

SANTO TOMÁS DE CASTILLA

C I R C U I T O T U R Í S T I C O

Desarrollo Turístico en Santo Tomás de Castilla

GU-T1077

Tomo I

DIAGNOSTICO

Propuesta elaborada por:

Álvaro Veliz, patrimonio y recuperación urbana, coordinador general.

Raúl Monterroso, diseño arquitectónico, turismo sostenible.

Giovanna Maselli, ambiente y gestión de riesgo.

Carolina Monterroso, patrimonio.

Guatemala 2008

INDICE

INTRODUCCIÓN.....	3
ANTECEDENTES	4
OBJETIVO GENERAL	6
OBJETIVOS ESPECÍFICOS.....	6
JUSTIFICACIÓN.....	6
METODOLOGÍA.....	7
PRODUCTOS PROPUESTOS	8
CAPÍTULO 1.....	9
MARCO TEÓRICO CONCEPTUAL	9
1.1 TURISMO SOSTENIBLE.....	9
1.2 CARTA DEL TURISMO, LANZAROTE 1995	9
1.3 METAS PARA HACER TURISMO SOSTENIBLE	10
1.4 LA ESTRATEGIA NACIONAL DE TURISMO	11
ESTRATEGIA.....	11
CAPÍTULO 2.....	13
CARACTERIZACIÓN DE LOS ENTORNOS.....	13
2.1 ENTORNO FÍSICO AMBIENTAL	13
2.1.1 UBICACIÓN	13
2.1.2 TEMPERATURA.....	14
2.1.3 VIENTOS	15
2.1.4 PRECIPITACIÓN PLUVIAL	15
2.1.5 HUMEDAD RELATIVA	16
2.1.6 ZONA DE VIDA VEGETAL	16
2.1.7 HIDROLOGÍA	17
2.1.8 GEOLOGÍA	18
2.1.9 ÁREAS PROTEGIDAS.....	18
2.1.10 VÍAS DE COMUNICACIÓN	20
2.1.11 IMAGEN URBANA.....	22
2.1.12 INFRAESTRUCTURA TURÍSTICA DISPONIBLE.....	23
2.1.13 IDENTIFICACIÓN DE LOS SITIOS DE INTERÉS PATRIMONIAL Y TURÍSTICO.....	23
2.1.14 AMENAZAS.....	25
2.1.15 CONTAMINACIÓN AMBIENTAL	27
2.2 ENTORNO SOCIOCULTURAL	30
2.2.1 POBLACIÓN	30
2.2.2 IDIOMA.....	30
2.2.3 EDUCACIÓN	30
2.2.4 LEGALIDAD DE LAS TIERRAS.....	31
2.2.5 ASPECTOS HISTÓRICOS	31
2.2.6 CARACTERIZACIÓN DEL USUARIO	38
2.2.7 ORGANIZACIÓN DE LA COMUNIDAD	40
2.3 ENTORNO ECONÓMICO	41
2.3.1 ACTIVIDADES ECONÓMICAS	41
2.3.2 TURISMO DE CRUCEROS.....	42
2.3.3 BENEFICIARIOS DEL PROYECTO.....	44
BIBLIOGRAFÍA.....	45

INTRODUCCIÓN

Este trabajo está compuesto de dos tomos, el primero se dedica al diagnóstico y en el segundo se desarrollan las propuestas. El contenido de este tomo se realizó con el objetivo de conocer la realidad tanto física como social del Puerto de Santo Tomás de Castilla, para poder tener a disposición todas aquellas herramientas que permitiesen minimizar errores al momento de tomar las decisiones en el proceso de intervención del patrimonio, diseño arquitectónico, diseño urbano y diseño del circuito turístico.

Adicionalmente, el conocer la realidad permite hacer una mejor interpretación de la misma. Toda la información se somete a un proceso analítico crítico que permite que los juicios establecidos en el proceso sean objetivos.

La metodología propuesta es de carácter mixto, como se explica más adelante; sin embargo, cabe resaltar la orientación hermenéutica de la misma, con el objetivo de hacer de esta experiencia algo de doble vía, donde los beneficiarios finales juegan un rol importante desde la recolección de la información hasta la elaboración de las propuestas, las cuales se presentan en el Tomo II de este trabajo.

Otro aspecto no menos importante, es el marco teórico desde el cual se enfrenta el problema, en este caso es el de la sostenibilidad, el cual enfoca todo el proceso a lograr que cada uno de los componentes alcancen la siguiente premisa: socialmente responsable, ambientalmente amigable y económicamente rentable.

Por último, y como consecuencia del diagnóstico se determina el listado de productos que esta consultoría debe proveer para contribuir a buscar solución a los problemas inherentes al fenómeno del turismo de cruceros y su relación con la localidad.

ANTECEDENTES

Como parte de la estrategia del Banco Interamericano de Desarrollo (BID) en el país, el objetivo estratégico de mejorar las condiciones para producir eficientemente incluye el objetivo específico de ampliar las fuentes de crecimiento sostenible. Éste incluye el apoyo al desarrollo del sector turismo.

De los productos no tradicionales, el turismo es la que mayor divisas genera al país, de ahí su importancia. Guatemala es rica en diversidad natural y cultural, con su clima de eterna primavera es buscado por turistas de Europa y Norte América, principalmente en la época de invierno en dichos lugares.

La presente consultoría se enmarca entonces en la estrategia de turismo del país, y en una operación del programa de Empresariado Social, Promoción de Micros y Medianas Empresas locales de servicios ecoturísticos, por parte del BID.

A nivel mundial, la industria de los cruceros es cada día más grande, en 1970 representaba un total de 500 mil pasajeros. En 1977, la cifra aumentó a 8.5 millones. En 2006 la cifra se elevó a 11.7 millones, de los cuales la mitad tenía como destino el Caribe.¹

Siendo que el segmento de cruceros es el que mayor crecimiento ha tenido en la industria turística, nuestro país es afortunado al poder recibir en dos terminales una gran cantidad de turistas; Puerto Santo Tomás de Castilla recibió en la última temporada 53 cruceros, mientras que Puerto Quetzal recibió 32.

Sin embargo, según estudio elaborado por la FCCA², desde el año 2005 la región caribeña ocupaba el primer lugar entre los diez destinos más populares (46%), seguida por el Mediterráneo (12.6%) y Alaska (8.3%), esto coloca al puerto en una posición con potencial para desarrollo turístico.

Según el INGUAT, los destinos más visitados para quienes ingresan por Puerto Santo Tomás de Castilla son Quiriguá, Amatique Bay, Río Dulce, Green Bay y Cerro San Gil. A pesar de ello, la localidad no cuenta aún con ninguna oferta atractiva para el turista que opta por quedarse en la comunidad y hacer recorridos a pie, este segmento representa un 17.4%. Lo anterior pone al puerto en desventaja en relación a los otros puertos de escala.

La diversidad cultural y la diversidad natural con la que cuenta nuestro país permite ofrecer al sujeto turístico en un mismo objeto turístico diferentes actividades culturales y naturales, lo cual representa un potencial sin explotar y que pudiera representar una fuente adicional de ingresos económicos a los pobladores. Adicionalmente a lo anterior el manejo adecuado de estos recursos puede significar un elemento importante para enriquecer la oferta turística y aumentar la competitividad de la localidad.

¹ Róterdam Maritime Group, Curaçao Port Policy Contours. Informe sobre la Industria de Cruceros, Deutsche Bank, 2004, Citado por Saavedra Bruno, Sofia "Cruceros en el Caribe", en: Arquine, revista de arquitectura y diseño. No. 42, Invierno 2007.

² Citado por Saavedra Bruno, Sofia "Cruceros en el Caribe", en: Arquine, revista de arquitectura y diseño. No. 42, Invierno 2007.

Santo Tomás de Castilla es una comunidad receptora de flujo turístico proveniente de cruceros durante el período de octubre a abril. En la temporada 2006-2007 atracaron 55 cruceros, con un total de 35,000 turistas. Durante la temporada 2007-2008 atracaron 53 cruceros con más de 69,000 turistas.

El Centro de Atención al Visitante Santo Tomás de Castilla, brinda los servicios necesarios para atender al turismo que proviene de los cruceros que tocan el puerto. Sin embargo no existen actualmente opciones en la comunidad para el turista que desea conocer la ciudad.

La Comunidad Izabalense, en un intento por revalorizar la presencia de la comunidad belga en Santo Tomás de Castilla, inicia el proceso para revalorizar el patrimonio histórico del Cementerio belga como valor cultural y valorizar su potencial turístico.

La relevancia de esta iniciativa se fundamenta en la aprobación del Acdo. Ministerial No. 488-2006, que en su artículo primero dice: “Autorizar la conmemoración del día 21 de mayo de 1843 como la fecha del arribo de la Colonia Belga a Santo Tomás de Castilla, del departamento de Izabal, por constituir un hecho que forma parte de la historia de Guatemala y que ha contribuido al acercamiento de los dos países.”

Así mismo, la Asociación Cultural de Rescate de Valores Históricos de Izabal (ACREVHI) cuenta con aproximadamente 40 piezas registradas por el Instituto de Antropología e Historia (IDAEH) que datan de la época de la colonización belga en Santo Tomás de Castilla y para lo cual realiza las gestiones para la creación de un Museo, ya sea en un antiguo edificio de la United Fruit Company ubicado en el área urbana de Puerto Barrios o bien, para el montaje en el Cementerio-Museo belga que se propone en el Circuito Turístico de STC. Cabe mencionar que la ACREVHI tiene la responsabilidad legal del mantenimiento y conservación de dicho Cementerio.

Sin embargo, lo más importante es encontrar una opción viable para lograr el autofinanciamiento necesario para la implementación, operación y mantenimiento del proyecto y de las respectivas instalaciones.

Hay que resaltar que dichas opciones deberán tomar en cuenta todos aquellos aspectos de carácter cultural y ambiental, los cuales contribuyen al buen desarrollo de un proyecto sostenible.

En 2007 la empresa consultora BIOTICA realizó el Plan de Desarrollo Turístico para Izabal, así como el Estudio de la Oferta y Demanda Turística del mismo. El presente estudio se basó en los anteriores para el desarrollo del Circuito Turístico de Santo Tomás de Castilla.

OBJETIVO GENERAL

- Contribuir al desarrollo turístico sostenible de Santo Tomás de Castilla por medio del diseño de un circuito turístico relacionado con el patrimonio histórico.

