

Aporte de la UNAH para el estudio de condiciones urbano-arquitectónicas del municipio de Marcala en el diseño de una terminal central de buses interurbanos

Contribution from UNAH for the study of urban-architectural conditions of the municipality of Marcala in the design of a central intercity bus terminal

Nitzia Vásquez¹

 <https://orcid.org/0000-0002-1487-7992>

Cindy Hernandez Flores²

Darlyn Martínez Martínez²

Edward Ortiz Rodríguez²

Recibido: 27 de junio de 2023. Aceptado: 13 de septiembre de 2023



Resumen

La presente investigación consiste en un estudio previo para el diseño de una estación central de transporte urbano e interurbano en el municipio de Marcala, en el departamento de La Paz; Honduras. El objetivo principal es conocer la demanda del transporte público, zonas de cobertura y radios de acción para examinar la dimensión urbana en la que los usuarios y las unidades de transporte se encuentran. La aplicación de una metodología basada en investigación de campo, la observación simple y participante; con una muestra de 28 personas; compuesta por regidores, dirigentes, usuarios y conductores de transporte ha permitido la recolección de información de datos cualitativos, cuantitativos e inferenciales mediante la aplicación de encuestas y entrevistas. Se ha demostrado a través del análisis e interpretación de datos, que el crecimiento demográfico y habitacional del municipio de Marcala, se ha proyectado hacia la zona norte de la ciudad. Por lo tanto, existen aproximadamente 300 unidades de transporte público, en donde más del 53% son autobuses de 32 rutas directas e indirectas que convergen en el tejido urbano del municipio y sus alrededores en el departamento de La Paz. Debido a la existencia de 3 terminales de transporte informales, se concluye con la recomendación de reordenar y estructurar una estación de buses, que brinde una solución vial para el manejo efectivo de todas las rutas interurbanas del municipio de Marcala. De esta manera se podrá mejorar las condiciones de desarrollo y movilidad urbana sostenible, fomentando el turismo local y extranjero.

Palabras Clave: estación de bus, rutas interurbanas hondureñas, Marcala.

Cómo citar:

Vásquez, N. ., Hernández Flores, C. ., Martínez Martínez, D. ., & Ortiz Rodríguez, E. . Aporte de la UNAH para el estudio de condiciones urbano-arquitectónicas del municipio de Marcala en el diseño de una terminal central de buses interurbanos. Revista UNAH Sociedad. Recuperado a partir de <https://camjol.info/index.php/UNAHSOCIEDAD/article/view/17158>



Attribution 4.0 International

1 Profesora del Departamento de Arquitectura UNAH, correo electrónico: nvasquez@unah.edu.hn,

2 Estudiantes del Departamento de Arquitectura, UNAH, correo electrónico: chernandezf@unah.hn, darlynmartinez@unah.hn, edward.ortiz@unah.hn

Abstract

The following research consists of a preliminary study for the design of a central station of urban and interurban transport in the municipality of Marcala, in the department of La Paz, Honduras. The main objective is to know the demand for public transport, coverage areas and radius of action to examine the urban dimension in which users and transport units are located. The application of field research methodology based on simple and participant observation; with a sample of 28 people (councilors, leaders, users, and transport drivers), has allowed the collection of qualitative, quantitative, and inferential data through the application of surveys and interviews. It has been demonstrated through the analysis and interpretation of data, that the demographic and housing growth of the municipality of Marcala, has been projected towards the north of the city. Therefore, there are approximately 300 public transport units, where more than 53% are buses of 32 direct and indirect routes that converge in the urban structure of the municipality and its surroundings in the department of La Paz. Due to the existence of 3 informal transport terminals, this study recommends rearranging and structure one of the bus stations, which provides a road solution for the effective management of all interurban routes of the municipality of Marcala. In this way, it will be possible to improve the conditions of development and sustainable urban mobility, promoting local and foreign tourism.

Keywords: bus station, honduran intercity routes, Marcala.

