



Universidad Nacional Autónoma de México

FACULTAD DE ARQUITECTURA
AUTOGUBIERNO

EQUIPAMIENTO URBANO Y RECUPERACION DE LA ZONA
CENTRO DE CUERNAVACA, MORELOS

TESIS PROFESIONAL

QUE PARA OBTENER EL TITULO DE
ARQUITECTO
PRESENTA

REYNALDO FLORES CHAVEZ

MEXICO, D. F.

1983



Universidad Nacional
Autónoma de México

Dirección General de Bibliotecas de la UNAM

Biblioteca Central



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.

DEFINICION DEL TEMA:

Equipamiento urbano y recuperación de la zona Centro de Cuernavaca, Morelos.

DESCRIPCION GENERAL:

El tema está enfocado a dar una mejor solución en lo que respecta a la organización urbana en la ciudad de Cuernavaca, principalmente en la Zona Centro, mediante una reordinación vial -- "Vehicular", y "Peatonal", generando recorridos peatonales y de tráfico limitado que articulen las diferentes zonas de las colonias de Cuernavaca. Creando articulaciones viales y urbanas, de los diferentes eventos existentes y de los propuestos dentro de la Zona Centro.

CONDICIONES GENERALES DEL LUGAR:

Cuernavaca se encuentra a 1,552 metros sobre el nivel del mar, esta situada a los 18 grados 55' latitud norte y a los 0 grados 6' de longitud occidental del meridiano de México.

La temperatura media del municipio es de 20 grados la media máxima es de 28 grados y la máxima absoluta baja es de 10 grados.

Está ubicado en una gran pendiente, ésto hqtraído como consecuencia que la erosión forme grandes barrancas.

En aspectos de Servicios, el renglón más importante es el relacionado con el turismo, el -

cual constituye una de las actividades de mayor relieve.

JUSTIFICACION DEL TEMA:

En lo esencial el hecho de proponer una regeneración urbana de determinada zona, así como de dotarla de un mejor equipamiento, está orientado para satisfacer las necesidades específicas de los usuarios de transportes públicos. Personas de bajos recursos, estudiantes, empleados, obreros en general enfocado a las clases populares de escasos recursos residentes en Cuernavaca, y para los pobladores eventuales (turistas).

La cercanía geográfica del Estado de Morelos, específicamente Cuernavaca con respecto a la Ciudad de México, hace que en Cuernavaca se origine una serie de planteamientos urbanos bien específicos.

Debido a el alto índice de crecimiento que se genera en la Ciudad de México, es patente la expansión territorial, como es que cada vez más el Distrito Federal va absorbiendo a todos los poblados pequeños del contorno y así mismo va generando una agrupación cada vez más amplia y compacta. Esto aunado a las excelentes y variadas vías de comunicación terrestres (carreteras de cuota, carretera federal y carreteras interestatales) que comunican a las dos ciudades, hace que ya no se vea a Cuernavaca como una ciudad lejana, sino como una ciudad satélite de la ciudad de México.

Es aquí cuando notamos un cambio bastante importante en el uso de los espacios externos, y sobre todo lo que se refiere a la zona centro de Cuernavaca.

Es obvio este fenómeno, tan sólo en el promedio de vehículos particulares y camiones foráneos que circulan en la ciudad de Cuernavaca entre semana y los que circulan sábado y domingo.

Esta gran afluencia de vehículos foráneos y los de la ciudad, es lo que acrecenta los problemas de tipo urbano en el centro principalmente.

Debido a que Cuernavaca es una ciudad con un casco antiguo, a partir del cual, paulatinamente fue creciendo sobre una topografía bastante irregular. Con una estructuración urbana no planificada y sobre todo sin una organización vial de tráfico rodado planeada y delimitada.

OBJETIVOS:

- 1.- Dotar de espacios comunes o públicos, de transición como plazas y calles.
- 2.- La regeneración de una zona de la barranca para mejorar el equipamiento de la zona de vivienda comprendida en toda la ladera de una sección de la barranca. Esta regeneración comprende: Zona de plazas articuladoras, Zona de Juego, Zona recreativa, Zona de descanso, Zona infantil.

3.- La reorganización del transporte público y la reordenación vial de zonas de transición.

4.- Aprovechar la bien definida topografía de la vialidad, para un mejor uso público y más popular.

MARCO TEORICO:

Es evidente que la zona centro de Cuernavaca, con las características presentadas tenga como necesidades fundamentales de resolver, la organización de los espacios de transición públicos (plazas, jardines, calles, avenidas), mismos que servirán para dar solución a los conflictos colectivos que ahí se dan, es ya una necesidad evidente la recuperación de la zona centro pues ésta ha perdido su ordenación siendo notable la falta de equipamiento urbano en dicha zona. Exponemos una alternativa de recuperación de la zona para beneficiar a el poblador peatonal, así como para el mejoramiento del flujo vial limitado, estos son los dos aspectos fundamentales en nuestro procedimiento de diseño, paralelamente a la recuperación de la zona centro presentamos una reestructuración del equipamiento urbano para un mejor proceso de organización pública, así como para un mejor uso de la zona.

PROCESO DE DISEÑO:

El sistema de proceso de diseño que nosotros seguimos fué un proceso mediante el cual llegamos a un ordenamiento de las acciones que debemos de ejecutar y que estas ocasionarán un mejoramiento en la estructura urbana de la zona de trabajo.

El planteamiento de este proceso lo pueden constituir las siguientes etapas:

a) Una necesidad y el deseo por parte de la comunidad afectada de resolver tal situación.

b) El conocimiento y reconocimiento obtenido a través de una investigación detallada del problema que se presenta, la posible solución y su proyección al futuro que se le puede dar.

c) Una proposición por parte de la colectividad.

d) Determinación de un estudio que debe de valorizar las consecuencias del punto anterior.

e) Un programa que ordenará las acciones en una forma más o menos precisa.

PROYECTO ARQUITECTONICO:

El planteamiento del problema surgió en base a una investigación a nivel regional y urbano, a partir de la cual se obtuvieron las bases para sostener el programa. Esta investigación analiza la estructura urbana, la infraestructura, los servicios municipales, servicios de transporte.

Así este procesamiento de la información nos sirvió para dirigir la hipótesis, este diagnóstico o hipótesis es una síntesis del análisis.

La hipótesis es una liga entre el análisis y las propuestas de solución. Se elabora en base a la proyección de la población. En base a la hipótesis se plantea la imagen objetiva para locali-

zar los objetivos más precisamente.

Una vez que existe una imagen objetiva, se hace una propuesta general, para pasar a propuestas - particulares. Una vez establecida la propuesta se formalizan los objetivos y de aquí parten los - programas arquitectónicos y urbanos.

El proceso de diseño que se llevó a cabo a lo largo del planteamiento del problema en términos generales fue el siguiente:

- 1.- Análisis del tema. (El porqué del tema, el planteamiento del mismo).
- 2.- Recopilación de datos. (Bases para sostener el programa, en función con las contradicciones de la estructura urbana.
- 3.- Bases para programa. (Definición del programa). Plantear de manera específica los alcances y objetivos a corto, mediano y largo plazo.
- 4.- Partido (Anteproyecto). Diagnóstico sobre el objeto de estudio y primeras imágenes y propuestas sobre el programa urbano-arquitectónico.
- 5.- Desarrollo del programa. Una vez que existe una imagen objetiva, se hace una estrategia general para pasar a la estrategia particular se formalizan los objetivos y metas y de aquí - parte la realización del programa paralelo a la Síntesis Espacial sobre el objeto de estudio.

CONDICIONES DEL PROYECTO:

Algunas de las Condiciones más importantes que repercutieron en el planteamiento arquitectónico en general, son:

La topografía tan específica de la Ciudad de Cuernavaca.

El clima templado-cálido de la región, la exuberante vegetación propia del clima.

El tipo de usuario para quien se plantea el mejoramiento de determinado sector.

La desorganización vial que existe en el Centro de la Ciudad.

La evidente reestructuración urbana del casco antiguo de la ciudad.

Por lo que respecta al centro comercial, el hecho de estar situado junto al Parque Borda - (el jardín más grande de Cuernavaca), dió lugar a que no se concibiera la idea de un sólo espacio, sino de una visión de espacios dinámicos y estáticos de una integración de áreas cubiertas y descubiertas, según la función a desarrollar en el interior, de todo ello resulta la expresión de las fachadas.

El uso de tridilosa como solución estructural en todos los proyectos es por permitirnos librar nos de una serie de reglas y que por su mismo carácter restringen las posibilidades en el campo creativo. También por el carácter orgánico que éste sentido estructural adquiría.

La disposición de los espacios internos y externos de la subestación están relacionados, directamente con el sentido de flujo vial de las avenidas articuladoras y a las dimensiones de los diferen-

tes vehículos de transporte público. Esta subestación es producto de una necesaria organización vial en lo que respecta a el transporte público. A largo plazo se instalarán 4 subestaciones más a lo largo de las siguientes zonas de crecimiento. De esta manera se resuelve el transporte público mediante circuitos con recorridos accesibles en toda la zona centro de la Ciudad.

Por lo que respecta a la regeneración de la barranca de Amanalco, se plantea incrementar el equipamiento a los pobladores cercanos a el lugar. Conforme al programa las actividades a desarrollar quedaron agrupadas bajo las siguientes zonas: Zona de estar, Zona de recreación infantil, Zona deportiva. Estas zonas constan de plataformas que articulan los dos extremos de la barranca, formando una zona comun a todo lo largo de ella, existen plataformas a diferentes niveles formando con esto foros cubiertos.

El manejo de las dimensiones de las plataformas esta condicionado a la finalidad de los espacios y en base a la abundante vegetación existente en todo el contorno de la barranca.

Estos proyectos, tanto la regeneración y el Centro Comercial, forman parte de un recorrido peatonal que articula la zona centro, limitando el tráfico rodado vehicular, formando zonas peatonales de uso común y con ésto, espacios de transición como son plazas, calles.

Logrando con esto una mejor estructuración y composición urbana en la zona centro de la ciudad de Cuernavaca.

PROGRAMA ARQUITECTONICO

CENTRO COMERCIAL: Plaza de acceso (diferentes niveles).

ZONA COMERCIAL: Módulos de 9 comercios tipo y andadores. Cada comercio consta de:

Zona exposición

Zona ventas

Zona probadores

Zona bodegas

CINEMAS:

Zona ventas

Taquillas

Plaza distribución

Sala de espera

Zona proyector

Foro

SALA DE EXPOSICION:

Zona exposición permanentes

Zona exposición temporal

Zona administrativa

Zona de venta.

CAFETERIA:

Zona cubierta de consumo

Zona de consumo (planta alta) descubierta

Zona baños

PLAZAS DE MODULOS TANTO EXTERNAS COMO INTERNAS.

PLAZAS DE ESTA PLANTA ALTA.

PUENTE PEATONAL (articulador de la zona comercial y de establecimiento)

ESTACIONAMIENTO CUBIERTO: 2 niveles

PLAZAS DISTRIBUIDORAS: (de transición) entre las diferentes actividades.

RECUPERACION DE LA BARRANCA DE AMANALCO DIVIDIDA EN 3 ZONAS:

Zona estar

Zona recreación infantil

Zona deportiva.

ZONA DE ESTAR: Espacio escultórico

Juegos de mesa

Cafetería

Sala de lectura

Baños

Conectores a viviendas y subestación

Zona verde.

ZONA DE RECREACION INFANTIL:

Zona de juegos para niños de 6 años

Zona para niños mayores de 7 años

Zona verde.

ZONA DEPORTIVA:

Cancha de basquet bol y voli bol

Mini cancha de fut bol

Baños y vestidores

Zona verde

SUBESTACION DE CAMIONES URBANOS Y SUBURBANOS

Zona de camiones urbanos

Zona de camiones suburbanos

Zona de combis

Sala de espera

Conectores con proyecto de barranca

Baños

PROYECTO ARQUITECTONICO

RECUPERACION DE LA BARRANCA DE AMANALCO DIVIDIDA EN 3 ZONAS:

Zona de estar

Zona de recreación infantil

Zona deportiva

PLANTAS

1 plano arquitectónico (3 zonas), esc; 1: 100

1 planta de conjunto (3 zonas), esc; 1: 100

1 plano general topográfico del lugar, esc; 1:100

1 planta arquitectónica de conector

Cafetería, estar y baños exc. 1:25

El mismo número de planos s/plano topográfico en maduros tratados con color y ambientación.

CORTES:

- 3 cortes transversales de la zona de estar esc; 1:100
- 1 corte longitudinal de la zona de estar esc. 1:50
- 3 cortes transversales de la zona recreación infantil esc. 1:50
- 3 cortes transversales de la deportiva esc. 1:50

El mismo número de planos en maduro tratados con color y ambientación.

INSTALACIONES:

- 1 planta arquitectónica general de instalación eléctrica esc. 1:100
- 1 planta arquitectónica general de instalación hidráulica y sanitaria esc. 1:100
- 1 planta arquitectónica de conector, cafetería, estar y baños con instalaciones eléctricas esc.

1:25

1 planta arquitectónica de conector, cafetería, estar y baños con instalación hidráulica y sanitaria esc. 1:25

DETALLES:

- 15 detalles de tridilosa esc. 1:10 y 1:20
- 2 detalles de desagüe 1:20
- 2 detalles de conectores 1:20
- 1 detalles de jardinera 1:25

ACABADOS

- 1 planta arquitectónica general de acabados exc. 1:100
- 1 planta arquitectónica de conector cafetería, estar baños, esc. 1:25
- 1 maqueta esc. 1:100

CENTRO COMERCIAL (ZONA CENTRO)

PLANTAS:

- 1 planta arquitectónica primer nivel esc. 1:100
 - 1 planta arquitectónica segundo nivel esc. 1:100
 - 1 planta techos esc. 1:100
- El mismo número de planos tratados con color y ambientación.

FACHADAS:

- 1 fachada principal esc. 1:100
 - 1 fachada posterior esc. 1:100
 - 1 fachada lateral esc. 1:100
- El mismo número de planos en maduro tratados con color y ambientación.

CORTES:

- 6 cortes transversales y longitudinales esc. 1:50

El mismo número de planos en maduro tratados con color y ambientación.