OBJETIVOS ESPECÍFICOS

- Contribuir a mejorar la imagen urbana y ambiental del área Santo Tomás de Castilla.
- Contribuir al desarrollo social de la población.
- Contribuir a la reactivación económica del área.

JUSTIFICACIÓN

Santo Tomás de Castilla es la primera imagen, y en algunos casos, la única que el turista que llega en crucero se lleva de Guatemala. Por lo tanto, es muy importante que esta imagen sea positiva. Sin embargo, la población en cuestión no cuenta aún con ninguna oferta atractiva y segura para ofrecer al turista que opta por visitar y conocer la comunidad.

El potencial económico que ofrece la llegada de los cruceros al país debe abrir nuevas oportunidades de desarrollo, principalmente en beneficio de la comunidad local. Estas oportunidades se generan si existen atractivos y sitios de interés para el turista, si existen condiciones seguras y agradables para realizar su visita, si existe un recibimiento cordial y en armonía con el ambiente por parte de la comunidad receptora, si se ofrecen bienes y servicios turísticos sin perder de vista lo local, la cultura, la identidad, lo autóctono de la ciudad y sociedad.

Como parte del Circuito Turístico STC se identifica la importancia de conservar y restaurar el Cementerio de la Comunidad Belga como un elemento patrimonial relevante aún existente en el lugar y que da testimonio del origen multicultural no solo de la localidad sino de Guatemala, con potencial para ser explotado como uno de los destinos de la ciudad por medio de una propuesta de reciclaje.

Según estimaciones de las gremiales, aproximadamente 20 – 30% de los turistas compran paquetes a Quiriguá, Las Escobas, Amatique Bay, Green Bay, mientras que las estadísticas de la Empresa Portuaria Nacional de STC³, evidencia que un 17.40% visita la localidad en recorridos peatonales, adicionalmente a ello se detectó que 21% permanece en el área del buque y/o Centro de visitantes, sin tour, lo que indica que existe una quinta parte de los pasajeros sin ninguna motivación para conocer el área.



Fotografía No. 1 Pasajeros del Norwegian Spirit desembarcando en Santo Tomás de Castilla. Fuente propia.

³ Empresa Portuaria Nacional Santo Tomás de Castilla. Informe de la Coordinación de Turismo. Temporada de Cruceros Octubre 2007 a Abril 2008.

Actualmente se ofrece al visitante el “city tour” y son llevados en taxi a Puerto Barrios, aunque en el lugar tampoco existen las condiciones adecuadas para que el turista se sienta totalmente complacido con la visita.

Por otra parte, los visitantes que compran un paquete para cualquier otro destino salen en autobús o en taxi y la imagen de ciudad es la que observan al salir y entrar a la Terminal de Cruceros.

Se observaron turistas caminando y en bicicleta en los alrededores de Santo Tomás de Castilla, el mercado, el Cementerio belga. Como ya se evidenció estos representan un 17.4%

Adicionalmente citando el estudio desarrollado por la consultora BIOTICA⁵, “Un atractivo complementario hace que las opciones de tours sean más caras. Puerto Santo Tomás ya es percibido dentro del mercado de cruceros como un puerto caro en relación con las opciones que se venden actualmente”. Se entiende como atractivo complementario aquel ubicado fuera del perímetro del puerto; ésta es una razón más que justifica la necesidad de impulsar el Circuito Turístico STC.



Fotografía No. 2 Un par de turistas en bicicleta, acompañados por dos niños lugareños. Fuente propia.

METODOLOGÍA

El proceso metodológico para desarrollar esta consultoría es mixto, es analítico sintético, pero de manera paralela es hermenéutico, por lo que mucha de la información que se usa es a veces proporcionada por mediciones estadísticas y psicosométricas según Loudon, D. & Della Bitta⁶, y en otras las observaciones se hacen desde la perspectiva más antropológica según Fernando Martín Juez⁷. El proceso analítico comprende el estudio de los siguientes componentes del fenómeno:

⁴Empresa Portuaria Nacional Santo Tomás de Castilla. Informe de la Coordinación de Turismo. Temporada de Cruceros Octubre 2007 a Abril 2008.

⁵Biótica (2007). Estudio de la Demanda Turística en el Departamento de Izabal con énfasis en la región de Puerto Barrios y Santo Tomás de Castilla. MINECO, Unión Europea, FUNDAECO. Guatemala.

⁶Loudon, D. & Della Bitta, A. 1995. Comportamiento del consumidor. McGraw-Hill, México.

⁷Martín Juez, Fernando. 2002. Contribuciones Para Una Antropología del Diseño. Gedisa. España.

- Análisis y caracterización del entorno físico ambiental.
- Análisis y caracterización del entorno sociocultural.
- Análisis y caracterización del entorno económico.
- Identificación de los sitios de interés patrimonial y turístico.
- Reunión de presentación del proyecto: equipo consultor, comunidad, entidades locales gubernamentales y no gubernamentales, entidades nacionales.
- Análisis físico y arquitectónico de sitio patrimonial turístico identificado.
- Diseño del circuito turístico.
- Análisis de los recorridos turísticos y sus comportamientos.
- Análisis urbano del circuito turístico y premisas básicas para la recuperación de espacios públicos, revitalización, reordenamiento y renovación urbana.
- Propuesta de conservación, restauración y reciclaje de sitio patrimonial turístico.
- Matriz de identificación de impactos y medidas de mitigación.
- Elaboración de presupuesto de las principales intervenciones.
- Análisis de las fuentes de financiamiento.
- Presentación de propuesta: equipo consultor, comunidad, entidades locales gubernamentales y no gubernamentales, entidades nacionales.

PRODUCTOS PROPUESTOS

- Circuito Turístico Santo Tomás de Castilla.

Detrás de todo proyecto urbano existe una propuesta de vida, en consecuencia este plan tiene un fuerte componente ético enfocado a maximizar la rentabilidad social de la intervención; por lo tanto, también incluye un componente de diseño urbano orientado a la construcción de imagen urbana, identidad y lugar, de manera que al integrarse con la propuesta del circuito turístico con una adecuada gestión, puedan generar dinámicas de desarrollo que impacten positivamente no solo a los visitantes temporales sino sobre todo a los habitantes locales.

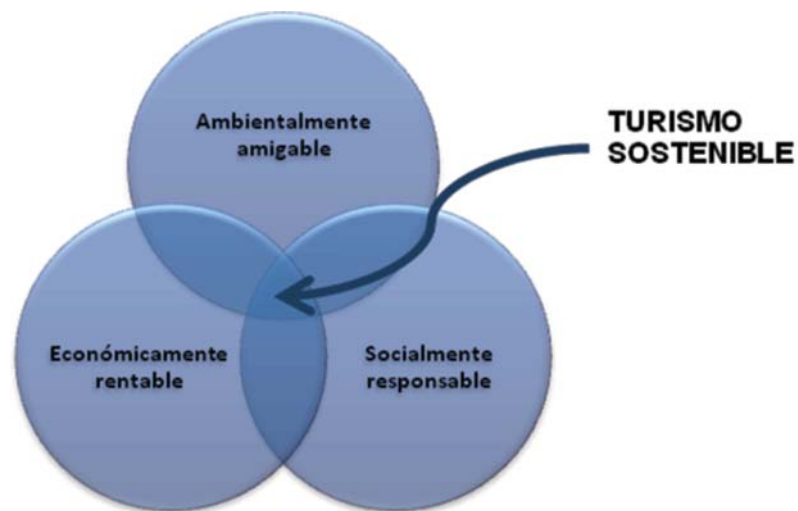
- Propuesta de renovación del espacio público a lo largo del circuito.
- Propuesta de comunicación e interpretación.
- Propuesta arquitectónica de sitio de interés patrimonial.
- Presupuesto de las principales intervenciones.
- Propuesta de sostenibilidad económica del circuito.
- Propuesta de sostenibilidad ambiental del circuito.

CAPÍTULO 1

MARCO TEÓRICO CONCEPTUAL

1.1 TURISMO SOSTENIBLE

El turismo sostenible se entiende de una mejor manera a través del siguiente diagrama, el cual vale la pena observar e interpretar con antelación a las definiciones conceptuales:



Gráfica No. 1

La Organización Mundial del Turismo (OMT) declaró en 1988 que el turismo sostenible es “concebido como aquel que conduce a la gestión de todos los recursos de tal forma que permita satisfacer todas las necesidades económicas, sociales y estéticas, manteniendo la integridad cultural, los procesos ecológicos esenciales, la diversidad biológica y los sistemas que apoyan la vida”.

Por otra parte, de acuerdo con Agenda 21, “Los productos del turismo sostenible son productos que operan en armonía con el ambiente local, la comunidad y las culturas, de modo que estas se conviertan en beneficiarios permanentes”

1.2 CARTA DEL TURISMO, LANZAROTE 1995

Pese a que la carta se compone de 18 puntos, los principios fundamentales en que se basa este estudio y se considera que hay que enfatizar son:

⁸ En: <http://www.turismo-sostenible.org/docs.php>

Numeral 7: “El turismo debe asentarse sobre la diversidad de oportunidades ofrecidas por la economía local”.

Numeral 8: “El desarrollo deberá repercutir en la mejora de la calidad de vida de la población”.