Introducción

El municipio de Marcala pertenece al departamento de La Paz, ubicado en la región sur occidental de Honduras. Es característico por su cultivo de café, granos básicos y otros; colinda al norte por el municipio de Intibucá y La Esperanza, al sur con la República de El Salvador y el municipio de Cabañas, al este con los municipios, Santa Ana, Chinacla, San José y Opatoro, y al oeste con el municipio de Yarula. Se constituye como municipio desde 1861. Actualmente el municipio ha tenido un gran crecimiento poblacional, económico y turístico, lo cual ha generado la necesidad de los habitantes de desplazarse desde o hacia la zona de Marcala. Para que todos los habitantes puedan desplazarse cuentan con el servicio de transporte público urbano e interurbano. Marcala cuenta con 33,064 habitantes y con el crecimiento acelerado que han tenido en los últimos años es necesario implementar una mejor alternativa para poder dar comodidad, seguridad y accesibilidad a los residentes como turistas.

Durante los últimos años, el Comité de Vinculación del Departamento de Arquitectura de la UNAH ha resuelto aprobar la realización de algunas acciones como parte de la Vinculación Universidad Sociedad del Departamento de Arquitectura con

la municipalidad de Marcala, con el fin de dotar al municipio de soluciones arquitectónicas y urbanísticas. El primer proyecto investigado y diseñado a su totalidad fue el Mercado de Marcala, en el año 2022. El segundo proyecto corresponde al presente estudio: la solución de una terminal de buses eficiente para reunir todos los puntos convergentes al municipio de Marcala. El periodo de realización de esta primera fase del segundo proyecto inició el 26 de enero de 2023 y culminó el 07 de junio de 2023 con la entrega de un informe de investigación completo. La segunda fase consiste en el conjunto de planos arquitectónicos de la terminal de buses, el cual iniciará el segundo semestre del año en curso.

Al contar con el diseño eficiente de una estación de buses se busca solucionar la alta demanda y brindar un mejor servicio de desplazamiento interurbano que optimice recursos, reduzca la contaminación y ayude al desarrollo local del municipio. Por tanto, se presenta la necesidad de contar con un estudio previo sobre las rutas de transporte y sus estaciones tanto urbano, interurbano como turísticas, para así tomar las decisiones adecuadas para el diseño de una estación central de transporte.

Las preguntas de investigación son las siguientes:

- ¿Cuál es la demanda de rutas de transporte urbano en el municipio de Marcala?
- ¿Cuáles son las necesidades del sector de transporte público del municipio de Marcala?
- ¿Qué papel juegan los transportistas en el desarrollo del municipio Marcala?
- ¿De qué forma se puede implementar una central de transporte público que potencie el turismo local y los servicios del municipio de Marcala?

El objetivo general es incidir en la resolución de problemas del país a partir del desarrollo de la investigación científica mediante la elaboración de un estudio previo para el diseño de una estación central de transporte urbano e interurbano en la municipalidad de Marcala, La Paz. Los objetivos específicos son:

- Conocer la demanda del transporte público, sus rutas, zonas de cobertura y radios de acción en horarios establecidos
- Examinar la dimensión y/o escala humana, vehicular y de circulación ideal que se requiere para la aplicación e integración de la central de transporte con el contexto urbano inmediato.
- Analizar la conectividad de la central de transporte con los puntos más importantes de la municipalidad de Marcala, La Paz y el país.

Entre los objetivos de Desarrollo Sostenible y la Agenda 2030 se puede mencionar:

- Promover el crecimiento económico sostenido, inclusivo y sostenible, el empleo pleno y productivo y el trabajo decente para todos.
- Construir infraestructura resiliente, promover la industrialización inclusiva y sostenible y fomentar la innovación.
- Lograr que las ciudades y los asentamientos humanos sean inclusivos, seguros, resilientes y sostenibles.

Justificación

En seguimiento al Plan Maestro de la Municipalidad de Marcala se propone el proyecto: Investigación de las condiciones urbano-arquitectónicas de la ciudad de Marcala para el diseño de una terminal de buses interurbano. El Departamento de Arquitectura de la UNAH se comprometió a entregar un informe de investigación que recopile la información sobre las condiciones existentes de flujo interurbano de la municipalidad. Desde el punto de vista arquitectónico urbanístico, un equipo de 3 estudiantes de la asignatura AQ209-Taller de Investigación, junto con su profesora arquitecta, visitó el predio que podría considerarse como sitio del proyecto, e incorporaron la información que proviene de encuestas y entrevistas a los actores clave del sector de transporte de Marcala La Paz, observación de campo y revisión bibliográfica de proyectos de esta naturaleza. Dicho informe servirá de base para el desarrollo del diseño arquitectónico de la Terminal de Buses de Marcala, La Paz en el segundo semestre del 2023.

Figura 1.



