



NOMBRE DE ALUMNO:

Thomas González Dayani

NOMBRE DEL PROFESOR:

Lic. Cordero Gordillo María Del Carmen

NOMBRE DEL TRABAJO:

Protocólogo de investigación

MATERIA:

Seminario de tesis

GRADO Y GRUPO: 9°A

Comitán de Domínguez Chiapas
04 de julio del 2020

DEDICATORIA

Primero que nada, quiero darle gracias a Dios por permitirme llegar hasta esta etapa de mi vida y poder culminar mi carrera. También quiero darle las gracias a mi hermano Carlos David por apoyarme, por estar al pendiente como un padre para mí. Así también a mis padres que han dado su apoyo y sus palabras llenas de sabidurías, a mi padre por motivarme a seguir adelante. A mi madre que, aunque muchas veces necesite de sus presencias, siempre estuvo para mí con palabras de aliento por eso mismo ella es uno de mis más grandes motivos en la vida.

INDICE

INTRODUCCION

CAPITULO I

1.1 Planteamiento del problema.....	
1.2 Preguntas de investigación.....	
1.3 Objetivos.....	
1.4 Justificación.....	
1.5 Hipótesis.....	
1.5.1 Variables.....	
1.6 Metodología.....	
1.7 Tipos de investigación.....	
1.8 Enfoque.....	
1.9 marco conceptual.....	
1.9 Técnicas de investigación.....	
1.10 Cronograma de actividades.....	

CAPITULO II

2.1 Origen y evolución.....	
2.1.1 Marco histórico.....	
2.1.2 caso análogo	
1.12 Marco teórico.....	

CAPITULO III

3.1Teoría Y autores	
3.1.1 El	
decostruccionismo.....	

INTRODUCCION

El presente proyecto que se implementara estará ubicado en el tramo carretero Comitán-La Trinitaria sobre el Bulevar de las federaciones a un costado de la pensión de tráiler, en la colonia Chichima Acapetahua , Comitán de Domínguez Chiapas ,esto derivado de los diversos problemas que se están dando en la ciudad , toda vez que se ha detectado que las vialidades se conglomeran debido al ingreso y egreso de las unidades del transporte público terrestre de las rutas foráneas que llegan a esta ciudad como son: Tzimol, Socoltenango, Comalapa, La trinitaria, Las margaritas, etc.; en lo particular en esta ciudad tanto en el bulevar como en las principales calles hacía el centro, esto derivado a que las terminales de las diferentes rutas de corto recorrido se encuentran dispersas en diferentes partes de la zona urbana.

Por tal motivo con el presente proyecto en el que se establece una terminal de corto recorrido tiene como objetivo crear y dar al usuario un espacio que cuente con todos los servicios necesarios el cual dará solución a esta problemática en beneficio de la ciudadanía en general, así como para cada una de las sociedades del transporte público, toda vez que con esto se logrará un mayor flujo de usuarios como un mejor control de las unidades de las diferentes rutas.

Por lo que se empleara en la investigación diferentes metodologías que conlleven al logro y funcionalidad del proyecto arquitectónico planteado, así mismo se tomaran en cuenta los diferentes aspectos como político, social y económico de la región atreves de un marco de investigación y conceptual, respecto a la factibilidad y viabilidad del proyecto.

En el presente proyecto se trata de manera formal el tema de tal manera que se busca una solución viable, eficaz y funcional que satisfaga las necesidades del usuario.

CAPITULO PRIMERO
PROTOCOLO DE INVESTIGACION

1.1 PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA.

En Comitán de Domínguez Chiapas es un lugar donde no se cuenta con una terminal de corto recorrido, y el carecer de este espacio crea un desorden en cuanto a las vialidades dando como consecuencia que las unidades de transportes se estacionen en la vía pública creando conflicto con las autoridades o los ciudadanos.

La falta de un punto de encuentro de todas las unidades de transporte tiene como resultado el aumento de tránsito vehicular, Siendo un problema en la actualidad y llegando a la conclusión que a un aumento de población el incremento de tránsito vehicular aumente.

Una falta de organización y a un desacuerdo de parte de las sociedades del transporte público conlleva a no contar con un espacio que refugie a todas las líneas como tal, dando con ello una mala distribución de los espacios correspondientes.

Otro factor importante en nuestra problemática es la mala organización en la ciudad ya que los espacios se fueron dando al azar creando una desorganización en cuanto a estos servicios.

En cuestión de la infraestructura actual no cuenta con los espacios suficientes para cubrir las necesidades de los ciudadanos, la falta de espacios para el acomodo de las unidades de transporte no son las adecuadas, y como causante desorden en la vía pública.

Para esto los transportistas en algunos casos se han ampliado, pero otros quedan muy reducidos, dando con ello acuerdos entre líneas diferentes para la entrada de sus unidades en sus espacios.