1.3 METAS PARA HACER TURISMO SOSTENIBLE⁹

Las doce metas para hacer turismo sostenible se describieron en “Haciendo un turismo más sostenible: Una guía para los formuladores de políticas”¹⁰ como:

- **Viabilidad económica:** Garantizar la viabilidad y competitividad de los destinos y empresas turísticas, de modo que puedan continuar prosperando y ofreciendo beneficios en el largo plazo.
- **Prosperidad local:** Maximizar la contribución del turismo a la prosperidad económica del destino anfitrión, incluyendo la proporción de gastos de los visitantes que se retiene localmente.
- **Empleo de calidad:** Fortalecer la cantidad y calidad de trabajos locales creados y apoyados por el turismo, incluyendo el nivel del pago, las condiciones del servicio y la disponibilidad para todos sin discriminación por género, raza, incapacidad o en otras formas.
- **Equidad social:** Buscar una amplia y justa distribución de los beneficios económicos y sociales del turismo en toda la comunidad receptora, incluyendo mejores oportunidades, ingresos y servicios disponibles para los pobres.
- **Satisfacción de los visitantes:** Ofrecer una experiencia segura, grata y satisfactoria a los visitantes, disponible para todos sin discriminación por género, raza, incapacidad o en otras formas.
- **Control local:** Involucrar y empoderar a las comunidades locales en planificación y toma de decisiones sobre la administración y desarrollo futuro del turismo en su área, en consulta con otros actores sociales.
- **Bienestar de la comunidad:** Mantener y fortalecer la calidad de vida de las comunidades locales, incluyendo estructuras sociales y acceso a recursos, buenas costumbres y sistemas de apoyo de la vida, evitando cualquier forma de degradación o explotación social.
- **Riqueza cultural:** Respetar y mejorar el patrimonio histórico, la cultura auténtica, las tradiciones y las cualidades distintivas de las comunidades anfitrionas.
- **Integridad física:** Mantener y mejorar la calidad de los paisajes, tanto urbanos como rurales, y evitar la degradación física y visual del ambiente.
- **Diversidad biológica:** Apoyar la conservación de áreas naturales, hábitat, y vida silvestre, y minimizar el daño a estas.
- **Eficiencia de los recursos:** Minimizar el uso de recursos escasos y no renovables en el desarrollo y operación de instalaciones y servicios turísticos.
- **Pureza ambiental:** Minimizar la contaminación del aire, el agua y la tierra y la generación de desechos por parte de empresas turísticas y visitantes.

⁹ CESD: N° 1 Una Guía Simple para la Certificación del Turismo Sostenible y el Ecoturismo 6 de 32.

¹⁰ Programa de Naciones Unidas para el Medio Ambiente (PNUMA) – Organización Mundial del Turismo (OMT), 2005.

1.4 LA ESTRATEGIA NACIONAL DE TURISMO¹¹

A continuación se citan los objetivos y algunos segmentos de la Estrategia Nacional de Turismo que están vinculados al desarrollo del Circuito Turístico con el objeto de conocer las líneas de acción de interés para el desarrollo del mismo.

Objetivo General

Propiciar la consolidación y desarrollo del sector turístico del país, compatible con los objetivos nacionales económicos, sociales, culturales y ambientales, de forma que se garanticen la protección de los patrimonios naturales y culturales, la mejora de la calidad de vida de las comunidades y las condiciones para propiciar un clima de negocios y la rentabilidad de las iniciativas empresariales, en el marco de los acuerdos de paz, la integración regional y la inserción en la economía global.

Objetivos específicos

- *Contar con una estructura institucional eficiente y eficaz.*
- *Establecer fuertes lazos de coordinación, comunicación y cooperación entre las instancias públicas y privadas; nacionales, regionales e internacionales.*
- *Facilitar mediante la inversión pública y privada la consolidación de los productos turísticos tradicionales y el desarrollo de nuevos productos.*
- *Establecer las condiciones mínimas para garantizar la sustentabilidad, la competitividad y la calidad internacional del destino.*
- *Organizar un adecuado sistema de información turística al servicio del sector.*
- *Fomentar la creación de una cultura turística.*
- *Ejecutar un agresivo y especializado plan de mercadeo.*

En el tema de la Cultura y Formación Turística:

Estrategia

Conociendo que la calidad en la prestación de los servicios que se ofrecen al turista que visita los principales atractivos es deficiente y no reúne los requerimientos mínimos demandados por los visitantes actuales; que la consolidación y desarrollo de los productos turísticos implica una adecuación de estos servicios a las necesidades del mercado que se pretende captar; y que el desfase entre la oferta nacional y las expectativas de la demanda turística no obedece a falta de amabilidad en la prestación del servicio, sino generalmente a la forma empírica en que se presta y al desconocimiento de las personas que directa o indirectamente tienen relación con el turismo.

Se hace necesario fomentar la cultura turística; y mejorar la calidad y cobertura de la educación turística en el país, por lo que se desarrollarán acciones en las áreas de educación, capacitación y sensibilización, orientadas principalmente a la micro, pequeña y mediana empresa, a las comunidades locales receptoras del turismo, al personal de contacto con el turista, a los empleados públicos del sector y al público en general, tales acciones se deberán adecuar a las características, idiomas y necesidades de la población objetivo y llevarse a cabo lo más próximo al lugar de residencia de los beneficiados.

¹¹ En <http://www.redturs.org/inicio/docu/guate/estnac.pdf>

Las líneas de acción de interés:

b. Promover la ejecución de un Programa de capacitación turística integral.

Para ejecutar el Programa de capacitación se propone coordinar acciones con las Universidades y sus extensiones universitarias en el interior del país; el Ministerio de Trabajo y Previsión Social; la Secretaría de Planificación y Programación de la Presidencia de la República; Organizaciones No Gubernamentales; y en especial con la División de Turismo del Instituto Técnico de Capacitación y Productividad, INTECAP, que es la llamada a constituirse en la instancia líder de este programa, mediante la metodología basada en las Normas Técnicas de Competencia Laboral, NORTE, entre otras.

- Establecer programas de gestión empresarial, para fomentar y facilitar el surgimiento de nuevas empresas turísticas y la consolidación de las ya existentes.*
- Identificar las necesidades y desarrollar programas de capacitación para el trabajo, orientados a mejorar las habilidades, aptitudes y actitudes de la persona en el desempeño de una actividad específica en la prestación de los servicios turísticos. Esta iniciativa se podría coordinar con los esfuerzos de capacitación técnica y formación profesional que el Ministerio de Trabajo y Previsión Social tiene programado impulsar.*
- Capacitar en las tecnologías de cálculo de costos.*
- Mejorar la capacitación que se brinda a los guías turísticos; coadyuvar al proceso de acreditación, actualización, especialización, monitoreo y control del desempeño de sus funciones. Así como en el aprendizaje de idiomas.*
- Implementar programas de capacitación para los empleados públicos que trabajan en el sector, para que presten sus servicios de apoyo y orientación en forma profesional.*
- Organizar programas de capacitación dirigidos al personal de contacto, como empleados de migración, policías, operadores de autobuses y taxis, entre otros.*

c. Llevar a cabo un efectivo Programa de sensibilización turística.

Para llevar a cabo el Programa de sensibilización, se propone que el INGUAT se involucre directamente y coordine la realización de éste con las autoridades locales y entidades sin fines de lucro.

- Propiciar la realización de foros y reuniones con líderes de opinión, funcionarios y empresarios de diferentes sectores para analizar la importancia y necesidades del turismo.*
- Dirigir campañas para la población en general y particularmente para la que vive en las ciudades turísticas, con el objeto de aclarar conceptos, destacar la importancia del turismo y estimular actitudes y comportamientos adecuados y amigables con el visitante.*
- Desarrollar campañas dirigidas a fomentar la conservación y valorización de los atractivos turísticos, como parte del patrimonio de la Nación.*
- Llevar a cabo campañas para propiciar el aprovechamiento del tiempo libre de los nacionales, en función de conocer el país, sus costumbres y tradiciones.*

CAPÍTULO 2

CARACTERIZACIÓN DE LOS ENTORNOS

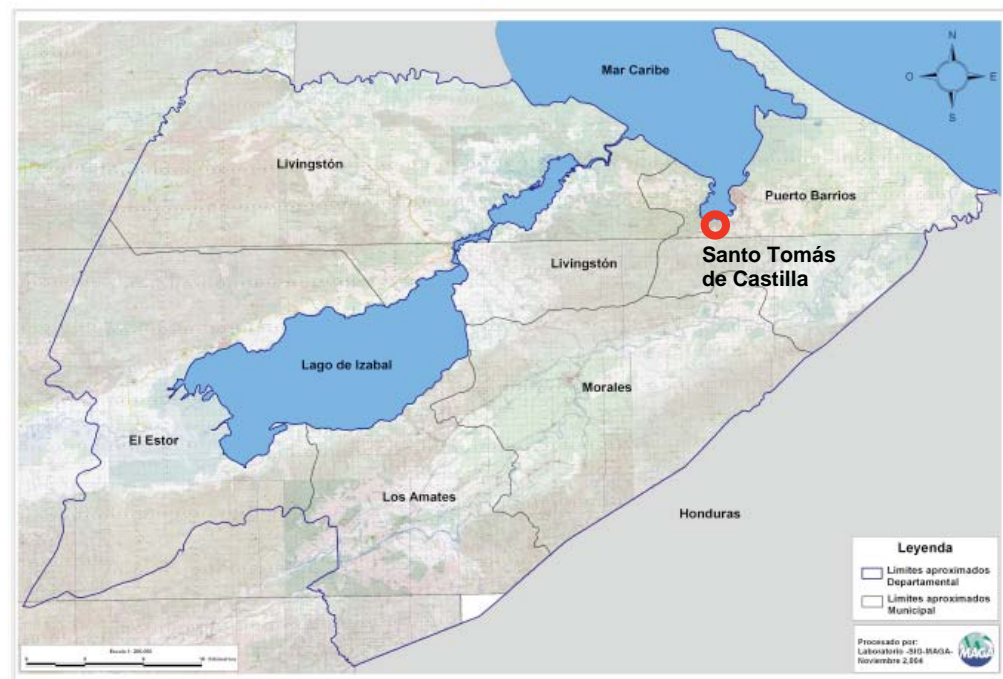
2.1 ENTORNO FÍSICO AMBIENTAL

2.1.1 UBICACIÓN

El Departamento de Izabal se encuentra situado en la región III o región Nor-oriental, su cabecera departamental es Puerto Barrios. Limita al norte con el departamento de Petén, Belice y el Mar Caribe; al sur con el departamento de Zacapa; al este con la República de Honduras; y al oeste con el departamento de Alta Verapaz.

Cuenta con una extensión territorial de 9,038 kilómetros cuadrados y está dividido políticamente administrativamente en cinco municipios, El Estor, Los Amates, Morales, Livingston y Puerto Barrios, el cuál está conformado por cinco aldeas que son Corozo, El Cinchado, Entre Ríos, Chachagualilla y Santo Tomás de Castilla.

