**UNAM** N°

AL  
LE  
R

# DIAGRAMA DE INTERRELACIONES BASICO



**PLAN ACCION  
URBANO  
ARQUITECTONICO**

**TEXCOCO**



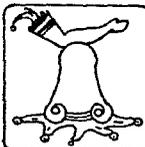
**UNAM**



7.2.5 ANALISIS FORMAL.

Dentro de la zona de estudio, existen rasgos característicos no muy marcados en cuanto a la cuestión formal. Se detectaron edificaciones de estilo Colonial y Neoclásico ( como el caso del mercado central y la biblioteca públicas así como en algunas viviendas ) principalmente en el centro de la Ciudad. Sin embargo existen en su mayoría construcciones heterogéneas, que hacen difícil definir ciertos rasgos, que en un momento dado se pudiera adoptar al proyecto en cuestión. El criterio formal que se adopta en éste caso, se define bajo una tendencia racionalista, en donde mediante un uso adecuado de los materiales, se responde a una función y a una forma que fundamentalmente están representadas por el uso de volúmenes geométricos simples.

El proyecto bajo estos criterios se presenta sobre la base de un espacio central regente, representado éste, por un hexágono regular ( en el se concentran las principales actividades ) que define las demás áreas en una disposición simétrica.

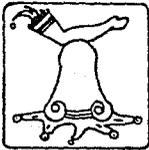


**PLAN ACCION  
URBANO  
ARQUITECTONICO**

**TEXCOCO**



7.3 AREA TECNICA.



**PLAN ACCION  
URBANO  
ARQUITECTONICO**

**TEXCOCO**



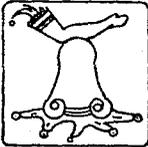
**UNAM**

AL  
L  
E  
R  
**B**

Debido a las características mismas del edificio, se emplearon sistemas constructivos convencionales en casi todos los casos:

Se usa concreto hecho en obra tanto en cimentación, refuerzos así como en apoyos estructurales previamente cimbrados; los muros son de tabique común, con aplanados rústicos y pintura virilica en su acabado; en los pisos interiores se emplea recubrimiento a base de losetas de barro vitrificado y terrazo en algunos casos; en los exteriores, concreto, adoquín y asfalto en áreas diversas; es en la techumbre donde el sistema empleado es prefabricado a base de vigas metálicas de alma abierta (en entrepisos y techos), su elaboración requiere de mano de obra especializada.

### 7.3.1 SISTEMA CONSTRUCTIVO.



**PLAN ACCION  
URBANO  
ARQUITECTONICO**

**TEXCOCO**



**UNAM**

**ALLER  
B**

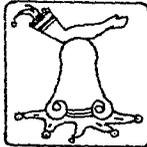
**Cimentación.**- A base de zapatas aisladas de concreto armado con las dimensiones respectivas producto de las sollicitaciones que actúan en cada caso y considerando las siguientes especificaciones: resistencia de terreno de 5 tons/m<sup>2</sup>; un F'c-250 kg/cm<sup>2</sup> y fy de 4000 kg/cm<sup>2</sup> se emplean con trabes de ligadura en todos los casos. (ver dimensiones en planos).

**Apoyo Estructural.**- Se usan apoyos aislados de concreto armado hechos en obra (secciones indicadas).

En el área de espera, se usan apoyos escarpeados de mampostería de piedra de la región.

**Techumbre.**- Se usan elementos estructurales horizontales a base de vigas de alma abierta, para sustentar un sistema de entrecimpo tipo lonacero en área administrativa. En el caso del área pública se emplean elementos a base de armadura metálica empotrados en los apoyos de concreto sustentando un techo metálico tipo "romsa" previamente impermeabilizado.

7.3.2 SISTEMA ESTRUCTURAL.



**PLAN ACCION  
URBANO  
ARQUITECTONICO**

**TEXCOCO**



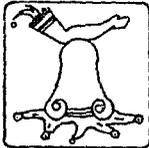
**UNAM**



El sistema utilizado será por gravedad previo bombeo a tinacos aprovechando la pendiente de los techos del edificio.

El número de depósitos se estimó acorde a la demanda de usuarios y a las necesidades mismas del inmueble ( uso humano, riego, hidrantes, etc); la tubería será de fierro galvanizado en el exterior y de cobre en el interior con los diámetros requeridos por el cálculo ( ver plano correspondiente ).