En cuanto a las terminales actuales no cuentan con los espacios y servicios necesarios para el buen funcionamiento, como son: salas de espera, andenes suficientes para la capacidad de transportes, servicios sanitarios y a su vez se encuentran dispersas en diferentes puntos de la ciudad.

1.2. PREGUNTAS DE INVESTIGACIÓN.

1.- ¿Cuál sería el proyecto a realizar para la construcción de la terminal de corto recorrido en Comitán de Domínguez, Chiapas?

2.- ¿cuál es la importancia de crear una terminal de corto recorrido en Comitán de Domínguez Chiapas?

3.- ¿Cuáles son los problemas derivados de la falta de una terminal de corto recorrido en Comitán de Domínguez, Chiapas?

4.- ¿Cuáles serían los beneficios de la creación de una terminal de corto recorrido en Comitán de Domínguez Chiapas?

1.3 OBJETIVOS

Objetivo general:

Realizar propuesta arquitectónica de la terminal de corto recorrido en Comitán de Domínguez Chiapas.

Objetivos específicos:

1.-Determinar la importancia de la creación de una terminal de corto recorrido en Comitán de Domínguez, Chiapas.

2- Identificar cuáles son los problemas derivados de la falta de una terminal de corto recorrido en Comitán de Domínguez, Chiapas

3- Determinar cuáles serían los beneficios de la creación de una terminal de corto recorrido en Comitán de Domínguez Chiapas.

1.4 JUSTIFICACIÓN

La creación de este proyecto es muy importante, ya que no se cuenta con un espacio donde todas las unidades de transporte puedan albergarse al llegar o salir de la ciudad.

Los beneficios de la creación de una terminal de corto recorrido para la ciudad de Comitán de Domínguez, Chiapas, son:

La reducción del tráfico en la ciudad, ya que al realizarse este proyecto en un espacio que no se adentre a la ciudad se logra disminuir el caos vial provocado.

La creación de un punto de llegada para dichas terminales, así los ciudadanos podrán ubicar con mayor facilidad dicha terminal.

El mejoramiento de los espacios, contando con todos los servicios adecuados para la estancia de los usuarios en dicha terminal, así como contar con andenes necesarios para el acomodo de las unidades posibles.

Este proyecto más que nada beneficiara a toda la ciudadanía en general, tanto como de la ciudad de Comitán de Domínguez Chiapas como a los municipios a su alrededor.

La creación de este proyecto surge gracias a la necesidad crear un espacio donde podamos reunir a las líneas de transporte y crear un mismo punto de llegada para su fácil ubicación y fluidez al pasaje.

Generando con ello oportunidades de trabajo en la región y el desarrollo social que actualmente se vive en este lugar

1.5 HIPÓTESIS:

Propuesta arquitectónica de la creación de terminal de corto recorrido para la ciudad de Comitán de Domínguez, Chiapas.

1.5.1 VARIABLE

Variable independiente: propuesta arquitectónica.

Variable dependiente: creación de terminal de corto recorrido.

1.6. METODOLOGÍA

Método científico

El método científico es un procedimiento para descubrir las condiciones en que se presentan sucesos específicos, caracterizado generalmente por ser tentativo, verificable, de razonamiento riguroso y observación empírica.

"Método de trabajo científico es la sucesión de pasos que debemos dar para descubrir nuevos conocimientos o, en otras palabras, para comprobar o refutar la hipótesis que implican o predicen conductas de fenómenos, desconocidos hasta el momento

"Método científico es la persistente aplicación de la lógica para poner a prueba nuestras impresiones, opiniones o conjeturas, examinando las mejores evidencias disponibles en favor y en contra de ellas".

el método científico es un conjunto de procedimientos por los cuales se plantean los problemas científicos y se ponen a prueba las hipótesis y los instrumentos de trabajo investigativo.

METODO ANALITICO:

El método analítico es un camino para llegar a un resultado mediante la descomposición de un fenómeno en sus elementos constitutivos. (Lopera, Ramirez, Zuluaga, & Ortiz, 2010)

METODO DEDUCTIVO:

Es el proceso del razonamiento o raciocinio que pasa de lo universal a lo particular, es decir, consiste en obtener conclusiones particulares a partir de leyes universales. (Sierra, 2012)

En este caso, el conocimiento se obtiene de lo general a lo particular. La deducción se lleva a cabo aplicando las reglas de inferencia (universidad del sureste, 2020)

1.7 TIPO DE INVESTIGACIÓN

Investigación documental

Como lo dice su nombre la investigación documental es el método investigativo basado en la revisión de textos, artículos, bibliografías, videos, películas entre otros ya existentes sobre un tema y que pueden ser utilizadas para dar inicio o traer a flote un tema ya tratado. Allí se puede encontrar una investigación histórica hecha ya sobre el tema de interés.