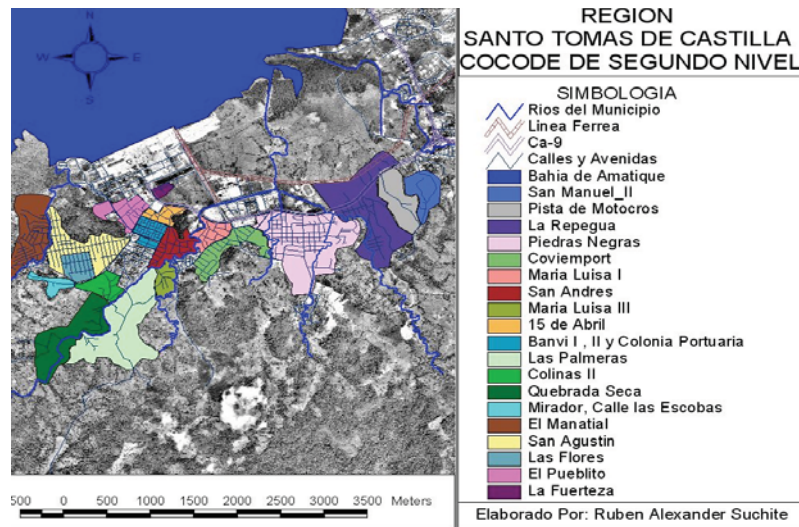
El Puerto de Santo Tomás de Castilla está ubicado en la latitud norte 15° 41' 42" y longitud oeste 89° 37' 04". En la margen de la bahía de su mismo nombre y a 5 km del final de la CA-9. Su altitud es de 3.0 msnm aproximadamente.



Mapa No. 1 Ubicación y división política administrativa. Fuente: MAGA.

Como se aprecia en el Mapa No. 1, está localizado en la parte sur de la bahía Santo Tomás de Castilla, parte interna de la de Amatique, golfo de Honduras. El puerto está protegido contra el mar abierto por el cabo Tres Puntas. La fluctuación de mareas es de aproximadamente 0.5 mts.

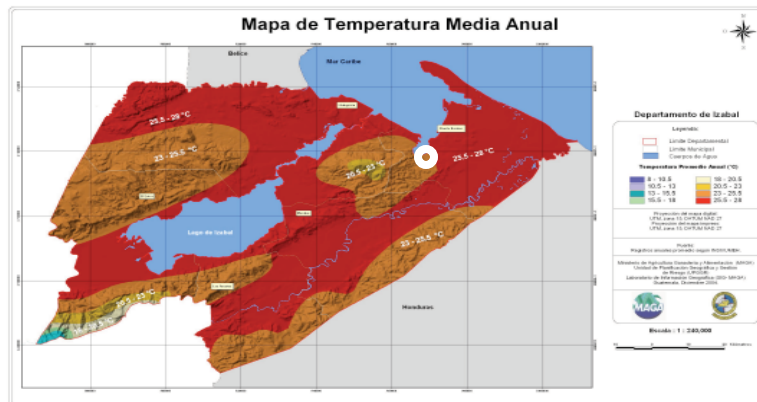
El mapa No. 2 muestra las distintas colonias o barrios que conforman Santo Tomás de Castilla.



Mapa No. 2. Colonias Santo Tomás de Castilla. Municipalidad de Puerto Barrios.

2.1.2 TEMPERATURA

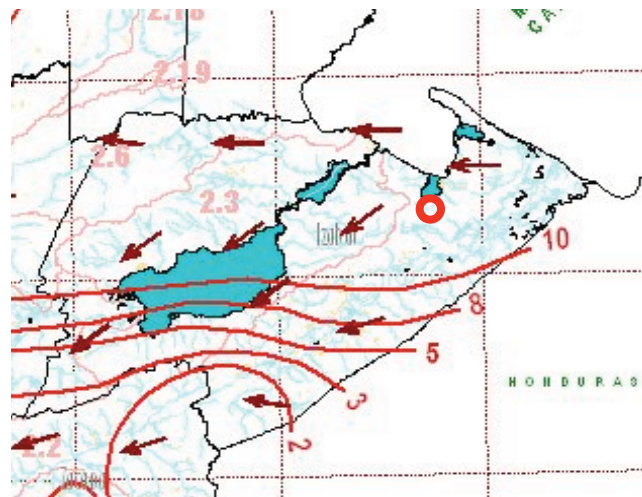
La temperatura media anual de Santo Tomás de Castilla oscila entre 23 y 25.5 °C. La temperatura alta, característica de las zonas tropicales, es la dominante, sin embargo la temperatura del área en estudio es regulada por el efecto producido por la vegetación del Cerro San Gil.



Mapa No. 3 Temperatura Media Anual. Fuente MAGA.

2.1.3 VIENTOS

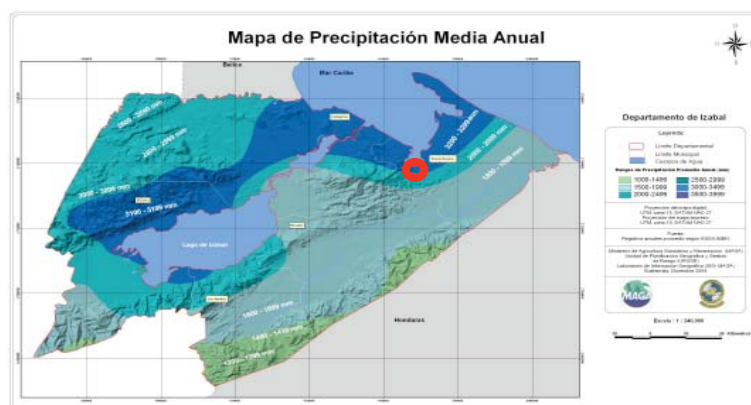
La velocidad promedio de los vientos en el área es de 12 km/hora, y la dirección de los vientos predominantes es del Este, según el Mapa No. 3 el cual está basado en un promedio anual realizado con el registro de vientos del período de 1980 al 2002.



Mapa No. 4. Velocidad y dirección predominante del viento.
Fuente: Altas Climatológico, INSIVUMEH.

2.1.4 PRECIPITACIÓN PLUVIAL

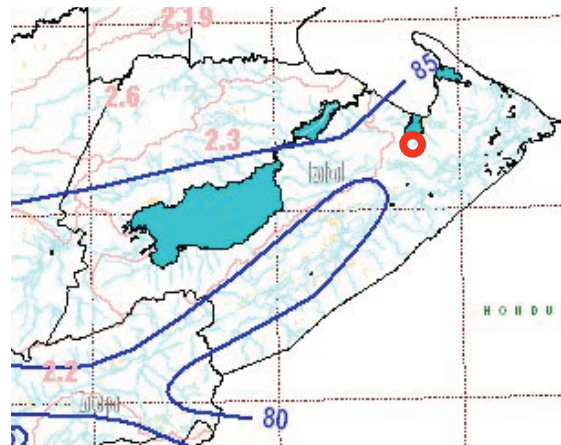
La estación meteorológica de Puerto Barrios presenta un dato promedio de precipitación de 3,111 mm/año. Así mismo el Mapa No. 3 muestra la precipitación media anual en el área de estudio entre 3,200 y 3,299 mm/año. Cabe resaltar que la cima del Cerro San Gil constituye un bosque nuboso en donde se captan y precipitan las nubes, contribuyendo a la recarga hídrica del manto freático del área, de ahí parte de la importancia de su conservación.



Mapa No. 5. Precipitación Media Anual. Fuente: MAGA.

2.1.5 HUMEDAD RELATIVA

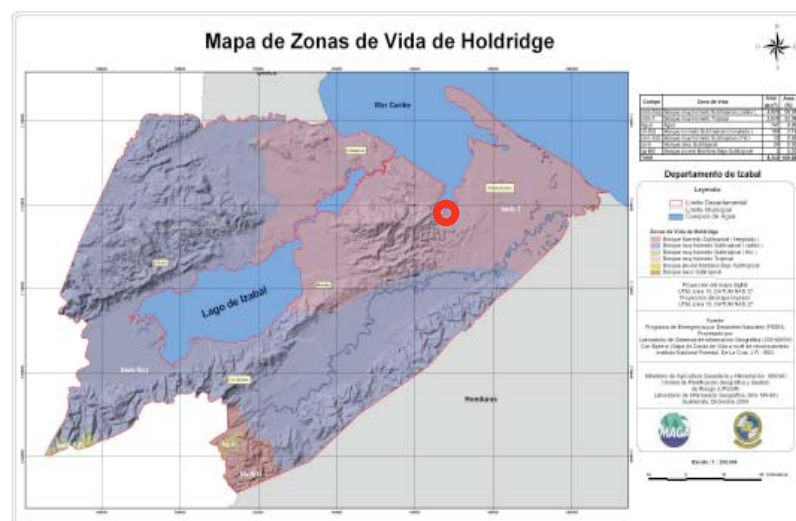
El promedio de humedad relativa en el área de estudio es de 83% y procede especialmente de la evaporación del agua del Mar Caribe.



Mapa No. 6. Humedad Relativa. Fuente: MAGA.

2.1.6 ZONA DE VIDA VEGETAL

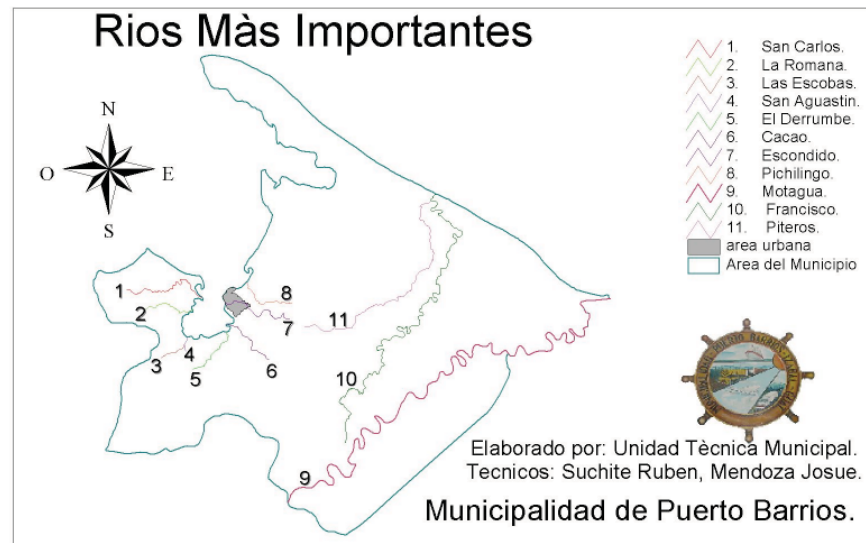
Santo Tomás de Castilla se encuentra clasificado, según el sistema de clasificación de Holdridge, dentro de la zona de vida bosque muy húmedo tropical (bmh-T). En estas condiciones se desarrolla un ecosistema rico en variedad de especies y de exuberante frondosidad.