7.3.3 INSTALACION HIDRAULICA.



**PLAN ACCION  
URBANO  
ARQUITECTONICO**

**TEXCOCO**



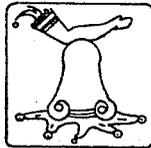
**UNAH**



ALLER

7.3.4 INSTALACION SANITARIA.

Las aguas servidas serán conducidas a través de un sistema de tuberías de p.v.c. en los interiores del edificio y de tubos de asbesto cemento en el exterior, conectados éstos a registros .40 X .60 cm. a distancias no mayores de 300 cm. entre uno y otro. Las aguas pluviales serán descargadas por los techos a través de los apoyos en tubería p.v.c., y en algunos casos por la misma absorción de las áreas jardinadas. También se emplearon rejillas pluviales en las áreas de piso de andenes y patios de maniobras ( ver plano correspondiente ).



**PLAN ACCION  
URBANO  
ARQUITECTONICO**

**TEXCOCO**



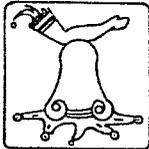
**UNAM**



7.3.5 INSTALACION ELECTRICA.

Debido a la capacidad de energía requerida por el edificio, se hace necesario una sub-estación eléctrica— que estará debidamente localizada dentro del mismo -- para posteriormente alimentar los tableros de distribución en diferentes areas. Dicha instalación será a base de tubería conduit pared gruesa (oculta y aparente en algunos locales) con los diámetros necesarios.

La iluminación será fluorescente en casi todos los casos, excepto en algunas areas donde se usaran focos incandescentes de diferentes intensidades; en el patio de maniobras y estacionamiento, la iluminación requerida será a base de reflectores de alta intensidad de luz.



**PLAN ACCION  
URBANO  
ARQUITECTONICO**

**TEXCOCO**



**UNAN**

ALLER  
**B**

- 8 ANEXO GRAFICO  
8.1 PLANOS URBANOS  
8.2 PLANOS ARQUITECTONICOS



**PLAN ACCION  
URBANO  
ARQUITECTONICO**

**TEXCOCO**

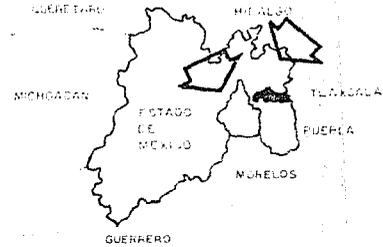
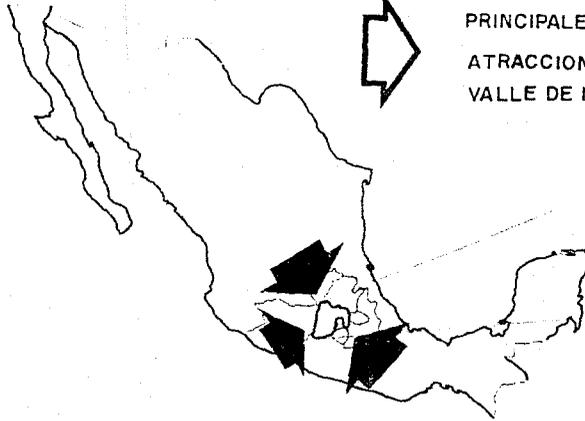


**UNAM**

**INAI**

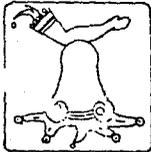
MIGRACIONES DEL INTERIOR  
AL CENTRO NACIONAL (1940)