La investigación documental se caracteriza por trabajar directa o indirectamente sobre textos o documentos por lo que es asociada a la investigación archivística y bibliográfica, aunque en la investigación documental el concepto que se tiene sobre el documento es más amplio. Ya que además de textos o documentos cubre también como bases de datos micropelículas, microfichas, diapositivas, planos, discos, cintas y películas que aporten información y den resultados a la investigación.

Son los trabajos cuyo método de investigación se centra exclusivamente en la recopilación de datos existentes en forma documental, ya sea de libros, textos o cualquier otro tipo de documentos; su único propósito es obtener antecedentes para profundizar en las teorías y aportaciones, ya emitidas sobre el tópico o tema que es objeto de estudio, y complementarlas, refutarlas o derivar, en su caso, conocimientos nuevos. (universidad del sureste, 2020)

Investigación de Campo

La investigación de campo se presenta mediante la manipulación de una variable externa no comprobada, en condiciones rigurosamente controladas, con el fin de describir de qué modo o porque causas se produce una situación o acontecimiento particular. Podríamos definirla diciendo que es el proceso que, utilizando el método científico, permite obtener nuevos conocimientos en el campo de la realidad social. (Investigación pura), o bien estudiar una situación para diagnosticar necesidades y problemas a efectos de aplicar los conocimientos con fines prácticos (investigación aplicada). (Graterol)

Empírica, es aquella en que el mismo objeto de estudio sirve de fuente de información para el investigador; por lo tanto, consiste en la observación directa y en vivo de los fenómenos,

comportamiento de personas, circunstancias en que ocurren determinados hechos, etc.; por ese motivo la naturaleza de las fuentes determina las maneras de obtener los datos. (universidad del sureste, 2020)

1.8 ENFOQUE

Enfoque metodológico cualitativo

La investigación cualitativa podría entenderse como una categoría de diseño de investigación que extraen descripciones a partir de observaciones que adoptan la forma de entrevistas, narraciones, notas de campo, grabaciones, transcripciones de audio y video cassetts, registros de todo tipo, fotografías o películas y artefactos.

La investigación cualitativa es aquella donde se estudia la calidad de las actividades, relaciones, asuntos, medios, materiales o instrumentos en una determinada situación o problema. La misma procura por lograr una descripción holística, esto es, que intenta analizar exhaustivamente, con sumo detalle, un asunto o actividad en particular.

El enfoque cualitativo también se guía por áreas o temas significativos de investigación. sin embargo, en lugar de que la claridad sobre las preguntas de investigación e hipótesis preceda a la recolección y el análisis de los datos (como en la mayoría de los estudios cuantitativos. (Hernandez & roberto)

Enfoque cualitativo. Las pautas que orientas una investigación con enfoque cualitativo son las siguientes:

- Tiene su origen en los trabajos de antropología social y sociología, postula una concepción que pone énfasis en los fenómenos y que está orientada al proceso.

Busca descubrir o generar teorías. Pone énfasis en la profundidad y sus análisis no necesariamente son traducidos a términos matemáticos.

- Defiende el uso de métodos cualitativos con el de técnicas de comprensión personal, de sentido común y de introspección. Esencialmente se concentra en el estudio de grupos pequeños.

- El trabajo de campo consiste en una participación intensa, en largos periodos con los sujetos en estudio, por lo que se requiere de un registro detallado de todos los acontecimientos y de su análisis minucioso.

- Entre sus técnicas de análisis están triangulación, es decir cruce de distintas fuentes de información, sobre un mismo fenómeno, reflexión de grupo, análisis crítico, contrastación de hipótesis y reflexión personal. (universidad del sureste, 2020)

1.10 MARCO CONCEPTUAL

Una propuesta arquitectónica es el inicio de realización de planos para el proyecto arquitectónico y ejecutivo, con los cuales se lleva a cabo la autorización y consiguiente la construcción de dicho proyecto. Una propuesta arquitectónica es el anteproyecto en el cual se trazan las líneas más importantes que se pretenden desarrollar posteriormente en el proyecto. Una de las finalidades es poder crear ideas y poder empezar a definir los objetivos.

Una terminal hace referencia a un lugar o espacio en el cual dan origen o se concluyen los trayectos que se llevan a cabo por algún tipo de servicio de transporte, ya sea marítimo, terrestre, o aéreo.

En arquitectura la palabra creación engloba algo muy importante ya que a partir de él surgen las ideas de poder construir, gracias a esto comenzamos desde 0 para poder obtener las bases o ideas fundamentales las cuales nos ayudaran a obtener nuestro proyecto.