Mapa No. 7. Zonas de Vida según Holdridge. Fuente MAGA.

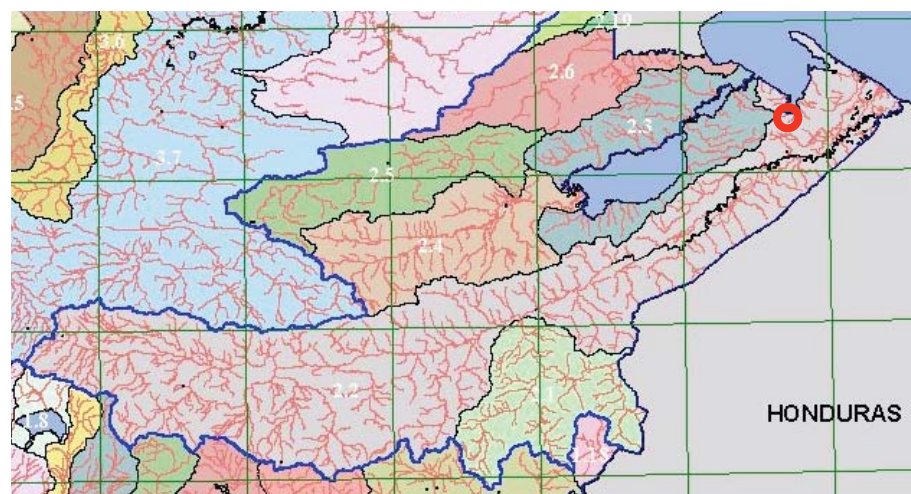
2.1.7 HIDROLOGÍA

El siguiente mapa muestra los principales ríos del municipio de Puerto Barrios. El río que se encuentra dentro del área de influencia, por su desembocadura en la Bahía de Santo Tomás, es el río San Agustín.



Mapa No. 8. Ríos de Puerto Barrios. UTM,
Municipalidad de Puerto Barrios.

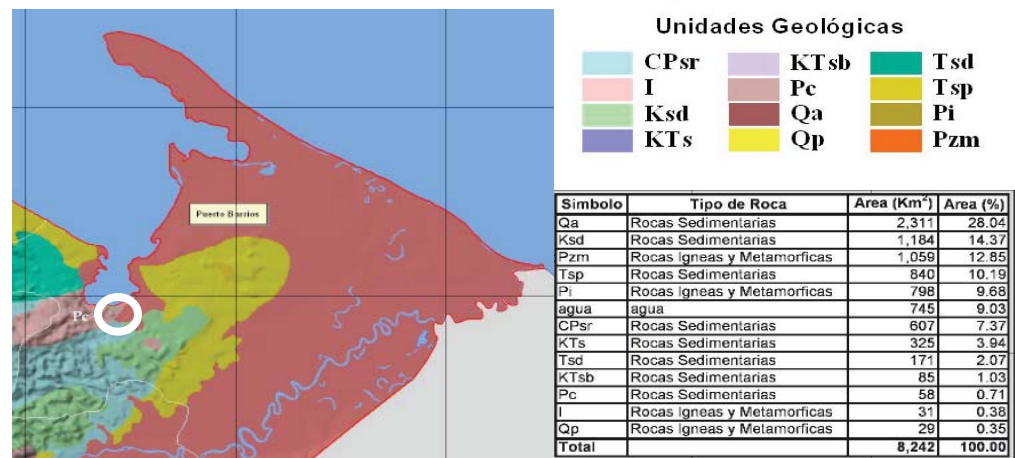
Santo Tomás de Castilla está dentro de la cuenca del Río Motagua, vertiente del Mar Caribe, con un área de 3,319 km² sólo en el departamento de Izabal, correspondiente al 40% del área total del mismo.



Mapa No. 9. Cuencas. Fuente: MAGA.

2.1.8 GEOLOGÍA

La formación geológica de Santo Tomás de Castilla corresponde a diversas rocas sedimentarias como aluviones cuaternarios y carbonífero pérmico que se han ido acumulando por factores físicos y químicos en el transcurso de millones de años.



Mapa No. 10. Geología. Fuente: MAGA

2.1.9 ÁREAS PROTEGIDAS

Las condiciones climatológicas del departamento de Izabal han sido propicias para que el ecosistema adopte un aspecto variado, sorprendente y hermoso, típico de las zonas tropicales. En todo el departamento se encuentran zonas que son ambientalmente frágiles y muy vulnerables a riesgos naturales, siconaturales y antrópicos.

En el siguiente cuadro se mencionan algunas áreas que se encuentran legalmente protegidas y administradas por diferentes instituciones y organizaciones.



Fotografía No. 3. Una vista de la Bahía de Santo Tomás y parte del Cerro San Gil. Fuente propia.

PRINCIPALES ÁREAS PROTEGIDAS DE IZABAL			
NOMBRE	CATEGORÍA	ÁREA (ha)	ADMINISTRACIÓN
Bahía de Santo Tomás	Zona de veda definitiva	1000	CONAP
Cerro San Gil	Reserva protectora de manantiales	45,000	FUNDAECO
Sierra de Las Minas	Reserva de la Biósfera	96,000	Defensores de la Naturaleza
Río Dulce	Parque Nacional	7,200	CONAP
Biotopo del manatí Chocón Machacas	Biotopo protegido	6,265	CECON-USAC
El Higuerito	Reserva natural privada	1,266	Juan Antonio P.
Río Blanco	Reserva natural privada	136	Agro-industrias
Bocas del Polochic	Refugio de Vida Silvestre	20,760	Defensores de la Naturaleza
Quiriguá	Parque Nacional	34	IDAHE
Cuevas del Silvino	Parque Nacional	8	CONAP
Santa Elena	Reserva natural privada	136	sd
Tapon Creek	Reserva natural privada	630	sd
Matriz Chocón	Reserva natural privada	729	sd
Las Palmas	Reserva natural privada	112	sd
Zavala	Reserva natural privada	670	sd
Quebrada Azul	Reserva natural privada	671	sd
Santa Rosa	Reserva natural privada	675	sd
Las Cuevas	Reserva natural privada	74	sd
Río Azul	Reserva natural privada	496	sd
Candilejas	Reserva natural privada	74	sd

Fuente: Informe Nacional de Areas Protegidas. CONAP, Guatemala 2003.

Elaboración propia.

sd- sin datos

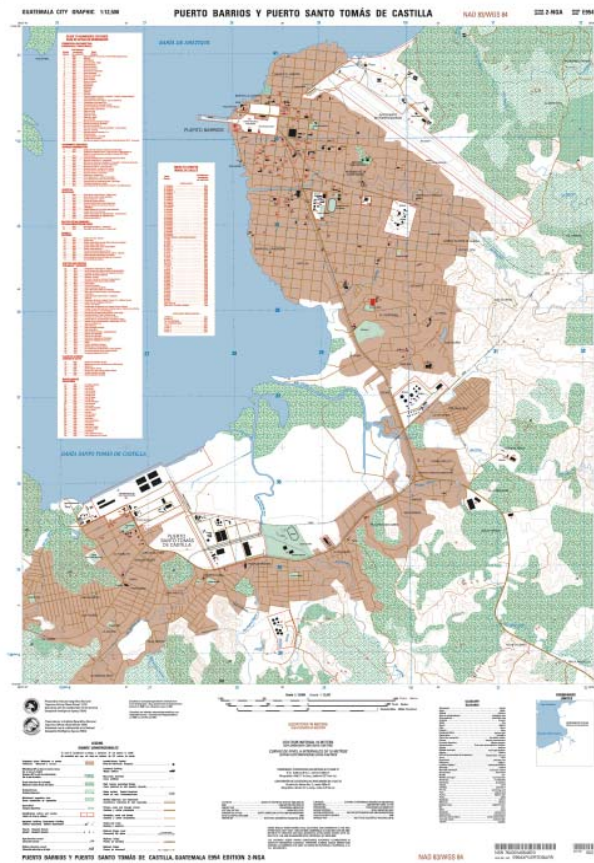
En el área de influencia del estudio se encuentra la Bahía de Santo Tomás, que está clasificada como Zona de Veda Definitiva y el Cerro San Gil, clasificado como Reserva Protectora de Manantiales.

- **Bahía de Santo Tomás de Castilla:** es una extensión de la Bahía de Amatique, dentro de las junglas del pie del Cerro San Gil. Esta fue declarada¹² zona de veda definitiva en un acuerdo con fecha 21 de junio de 1956, en el Art. No. 3, inciso c, el cual reza: “Bahía de Santo Tomás, ubicada en el municipio del mismo nombre del departamento de Izabal; en una extensión de 1,500 metros en su contorno y cuya delimitación queda a cargo de la Dirección General Forestal”. El inciso d reza así: “Queda encargado el Ministerio de Agricultura por conducto de la Dirección General Forestal de elaborar la reglamentación para la mejor administración de dichas zonas”.¹³
- **Cerro San Gil:** es un área protegida que resguarda selvas pluviales de mediana altitud y que a pocos pasos de la costa, la cima se envuelve en nubes y brisas del mar. Esta área fue declarada con base en el Decreto No. 129-96. Posee ecosistemas, fuentes de agua y especies de flora y fauna de especial importancia, pues en él se encuentra el remanente más extenso de bosque tropical muy húmedo de Guatemala, caracterizado por su alta diversidad biológica y por sus especies raras endémicas.

¹² Esta es una normativa vigente, sin embargo puede generar debate sobre su aplicabilidad a la realidad actual.

¹³ Centro de Acción Legal, Ambiental y Social de Guatemala (CALAS).

La conformación reticular del asentamiento Santo Tomás de Castilla, se fue alterando al añadirse a la misma los caseríos La Cocona, La Romana, Las Pavas, Pioquinto, La Esperanza, Las Escobas, Piedras Negras, Ramoncito. En el siguiente mapa y fotografía aérea se observa la mancha urbana del lugar.



Mapa No. 13. Mancha urbana Santo Tomás de Castilla y Puerto Barrios. IGN.



Fotografía No. 4. Fotografía aérea de un sector de Santo Tomás de Castilla. IGN.