Nota: Reuniones entre el alcalde de municipio de Marcala y el equipo de investigación del Departamento de Arquitectura

Al realizar el análisis de sitio y preparar los instrumentos de investigación se pudo constatar que actualmente el municipio de Marcala cuenta con 3 terminales de buses improvisadas (ya que no cumplen con los requisitos básicos de funcionamiento). Entre los requisitos se pueden mencionar: un área definida de estacionamiento para buses y vehículos, una acera señalizada para la llegada y salida del bus y una edificación en cuyo interior se encuentran algunos servicios básicos como la taquilla, la sala de espera, baños públicos, etc. En la Figura 2, se muestra la terminal existente con potencial de crecimiento en color naranja (Terminal 1, también conocida como antiguo aeropuerto), y su área de posible expansión en color verde. Asimismo, las otras 2 terminales improvisadas, se muestran en color gris. (Terminales 2 y 3).

Figura 2. Mapa de estaciones para autobuses del municipio de Marcala, La Paz, Honduras.



Nota. Ubicación de terminales de buses existentes en el municipio de Marcala. **Fuente:** Elaboración propia.

En el aspecto social, un estudio para una estación central de transporte público incluye la participación de todos los pobladores del municipio de Marcala para prestar un servicio de calidad a cada uno de los usuarios sin importar su condición.

A nivel disciplinario, el estudio pretende contribuir con información que actualmente no se encuentra de algunas zonas que presentan desarrollo económico, poblacional o cultural en Honduras, sobre la importancia del transporte público y sus estaciones que son de gran importancia para los usuarios.

Marco Teórico: contexto de la investigación

Marcala es un municipio del departamento de La Paz en la República de Honduras, su nombre significa etimológicamente “lugar de Cárceles”, por las guerras entre tribus originarias de la zona; se ubica a unos 100 kilómetros de la ciudad de Tegucigalpa, este municipio está ubicado en una planicie rodeadas de montañas colindando al sur con la hermana República de El Salvador. La municipalidad de Marcala fue fundada en 1635, la ciudad fue sede de guerras civiles entre pueblos indígenas y tribus forasteras, su superficie es de 218 km² y está a una altitud media de 1,287 msnm. Actualmente su población es de 33,074 habitantes. Con una densidad de 151.5 hab/km² en donde 14,357 viven en las zonas urbanas (43%), cuenta con 14 aldeas, 68 caseríos. (INE (HONDURAS, 2022)).

Es importante comprender el concepto de movilidad urbana para intentar resolver el problema de investigación. El concepto de movilidad urbana, entendida como “la tendencia de un ser humano a desplazarse en una ciudad” (Merlin y Choay, 1988), ofrece una perspectiva de los individuos en su realidad socioeconómica y espacial más amplia que el término transporte, de acuerdo con Montezuma (2008), ya que convergen edad, género, categoría socio laboral, sostenibilidad ambiental y social. En tanto, transporte se limita a una relación de oferta y demanda expresada esquemáticamente, por un lado, en cantidad de infraestructuras y medios de transporte y, por el otro, en el número de desplazamientos por persona por día, según motivo, modo, itinerario, tiempo.

Las características de la movilidad en los países en desarrollo están condicionadas por factores históricos, sociales, económicos y políticos. Sin embargo, a pesar de las grandes diferencias en la tasa de urbanización, Ricardo Montezuma (2008) identifica cuatro factores principales que funcionan como denominador común tanto en los Continentes África y Asia como en Latinoamérica; dichos factores condicionan

a la movilidad y son: crecimiento urbano acelerado, desarticulación entre la forma urbana y sistema de movilidad, concentración de actividades en las áreas centrales y segregación económica y espacial. Es evidente que los procesos de crecimiento urbano sin planificación, la concentración de actividades en los centros y la segregación hacen que la movilidad esté fuertemente condicionada, pero también la accesibilidad es reducida, ya que la población de estratos populares debe realizar extensos desplazamientos a pie, en bicicleta o en inadecuados y saturados vehículos de transporte colectivo.

En Colombia, con el fin de ordenar el tránsito se ha creado un sistema Transmilenio compuesto de la construcción de estaciones diseñadas para facilitar el acceso y brindar comodidad a los pasajeros. Las estaciones son espacios cerrados y cubiertos, construidos en aluminio, concreto, acero y vidrio soplado, con taquillas a la entrada, y con acceso seguro para los usuarios a través de las vías de acceso. Cuentan con una adecuada señalización, mobiliario e iluminación que las convierten en espacios agradables y seguros. (Zamora-Colín, U., et al. (2013). Esto nos indica que no es la complejidad de la infraestructura vial, sino la intención de resolver el problema de movilidad urbana.