INSTALACIONES:

1 planta arquitectónica primer nivel de instalación eléctrica a escala 1:100

1 planta arquitectónica segundo nivel de instalación hidráulica y sanitaria escala 1:100

DETALLES:

15 detalles de tridilosa esc. 1:10 1 20

1 detalle de jardinería

4 detalles de locales comerciales esc. 1:25

ACABADOS:

1 planta arquitectónica primer nivel de acabados esc. 1:100

1 planta arquitectónica de segundo nivel de acabados esc. 1:100

1 maqueta esc. 1:100

PROYECTO:

Subestación de camiones urbanos y suburbanos.

PLANTAS:

1 planta arquitectónica de baños esc. 1:25

1 planta arquitectónica esc. 1:100

1 planta de techos esc. 1:100

El mismo número de plantas en maduro tratado con color y ambientación.

CORTES:

2 cortes transversales esc. 1:50

1 corte longitudinal esc. 1:50

El mismo número de planos en maduro tratados con color y ambientación.

FACHADAS:

1 fachada principal esc. 1:50

1 fachada posterior esc. 1:50

1 fachada lateral esc. 1:50

El mismo número de planos en maduro tratados con color y ambiente.

DETALLES:

Detalles de tridilosa

1 detalle de jardinera

1 detalle de conector

2 detalles de caseta

1 detalle de señalización.

INSTALACIONES:

1 planta arquitectónica de instalación eléctrica escala 1:100

1 planta arquitectónica de baños de instalación hidráulica y sanitaria esc. 1:25

ACABADOS:

1 planta arquitectónica de acabados esc. 1:100

1 planta arquitectónica de baños de acabados 1:25 esc. 1:100

1 maqueta esc. 1:100

REORGANIZACION VIAL DE LA ZONA CENTRO

(ARTICULANDO EQUIPAMIENTO EXISTENTE Y EL PROPUESTO)

1 plano de primer cuadro marcado circulación vial y peatonal, rutas, camiones urbanos, -
suburbanos, y combis.

Detalles de diferentes tratamientos de calles favoreciendo al peatón.

PROGRAMA Y CALENDARIO

ETAPAS Y FECHAS:

24 a 30 de octubre de 1980. Investigación e información a cerca de los objetivos del auto-

gobierno en el período de 1º al 10 de noviembre de 1980.

Selección del lugar estudio que incluía objetivos y alcances.

10 de noviembre a 18 de diciembre de 1980.

Visitas de reconocimiento al lugar, recopilación de datos (históricos y actuales). Todo tipo de información estudio fotográfico de la zona de trabajo.

19 de diciembre

Primera presentación ante asesores del taller en la cual se demuestra que existe una problemática a resolver de dicho lugar y aprobación de asesores para seguir investigando la zona de trabajo.

1º al 30 de enero de 1981.

Recopilación y selección de la investigación e información.

1º de febrero a 25 de marzo de 1981.

Transcripción de la información obtenida seleccionada por escrito a documentos gráficos (Planos).

De localización, topográficos, climatológicos de densidades de población, vialidad, construcción uso del suelo, catastral, equipamiento, infraestructura y servicios.

27 de marzo

Presentación ante asesores del taller de toda la investigación escrita y graficada, y conclusiones para fundamentar la realización de la siguiente etapa de proceso de tesis.

28 de marzo al 10 de mayo.

Planteamiento de la metodología del diseño, proceso del marco teórico, fundamentos para ver de que manera influyó la investigación en las propuestas de diseño.

12 de mayo

Presentación del marco teórico ante asesores del taller.

12 de mayo a 15 de junio.

Elaboración y correcciones de anteproyectos (zonificación y planteamientos de diseño), hasta llegar a una aprobación general por parte de los asesores.

15 de junio a 30 de agosto.

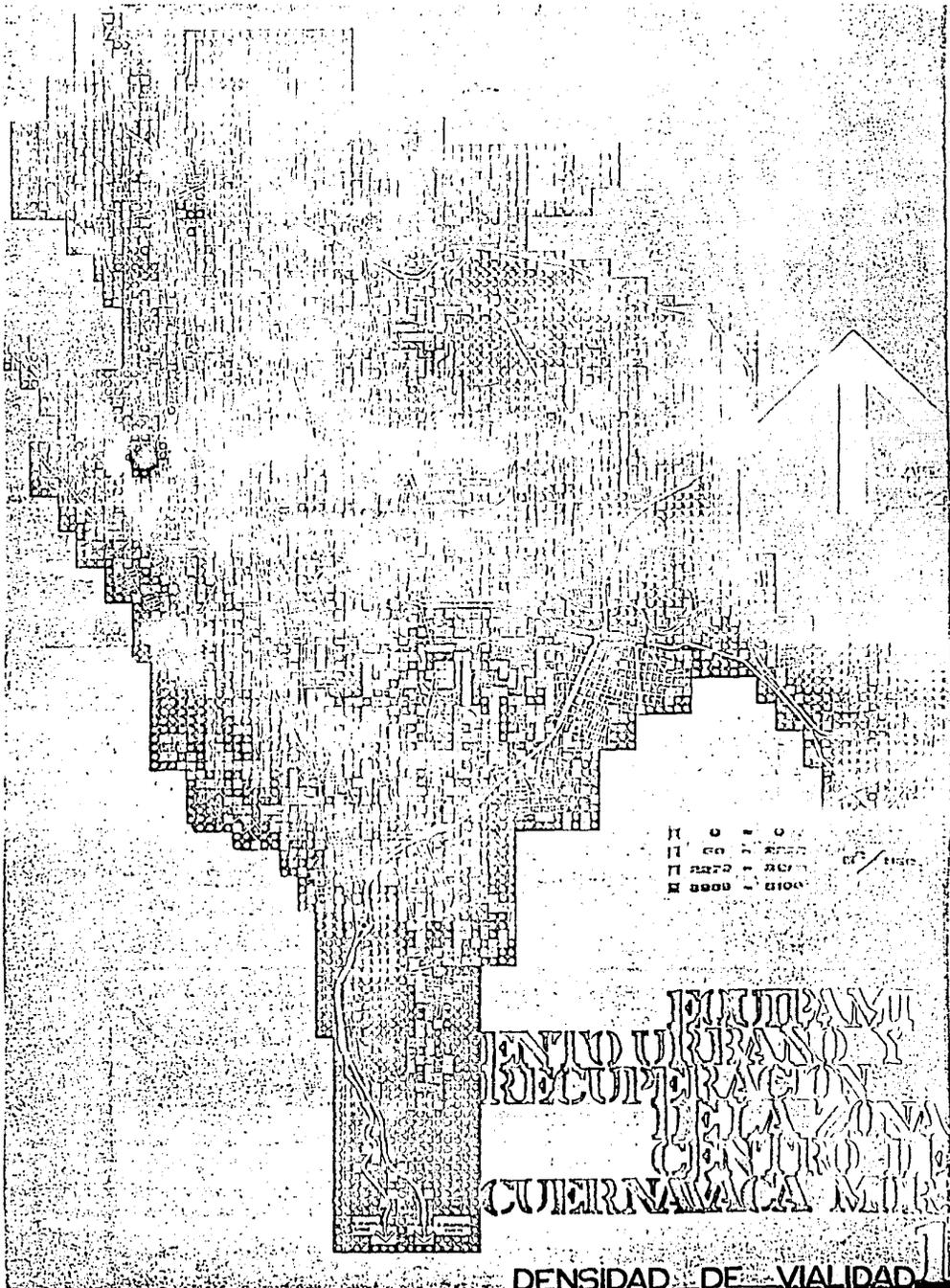
Desarrollo de proyectos y de trabajos técnicos, así como de marquetas y pánels.

30 de agosto a 10 de noviembre.

Ajuste de proyectos para la presentación final, organización y selección de material para la presentación (planos, escritos, maquetas, información, paneles).

11 de noviembre

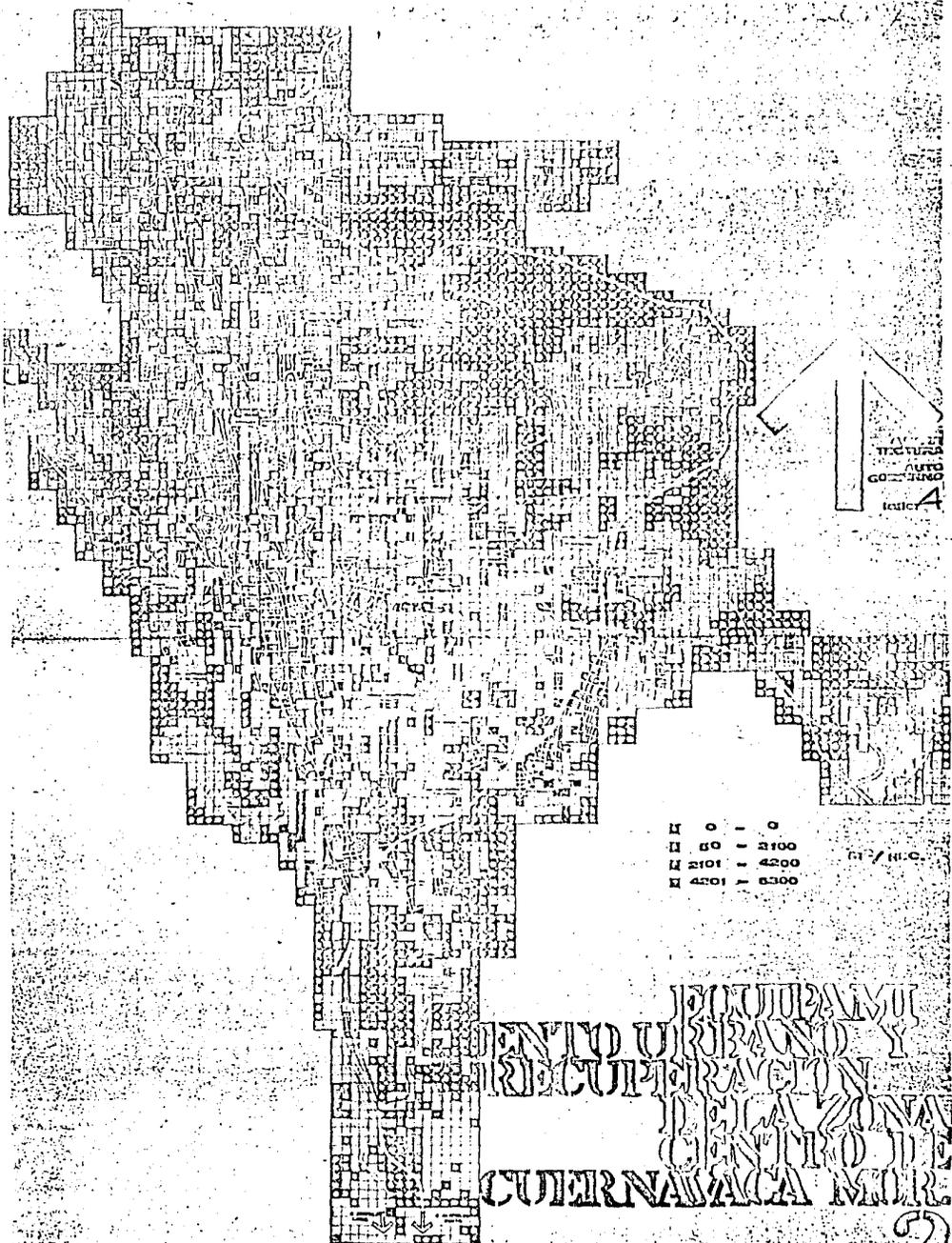
Presentación final del periodo correspondiente al nivel 3.1, 3.2 (t esis).



H 0 - 0
 H 50 - 50
 H 2272 - 2272
 H 5500 - 5100

INSTITUTO
 DE INVESTIGACIONES
 URBANAS Y
 RECONSTRUCCION
 DE LA ZONA
 CENTRAL DE
 CUERNAVACA MEXICO

DENSIDAD DE VIALIDAD



INSTITUTO
 DE ESTADÍSTICA Y
 GEOGRAFÍA
 AUTOMÁTICA
 GOBIERNO FEDERAL
 México

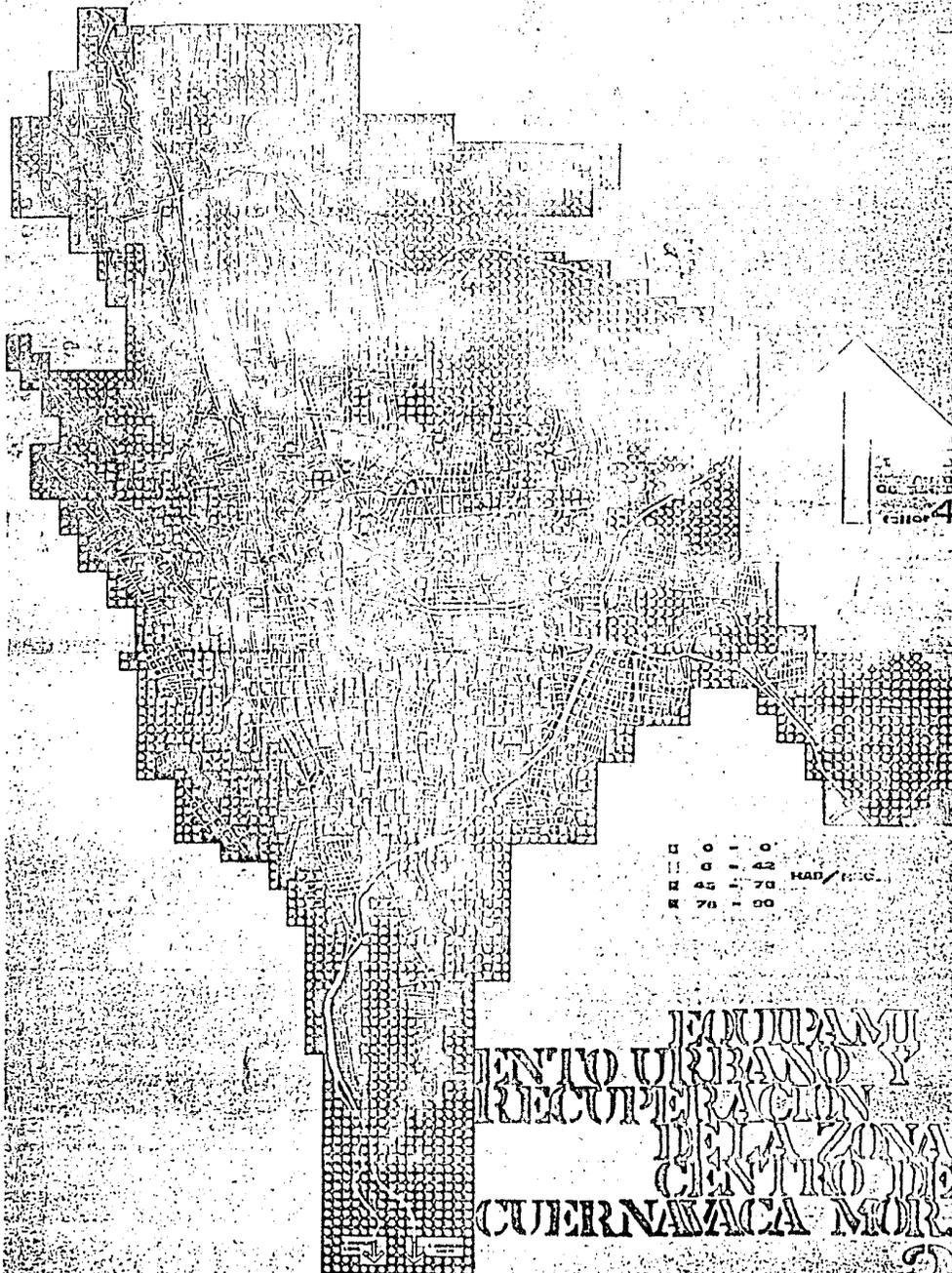
| | | |
|------|---|------|
| 0 | 1 | 0 |
| 50 | 1 | 2100 |
| 2101 | 1 | 4200 |
| 4201 | 1 | 8300 |

m²/h.c.