El puerto se encuentra en jurisdicción del Municipio de Puerto Barrios, con el cual como se aprecia en el Mapa No. 12, conforman una misma mancha urbana. Santo Tomás de Castilla estaba catalogado como Municipio, hasta que por Acuerdo Gubernativo del 14 de mayo de 1921 fue suprimido como tal y anexado como aldea de Puerto Barrios. Este puerto había cambiado su nombre por el de Matías de Gálvez por Acuerdo Gubernativo del 30 de diciembre de 1958, pero volvió a recobrarlo por Acuerdo Gubernativo del 6 de marzo de 1969.

Con la inauguración del tramo del Ferrocarril del Norte desde Puerto Barrios a Zacapa, por decreto No.524 del 24 de noviembre de 1896, se declaró a Puerto Barrios “Puerto Mayor” de la República. La línea férrea interoceánica quedó inaugurada el 19 de enero de 1908 con la llegada del primer tren del Ferrocarril del Norte a Agua Caliente, donde se firmó el acta de inauguración.

El puerto está localizado a 8 km aproximadamente de Puerto Barrios. Tiene un muelle para atraque directo, con una longitud de más de 900 metros y una profundidad de 9.5 m¹⁴, y está conectado al interior del país por medio de carretera y durante mucho tiempo también funcionó el ferrocarril. La primera etapa de su construcción terminó en 1955 y la segunda en 1969, lo que permitió el atraque simultáneo de seis barcos de altura. Es el puerto más importante de Guatemala y funciona como entidad gubernamental autónoma, creada según Decreto 63 con fecha 8 de julio de 1963.¹⁵

2.1.11 IMAGEN URBANA

En la actualidad no queda en Santo Tomás sino un recuerdo de la que fue colonia belga, autorizada por decreto legislativo de abril de 1843.

La configuración urbana de este puerto, situado en el fondo de la bahía de su nombre, se desarrolló en principio siguiendo el concepto moderno de súper manzanas, las cuales fueron construidas para emplazar las viviendas y servicios de los trabajadores del puerto.

El proceso de remodelación del puerto, iniciado en 1959, no tomó en cuenta la existencia de edificaciones de carácter patrimonial, las cuales fueron demolidas y en muchos casos el material reutilizado para las nuevas edificaciones. En consecuencia el paisaje urbano está compuesto por edificaciones recientes, como se observa en la Fotografía No. 5.

La retícula ortogonal que dio origen al asentamiento moderno pronto fue complementada por el crecimiento desordenado y espontáneo característico del crecimiento urbano de la segunda mitad del siglo XX.



Fotografía No. 5. Entorno urbano actual. Fuente propia.

¹⁴ <http://www.santotomasport.com.gt/index.asp?id=24>

¹⁵ “Historia General de Guatemala”, (Tomo VI: 434).

2.1.12 INFRAESTRUCTURA TURÍSTICA DISPONIBLE

Dentro de la Terminal Portuaria se encuentra el Centro de Atención al Visitante ¹⁶ de Santo Tomás de Castilla, el cual cuenta con un área techada de 2,243 m², construido con estructura metálica. Este centro brinda los servicios necesarios para atender a los turistas internacionales que llegan al país vía Caribe, durante la temporada de cruceros.

El centro cuenta con batería de baños, estación médica, estanterías para artesanos, centro de negocios con mostrador para tour operadores, gremiales y bancos, cubículos para Internet, teléfonos y locales comerciales, entre otros.

Fue construido con la finalidad de proporcionar confort y seguridad a los turistas y la promoción de fuentes de trabajo para diversos sectores económicos de la región como guías de turismo, operadores, artesanos, taxistas, microbuseros, lancheros, restaurantes y hoteles.

A la fecha en Santo Tomás de Castilla no existe otra infraestructura que atienda al turismo de cruceros e incluso al turismo nacional o centroamericano. Los operadores turísticos no pueden ofrecer un tour por el pueblo pues no hay condiciones adecuadas para recibirlos y atenderlos. Cuando éste es requerido, los turistas son llevados a Puerto Barrios, y aunque no es parte de este estudio, en el mismo tampoco se encuentran las condiciones adecuadas.

Existen sin embargo, en Santo Tomás de Castilla, lugares que tienen un alto potencial para ser explotado y que a pesar de estar en mal estado, si se toman acciones pertinentes, son todavía rescatables y dignos para que sean visitados por los turistas.

2.1.13 IDENTIFICACIÓN DE LOS SITIOS DE INTERÉS PATRIMONIAL Y TURÍSTICO

Los sitios o destinos turísticos que se incluyeron en el Circuito Turístico de Santo Tomás de Castilla fueron elegidos luego de realizar una evaluación basada en los siguientes criterios:

- encontrarse dentro del área de influencia del estudio
- contar con potencial turístico natural o patrimonial
- capacidad para ser restaurado, reciclado o recuperado
- distancia para ser recorrido a pie o en bicicleta
- que pueda conformar la ruta del circuito
- que sea financiable
- que la población del lugar pueda utilizarlos

¹⁶ http://www.visitguatemala.com/nuevo/ver_servicio.asp?id=3742

Algunos de los puntos de interés necesitan ser revalorizados y restaurados. Para el caso del Cementerio Belga se realiza una propuesta de conservación y restauración de los monumentos y reciclaje para cambiar el uso que tuvo en su momento por otro que pueda ofrecer un servicio al turismo.

- **Cementerio belga:** antigua necrópolis que data, aproximadamente, de 1842, cuando se establece la colonia belga en Santo Tomás de Castilla. Este conjunto fue declarado ¹⁷ patrimonio cultural de Guatemala en 1997 y lo que queda es sólo una parte de lo que en su momento fue el lugar de sepultura de los colonos belgas.
- **Playa pública:** existe una pequeña franja de playa, de aproximadamente 50 m de largo, la cual se encuentra en mal estado, sin mantenimiento y con alto grado de contaminación producida especialmente por desechos sólidos que son tirados directamente en el lugar y por la desembocadura del río San Agustín, el cual transporta desechos líquidos y sólidos. La vista hacia la bahía y el Cerro San Gil es un espectáculo digno de recuperar y disfrutar.
- **Área de restaurantes:** ésta es un área que se encuentra a un costado de la playa pública, en donde se ubican varios restaurantes que ofrecen diversidad de platillos, especialmente pescados y mariscos. A la mayoría puede accederse vía terrestre o acuática. Los materiales constructivos son principalmente madera y palma, lo cual le da el toque local que el turista desea conocer cuando visita un destino.
- **Poza azul:** es un cuerpo de agua natural, cuyo nacimiento brota de una gruta del lugar. Aún se encuentran algunos peces que nadan a un lado de los bañistas. El escenario de fondo es una montaña selvática que alberga varias especies de aves. El lugar se encuentra desmejorado, sin embargo, con un manejo adecuado éste puede recuperar la belleza intrínseca que aún conserva.
- **Mercado:** edificio ubicado frente al Cementerio belga, que alberga comerciantes con toda clase de productos. El lugar y los alrededores se encuentran con desorden, caos vial y contaminación ambiental, atmosférica y auditiva ya que la oferta ya sobrepasó la capacidad física de la edificación y las ventas se han desbordado a las calles. Es un punto de interés para el turista y puede ser generador de mayores ingresos económicos para los locatarios.

¹⁷ Decreto legislativo 26-97, con base en el Acuerdo Ministerial 311-95 y artículos 59 y 60 de la Constitución Política de la República.

2.1.14 AMENAZAS

Guatemala es un país de multiamenazas ¹⁸, las cuales se producen en un pequeño territorio y pueden crear un efecto concatenado, es decir, que el detonante de una puede desencadenar a otras. A continuación se hace una descripción de las principales amenazas potenciales que contribuyen en la generación de riesgos en el área de influencia del Circuito Turístico.

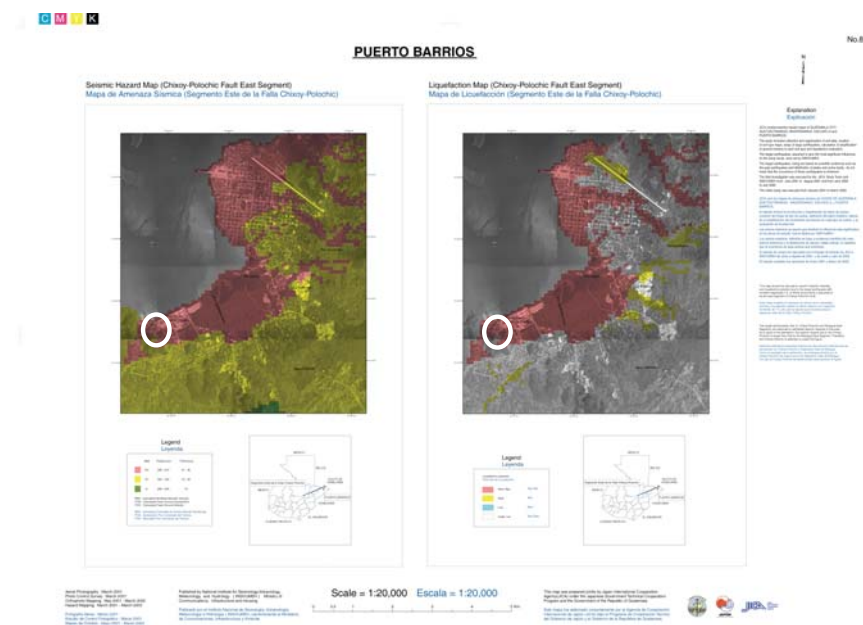
- **Sismos y terremotos**

Todo el departamento de Izabal sería una extensa planicie, a no ser por la existencia de tres grandes cadenas montañosas orientadas de noreste a suroeste, la sierra de Santa Cruz, la del Mico y la del Merendón. Alternando con ellas hay planicies alargadas y orientadas en el mismo sentido. En la primera corre el río Sarstún, en la segunda se encuentran el lago de Izabal y río Dulce y la tercera es atravesada por el río Motagua.

Las tres planicies deben su existencia a resquebrajamiento de la tierra, antiguos como las sierras y que constituyen fallas geológicas. Este sistema se debe a la presión y el movimiento relativo entre dos placas tectónicas, la placa de Norteamérica y la del Caribe. La expresión en superficie de este fenómeno son las grandes fallas de Chixoy-Polochic, Motagua y Jocotán-Chamelecón.

La amenaza sísmica en el área de Puerto Barrios fue atribuida por el INSIVUMEH a las primeras dos fallas mencionadas anteriormente, sin embargo el mapa fue elaborado basado en los datos de la falla Chixoy-Polochic por resultar con los valores más altos y significativos para la amenaza en el lugar.