La noción de espacio arquitectónico hace referencia al lugar cuya producción es el objeto de la arquitectura. El concepto está en permanente revisión por parte de los expertos en esta materia, ya que implica diversas concepciones. Es correcto afirmar que se trata de un espacio creado por el ser humano (en otras palabras, un espacio artificial) con el objetivo de realizar sus actividades en las condiciones que considera apropiadas. (perez & Gardey, 2020)

El tráfico se refiere al desplazamiento o tránsito de los medios de transporte, seres humanos por alguna vía o camino que por lo cual se hace mención tanto como una acción de movimiento como las consecuencias de dicha acción.

Uno de los principales problemas que afectan a las ciudades es la concentración de vehículos en puntos determinados.

Las centrales son parte del género de edificios de comunicaciones que genera un importante movimiento de vehículos y personas.

El tránsito también lo ocasionan las personas por la necesidad de desplazarse en días de mercado o para hacer compras especiales. La concentración de vehículos no debe afectar el edificio en las calles circundantes ni representar un peligro para los peatones y vehículos que circulen.

La vialidad perimetral evita la concentración de autobuses en la calle y crea un esquema de circulación por escalonamiento, lo que da mayor fluidez al tránsito. Si es posible, se creará un circuito interno con un carril de por lo menos 3.60 m para que sirva de estacionamiento de los autobuses que integran cuando es considerable el flujo. El ancho de la acera por donde acceden los autobuses debe ser por lo menos de 3m y contara con caseta de control con un cajón por lo menos de 14.00x3.00 para verificar su salida e ingreso. El ancho de la puerta de acceso mínimo de 4.50 m y óptimo de 6.00. (Plazola, Plazola, & Plazola, 2001)

El usuario hace referencia a una persona que utiliza algún producto o algún servicio con frecuencia o habitual mente.

1.13 TÉCNICAS DE INVESTIGACIÓN

Campo:

- Encuesta
- Entrevista
- Diario de campo
- Técnicas de medición
- Estación total
- Levantamiento de predio
- Programa de necesidades
- Diseño de espacios

Documental:

- Recopilación de información bibliográfica.
- Consultas de sitio web.
- Resumen.
- Lectura.
- Fichas.

UBICACION (Navarro & Usina, 2011)

Tramo carretero Comitán-La Trinitaria sobre el Bulevar de las federaciones a un costado de la pensión de tráiler colonia Chichima Acapetahua

En este proyecto interviene lo que son las dependencias de gobierno ya que es un proyecto que da servicio a los habitantes, al igual que arquitectos e ingenieros para su pronta construcción.

CAPITULO SEGUNDO
ORIGEN Y EVOLUCION

2.1 ORIGEN Y EVOLUCION

2.1.1 Marco histórico

El movimiento de viajeros de un lugar a otro ha motivado que cada una de las culturas que aparecen en el desarrollo histórico de la humanidad, haya diseñado su propio medio de transporte.

En Egipto se usó el trineo tirado por asnos, este medio de transporte es muy parecido a la narria. El trineo consistía en una rama de árbol en forma de horquilla, a la cual se unían algunos travesaños como en las narrias o rastras. La narra está formada por dos varas. Fue tal el uso de este sistema de transporte que, en muchos caminos, principalmente en las regiones de Santa Fe y Oregón (Estados Unidos) donde predominó dicho sistema, se encuentran huellas visibles hechas por las puntas de las varas hasta la profundidad de 60 cm.

El invento más trascendente del transporte terrestre fue la rueda. Según los historiadores, se cree que comenzó a emplearse en Egipto hace más de seis mil años. Las primeras ruedas fueron simples troncos de árboles recortados en forma de morillos, sobre los cuales se apoyaba una plataforma que se deslizaba al rodar los morillos. A los egipcios se debe de acreditarles la construcción de los primeros carros; partieron del tosco carromato de ruedas sólidas y pesadas, aunque estos tuvieron carácter bélico. Con el tiempo los fueron perfeccionando hasta fabricar vehículos que podían correr a gran velocidad. Los primeros carros de este tipo fueron construidos aproximadamente hace unos cuatro mil años. Su característica principal es que solo usaban dos ruedas.

En Grecia y Roma también tuvieron auge dichos vehículos, como los usados en las famosas carreras de cuadrigas.

El richshaw o jinrikisha es un carrito de dos ruedas muy usados en los pueblos orientales. fue inventado por un misionero norteamericano, el reverendo Jonatán Globe que, no teniendo posibilidades de contar con una bestia de tiro, construyo tal vehículo para transportar a su esposa invalida. el termino jinkirisha se formó con tres palabras japonesas: hombre, fuerza y carro, y sirve para identificar al vehículo ligero que puede ser tirado por un hombre. Llegaron a ser muy populares en todo el oriente, y remplazaron a los palanquines y las literas. en 1908 había en I Japón más de 165000 richshaws; su uso decayó poco después por la rápida difusión que tuvo la bicicleta.

Otro vehículo de dos ruedas que fue y sigue siendo un valiosos auxiliar en el transporte, es la carretilla de mano; los vendedores de comestibles y buhoneros lo han usado para llevar sus mercancías durante varios centenares de años.