INSTITUTO DE ESTADÍSTICA Y
 GEOGRAFÍA AUTOMÁTICA
 DEL CENTRO DE INVESTIGACIONES Y
 ESTADÍSTICAS DE CUERNAVACA MEX.
 CUERNAVACA MEX.

DENSIDAD DE CONSTRUCCION

2



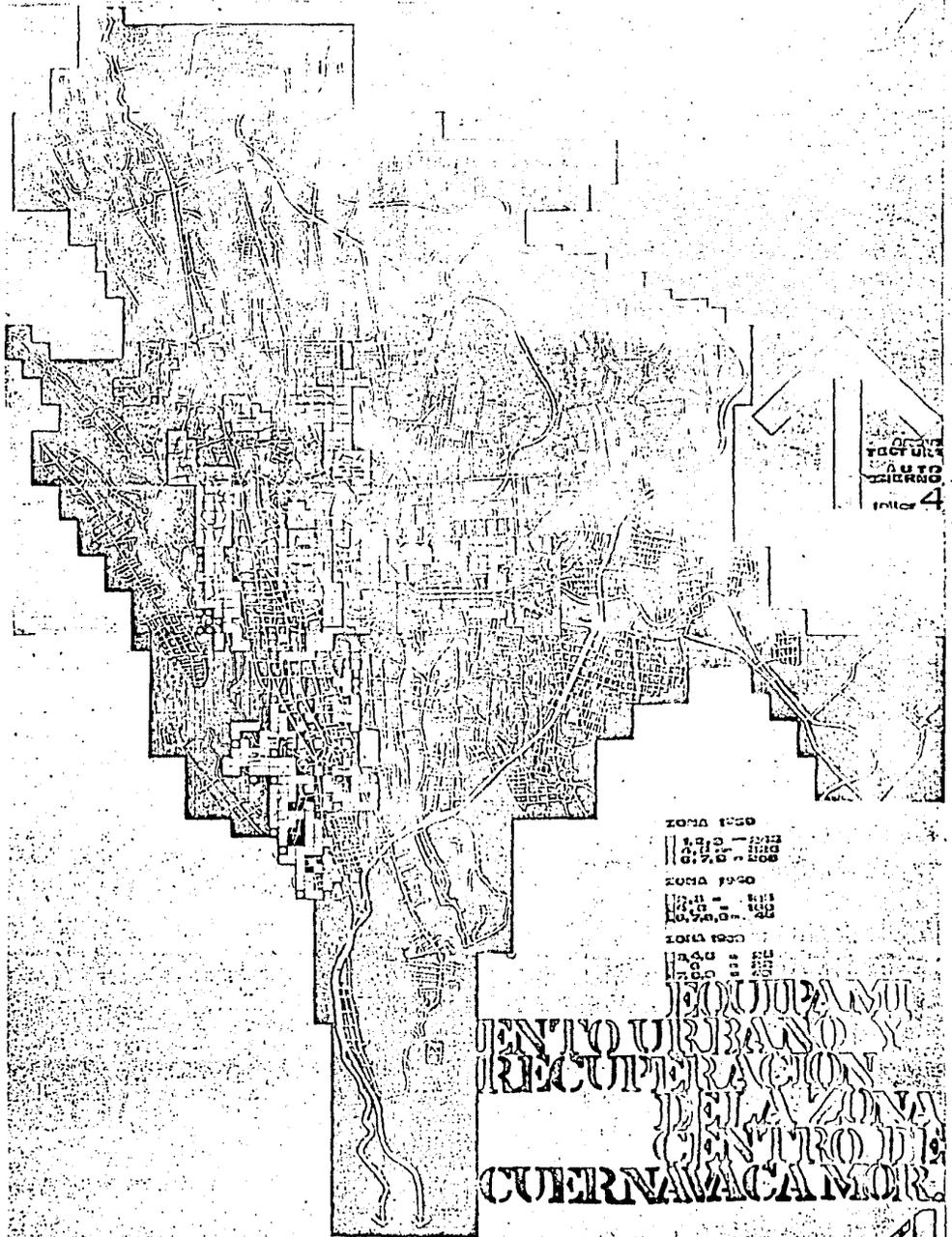
Escala 1:50,000
 Hoja 4

| | | |
|----|---|-----|
| 0 | - | 0 |
| 0 | - | 420 |
| 45 | - | 70 |
| 70 | - | 90 |

HAB/HAC.

INSTITUTO MEXICANO DE ESTADÍSTICA Y GEOGRAFÍA
 CENTRO DE INVESTIGACIONES Y ESTADÍSTICAS URBANAS Y REGIONALES
 CUERNAVACA, MORELOS

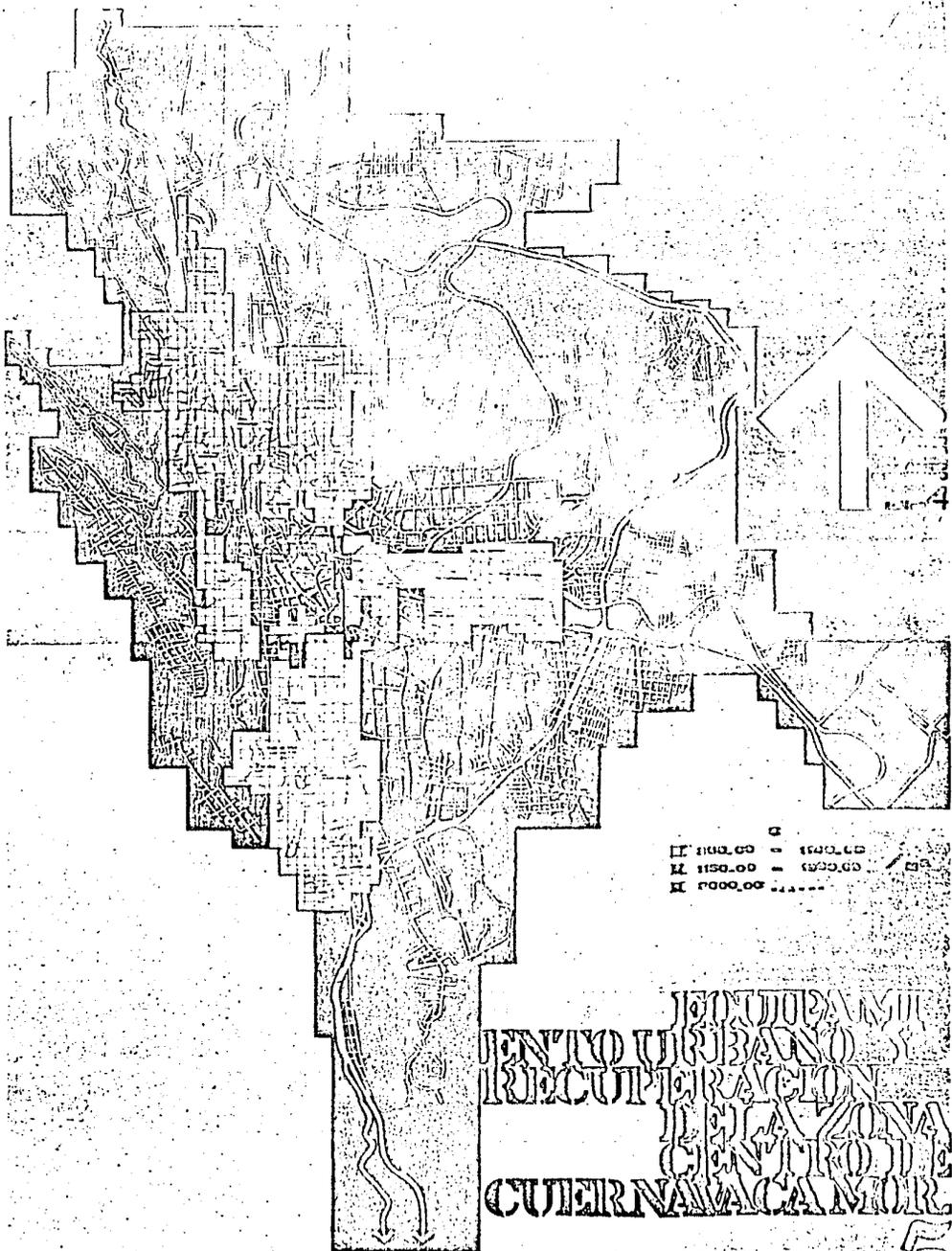
DENSIDAD DE POBLACION **3**



PLAN DE
 ZONIFICACION
 PARA EL
 CENTRO DE
 CUERNAVACA MOR
 Hoja 4

| | | |
|-----------|-------|-------|
| ZONA 1950 | 1.3.0 | 1.3.0 |
| | 0.7.0 | 0.7.0 |
| ZONA 1960 | 1.3.0 | 1.3.0 |
| | 0.7.0 | 0.7.0 |
| ZONA 1970 | 1.3.0 | 1.3.0 |
| | 0.7.0 | 0.7.0 |

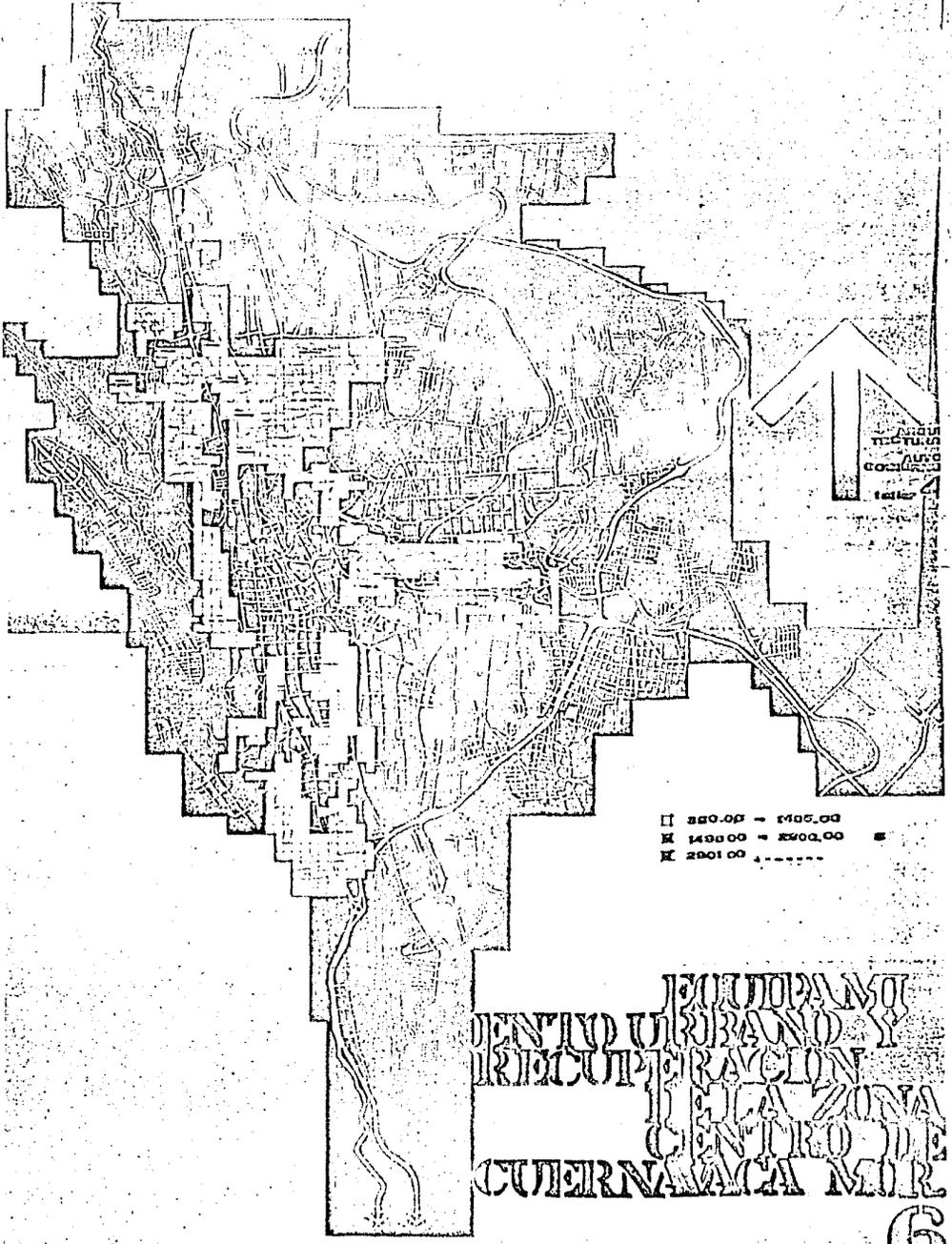
RECONSTRUCCION
 DEL CENTRO URBANO Y
 RECONSTRUCCION
 DEL CENTRO DE
 CUERNAVACA MOR