PRINCIPALES FOCOS DE  
ATRACCION DENTRO DEL  
VALLE DE MEXICO



ESTADO DE MEXICO

MUNICIPIO TEXCOCO DE MORA



**PLAN ACCION  
URBANO  
ARQUITECTONICO**

**TEXCOCO**

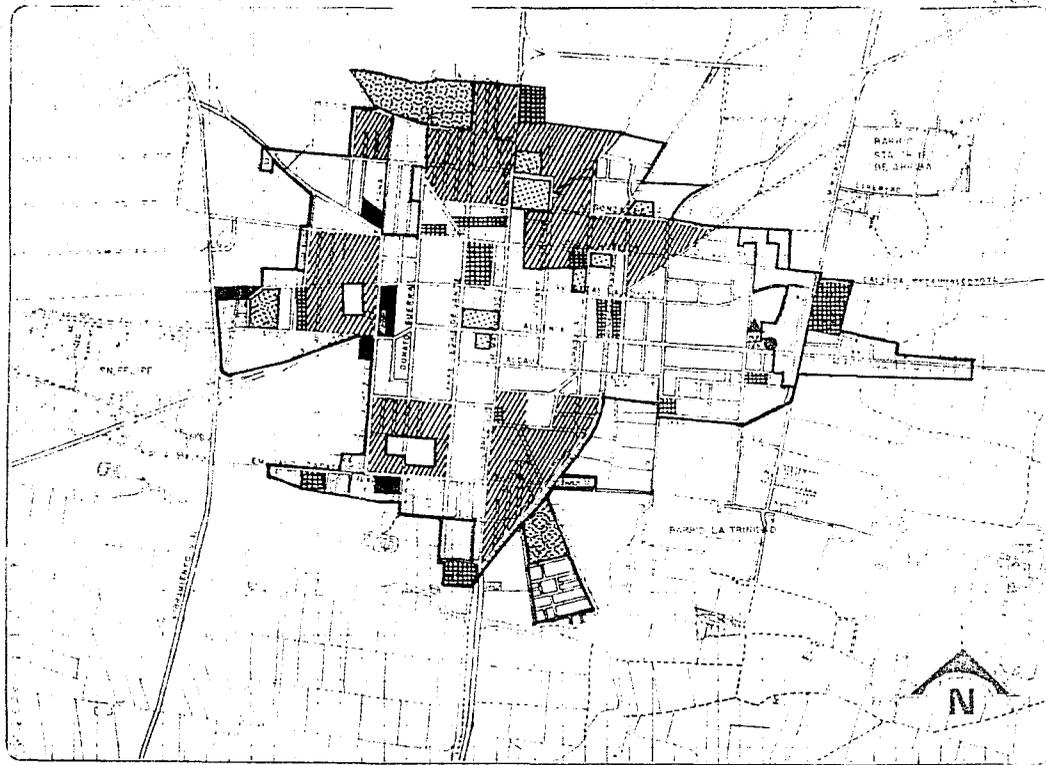


PLANO:  
LOCALIZACION Y  
MIGRACIONES

**UNAN** n°

**B**  
ALLEN

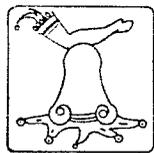




**SIMBOLOGIA**

-  EQUIPAMIENTO URBANO
-  INDUSTRIAL
-  RECREACION
-  VIVIENDA
-  BUENOS
-  HEDERAN
-  MALA
-  LOTES VALEDES
-  CAPTACION DE AGUA POTABLE
-  PLANTA DISTRIBUCION
-  TANQUE DE ALMACENAMIENTO