Según Olalla (1997), las paradas de bus, o estaciones de bus, son infraestructuras creadas para la concentración de personas y para la espera de las diferentes líneas de transporte público colectivo. De igual manera, Campos y Brenna (2015) hacen referencia a la estación de bus como un bien común, singular, porque es una creación social, construida para comunicar a la ciudad entre distintos territorios. Por lo anterior, la inversión en la adecuación y el mantenimiento de la infraestructura vial especialmente, en la infraestructura de transporte— se considera un factor esencial para el desarrollo urbano de un territorio. (Moreira-Villavicencio, L., 2022).

Metodología

Selección del diseño de la investigación

El diseño de la presente investigación consiste en una observación simple, no regulada y participante. Observación simple no regulada: en este método, el investigador utiliza lineamientos generales para poder visualizar y escoger lo más relevante para la investigación propuesta. Es decir, se tomaron los datos que se estimaron “relevantes”, ya que se observó, de manera controlada y simple, la función de las estaciones de buses en el municipio de Marcala; sin intervenir con el desempeño de

las actividades presenciadas, como la espera, abordaje y desabordaje de pasajeros y unidades de transporte, el comercio, etc. La información captada recolectada durante la aplicación de los instrumentos constató datos puntuales que inciden directamente en los resultados de la investigación, como ser el número de unidades y comportamiento de las rutas y los usuarios, para poder comprender el comportamiento de los actores inmersos en el contexto urbano.

Observación participante: en este método el investigador se focaliza en caracteres cualitativos, estudiando a una cifra denominada de actores a través de la observación, pero involucrándose en sus actividades. En el caso de nuestra investigación, se seleccionó al azar una muestra representativa de los transportistas, dirigentes y usuarios, quienes brindaron datos puntuales acerca de su rutina y desempeño en la trama urbana del municipio de Marcala, interactuando de forma espontánea. Surgió el intercambio de información entre el investigador y el participante, por ende; la observación no solo ha sido puntual, sino crítica, reflexiva y nominal. Con este paso se ha concebido una bitácora de lo observado, parte del uso de esta herramienta fue el diálogo intuitivo y dinámico al conversar, pues conociendo sus necesidades e interactuando con ellos, puede crearse una perspectiva cualitativa del gremio transporte.

Selección de la Muestra

Se llevó a cabo un estudio tipo transversal, no experimental, cuali-cuantitativo en la población que enmarca el sector transporte del Municipio de Marcala, como ser transportistas del sector urbano e interurbano, empleados municipales, taxistas y usuarios del transporte. Se eligió este tipo de estudio con el fin de conocer el estado de las actuales terminales de transporte en el municipio, así como las cantidades, horarios y rutas para identificar los aspectos que pueden mejorar la eficiencia e infraestructura del sector transporte en el municipio de Marcala, La Paz.

Se tomó una muestra por conveniencia, compuesta por transportistas, usuarios de transporte, taxistas y personal de la Alcaldía Municipal. Se contó con cuatro instrumentos diferentes dirigidos a cada uno de los grupos antes mencionados. La muestra fue seleccionada de acuerdo con el sector al cual se dirige la investigación como ser el personal municipal que tiene conocimiento del transporte de la zona, los transportistas que estuvieran de acuerdo con colaborar con el estudio y miembros administrativos de las rutas del transporte.

Figura 3. Aplicación de instrumento.

Nota. En la figura se muestra la aplicación de instrumentos de investigación en la terminal 1; terminal con potencial de crecimiento y mejoras.

Técnicas e instrumentos para la recolección de información

Se contó con cuatro tipos de encuestas:

- La primera dirigida al personal de la Alcaldía Municipal, la cual consulta sobre la cantidad de rutas de transporte, horarios y fechas de mayor demanda, cantidad de rutas urbanas e interurbanas y las terminales de buses con las que cuenta la ciudad.
- La segunda dirigida al sector transporte, donde se le solicita información a los conductores sobre las rutas existentes y necesidades que presentan como sector para tener un mejor control de sus unidades y rutas en la terminal.
- La tercera es dirigida a taxistas en la cual se les pregunta si desean contar con punto de taxis en una terminal de bus y su organización con las rutas en la ciudad.
- La cuarta dirigida a usuarios donde se les solicita información sobre los lugares más frecuentados, como influye el turismo en la movilidad y que equipamiento consideran importante para el desarrollo de la ciudad.