En busca de mayor comodidad se llegó a la invención del carro de cuatro ruedas llamado carruca, el cual apareció en roma poco antes de la era cristiana .la carruca era algo, así como un carro de guerra vuelto al revés, es decir, en el que hacía de respaldo que en el carro de guerra era el pescante; sus ruedas eran mucho más pequeñas que las del carro de guerra, ya que no estaba diseñado para correr a grandes velocidades. la mayor parte de esos pequeños carruajes eran tirados por un solo caballo, pero con frecuencia se usaban también dos. eran vehiculos de lujo, de elegante aspecto; decorados con incrustaciones de oro, plata o marfil en el interior de su caja; las damas se sentaban sobre almohadones rellenos de material blandos. pese a su aspecto refinado, la carruca era un vehículo incomodo pues carecía de muelles para amortiguar los golpes en los baches, y el pasajero sufría incomodidades.

El primer coche de caballos se construyó en 1474 para el rey Federico IV, cabeza entonces del sacro imperio romano germánico; el mal estado de los caminos de esa época impidió que se generalizara tal medio de transporte.

En 1550 no había más que tres coches en Francia y no existía ninguno en Inglaterra.

Hacia 1660, el estado de los caminos mejoro considerablemente y los coches adquirieron tal función que las calles de parís se volvieron congestionadas de vehículos de diferentes tipos.

El primer servicio de ómnibus se estableció en Francia hace unos 300 años. el vehículo era tirado por caballos y fue construido para comodidad de la gente humilde que tenía que ir a los tribunales. el nombre de ómnibus es latino y equivale a la expresión de todos.

1680 aparece en Inglaterra un coche de cuatro ruedas movido por un escape de vapor, ingeniosa obra de Isaac newton en cuya construcción empleo 17 años; se anticipó el papín, que en 1689 haría circular por su laboratorio el primer caballo de vapor.

En 1748 aparece el coche automático de Vaucanson. en 1765 cugnot, capitán de la artillería francesa, construye una locomotora de carreta utilizando el motor de Robinson para el príncipe de Sajonia, cuyo modelo aún se conserva.

Personajes como Dallery en 1780; Murdoch, en 1784; Watt, en 1785; Ewans de filadelfia, en 1786 y Read, en 1790, buscan crear un vehículo eficaz para el transporte del hombre.

En Londres, Oveden inventa una máquina para viajar sin caballos cuya parte trasera la ocupaba un lacayo (1795); le sigue Trevithick (1830) y Dubochet con na carruaje que iba caminando colocando carriles adelante.

En 1821, Griffiths construye el primer automóvil para transportar viajeros y al año siguiente empiezan a funcionar en Inglaterra diferentes servicios al público de automóviles, como los de Londres a Windsor y de Glasgow a Paisley con coches Gorney; el de Londres a Bath o el de Londres a Birmingham con coches de vapor contruidos por los ingenieros James, Hanckok, Anderson, y Church.

Los servicios públicos de automóviles tomaron mayor auge en Inglaterra. Dietz, en 1834 estableció uno entre parís y Versalles.

El siguiente paso fue la creación de líneas de transporte entre ciudades distantes, que eran recorridas por diligencias. La primera de estas líneas de gran distancia se estableció en Inglaterra entre Londres y Edimburgo; en 12 días se recorría una distancia de 630 km. En América la diligencia no llegó realmente a generalizarse si no hasta el año 1817, época en que se inventó el tipo de coche llamado concordia.

La mayor parte de los carruajes tirados por caballos eran tan incómodos que la gente los llamaba rompe huesos, pues no tenía muelles o alguna pieza que amortiguara al vehículo en el recorrido de los caminos rústicos.

En 1830, en Nueva Jersey, Carter creó un carruaje diferente a todos los que hasta entonces se habían construido, y empleó madera de roble en la caja y en las ruedas del vehículo; como resultado tuvo un medio de transporte mucho más ligero y resistente que los conocidos. Carter instaló en su coche varias comodidades: un pequeño toldo que protegía a los viajeros contra el sol y la lluvia y muelles formados por tiras de acero en forma de hojas acoplando varias de ellas en la misma forma que aún se emplea en los modernos automóviles.

En América del Norte. Los indios que la poblaban ya usaban el perro como animal de carga; más tarde, con la llegada de los colonizadores, emplearían el caballo. Cuando los fardos eran muy voluminosos o demasiado pesados para ser colocados sobre el lomo de la bestia de carga, los ataban sobre una rastra o narria.

Los antecedentes más remotos de las terminales y los pasajeros de hoy existen para los distintos medios de transporte en México, tienen su origen los techiloyan; estas estaciones o paraderos como actualmente se llaman, estaban situados a lo largo del camino y ahí se alojaban los painani o mensajeros a pie. Los aztecas estaban bien organizados en el aspecto comercial; habían construido numerosos caminos para mantener activo el comercio; edificaron una especie de galeras donde estaban los pochtecas o mercaderes, habían señalado el rumbo de caravanas y sitios.