M 1000.00 = 1500.00
 M 1100.00 = 1600.00
 M 1200.00 = 1700.00

INSTITUTO MEXICANO DE
 REGISTRO URBANO Y
 RECUPERACION DE LA ZONA
 CENTRAL DE
 CUERNAVACA MORELOS

VALOR CATASTRAL 5

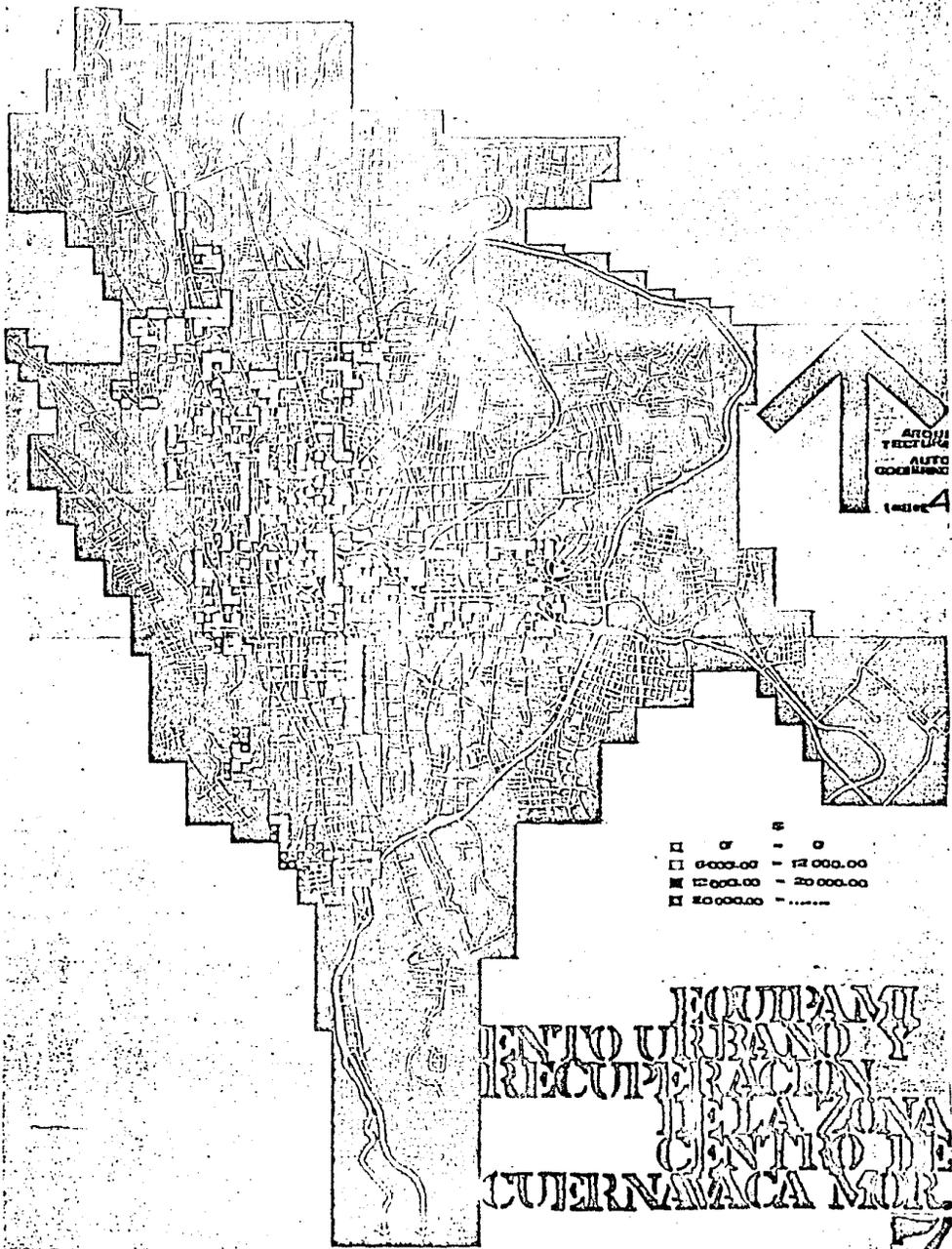


INSTITUTO
 FEDERAL DE
 ESTADÍSTICA Y
 GEOGRAFÍA
 1980

□ 250.00 - 1405.00
 ■ 1490.00 - 2500.00
 ■ 2901.00

INSTITUTO
 FEDERAL DE ESTADÍSTICA Y
 GEOGRAFÍA
 DE LA ZONA
 CENTRO DE
 CUERNAVACA MEX.

VALOR COMERCIAL 6

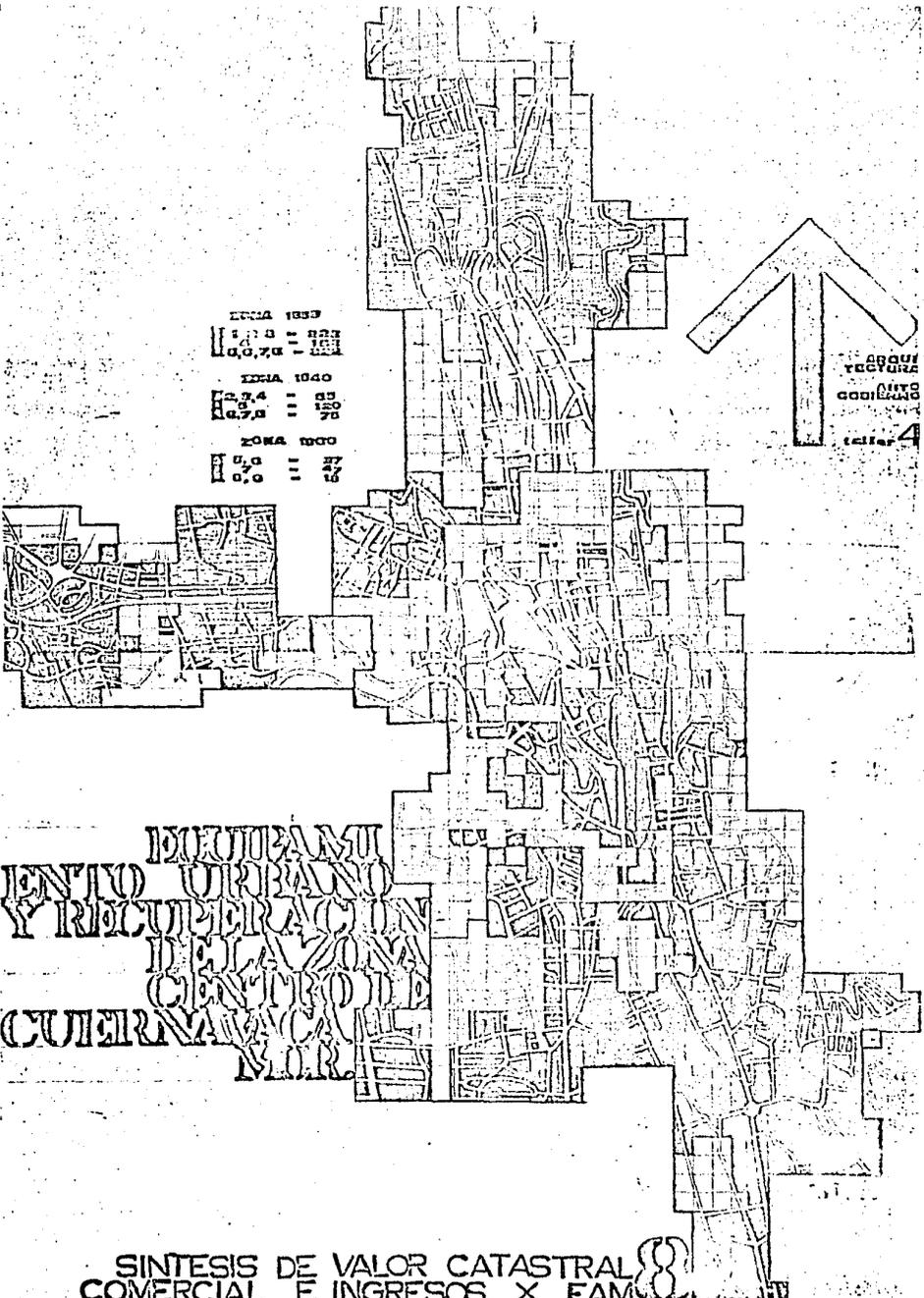


ARCHIVO
 TELEFONO
 AUTO
 GOBIERNO

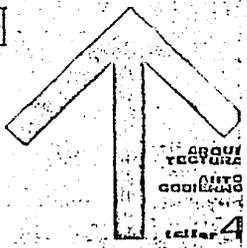
| ■ | □ | ■ | □ |
|---|---|---|---|
| ■ | □ | ■ | □ |
| ■ | □ | ■ | □ |
| ■ | □ | ■ | □ |

RECUPERACION
 DEL CENTRO URBANO Y
 RECUPERACION
 DE LA ZONA
 CENTRO DE
 CUERNAVACA MEX.

INGRESOS POR FAMILIA 7

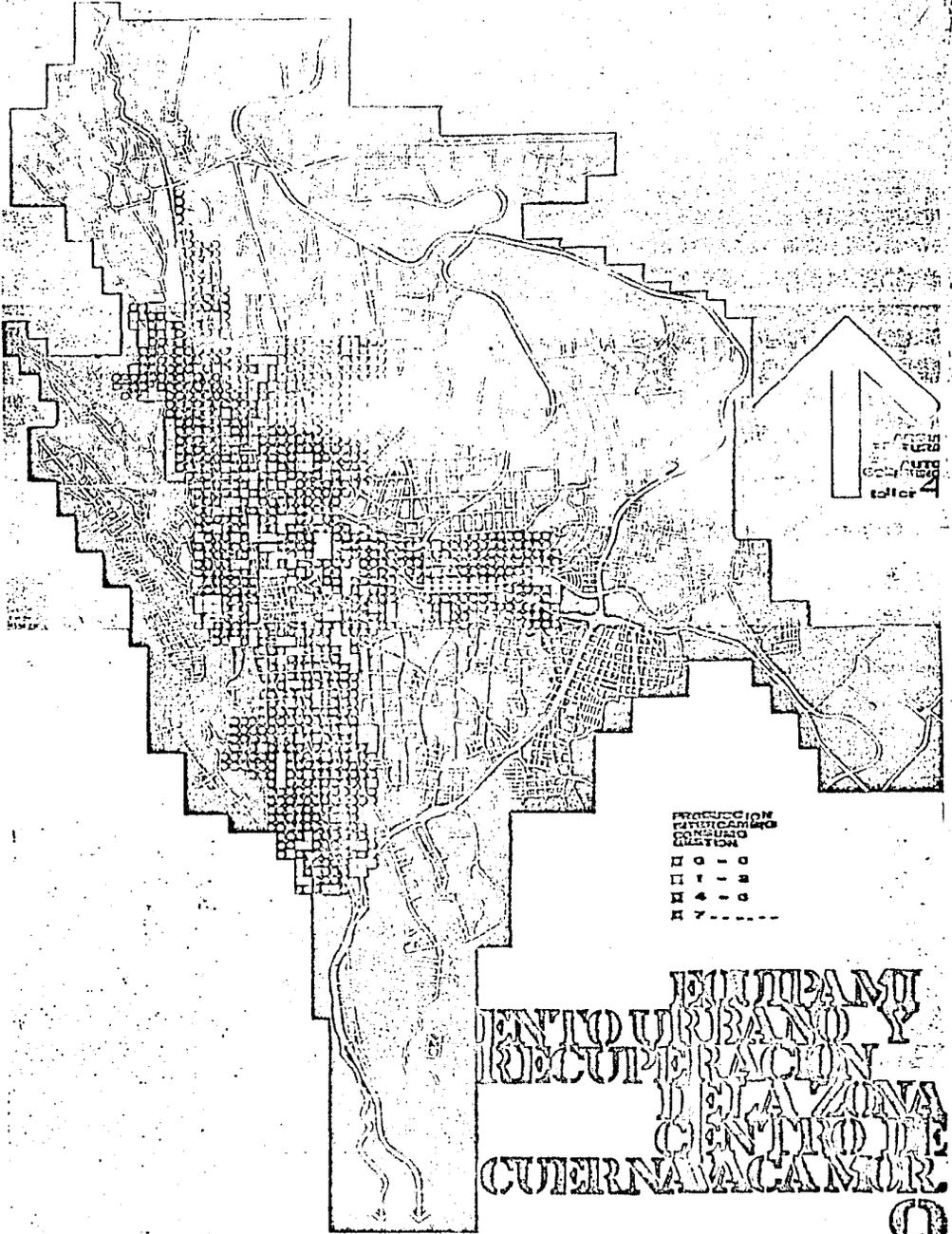


| | |
|-----------|-------|
| ZONA 1939 | |
| 1.000 | = 222 |
| 0,0,70 | = 222 |
| ZONA 1940 | |
| 2,7,4 | = 85 |
| 0,7,8 | = 150 |
| ZONA 1900 | |
| 0,0 | = 27 |
| 0,0 | = 10 |