En cuanto a recolección nuestro equipo se movilizó a la zona de Marcala, donde nos ubicamos en los puntos donde se encuentran las principales terminales del transporte y procedimos a realizar las encuestas. Como punto inicial informamos al encuestado sobre quiénes éramos (estudiantes de la Universidad Nacional Autónoma de Honduras), sobre qué trataba la encuesta y si nos daba el permiso de realizarla. En algunos casos se nos permitió grabar la voz del entrevistado. Una vez otorgado el permiso iniciamos con las preguntas.

Figura 4. Aplicación de instrumento.



Nota. Aplicación de instrumentos de investigación en las terminales 2 y 3 sucesivamente.

Tabla 1. Matriz de operacionalización de las variables.

Variables	Metodología				
	Concepto	Definición Operacional	Dimensión	Indicadores	Instrumento
OBJETIVO ESPECÍFICO 1. Demanda de transporte público. 2. Zonas de cobertura y Horarios. 3. Radio de acción	Capacidad del Servicio.	Cadena logística, la cual se dedica a transportar una cantidad variable de personas en un vehículo motorizado en un momento determinado y lugar de destino indicado.	Transporte Público	1. Cantidad de usuarios de transporte público. 2. Cantidad de usuarios con vehículo propio. 3. Numero de Rutas. 4. Zonas con / sin el servicio. 5. Tipo de transporte.	Encuestas, entrevistas, estadísticas, análisis urbano.
OBJETIVO ESPECÍFICO 1. Circulación humana. 2. Circulación vehicular.	Vialidad y Transito	Vías que soportan importantes volúmenes de vehículos y peatones con circulación en condiciones de flujo libre, con generación de tránsito en zonas de vivienda, comercios, espacios públicos e industrias.	Movilidad Urbana Sostenible	1. Sentido direccional de las calles. 2. Tránsito en horas pico. 3. Tránsito en días festivos o conmemorativos. 4. Actividades comerciales, turísticas y culturales. 5. Tipo de vehículo.	Observación, Google Earth/Maps, encuestas, estadísticas
OBJETIVO ESPECÍFICO 03 1. Condiciones de movilidad. 2. Conectividad de la central de transporte.	Articulación Urbana	Dentro del movimiento y crecimiento urbano, se trata de conexiones que vinculan de forma lineal, focal o nodal a otras áreas en relación con sus bordes, de carácter relacionado y/o conectivo.	Estructura Urbana	1. Distancias entre los puntos de interés/ conflicto. 2. Zona de ubicación de la terminal de transporte. 3. Zonas de mayor crecimiento poblacional. 4. Infraestructura existente (calle de pavimento, tierra) 5. Equipamientos urbanos y tipos de servicios existentes.	Observación, Google Earth/Maps, encuestas.

OBJETIVO ESPECÍFICO 04	<p>1. Oportunidades de interés cultural, turístico y social.</p> <p>2. Desarrollo del municipio.</p>	<p>Proyecto de desarrollo municipal.</p>	<p>Propuestas de cambio, que, a partir de determinadas políticas y estrategias de acción, buscan ampliar las oportunidades, potencialidades y opciones de desarrollo de las zonas o espacios urbanos.</p>	<p>Planificación Urbana</p>	<p>1. Diagnóstico de uso del suelo.</p> <p>2. Espacios de oportunidad (áreas verdes / baldías).</p> <p>3. Fortalezas y potencialidades en la zona de estudio.</p> <p>4. Diagnóstico de rentabilidad y frecuencia de actividades predominantes en la zona.</p> <p>5. Tipo de necesidades urbanas y sociales en demanda.</p>	<p>FODA, observación, entrevistas, análisis urbano.</p>
-------------------------------	--	--	---	-----------------------------	--	---