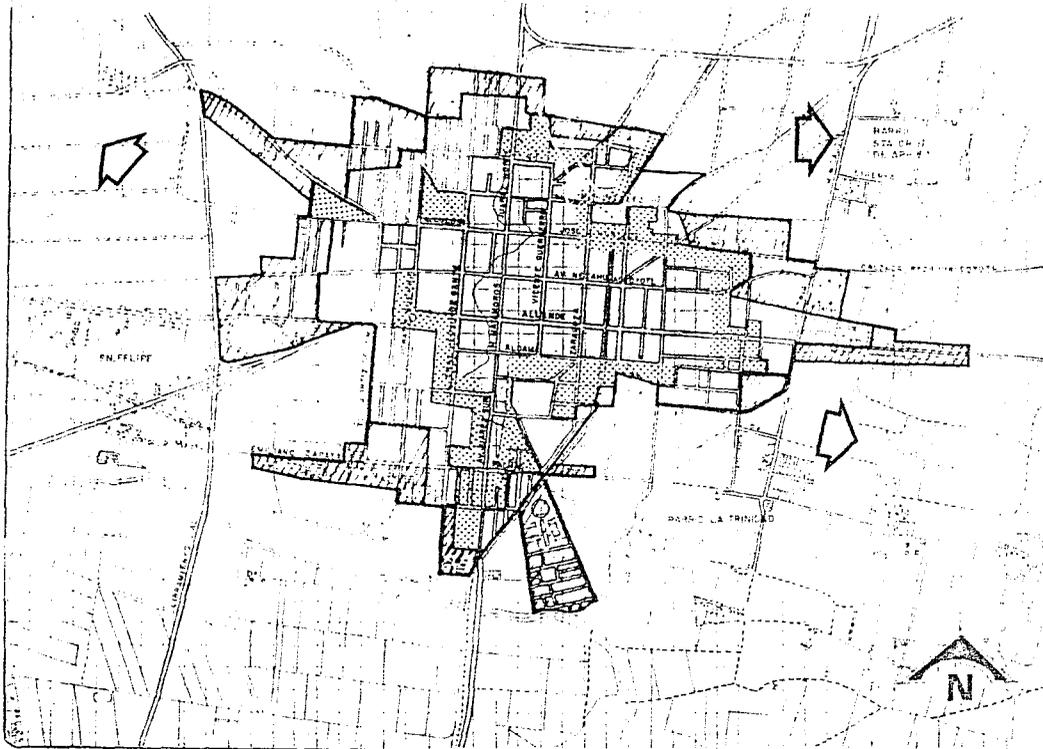
ESCALA GRAFICA



**PLAN ACCION URBANO ARQUITECTONICO**

**TEXCOCO**

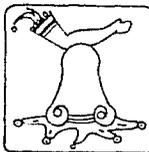
PLANO:	UNAN <sup>SA</sup>	ALFEB
USO DEL SUELO URBANO		



**SIMBOL**

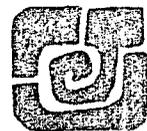
AR.	FIGURA	VALOR	UNIDAD
		50	50
		50	50
		50	50
		50	50
		50	50
		DIRECCION DE CRECIMIENTO	
		LIMITE URBANO ACTUAL	

ESCALA GRAFICA



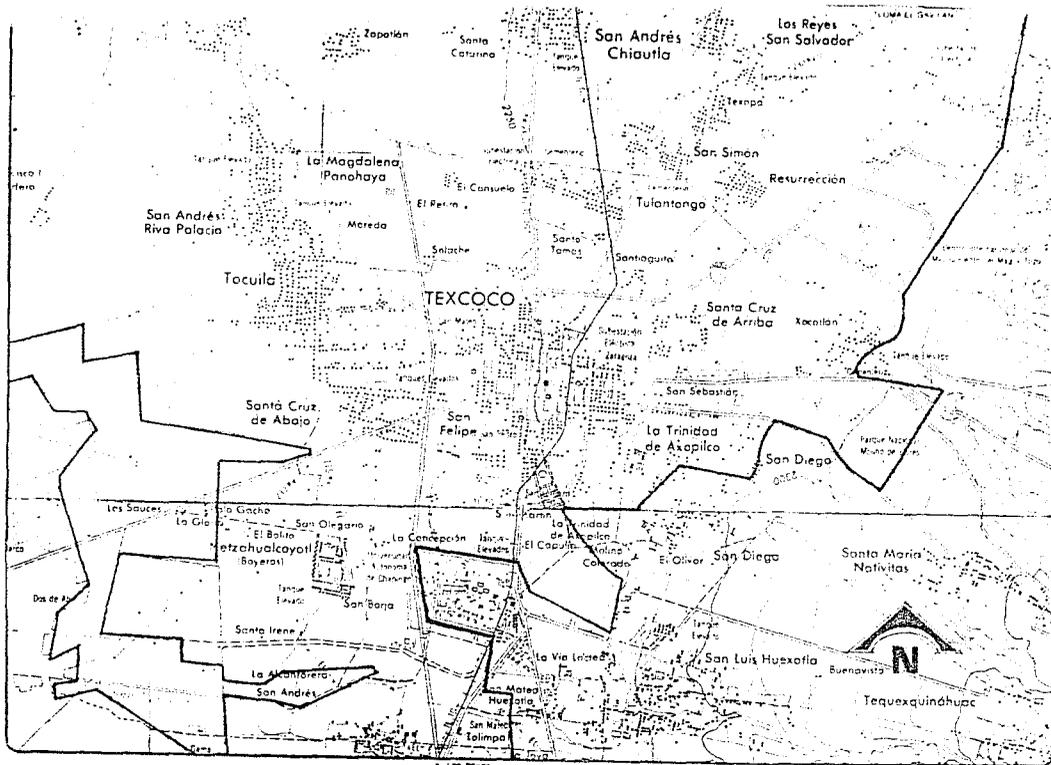
**PLAN ACCION URBANO ARQUITECTONICO**

**TEXCOCO**



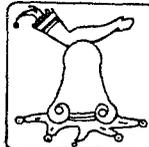
PLANO - CRECIMIENTO HISTORICO	<b>UNAM</b> <sup>®</sup>	<b>ALCER</b>