En el periodo de la conquista se introdujo en la nueva España el uso de la mula y el caballo. como la actividad económica se basaba en fondos mineros, fue necesario construir una serie de caminos por donde fuera posible sacar los productos mineros.

En el año 1531, fray Sebastián de Aparicio, introdujo por primera vez la carreta tirada por bueyes; pero debido al mal estado de los caminos no se generalizo el uso de ellas.

De 1810 a 1819, el país estaba en guerra de independencia y, por lo tanto, había mucha inseguridad. el número de acémilas (mulas) sobrepasaba el de carros y coches, por lo tanto, los pasajeros y carga eran transportados a lomo de las bestias.

De 1821 a 1852 los transportes y comunicaciones no fueron objeto de ninguna atención. en 1853 se construyó el ministerio de fomento con el fin de construir caminos.

En 1891 se creó el Ministerio Especial de Comunicaciones y Obras Públicas. en esta época se dio mayor importancia a los ferrocarriles que a las carreteras. El 12 de julio de 1895 se dejó a cargo de los estados la conservación de los caminos antiguos. en 1984 fue establecida por Don Manuel de Escandón la primera línea de diligencias a todos los centros poblados de la república, creando al efecto postas (conjunto de caballos apostados en los caminos), paraderos, hoteles y todos los lugares necesarios de descanso.

Con el advenimiento del ferrocarril se abandonaron las carreteras en 1873 y hasta 1910 no se volvió a conocer obras para las terminales de ferrocarril y paraderos.

Se construyeron modernas carreteras asfálticas (1925) y con ellos e establecieron las primeras líneas regulares de autotransporte para el pasajero y la carga. En un principio, estas líneas fueron explotadas por permisionarios

individuales; todos los elementos naturales tenían que ser soportados por el viajero. en los puntos intermedios de las rutas los vehículos destinados a transportar pasajeros tenían como paradero las afueras de los mercados o plaza principal; todo estaba en la intemperie y en plena vía pública.

En 1935 el gobierno creó la Comisión Nacional de Caminos, la cual inició sus labores con el estudio de lo que sería la primera carretera en el país México-Puebla. Hacia esa época, el gobierno concesionó a los particulares las primeras rutas. El surgimiento de las líneas de transporte exigieron la creación de estaciones; se escogieron lugares situados en los centros mismo de las ciudades y poblaciones servidas, calles céntricas, hubo mayor movimiento comercial; improvisaron oficinas en estaciones o terminales ; muchas de ellas sin las instalaciones más elementales de higiene y servicios para los pasajeros (agencias de boleto, manejo de equipaje y de transporte , sitio adecuado para el taller de reparación y mantenimiento, ni bodega de herramientas).

El gobierno de Jalisco fue el primero que intentó dar solución práctica a este problema. En 1953, concibió la idea de construir en un lugar conveniente de Guadalajara una terminal central de transporte de pasajeros, dotada de servicios que se consideraban necesarios para época. El proyecto se encaminaba a solucionar los problemas de congestionamiento de tránsito de vehículos en el centro de la ciudad, causando por los autobuses de servicio foráneo.

En el proyecto participaron el gobierno federal, estatal, y los servicios de organización y según las normas y el reglamento vigente de la ley de vías generales de comunicación. todo ello condujo a que en 1964 se elaborara un programa para establecer terminales centrales de autotransporte en las ciudades importantes, previendo la colaboración de los gobiernos: federal, estatal, municipal y participación de empresas concesionarias de los servicios. La planeación se dirigió a resolver los problemas. El 14 de enero de 1967 por acuerdo de la secretaria de comunicaciones y transportes, fue ordenada la construcción de terminales centrales de autobuses en 41 poblaciones, capitales de estados y otras ciudades importantes.

El Autotransporte Público Federal (ATPF) ocupa una posición sobre saliente entre los años diversos modos de transporte. En los últimos años, este modo a ha movilizad, en promedio, el 96% de los pasajeros transportados por los servicios públicos en territorio nacional que se traslada por toda la vía terrestre. El predominio del ATPF tienen su origen en sus características de accesibilidad a los espacios geográficos, flexibilidad, facilidad operativa y menores requerimientos de inversión en relación con los otros modos de transporte. en lo que se refiere a la movilización de pasajeros, la participación del ATPF es la más importante en el sistema de transporte público.

En 1980 traslado 1151 millones de personas que representan el 96% del total de pasajeros transportados. Su tasa media anual de crecimiento en el periodo 1970 a 1980 fue de 10.3% y de 1977 a 1980, de 13.3%.