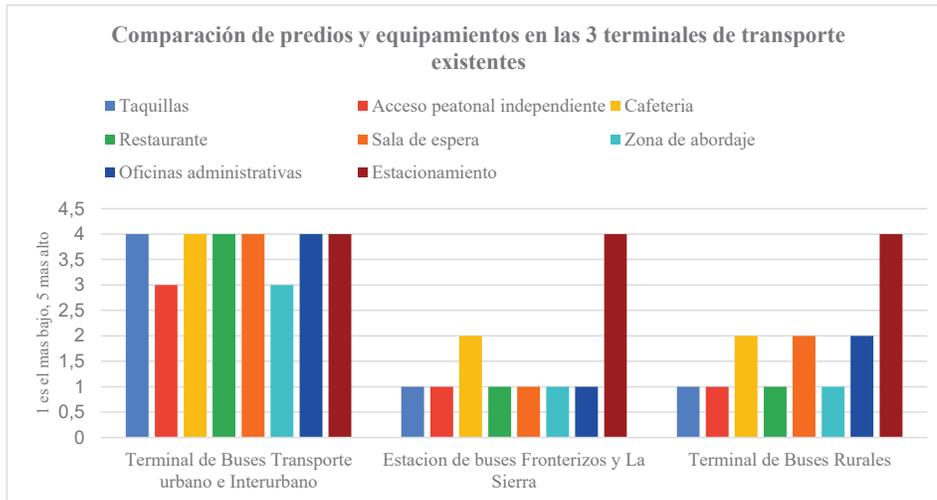
Control de calidad de los datos

La validez y la confiabilidad de los instrumentos utilizados en la investigación están basados en la precisión y calidad de estudio requerido, utilizando técnicas de recolección efectiva que nos permite la obtención de información de forma confiable. La operacionalización de cada variable de investigación ha permitido encontrar fuentes de información medibles y descriptivas con el uso de los diferentes instrumentos, que abarcan con mayor brecha y legibilidad, la relevancia de datos más concernientes a la investigación. La validez de los datos es tal que, se pueden realizar inferencias sobre las puntuaciones de las pruebas relacionadas con el concepto de la estación central de transporte. La homogeneidad de los criterios converge en la similitud de datos, en comparación con los de otros instrumentos refiriéndose al mismo tema. Sin embargo, se ha demostrado que el comportamiento es similar a las proposiciones teóricas del enfoque; proporcionando de esta forma el criterio más elocuente, preciso y eficaz; entrelazado con cada variable y la correlación existente entre ellas en el proceso de levantamiento de la información de la investigación en vigencia.

Análisis de Resultados

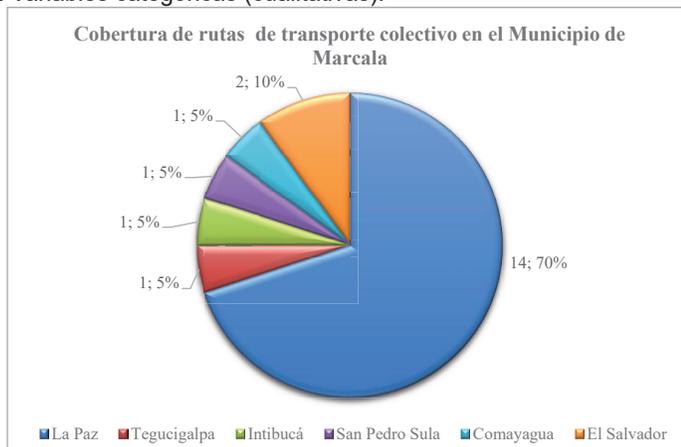
Mediante la aplicación óptima del diseño de investigación, se ha constatado que la información recolectada a través de los distintos métodos con los instrumentos seleccionados puede ser confiable, objetiva y veraz, no obstante, se hará hincapié en este apartado sobre el análisis comparativo, cualitativo y cuantitativo con cada una de las variables identificadas. Utilizando la estadística podemos analizar, comparar, e interpretar la información de los datos obtenidos, por lo tanto, se utilizaron las dos ramas de la estadística aplicada; la estadística descriptiva y la estadística inferencial.

Figura 5. Variables categóricas (cualitativas):



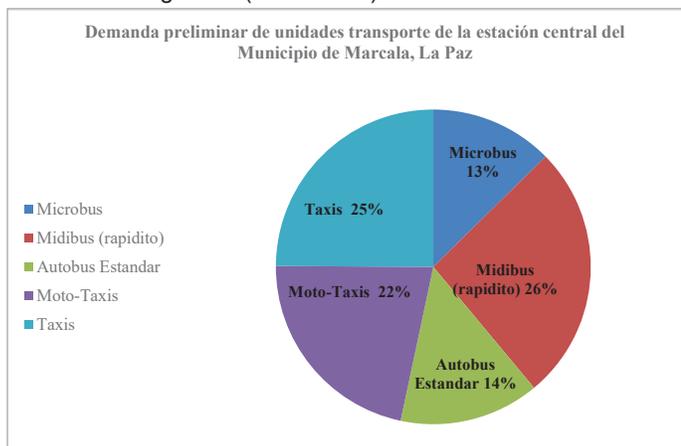
Nota: Análisis y comparación de predios existentes como terminales de transporte público urbano e interurbano en el municipio de Marcala, La Paz; Honduras 2023. **Fuente;** propia.