DEPARTAMENTO
 DE URBANISMO
 Y RECUPERACION
 DEL CENTRO DE
 CUERNAVACA
 MEXICO

SINTESIS DE VALOR CATASTRAL
 COMERCIAL E INGRESOS X FAMILIAR

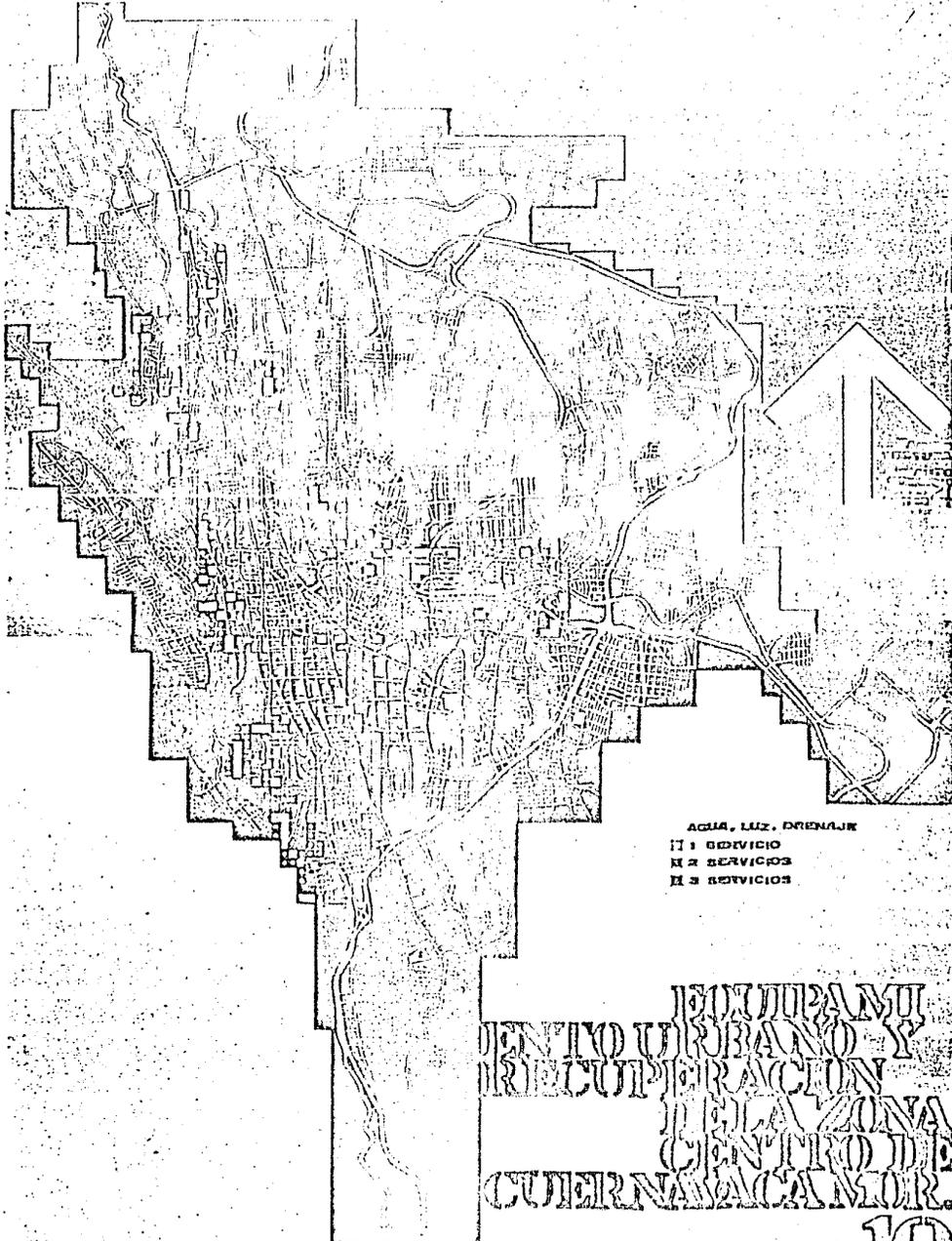


PRODUCCION
 PATRICIARMO
 GUSTON

| | |
|---|-------|
| ■ | 0 - 0 |
| ■ | 1 - 3 |
| ■ | 4 - 6 |
| ■ | 7 - 9 |

MUNICIPIO DE CUERNAVACA
CENTRO URBANO Y RECUPERACION DE LA ZONA CENTRAL DE CUERNAVACA MOR.

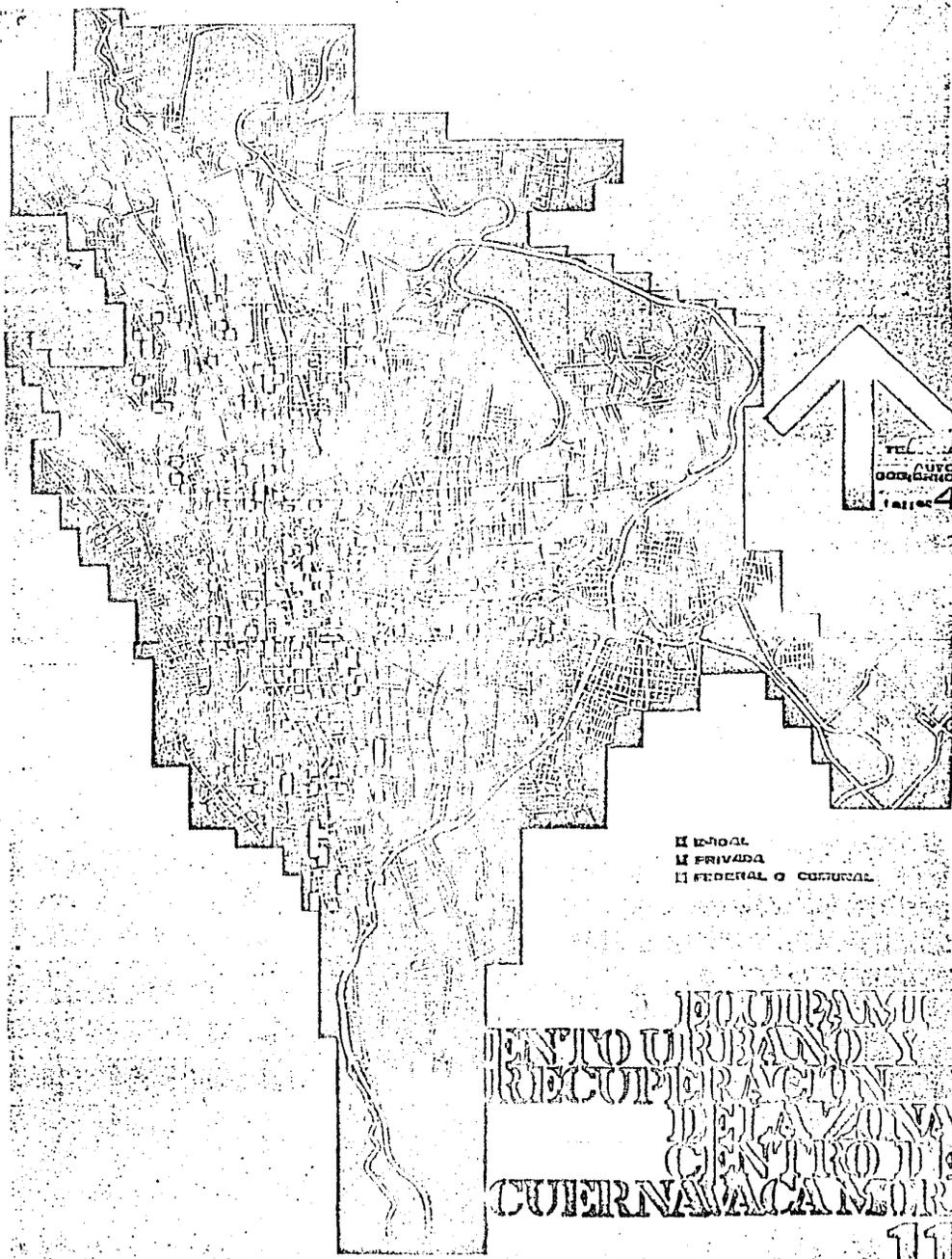
DENSIDAD DE EQUIPAMIENTO **9**



AGUA, LUZ, DRENAJE
 I = SERVICIO
 II = SERVICIOS
 III = SERVICIOS

ESTUDIO DE
 DENSIDAD URBANA Y
 RECUPERACION
 DE LA ZONA
 CENTRO DE
 CUERNAVACA MOR.

DENSIDAD DE REDES DE SERVICIOS **10**

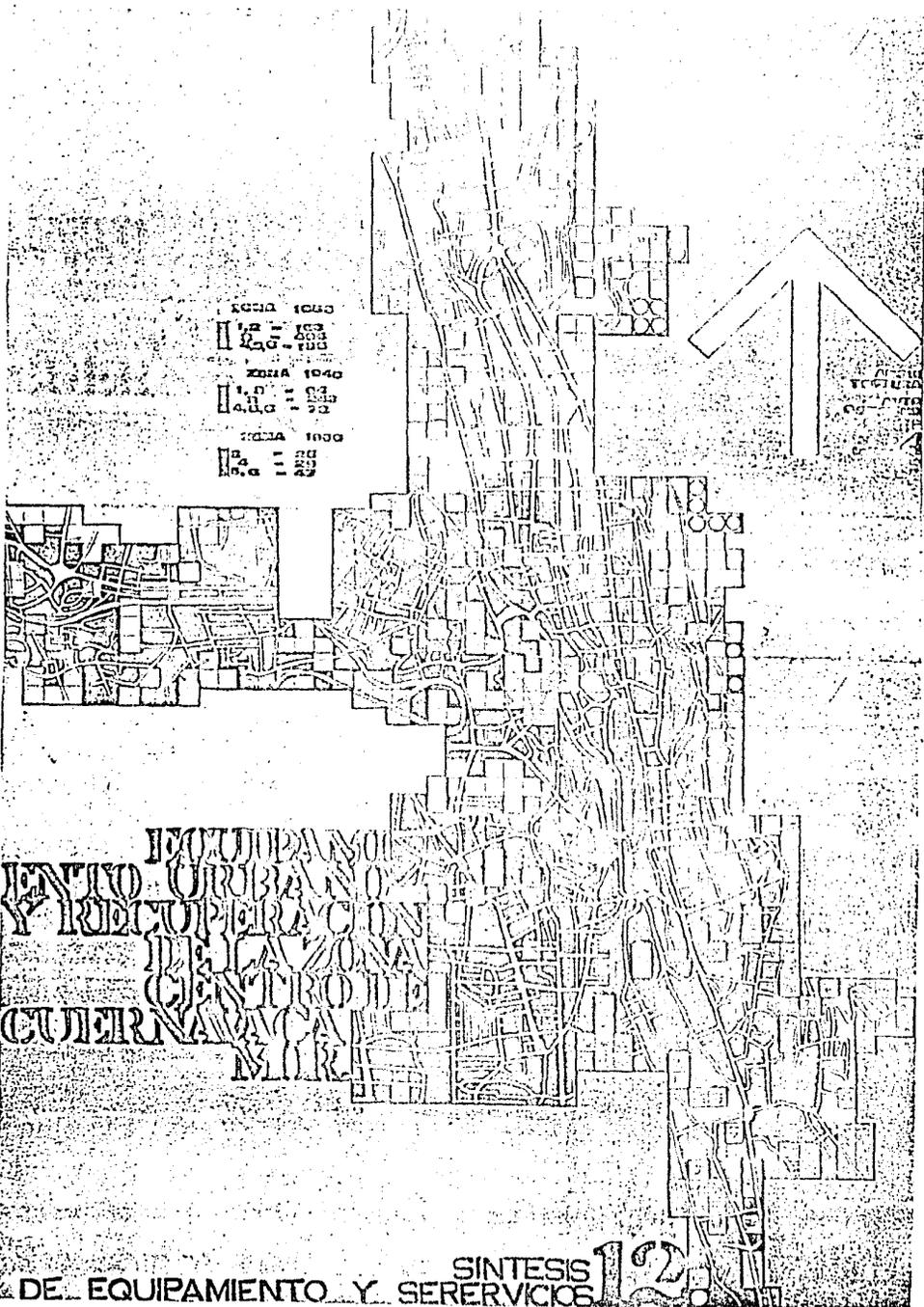


TEL. 4
AUT. 4
GOB. 4
FOLIO 4

■ P. NACIONAL
■ P. PRIVADA
■ P. FEDERAL O CULTURAL

REGIMEN DE PROPIEDAD
DENTRO URBANO Y
DIRECCION DE LA ZONA
CENTRO DE
CUERNAVACA MEX.

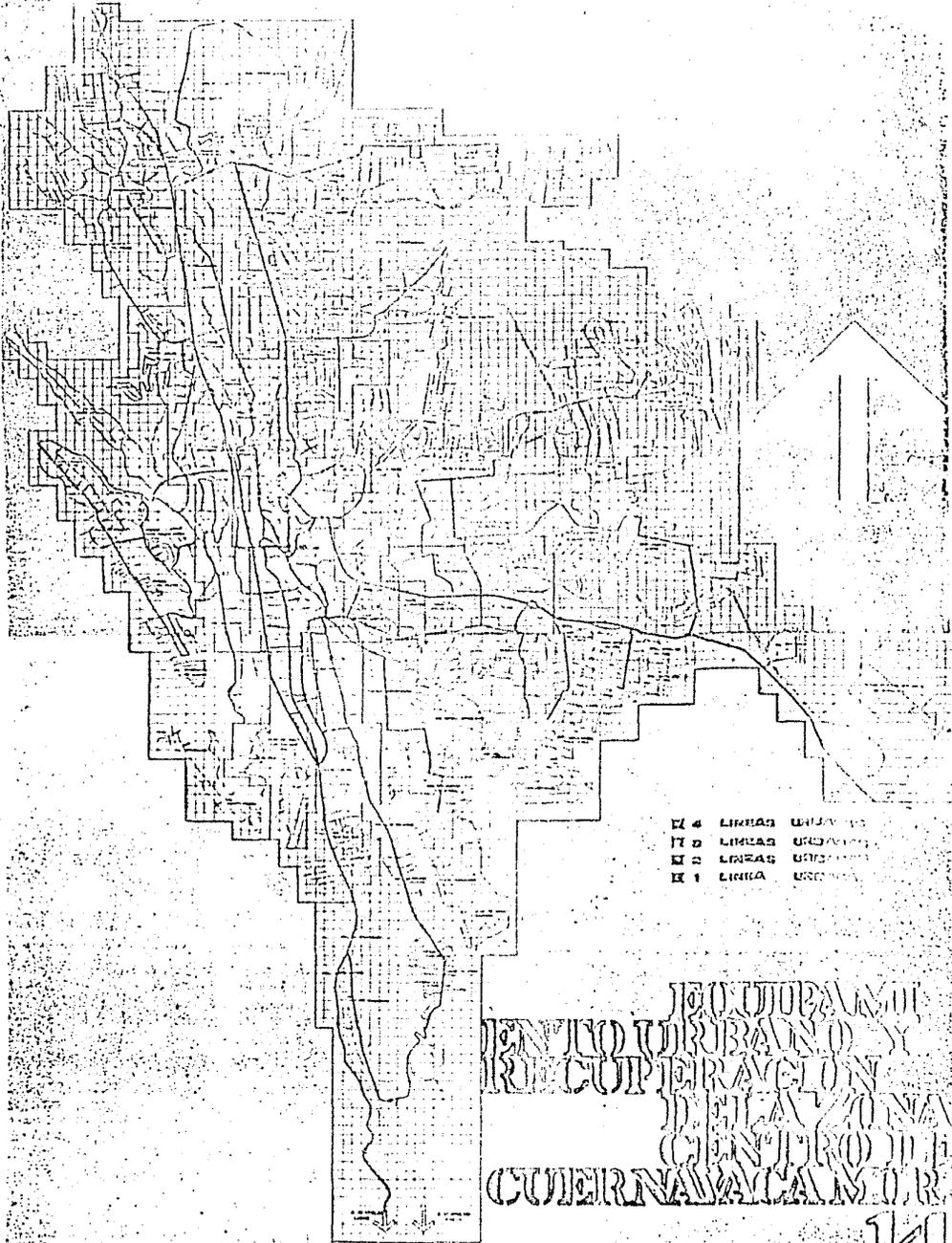
REGIMEN DE PROPIEDAD 11



ZONA 1030
 P. 1 = 100
 P. 2 = 100
 P. 3 = 100
 ZONA 1040
 P. 1 = 100
 P. 2 = 100
 P. 3 = 100
 ZONA 1050
 P. 1 = 100
 P. 2 = 100
 P. 3 = 100