(Plazola, Plazola, & Plazola, 2001)

CAPITULO III
TEORIA Y AUTORES

3.1 TEORIA Y AUTORES

3.1.1 El deconstructivismo

El deconstructivismo es un movimiento arquitectónico surgido a finales de los años 80. Está inspirado por el filósofo francés Jacques Derrida. Derrida afirmaba que el lenguaje no transmite las ideas en su estado más puro, sino que las distorsiona. Por lo tanto, el código que materializa el mensaje también distorsiona el lenguaje. A nivel arquitectónico esto se traduce en que las propias formas que definen una estructura distorsionan a su vez la construcción. El resultado de esto es una arquitectura fragmentada y distorsionada, tanto a nivel estructural como a nivel superficial, por formas caóticas. Además, en el edificio deconstructivista abundan las líneas y superficies curvas. Los espacios se vuelven impredecibles permitiendo que el usuario experimente emociones. Este movimiento está fuertemente influenciado por el constructivismo ruso, de hecho, podríamos calificar estas obras como constructivistas si ignoramos el filtro de la distorsión.

El deconstructivismo busca romper con la idea clásica de construcción. En este sentido se opone al historicismo de la modernidad y crea obras sin mirar al pasado. Para romper con el ideal de construcción clásico deja de lado las líneas horizontales y las verticales y se pasa a la diagonal y la curva. Ya no es fácil decir qué es pared y qué es techo, por ejemplo. La simetría también queda olvidada y se buscan formas indefinidas y distorsionadas. Toda esta distorsión afecta a la superficie, pero también a la estructura interna. De este modo un usuario ve un caos que rompe con la idea de orden y sentido que suele caracterizar a toda creación artificial. Una persona, esté dentro o fuera de una construcción deconstructivista, se verá atraído por el edificio y no podrá ignorarlo. La ruptura con el ideal de construcción estándar es la puerta que lleva al mundo de las

emociones y experiencias. Por tanto, el deconstructivismo es una arquitectura emocional que va más allá de la mera funcionalidad y estética. Cabe destacar el importante papel de las nuevas tecnologías en el desarrollo de estas obras. No podía haberse dado este movimiento o al menos no con estas características sin la ayuda de los programas de renderizado informático.

El objeto arquitectónico deconstructivista es la materialización de un elemento observado desde diferentes perspectivas.

Se imponen las formas rectangulares y trapezoidales de forma diagonal. Existen grandes contrastes entre las imágenes retorcidas.

Por otro lado, se abandona la verticalidad y la horizontalidad, apostando como ya se ha comentado, por la forma diagonal.

También se practica con los elementos geométricos, rotándolos a partir de ángulos pequeños.

Destacar también el gran uso que se hace de la fragmentación de elementos y su posterior colocación, de forma desordenada creando estructuras complicadas y atractivas.

El cubismo y el minimalismo han ejercido una gran influencia en el deconstructivismo. El cubismo mediante las formas y las diferentes perspectivas de observación; con el minimalismo, el deconstructivismo comparte la ausencia de referentes culturales. También en ocasiones el deconstructivismo refleja variedades del expresionismo, como el neo expresionismo o el expresionismo abstracto. Las formas del UFA-Palast de Dresde recuerdan a los cuadros geométricos de las obras de Franz Kline. La pintura de Kandinsky también tiene similitudes con la arquitectura deconstructivista. Nueva en la escena arquitectónica, la terminal de pasajeros del Aeropuerto Franjo Tudman de Zagreb fue inaugurada de manera impresionante al final del gran concurso internacional de 2008, que atrajo a 17 participantes, entre ellos tres ganadores del premio Pritzker, el arquitecto Shigeru Ban (2º premio), Norman Foster (3º premio) y Zaha

Hadid (5º premio). El jurado internacional otorgó el primer premio al equipo croata.

Este proyecto complejo se presenta como parte de la nueva zona Ciudad del Aeropuerto destinada a ser una zona de desarrollo futuro de la [Zagreb](#) metropolitana. Aparte de su bien considerado posicionamiento funcional en el espacio, la nueva terminal es dominante en un sentido de planificación, así, acentúa impresionantemente la imagen de la ciudad en sus vistas al sur.

El de constructivismo es un movimiento arquitectónico que nació a finales de la década de 1980. Se caracteriza por la fragmentación, el proceso de diseño no lineal, el interés por la manipulación de las ideas de la superficie de las estructuras y, en apariencia, de la geometría no euclidiana, (por ejemplo, formas no rectilíneas) que se emplean para distorsionar y dislocar algunos de los principios elementales de la arquitectura como la estructura y la envolvente del edificio. La apariencia visual final de los edificios de la escuela deconstructivista se caracteriza por una estimulante impredecibilidad. (Palomino)

CAPITULO VI

SUGERENCIAS Y PROPUESTAS

En este apartado tratamos de crear una serie de sugerencias y propuestas en la cual la sociedad contribuya mediante nuestro planteamiento del problema, para la recopilación de información que nosotros pudimos obtener durante el proceso de investigación se utilizaron algunas técnicas de investigación como son el método científico, el cual es un punto importante ya que es clave para la técnica de recopilación de información, también tenemos métodos como son el analítico y deductivo ,también contamos con tipos de investigaciones como son la mixta que está compuesta por la documental y la de campo ,en nuestros enfoques utilizamos el cualitativo y nos basamos en una corriente arquitectónica como es el deconstructivismo .