En el siguiente mapa, a la izquierda, se observa en rosado el área que está mayormente en riesgo por la intensidad ¹⁹ sísmica y a la derecha, también en rosado, el área afectada por licuefacción²⁰.



Mapa No. 14 Amenaza sísmica en Puerto Barrios. INSIVUMEH 2003.

¹⁸ Este estudio analiza las principales amenazas naturales, siconaturales y antrópicas que pueden llegar a ocasionar daños o pérdidas a la actividad turística.

¹⁹ Describe los efectos de la vibración o la extensión de los daños en un lugar o sitio específico. Está determinada por la magnitud del sismo, la duración de la vibración, la distancia desde el sitio hasta el epicentro del sismo o la superficie de ruptura y las condiciones geológicas locales.

²⁰ Fenómeno en el que los suelos saturados, no consolidados y no cohesivos pierden su resistencia al corte debido a vibraciones del terreno y temporalmente se transforman a un estado licuado.

Inevitablemente el área de influencia del Circuito Turístico es vulnerable ante esta amenaza. Como ejemplo, el 12 de julio de 1999 un fuerte sismo de 6.6 en la escala de Richter sacudió las costas del Caribe, con epicentro a 32 km al este de Puerto Barrios, en donde se reportaron 8 heridos y numerosos daños en infraestructura especialmente en Santo Tomás de Castilla, Puerto Barrios y el aeropuerto de Santa Elena, Petén. La duración fue de un minuto con diez segundos.²¹ Lo anterior sin mencionar el desastre nacional producido por el terremoto de 1976, en donde perdieran la vida alrededor de 25,000 personas y en el cual la falla que dio origen al desastre fue la del Motagua.

- **Inundaciones**

El área de Puerto Barrios ha sido afectada por el paso de huracanes, tormentas y depresiones tropicales que han producido inundaciones principalmente en las áreas urbanas.

El paso del Huracán Mitch en 1998 y Stan en 2005 dejaron pérdidas de vidas humanas y económicas y la más reciente inundación fue producida por la depresión tropical Félix en septiembre de 2007, previo a las elecciones presidenciales, en donde salieron afectadas unas 800 viviendas del área urbana de Puerto Barrios.²²



Fotografía No. 6. Rescatados durante inundación en Puerto Barrios, Félix 2007.
Fuente: www.prensalibre.com 6/sep/2007.

- **Explosiones y derrames**

Otra amenaza potencial es la producida por explosiones a causa del almacenamiento de productos inflamables y combustibles con los efectos secundarios que éstas puedan producir a la salud humana y ambiental al igual que los derrames petroleros y de productos contaminantes.

En la Bahía de Santo Tomás de Castilla se han producido dos derrames de petróleo y una explosión en una bodega de la Zona de Libre Comercio, en donde se almacenaban 300 sacos de clorato de sodio, lavadoras, ventiladores, sosa cáustica, entre otros. Posterior a la explosión se produjo una lluvia ácida que dañó los cultivos de un área entre 11 a 42 km².

²¹ Según <http://www.elsalvador.com/noticias/EDICIONESANTERIORES/julio12/NACIONAL/nacio13.html>

²² Según <http://www.elperiodico.com.gt/es/20070906/actualidad/43321/>

- Delincuencia

La delincuencia y la vagancia son problemas sociales que se encuentran a la orden del día y que representan una amenaza que pone en riesgo la actividad turística.

Uno de los más recientes casos, que puso al país en la mira internacional fue el secuestro de cuatro turistas de nacionalidad belga²³ cuando viajaban en una lancha por río Dulce. Los turistas fueron liberados luego de permanecer 36 horas escondidos en un área selvática.

2.1.15 CONTAMINACIÓN AMBIENTAL

El problema de la contaminación ambiental en Santo Tomás de Castilla es un problema generalizado en todo el municipio de Puerto Barrios. Los principales problemas identificados son el manejo de los desechos sólidos y de las aguas residuales. El municipio no cuenta con un sistema adecuado de recolección y tratamiento de la basura ni de las aguas residuales.

Algunas colonias cuentan con red colectora de aguas negras, otras tienen pozos ciegos, fosas sépticas y pozos de absorción. Sin embargo, las aguas son conducidas a los afluentes cercanos o vertidas directamente a la bahía.

En los casos donde existen tuberías de drenaje de aguas residuales, durante la época de lluvia especialmente, éstas se ven colapsadas por la presión ejercida por el agua del océano o los ríos, repercutiendo en brotes de epidemias para los pobladores afectados.

Los cuerpos de agua cercanos a las zonas urbanizadas se encuentran visiblemente contaminados, como es el caso de la bahía, los ríos y la Poza Azul.



Fotografía No. 7. Fotografía aérea donde se observa la contaminación que produce la desembocadura del río San Agustín en la playa pública de Santo Tomás y a un costado de la Terminal de Cruceros. IGN.

²³ En marzo/2008.



Fotografía No. 8 Contaminación en el río San Agustín por desechos líquidos y sólidos. Fuente propia

Los desechos sólidos constituyen el otro gran problema ambiental del lugar. Según datos²⁴, el 36.28% de la población de Puerto Barrios paga, ya sea a la Municipalidad u otro servicio particular, por la extracción de su basura. El 56.59% la quema o la entierra y el 7.13% la tira en cualquier lugar.

Por otra parte, el vertedero de desechos de Puerto Barrios se encuentra colapsado y no recibe ningún tipo de manejo que sea adecuado para la función que corresponde.

En la temporada de cruceros, el CAT de Puerto Barrios realiza campañas de limpieza de las principales calles del lugar, sin embargo es necesario diseñar un programa para el manejo de los desechos sólidos, en donde se incluya especialmente, el área de la playa pública y el área del mercado y cementerio belga.

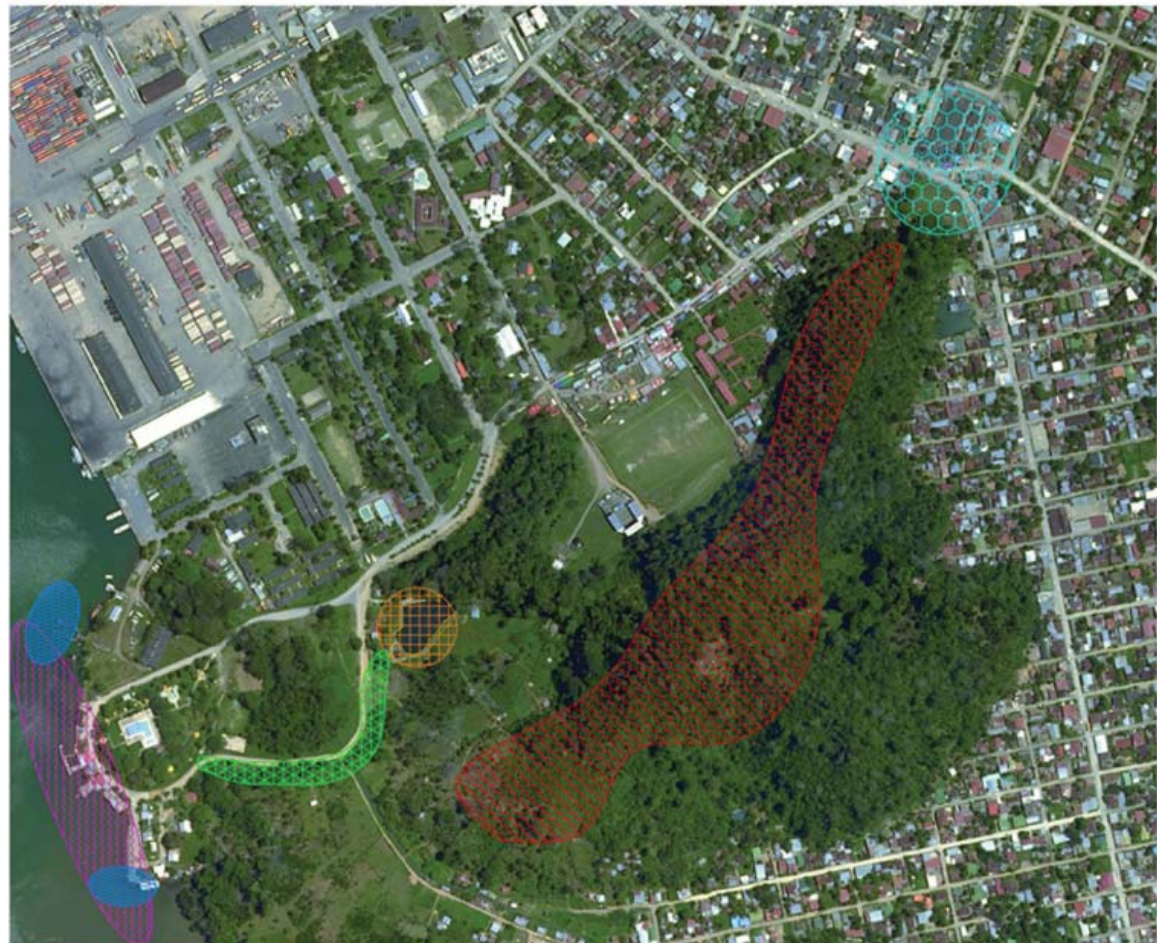


Fotografía No. 9. Puede observarse la contaminación y la falta de mantenimiento en el área de la playa pública de Santo Tomás. Fuente propia.

²⁴Censo Nacional de Población 2002. Instituto Nacional de Estadística.

A continuación se presenta un mapa donde se observan los principales focos de contaminación en el área de influencia del Circuito Turístico.

**PRINCIPALES PROBLEMAS
AMBIENTALES**
Situación Actual



Nomenclatura

- Contaminación del recurso hídrico por desechos sólidos y líquidos.
- Contaminación visual por navíos abandonados.
- Contaminación visual y ambiental por río
- Contaminación del recurso hídrico; alteración de biodiversidad.
- Contaminación visual, Ambiental y Auditiva por actividades del mercado.
- Alteración a la biodiversidad, sobre explotación de los recursos por actividades humanas-invasión y asentamientos en el área.



Mapa No. 15.