**SIMBOLOGIA**

- ZONAS DE INTERES
- ZONAS DE TRANSICION
- ZONAS DE PROTECCION



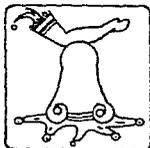
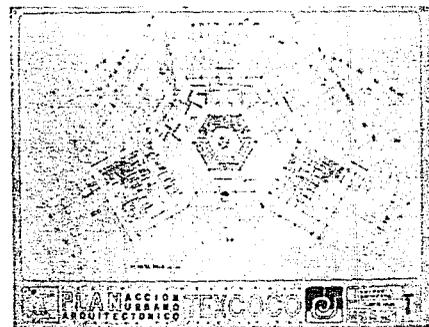
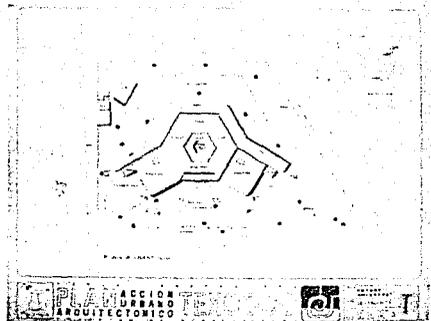
**PLAN ACCION URBANO ARQUITECTONICO**

**TEXCOCO**

PLANO:  
**USO DEL SUELO REGIONAL**

**UNAN** N°





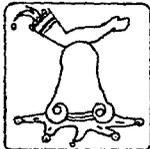
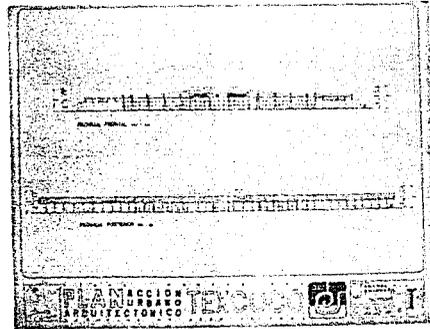
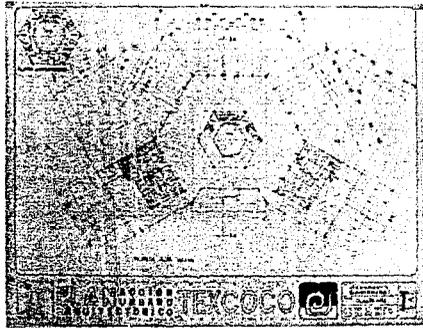
**PLAN ACCION URBANO ARQUITECTONICO**

**TEXCOCO**



**UNAM**

ALFONSO  
**B**



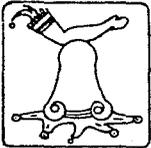
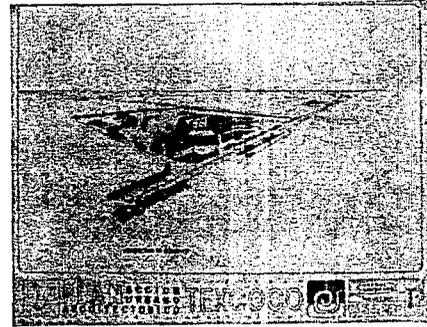
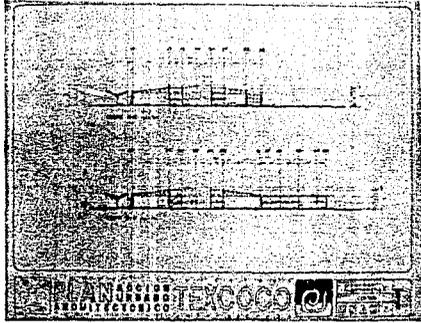
**PLAN ACCION URBANO ARQUITECTONICO**

**TEXCOCO**



**UNAM**

**ALLER B**



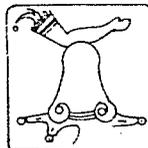
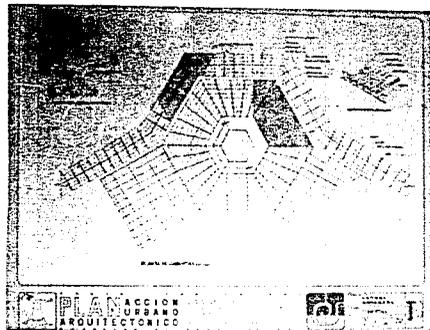
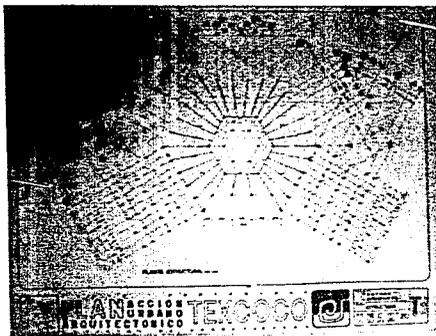
**PLAN ACCION  
URBANO  
ARQUITECTONICO**