CENTRO URBANO
 Y RECONSTRUCCION
 DEL CENTRO DE
 CUERNAVACA

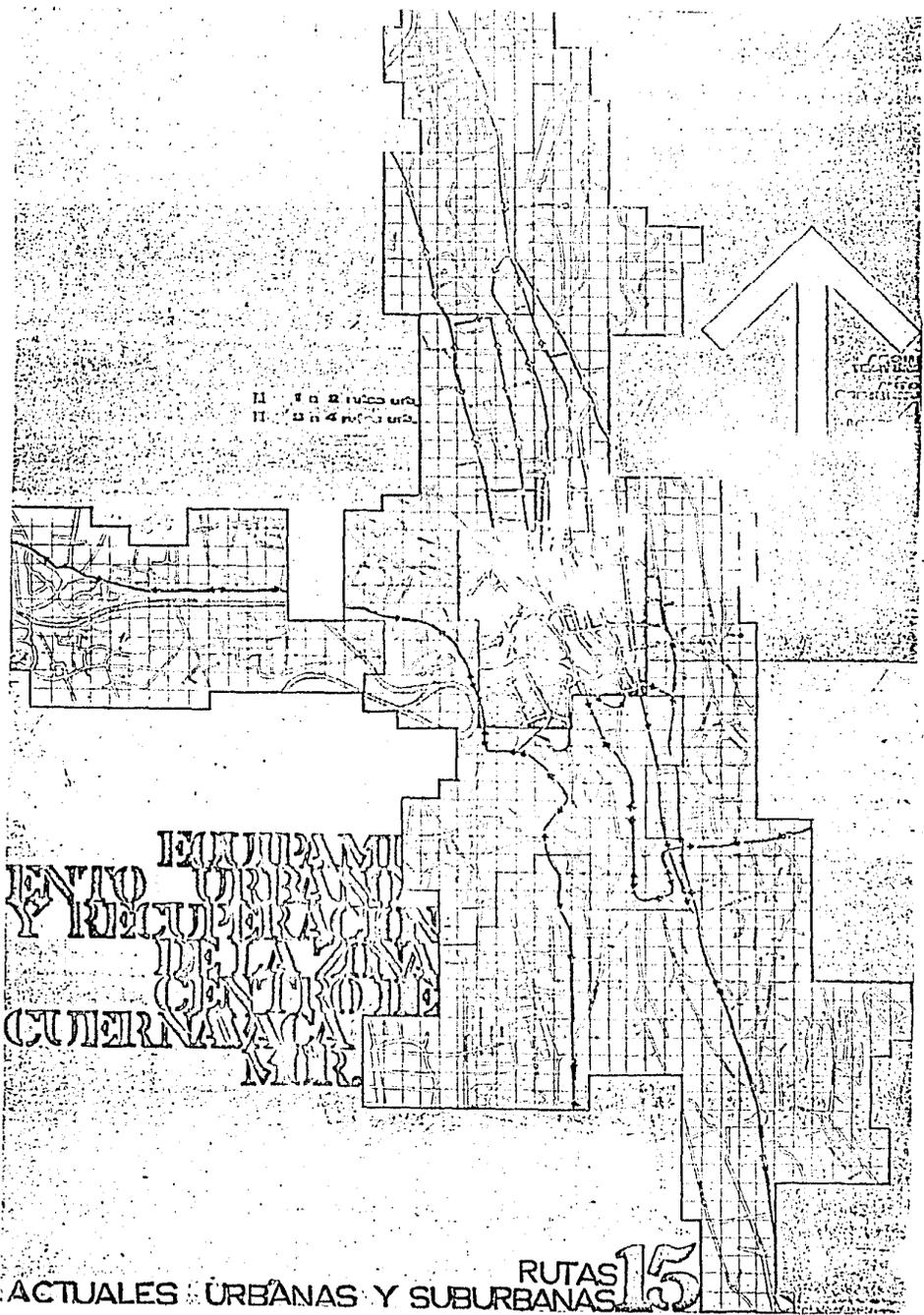
SINTESIS DE EQUIPAMIENTO Y SERVICIOS 102



- LINEAS URBANAS
- - - LINEAS SUBURBANAS
- LINEAS ESPECIALES

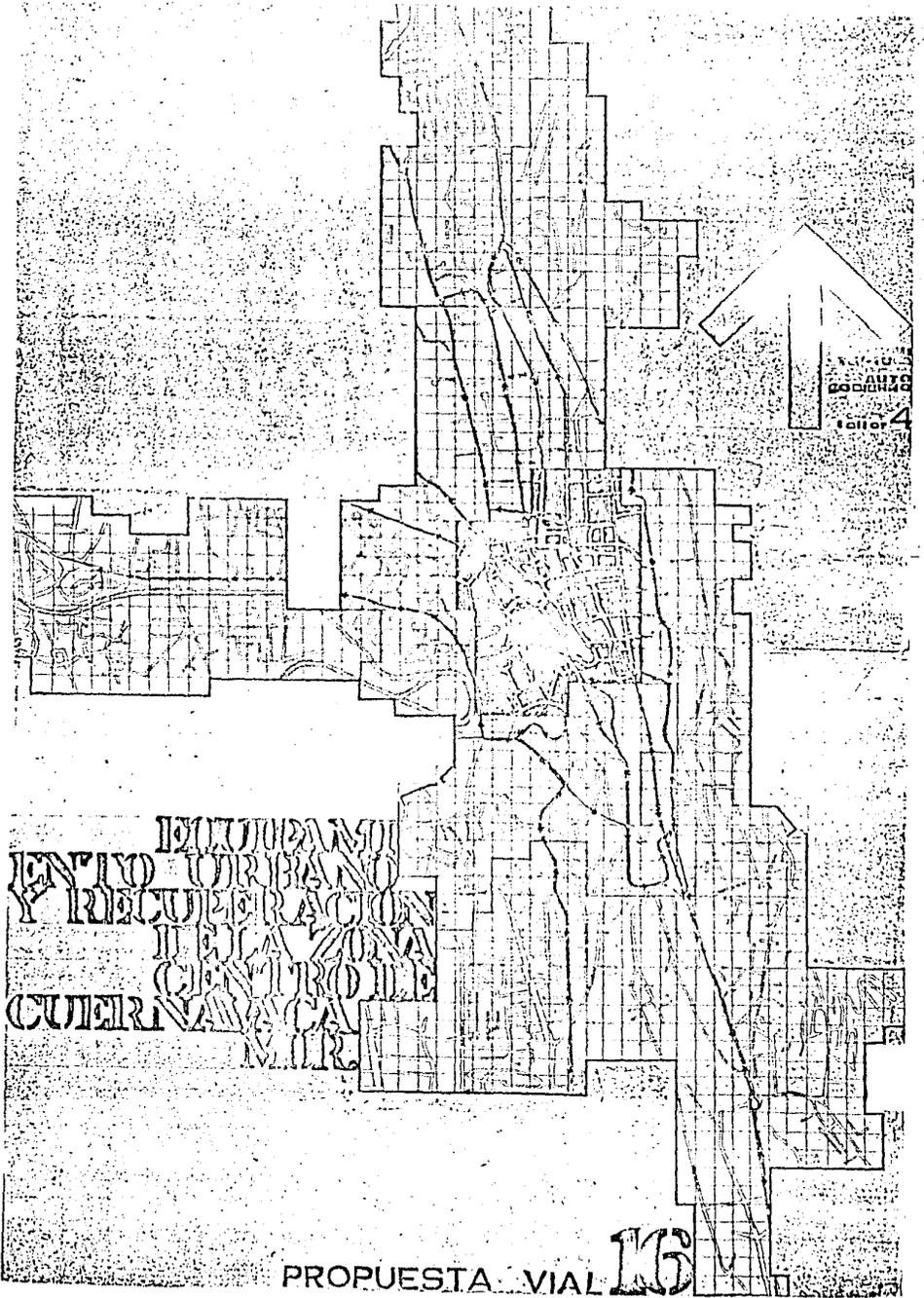
ESTRUCTURA DEL
SERVICIO URBANO Y
SUBURBANO DE LA ZONA
CENTRAL DE
CUERNAVACA MEXICO

