



Nombre del Alumno: Gael Federico López Ochoa

Nombre del tema: Capitulo I

Parcial: I

Nombre de la Materia: Taller de elaboración de tesis

Nombre del docente: Paola Guadalupe Dominguez

Nombre de la Licenciatura: Arquitectura

Cuatrimestre: 9

Fecha: Mayo 2025

RESUMEN

Como joven comiteco, he sido testigo de cómo el transporte público de nuestra ciudad ha dejado de ser una solución para convertirse en parte del problema. A diario, miles de personas sufren las consecuencias de un sistema mal organizado, sin rutas claras, sin horarios definidos y con unidades deterioradas que no garantizan ni seguridad, ni eficiencia, ni comodidad. Esta situación ha provocado que mucha gente opte por medios privados como motocicletas o automóviles, lo cual incrementa el tráfico, la contaminación del aire y los accidentes. Pero más allá de estos efectos inmediatos, el mal estado del transporte público refleja un problema estructural mucho más profundo: el abandono histórico de las políticas de movilidad urbana y la falta de visión para construir una ciudad moderna, incluyente y sustentable.

Por estas razones decidí enfocar mi tesis en una propuesta concreta: la construcción de una terminal de transporte de corto recorrido para la ruta Margaritas–Comitán. Este proyecto nace de la necesidad urgente de reordenar el servicio de transporte público en nuestra ciudad, mejorar la experiencia de los usuarios y reducir los impactos negativos que tiene el actual sistema en el medio ambiente, la economía local y la calidad de vida de las personas. No se trata solamente de levantar una obra física, sino de proponer un modelo de transformación urbana que ponga a las personas en el centro de las decisiones.

Durante la elaboración de esta investigación realicé un diagnóstico exhaustivo de la situación actual del transporte en Comitán. Encontré que la mayoría de las rutas operan sin coordinación, los tiempos de espera son excesivos, las unidades están sobrecargadas y no hay paradas formales ni señalización. Muchas personas, sobre todo en comunidades periféricas o rurales, dependen de “colectivos” informales o camionetas adaptadas que no garantizan ni tarifas reguladas ni condiciones seguras. Esta falta de organización no solo complica la vida cotidiana de los usuarios, sino que además refuerza desigualdades sociales. Grupos vulnerables como mujeres, personas con discapacidad, adultos mayores o jóvenes estudiantes sufren más intensamente los efectos de este caos. Algunos pierden horas valiosas al día en traslados, otros enfrentan situaciones de acoso o inseguridad, y muchos más simplemente no pueden acceder a servicios básicos por falta de transporte.

La propuesta de construir una terminal de transporte de corto recorrido busca justamente responder a esta problemática de forma integral. Una terminal moderna permitiría centralizar las rutas, establecer horarios confiables, ofrecer servicios básicos (como baños, áreas de espera seguras y accesibles) y ordenar el tránsito dentro de la ciudad. Además, este espacio se convertiría en un nodo de conexión entre zonas rurales y urbanas, permitiendo una movilidad más eficiente, rápida y digna para todos. Su ubicación estratégica en la colonia San Agustín Los Laureles permitiría desahogar el centro histórico, reducir la congestión vehicular, y al mismo tiempo activar la economía de una zona con potencial de crecimiento.

Sin embargo, esta propuesta va más allá de lo físico. Uno de los ejes centrales del proyecto es la incorporación de tecnologías para optimizar el sistema: uso de GPS en las unidades, algoritmos para reorganizar rutas según la demanda real, sensores de flujo de pasajeros y eventualmente la implementación de una app para consultar horarios en tiempo real o incluso pagar electrónicamente. Estas herramientas ya se usan en muchas ciudades del mundo y han demostrado ser efectivas para mejorar el servicio y hacerlo más eficiente. En mi tesis analizo ejemplos exitosos como el caso de

Medellín, Querétaro, Curitiba y Cuenca, donde la implementación de terminales modernas y tecnologías inteligentes ha transformado por completo el panorama de la movilidad.

Otro elemento clave es la participación ciudadana. No creo en los proyectos impuestos desde arriba sin tomar en cuenta a quienes los van a usar. Por eso planteo que, desde el diseño hasta la evaluación del proyecto, se consulte y escuche a los ciudadanos: usuarios frecuentes, transportistas, mujeres, estudiantes, adultos mayores, personas con discapacidad, comerciantes, etc. A través de talleres, encuestas y foros abiertos, se puede construir una visión compartida del transporte que queremos, y no solo del que necesitamos. Esto también permite generar mayor aceptación del proyecto y asegurar que se adapte a la realidad local.

La hipótesis que guía esta investigación es que, al implementar una terminal de transporte adecuada y reorganizar las rutas y horarios usando tecnología, se logrará una mejora sustancial en el servicio: reducción de tiempos de espera, eliminación del sobrecupo, aumento en la satisfacción de los usuarios y disminución de las emisiones contaminantes. Además, se fortalecerá la economía local, se incentivará el turismo y se promoverá el uso del transporte público como una alternativa real al uso del automóvil.

Desde una perspectiva social, esto tiene enormes beneficios. No solo mejora el día a día de los usuarios, sino que ayuda a construir una ciudad más equitativa. Todos deberíamos tener derecho a movernos libremente, de forma segura y sin que eso represente un gasto excesivo ni un riesgo. Desde una perspectiva ambiental, reducir el uso de vehículos obsoletos y fomentar una movilidad más limpia contribuirá a cumplir con los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS), especialmente los relacionados con ciudades sostenibles (ODS 11) y acción por el clima (ODS 13). Y desde una perspectiva económica, el ordenamiento del transporte puede dinamizar zonas comerciales, atraer inversión y generar empleo.

Por otro lado, es importante señalar que este proyecto también incorpora una visión de género y de inclusión social. En Comitán, más del 70% de las mujeres ha reportado situaciones de acoso en el transporte público. Por eso propongo incluir medidas como iluminación adecuada en paradas, cámaras de vigilancia, capacitación para operadores y diseño de espacios seguros. También propongo que la terminal y las unidades estén adaptadas para personas con discapacidad, incluyendo rampas, señalética accesible y espacios prioritarios. Esto no solo es un asunto técnico, sino ético: el transporte debe servir a todos, sin distinción.

Finalmente, creo que este proyecto puede ser replicado en otras ciudades intermedias de México que enfrentan problemas similares. No todas las soluciones deben venir de las grandes capitales; las ciudades medianas también podemos ser ejemplo de innovación, de organización y de compromiso con el bienestar de nuestras comunidades. Pero para lograrlo, se necesita decisión política, inversión pública, voluntad de los operadores del transporte y, sobre todo, participación activa de la ciudadanía.

En conclusión, mi tesis no busca solo resolver un problema puntual de movilidad. Es una propuesta para repensar el modelo de ciudad que queremos construir. Una ciudad más ordenada, más humana, más conectada. Donde el transporte público no sea una pesadilla diaria, sino una herramienta para vivir mejor. Estoy convencido de que si trabajamos de forma colectiva, con visión de futuro y responsabilidad social, podemos lograrlo. Comitán lo merece, y nuestra generación tiene la oportunidad de sentar las bases para ese cambio.