Figura 6. Variables categóricas (cualitativas):



Nota: Análisis cuantitativo de la demanda preliminar y capacidad mínima requerida, para el diseño de la Estación Central de Transporte Urbano e Interurbano, del municipio de Marcala, La Paz; Honduras 2023. **Fuente;** propia.

Figura 7. Variables categóricas (cualitativas):



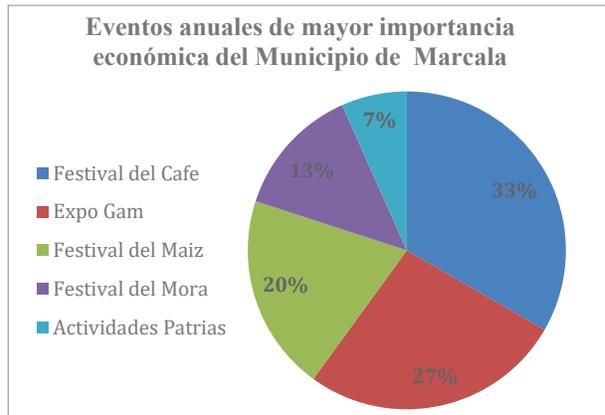
Nota: Análisis cuantitativo de la cobertura de las rutas actuales del servicio del transporte público en el municipio de Marcala, La Paz; Honduras 2023. **Fuente;** propia.

Tabla 2. Capacidad de unidades de transporte para el diseño de la estación central (Unificada) de autobuses del municipio de Marcala, La Paz.

Tipo de unidades	Total de unidades en las tres terminales existentes
Microbús	36
Minibús (rapidito)	75
Autobús estándar	41
Mototaxis	62
Taxis	71
Demanda preliminar	
Total de unidades de transporte	285

Nota: Análisis cuantitativo de la demanda preliminar existente y capacidad mínima requerida, de las unidades de transporte según su tipología de tamaño, capacidad, rutas y zonas de cobertura, para el diseño de la Estación Central de transporte urbano e interurbano, del municipio de Marcala, La Paz; Honduras 2023. **Fuente;** propia.

Figura 8. Análisis de los eventos cívicos, religiosos y culturales más relevantes



Nota: Análisis de los eventos cívicos, religiosos y culturales más relevantes que generan turismo interno hacia el centro histórico y zonas aledañas del municipio de Marcala, La Paz; Honduras 2023. **Fuente;** propia.

Discusión

Las variables cualitativas evidencian que el tipo de transporte más utilizado en el municipio es la unidad minibús (rapidito), seguido de los taxis y mototaxis, que evidentemente concentran una mayor densidad de ejemplares en el casco histórico del municipio de Marcala. La terminal de buses de transporte urbano e interurbano (antiguo aeropuerto) es la más capacitada para albergar a las demás estaciones para conformar una sola estación integrada. Sin embargo, la segunda estación de buses (estación de rutas rurales y de la montaña) actualmente cuenta con un predio alquilado y pagado por adelantado por la Alcaldía Municipal, (aproximadamente 10 años por adelantado), pero su condición es inaceptable ya que solamente consiste en un solar baldío en donde entran y salen buses a cualquier hora, sin tarifas establecidas de acuerdo con las rutas; ni restricciones mínimas de una edificación digna para el desarrollo de una terminal de bus. Es imperativo formalizar un plan estratégico de

reubicación y reestructuración urbana de solamente una terminal de los buses, con un ordenamiento centralizado y lógico de sus rutas y en cumplimiento de las condiciones básicas de una edificación de esta tipología. Es importante mencionar que contiguo a la estación más grande ya se encuentra el mercado artesanal, por lo tanto, un rediseño de dicha terminal fortalecerá el comercio y contribuirá a ser un punto de interés turístico del municipio.