RUTAS ACTUALES SUBURBANAS Y URBANAS 141



RECUPERACION
URBANA
Y RECUPERACION
DE LA ZONA
CENTRAL
GOBIERNO
NACIONAL

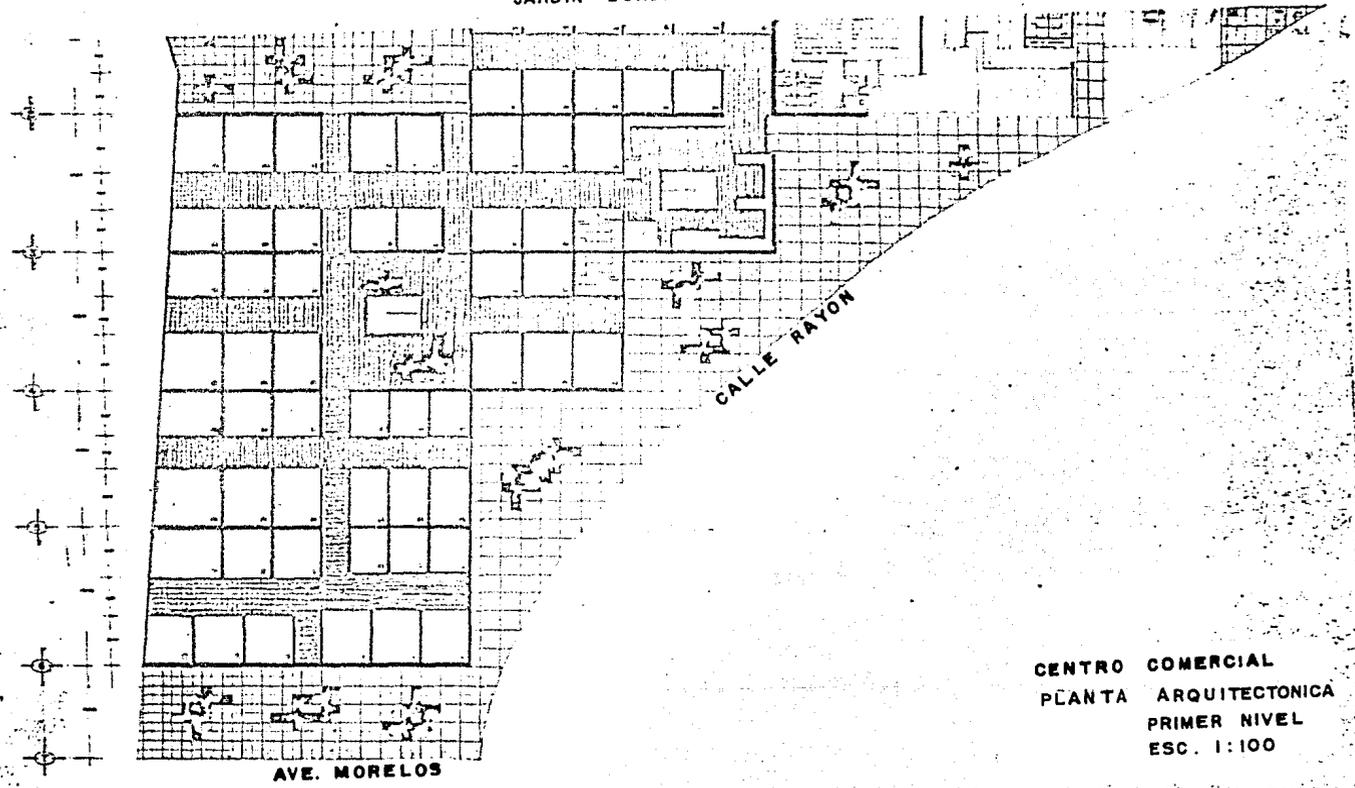
ACTUALES URBANAS Y SUBURBANAS 15



INSTITUTO VENEZOLANO
DE INVESTIGACIONES Y RECUPERACION
URBANA Y DEL CENTRO DE
ESTUDIOS URBANOS Y REGIONALES

PROPUESTA VIAL 16

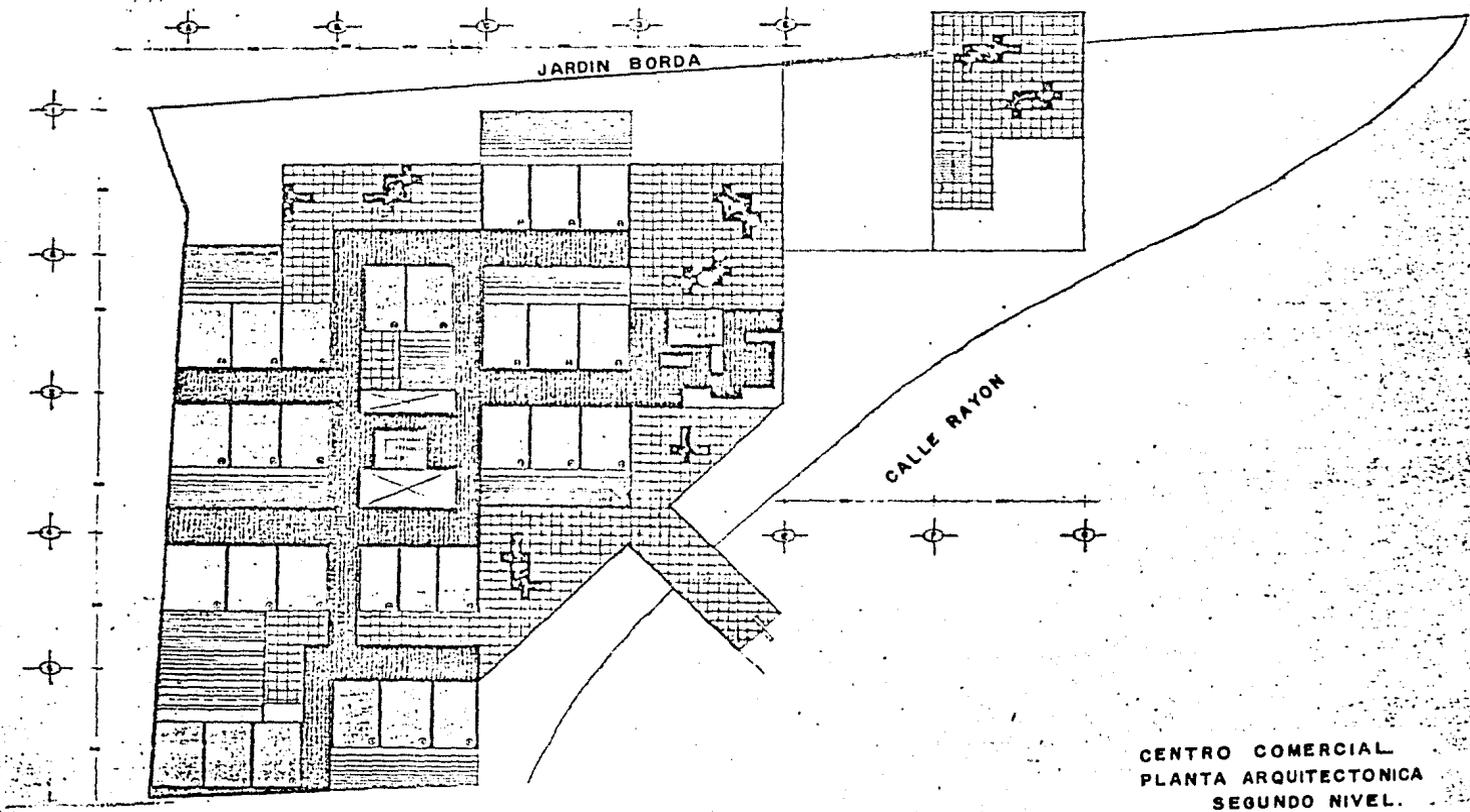
JARDIN BORDA



AVE. MORELOS

CALLE RAYON

CENTRO COMERCIAL
PLANTA ARQUITECTONICA
PRIMER NIVEL
ESC. 1:100

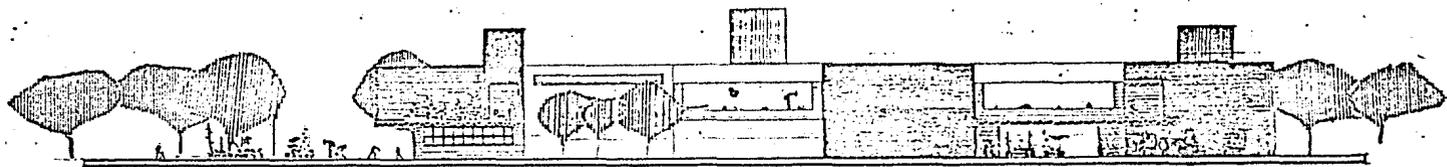


AVE. MORELOS

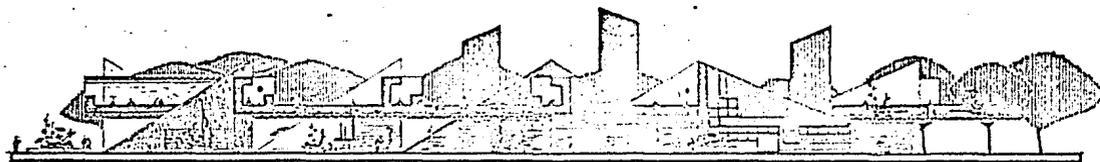
JARDIN BORDA

CALLE RAYON

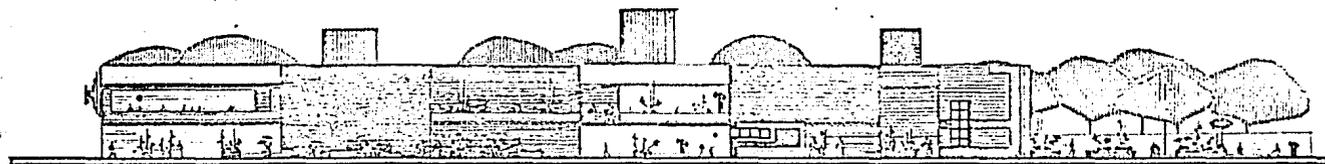
CENTRO COMERCIAL
PLANTA ARQUITECTONICA
SEGUNDO NIVEL.
ESC. 1:100



FACHADA AVENIDA LÓPEZ



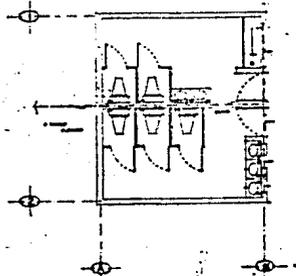
FACHADA CALLE MAYOR



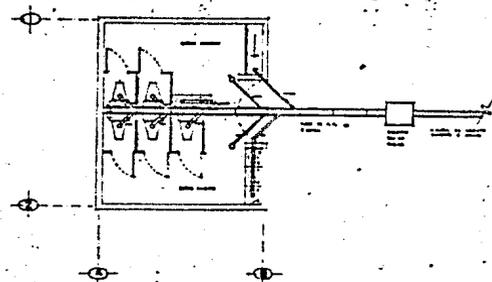
FACHADA AVENIDA MORALES

CENTRO COMERCIAL.
FACHADAS.

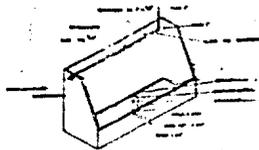
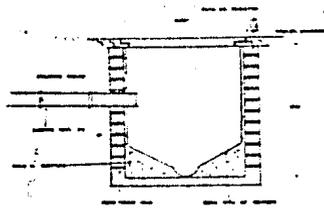
INSTALACION HORREICA & MUEBLES SANITARIOS



INSTALACION BANDA



DETALLE DE REGISTRO



REGISTRO MULTIPLE

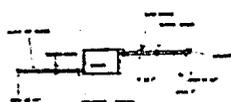
SIMBOLOGIA

| | |
|---|-----------------------|
| — | ACERO |
| — | ALUMINIO |
| — | BRONCE |
| — | COBRE |
| — | PLASTICO |
| — | ... (other materials) |

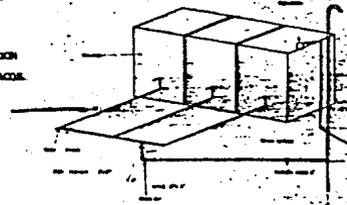
EXCEPCIONES

| | |
|---|-----------------------|
| — | ... (exceptions list) |
| — | ... (exceptions list) |
| — | ... (exceptions list) |

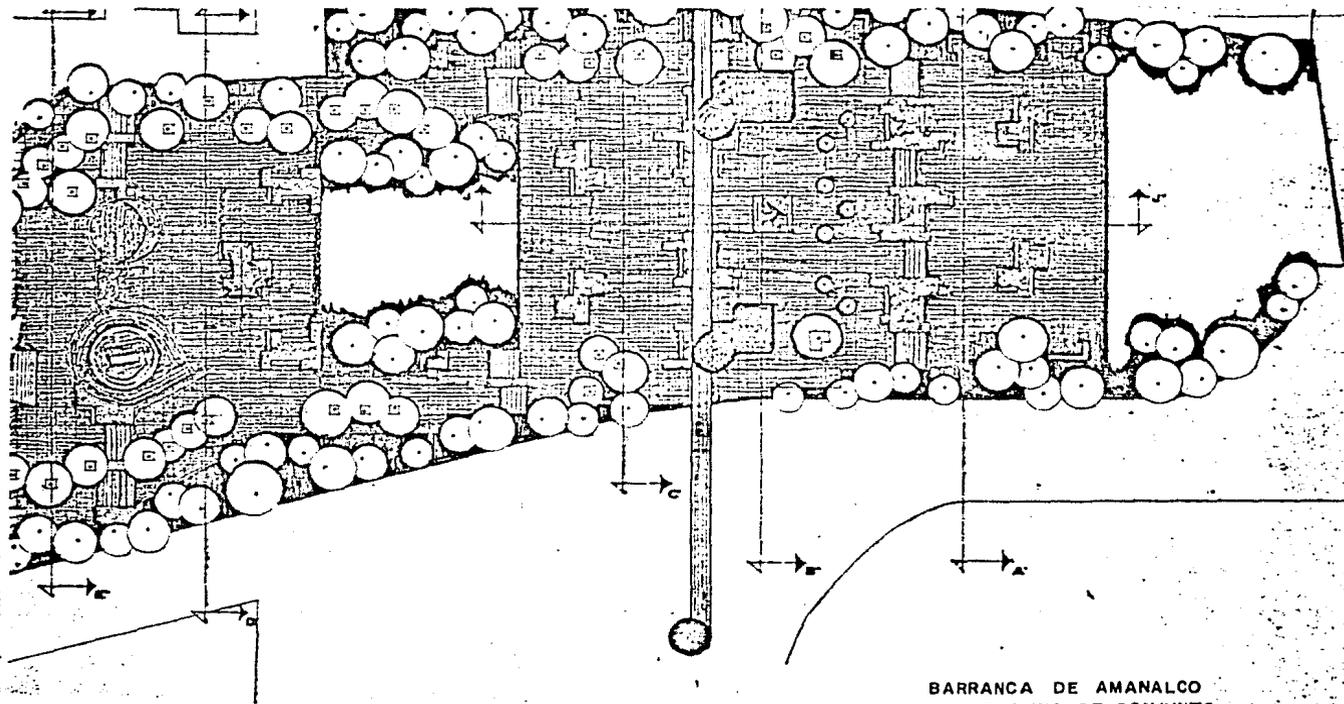
CONEXION PARA BOMBA



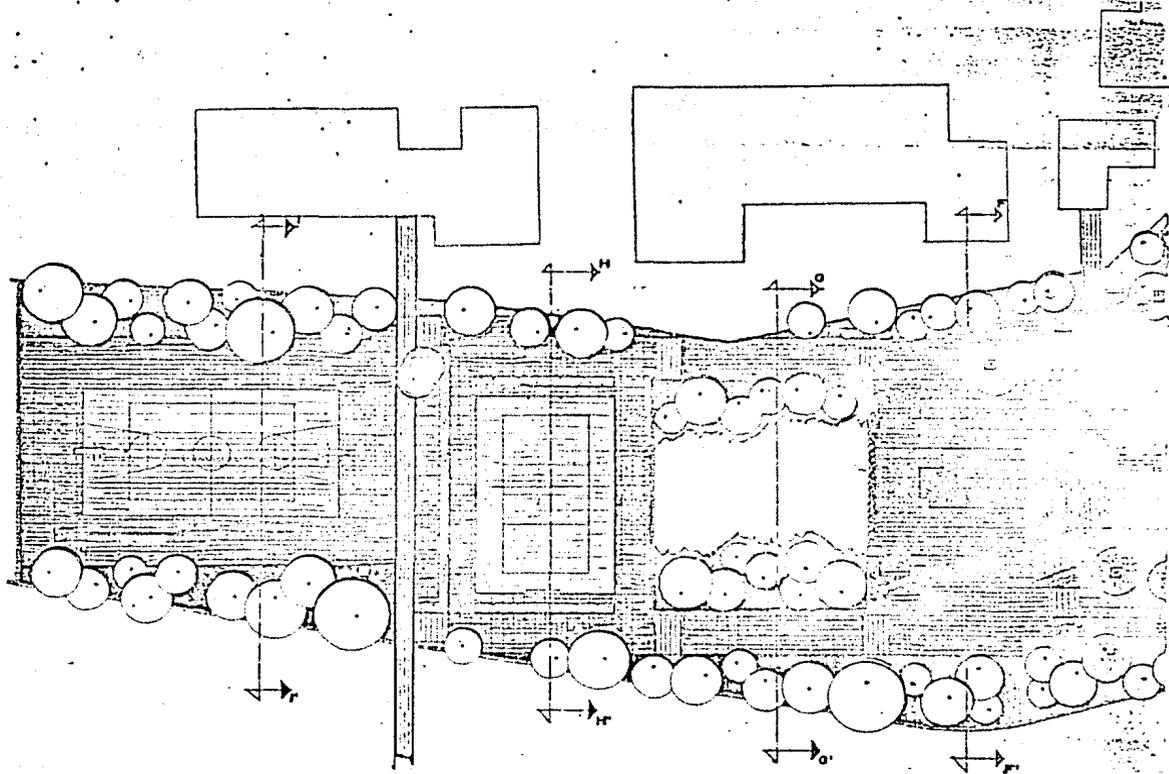
ALIMENTACION DE TRAZO



CENTRO COMERCIAL
DETALLES



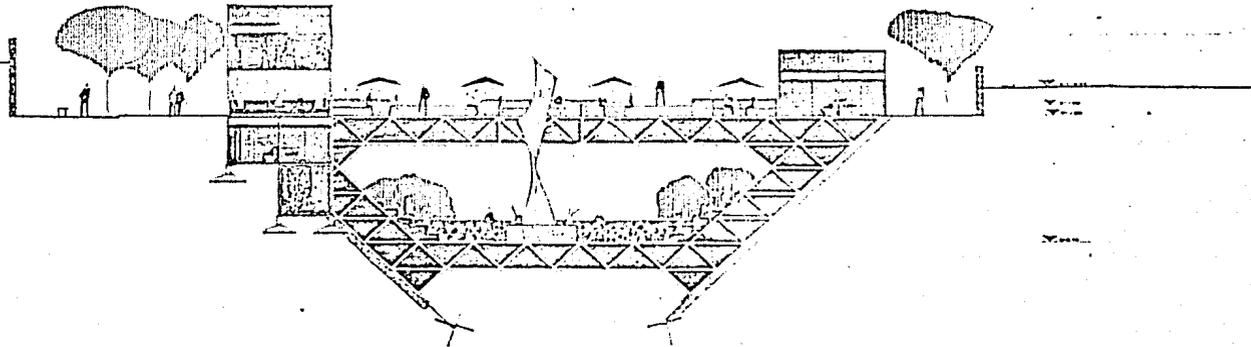
BARRANCA DE AMANALCO
 PLANTA DE CONJUNTO
 ZONA ESTAR (cortes A,B,C)
 ZONA RECREACION INFANTIL
 (cortes D,E,F)
 ZONA DEPORTIVA
 (cortes G,H,I)