Para nosotros como recopiladores de información es muy importante que a lo largo del tiempo ya sea a mediano o largo plazo nuestra investigación sea retomada y que surja como una idea nueva, pero con el mismo objetivo en sí, que es la creación de nuestra terminal de corto recorrido sin dejar fuera los factores que nos llevaron a dar a la problemática principal. así mismo tratar de crear una nueva alternativa de investigación como por ejemplo en el tipo de investigación, en la ya creada se optó por la mixta, pero por situaciones ajenas a nosotros solo se quedó en una documental y quizás para las próximas labores esta pueda dar una alternativa más al campo y así crear una idea mucho más amplia, al igual en el método nosotros seleccionamos un método inductivo que va de lo particular a lo general, hablando así de las terminales que se establecen en nuestro estado o en nuestra región y así con ella llevarla hasta lo general y porque no también llevarlo por un método deductivo que es viceversa de la nuestra , empezando por lo general hasta lo particular ,hablando así de terminales de otras entidades hasta llegar la nuestra .en cuanto a nuestro enfoque cualitativo solo recabamos características, lo cual una alternativa cuantitativa para futuras investigaciones sería muy buen punto o ya sea asiendo

un juego entre estas dos para hacer un más amplia nuestra recopilación de información.

Mediante la elección de nuevas corrientes arquitectónicas podemos crear una serie de opciones para la creación de nuestra terminal de corto recorrido, que no solo sea un estilo deconstructivista si no también puede ser moderna, o futurista para nuestras nuevas generaciones, haciendo con ella una ampliación de la tecnología y una fusión con la arquitectura, o ya sea un estilo neoclásico, barroco etc., para la conservación de la tipología de la ciudad.

El poderle importancia a nuestro planteamiento del problema nos genera grandes beneficios, ya sea en el ámbito académico, el que nuestros futuros profesionistas se involucren en temas de estos ya sea para el área laboral o como una experiencia en sí.

Quizás el seguimiento de esta investigación nos beneficie como comunidad estudiantil ya que sea habla de una creación de una terminal de corto recorrido, la cual de crea conexiones con diferentes comunidades a su alrededor, y tomando en cuenta que esta universidad acoge a una diversidad de alumnos de diferentes partes o lugares es muy importante que los cuales tengan un medio por el cual transportarse mucho mejor y al crear mejoras en el ámbito de transportes descartamos un problema muy importante de los estudiantes que es la falla en el transporte ya sea público o de donde se estén trasladando para poder llegar con bien y sobre todo a su salón de aula con la puntualidad requerida Así también tomamos en cuenta a la sociedad en general la cual es la participe principal de nuestro planteamiento de problema ya que gracias a la saturación vial se nos es más complejo el poder trasladarlos, el poder tomar conciencia y darle la importancia que se debe es algo muy sobre saliente para la mejora de estos problemas que se ocasionan. pero viéndolo por otro ámbito la creación de nuestra terminal, aparte de poder crear un espacio específico y adecuado para las diferentes líneas de transportes y con ellas eliminar la saturación de los carriles viales, nos crea y da mejores oportunidades de trabajo, beneficiándonos en el ámbito económico, así como también seguridad y comodidad a la sociedad

Conclusiones

Bibliografía

Graterol, R. (s.f.). *Metodología de la investigación*. Merida-Estado Merida - Venezuela: universidad de los andes.

Hernandez, & roberto. (s.f.). *METODOLOGIA DE LA INVESTIGACION*. McGraw Hill Education.

Lopera, J., Ramirez, C., Zuluaga, M., & Ortiz, J. (2010). *ELMETODOD ANALITICO COMO METODOD NATURAL*.

Navarro, L., & Usina, A. (2011). *Deconstructivismo*.

Palomino, A. (s.f.). *La Arquitectura deconstructivista-Organica Morfolofica de Carlos Ott*.

perez, J., & Gardey, A. (2 de Marzo de 2020). *Definicion.De*. Obtenido de Definicion.De: <https://definicion.de/espacioarquitectoico/>

Plazola, A., Plazola, A., & Plazola, G. (2001). *Enciclopedia de arquitectura*. Mexio: Plazola editores.

Sierra, M. (2012). *METODOS GENERALES*.

universidad del sureste. (2020). comitan de Dominguez.