En palabras de Anta, J. L.:

La estación de autobuses trasciende su propia idea de ser un espacio funcional, para mostrar una serie de elementos que son centrales en la sociedad que lo circunda, usa e, incluso habita: desde el concepto de movimiento al de tránsito, desde la idea de ordenamiento social a la de emigración. (Anta, J. L., 2021 pp. 76-90)

Anta, J.L (2021), sostiene que:

Todo lo social parece concentrarse en este lugar, como práctica y representación. Consecuentemente, podemos decir que es un espacio clave para la mirada no sólo de la teoría social, sino ante todo de la propia sociedad que lo gestiona y agencia. (pp. 76-90)

Soto-Villagrán, Paula. (2022), en su artículo “Paisajes del cuidado en la Ciudad de México. Experiencias, movilidad e infraestructuras”, menciona el establecimiento de patrones de uso frecuente del transporte público, estudios de espacios y tiempos entre viajes para generar planes y estrategias de movilidad urbana sostenible del municipio de Marcala. Si se planea ofrecer un funcionamiento, espacialidad y distribución de rutas, primero se debe conocer cómo funciona cada municipio, comprender sus cambios y adaptaciones, creando así la sinergia entre la ciudad y el hombre.

Conclusiones

- El sector de transporte público en el municipio de Marcala actualmente carece de condiciones básicas para el desarrollo adecuado del servicio. Se propone diseñar una estación central de transporte unificada, identificando los espacios para albergar a todas las unidades de transporte urbano e interurbano, que pueda contar una infraestructura aceptable para recibir y despachar pasajeros.
- El sector transporte demanda una terminal que pueda conectar a todas las rutas del municipio en un solo espacio. Según lo investigado en el mes de marzo 2023, el municipio de Marcala cuenta con 32 rutas de transporte directas e indirectas; compuestas de 116 unidades de buses grandes y medianos, además de 169 unidades más pequeñas como ser mototaxis, microbuses y taxis.
- Es necesario reubicar las estaciones de transporte en la actual terminal de autobuses urbano e interurbano (Terminal 1, también conocida como antiguo aeropuerto) ya que cuenta con espacio de crecimiento para integrar todas las rutas de transporte que convergen en el municipio de Marcala, Dicho predio se ubica contiguo al actual mercado artesanal, razón por la cual se puede complementar las necesidades de comercio artesanal y alimenticio de la terminal, potenciando la economía de estos pequeños emprendedores locales. Siendo un municipio con un valor agregado en la industria del café, sitio propicio para desarrollo de ferias culturales, la nueva terminal de buses interurbanos es un punto de referencia necesario para dicho municipio.

Referencias bibliográficas

- Anta, J. L. (2021).** *Movilidad, Sujeto y Práctica Social. Observaciones en una estación de Autobuses. Disparidades.* Revista de Antropología, 76-90.
- Cortés, Georgina & Brenna, Jorge. (2015).** *Repensando el espacio público social como un bien común urbano.* 28. 157-177.
- HONDURAS, I. N. (2023).** *H Estadísticas.* Obtenido de <https://www.ine.gob.hn/V3/?s=marcala>
- Merlin, P. y F. Choay (1988).** *Dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement.* Paris: PUF.
- Montezuma, R. (2008).** *La ciudad del tranvía 1880-1920,* Bogotá: Universidad el Rosario.
- Moreira-Villavicencio, Luisa. (2022).** *Infraestructura y dotación de servicio del transporte público urbano de la ciudad de Portoviejo.* Revista de Arquitectura, (24), <https://doi.org/10.14718/revarq.2022.24.3950>.

- Obregón Biosca, S. A., Sánchez Escobedo, J. A., & Somohano Martínez. (2016).** *Planificación de rutas turísticas*. Transporte y Territorio, 144-166.
- Olalla, Vicente. (2013).** *Estaciones de autobuses. Informes de la Construcción*. 29. 3-49. 10.3989/ic.1977.v29.i289.2675.
- Soto-Villagrán, Paula. (2022).** *Paisajes del cuidado en la Ciudad de México. Experiencias, movilidad e infraestructuras*. Íconos. Revista de Ciencias Sociales, (73). 57-75.
- Zamora-Colín, U., Campos-Alanís, H., & Calderón-Maya, J. R. (2013).** *Bus Rapid Transit (BRT) en ciudades de América Latina, los casos de Bogotá (Colombia) y Curitiba (Brasil)*. Quivera. Revista de Estudios Territoriales, 15(1), 101-118.