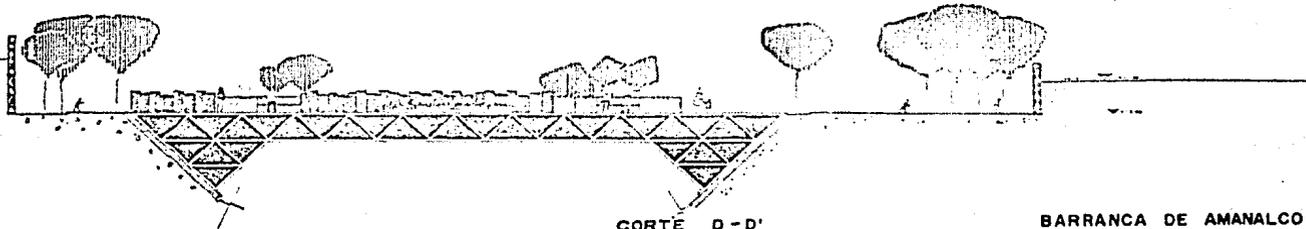
BARRANCA DE AMANALCO
 PLANTA DE CONJUNTO
 ESC. 11'00
 ZONA ESTAR (cortes A,B,C)
 ZONA RECREACION INFANTIL.
 (cortes D,E,F)
 ZONA DEPORTIVA
 (cortes G,H,I)



CORTE A-A'

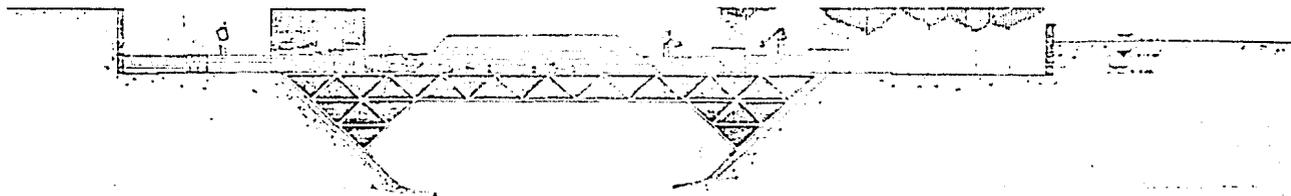


CORTE B-B'

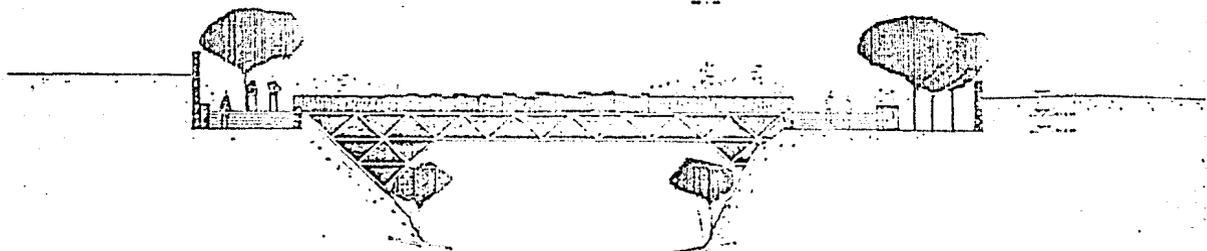


CORTE D-D'

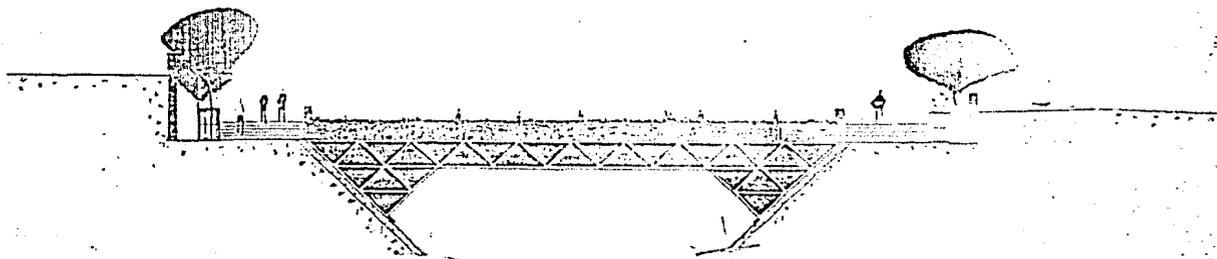
BARRANCA DE AMANALCO
CORTES



CORTE F-F



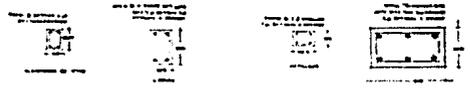
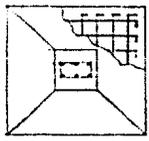
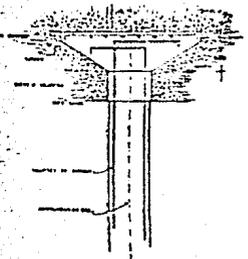
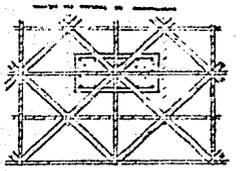
CORTE G-G



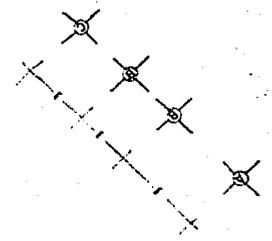
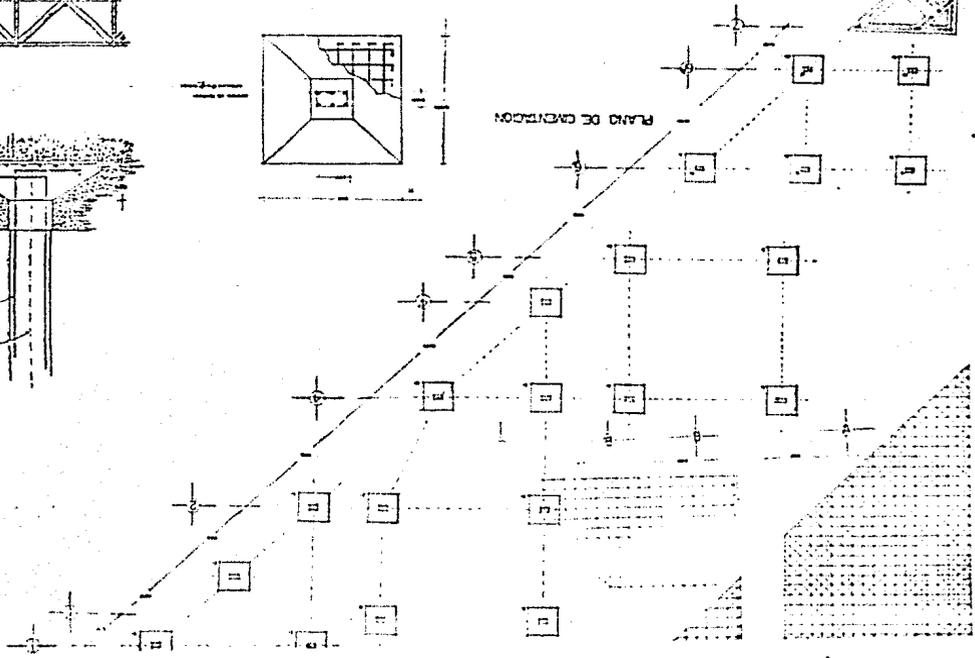
CORTE H-H'

BARRANCA DE AMANALCO
CORTES

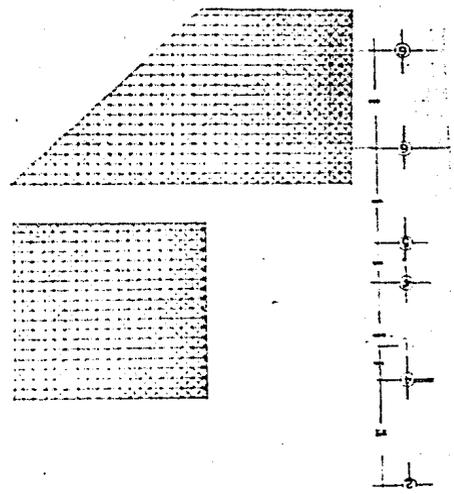
PLANTA DE CIMIENTACION
CENTRO COMERCIAL

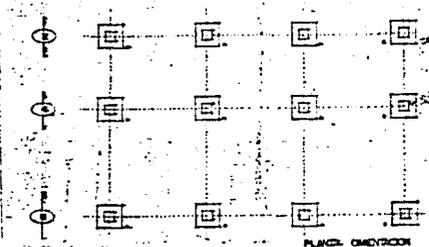


PLANO DE CIMENTACION

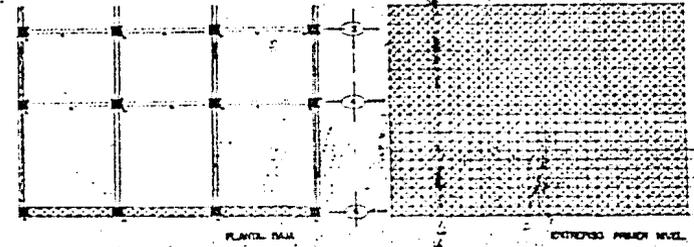


CUBIERTA DE TROTELA

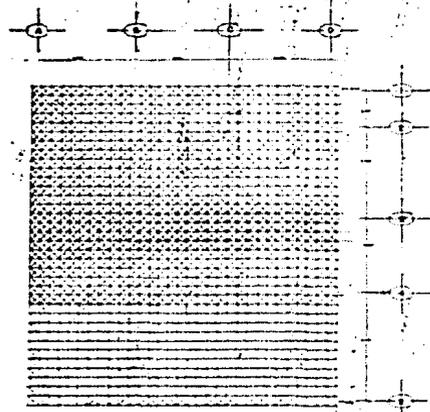




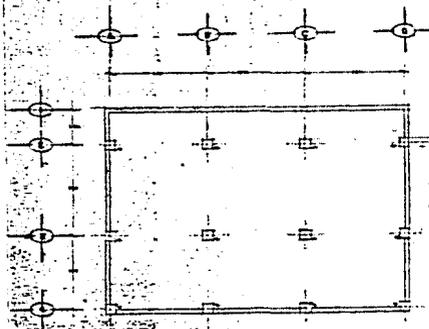
PLANTA GROUND FLOOR



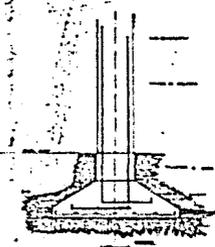
PLANTA 1st FLR



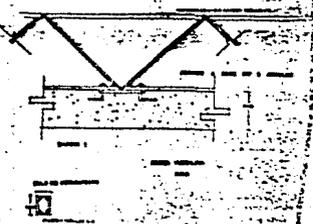
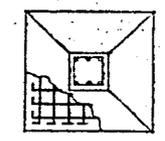
PLANTA 2da FLR



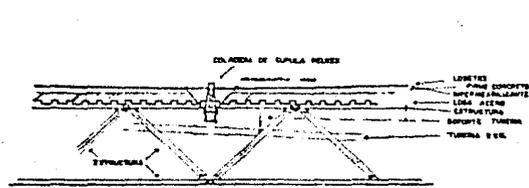
PLANTA 3da FLR



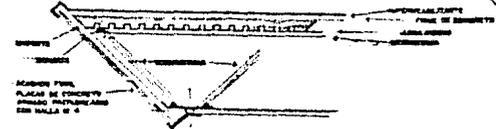
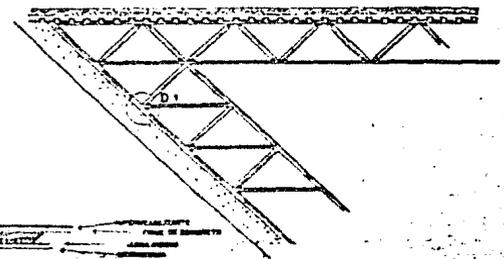
CROSS SECTION



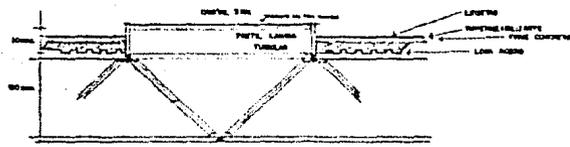
CENTRO COMERCIAL
PLANTA DE CIMENTACION



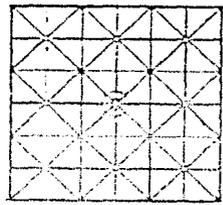
SECCION DE AGUA PLUVIA



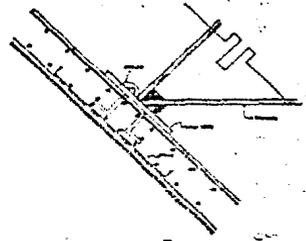
VERA VENTANA



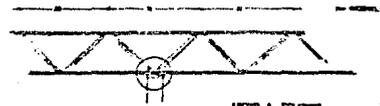
ALICATADO CENTAL



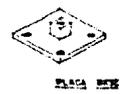
ARCO A COLUMNA



D 2



ARCO A COLUMNAS



PLACA BIE

CENTRO COMERCIAL
PLANO DE DETALLES