**TEXCOCO**



**UNAN** <sup>no</sup>

**B**  
ALLER

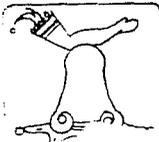
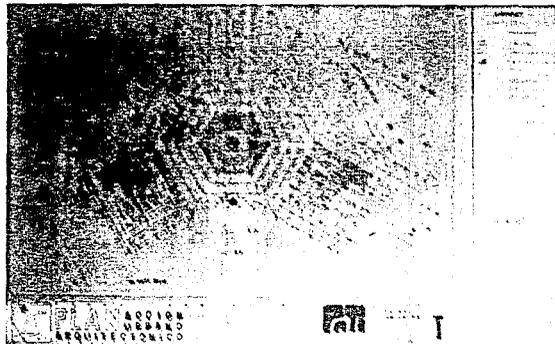
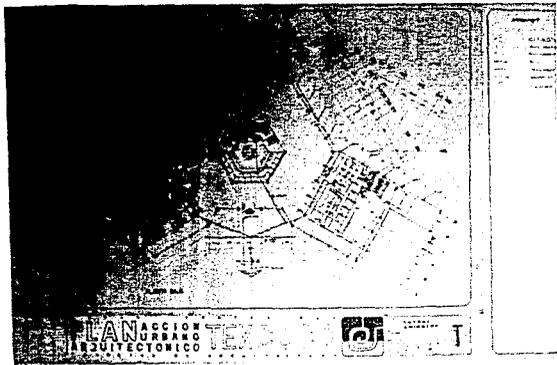


**PLAN ACCION URBANO ARQUITECTONICO**

**TEXCOCO**

**UNAM**

**ALLER B**



**PLAN ACCION URBANO ARQUITECTONICO**

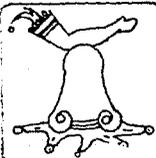
**TEXCOCO**

PLAN AN...



9. REFERENCIAS Y CONSULTAS.

- 1.- LUIS UNIKEL, EL DESARROLLO URBANO DE MEXICO.  
EL COLEGIO DE MEXICO, 1976.
- 2.- MANUEL CASTELLS, LA CUESTION URBANA.  
SIGLO XXI, 1977.
- 3.- PLAN MUNICIPAL DE DESARROLLO (TEXCOCO).
- 4.- CARTA URBANA Y REGIONAL DE TEXCOCO, DEPARTAMENTO  
DE ARCHIVO Y CONSULTA (DETERAL).
- 5.- NORMAS Y ESPECIFICACIONES EN DISEÑO DE TERMINALES,  
DEPARTAMENTO DE PROYECTOS ARQUITECTONICOS S.C.T.
- 6.- CONSULTA TECNICA EN LA ESTACION METEOROLOGICA DE  
CHAPIMCO (SERVICIO METEOROLOGICO NACIONAL).
- 7.- REGLAMENTO DE CONSTRUCCIONES PARA EL D.F. 1976.



**PLAN ACCION  
URBANO  
ARQUITECTONICO**

**TEXCOCO**



**UNANI**

ARQUITECTONICO  
**B**

9. REFERENCIAS Y CONSULTAS.

- 1.- LUIS UNIKEL, EL DESARROLLO URBANO DE MEXICO. EL COLEGIO DE MEXICO, 1976.
- 2.- MANUEL CASTELLS, LA CUESTION URBANA. SIGLO XXI, 1977.
- 3.- PLAN MUNICIPAL DE DESARROLLO (TEXCOCO).
- 4.- CARTA URBANA Y REGIONAL DE TEXCOCO, DEPARTAMENTO DE ARCHIVO Y CONSULTA (DETENAL).
- 5.- FORMAS Y ESPECIFICACIONES EN DISEÑO DE TERMINALES, DEPARTAMENTO DE PROYECTOS ARQUITECTONICOS S.C.T.
- 6.- CONSULTA TECNICA EN LA ESTACION METEOROLOGICA DE CHAPINGO (SERVICIO METEOROLOGICO NACIONAL).
- 7.- REGLAMENTO DE CONSTRUCCIONES PARA EL D.F. 1976.



**PLAN ACCION  
URBANO  
ARQUITECTONICO**

**TEXCOCO**



**UNAN** <sup>Nº</sup>

**B**  
A  
L  
L  
E  
R