2.2 ENTORNO SOCIOCULTURAL

2.2.1 POBLACIÓN

Según el último censo nacional de población elaborado por el Instituto Nacional de Estadística en el año 2002, la población del Municipio de Puerto Barrios era de 81,078 habitantes, de los cuales 32,497 aún viven en áreas rurales y el restante 48, 581 residen en el área urbana formada por Puerto Barrios y Santo Tomás de Castilla. De este total, 75,958 son no indígenas y 5,120 fueron censados como garífunas e indígenas de origen quekchí. Los descendientes de los colonos europeos representan una minoría. La clasificación por género es así, 40, 242 son hombres y 40,836 son mujeres.

2.2.2 IDIOMA

El idioma oficial y más hablado es el español, sin embargo, desde 1800 se alterna el idioma garífuna que es el resultado del mestizaje de tres grupos étnicos : los indios caribes que son naturales de esas islas, los araguacos procedentes de la América del Sur y los negros africanos. En El Estor y parte de Livingston también se habla el Quekchí, ya que la parte occidental de este departamento ha sido habitada por la etnia del mismo nombre.



Mapa No. 13. Idiomas de Izabal. Atlas del INE.

2.2.3 EDUCACIÓN

De los datos obtenidos para el municipio de Puerto Barrios, se tiene que 54,431 son alfabetas, 27,492 hombres y 26, 939 mujeres. Las dos principales causas de inasistencia escolar son la falta de dinero y que no le gusta o no quiere ir.

2.2.4 LEGALIDAD DE LAS TIERRAS

Uno de los grandes problemas que presenta el territorio de Santo Tomás de Castilla²⁵ es la incertidumbre sobre la propiedad de las tierras, no existe total certeza jurídica sobre el verdadero propietario de alguna finca. Esto repercute en el desarrollo de proyectos de cualquier tipo.

2.2.5 ASPECTOS HISTÓRICOS²⁶

Según la Historia General de Guatemala (tomo II: 475) “Fue el segundo puerto con que contó Guatemala durante la mayor parte del período colonial y se localiza en la Bahía de Amatique. Esta fue reconocida por primera vez en 1576, pero hasta el 7 de marzo de 1604 el piloto Francisco Navarro, a solicitud del Presidente Alonso Criado de Castilla, la escogió como puerto, al que llamó Santo Tomás de Castilla, en honor del santo del día y de la persona del Presidente.”

Los hechos históricos más relevantes en el siglo XVII fueron:

1606, piratas toman en Puerto de Santo Tomás de Castilla

1642, piratas asaltan el puerto

1650, se desaloja a ingleses de Roatán y se lleva un grupo de indios a poblar el puerto de Santo Tomás.

A mitad del siglo XIX las políticas del gobierno guatemalteco enfocadas al desarrollo económico, entre otros aspectos, incluían un programa de colonización de las zonas deshabitadas de la costa norte del país.



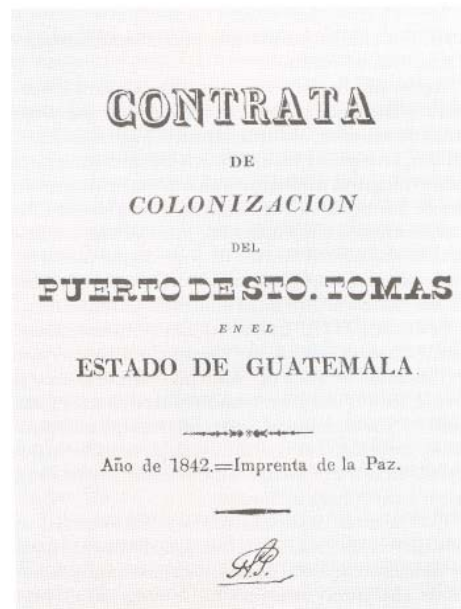
Fotografía No. 7.

²⁵ Este problema también se presenta en otros lugares, como el problema legal que existe en Livingston, entre la EMPORNAC y la señora Silvia Lemus Solórzano desde 2001, según <http://www.elperiodico.com.gt/es/20060714/investigacion/29735/>

²⁶ Parte de la consultoría era identificar bibliografía que narrara sobre la colonización belga en Guatemala, es por ello que en este inciso se realizan citas textuales de los mismos.

Algunas empresas europeas no tardaron en responder a dicha demanda, según Regina Wagner (1996:25-29), la Compañía Belga de Colonización, a través de la empresa subsidiaria “Communauté de l’Union”, fundó en 1843 la localidad de Santo Tomás de Castilla, 54 colonos integraron esta primera expedición, en la cual figuraban también algunos alemanes. Sin embargo, y por diversas razones, la colonia únicamente logró subsistir durante dos años y medio, durante este lapso la población europea de Santo Tomás alcanzó la cantidad de 868 habitantes quedando reducida a 286 al final de la misma, muchos de ellos de origen belga.

Según la Historia General de Guatemala, (Tomo IV:281) “Otro intento de colonización fue el de los belgas en la Bahía de Santo Tomás. Una cantidad de colonos belgas se estableció en ese lugar, pero el abandono en que les dejó su gobierno y las enfermedades que adquirieron en la región, terminaron con el proyecto, el cual se ha relacionado con el establecimiento del imperio mexicano de Maximiliano de Austria, auspiciado por Napoleón III. Fracasado el Imperio, el gobierno belga no tuvo interés en Santo Tomás, que pretendía utilizar como punto de penetración en el territorio centroamericano.”



Fotografía No. 8.

Adicionalmente en la misma fuente (Op. Cit. Tomo IV: 549) se indica que: “El gobierno conservador de Rafael Carrera mantuvo la idea de colonizar la costa atlántica. Con este propósito celebró un contrato con la Compañía Belga de Colonización, la que se comprometió a traer de Europa a 5,000 agricultores católicos. Otros puntos adicionales del convenio se referían a edificar un centro de población y un puerto en Santo Tomás; construir una carretera entre Santo Tomás y el Río Motagua; establecer en éste un servicio de embarcaciones hasta Gualán, es decir, unos 120 km. tierra adentro; y abrir una carretera entre Gualán y la ciudad de Guatemala. En contrapartida, la Compañía recibiría 3,440 km. cuadrados de tierras para instalar a los inmigrantes y explotar los recursos naturales de la zona. En los primeros cuatro años, el proyecto parecía tener buenas perspectivas. Se instalaron unos 800 colonos, se iniciaron los trabajos de construcción de la carretera hacia el Río Motagua y se estableció un servicio marítimo regular entre Santo Tomás y Bélgica. Sin embargo, las enfermedades, la mala administración y la falta de capital provocaron la quiebra de la Compañía en 1847.



Fotografía No.9. Monumento a la Colonia Belga. Fuente propia.

En 1959 el gobierno del presidente Ydígoras, inició la modernización de la terminal portuaria, el asentamiento original fue demolido, según el Señor Roney Smith, residente del lugar, mucha de la madera de las antiguas edificaciones se utilizó en algunas de las viviendas actuales; sin embargo, estos vestigios patrimoniales han desaparecido gradualmente. Ese mismo año el presidente Ydígoras reconoce el valioso aporte de la Comunidad Belga, dicho reconocimiento se hace patente en la construcción de un monumento conmemorativo emplazado en el cementerio de la Comunidad Belga.

Es importante también citar “El Diccionario del Instituto Geográfico Nacional” (Tomo III): “Por decreto legislativo número 787 del 27 abril 1909, se dispuso que el puerto de Santo Tomás se denomina en lo sucesivo puerto Estrada Cabrera. A solicitud, el 25 noviembre 1955 se emitió el decreto del Ejecutivo 477 que derogó el legislativo N° 787 y cambió el nombre a puerto nacional de Santo Tomás. El acuerdo gubernativo del 30 diciembre 1958 creó el distrito portuario centroamericano Matías de Gálvez, disponiendo a la vez que su cabecera se denominara en lo sucesivo Matías de Gálvez y que la bahía de Amatique en esa región, se designara bahía de Gálvez. El acuerdo gubernativo del 6 de marzo 1969, fechado en el “Puerto de Santo Tomás de Castilla”, dice: “El Presidente Constitucional de la República, Considerando: – Que el 7 de marzo de 1604, durante la administración del Capitán General y Presidente de la Audiencia de Guatemala, doctor Alonso Criado de Castilla, fue descubierta una rada o desembarcadero en la bahía de Amatique, y conmemorando ese día la Iglesia Católica a Santo Tomás de Aquino, Confesor, así como en honor del Gobernante, se denominó al nuevo sitio portuario “Santo Tomás de Castilla”; – Considerando:

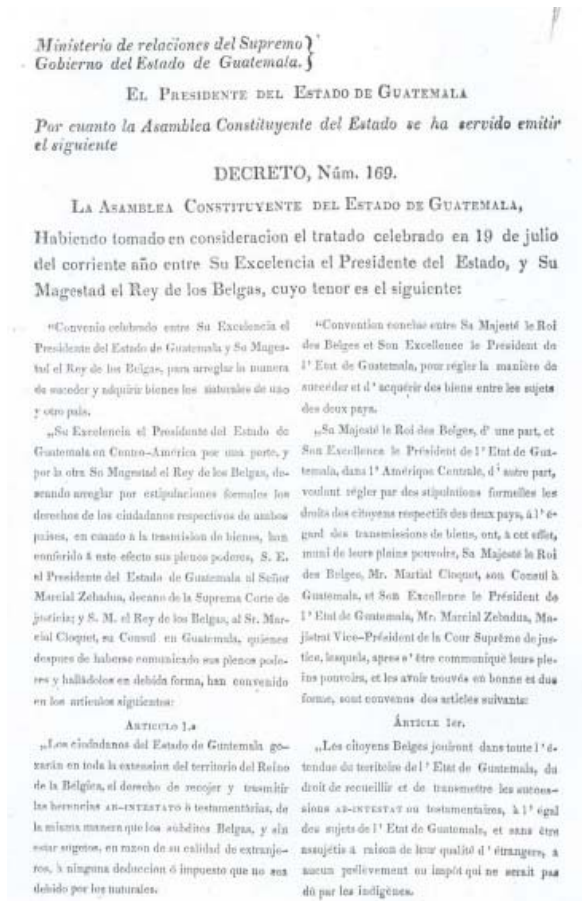
- Que con posterioridad el nombre de ese puerto fue cambiado por el de “Matías de Gálvez”, pero el pueblo, fiel a la tradición y a la historia, continúa designándolo con su denominación original de “Santo Tomás de Castilla”, circunstancia que debe tomarse en cuenta por ser genuina expresión del sentir nacional, -Por Tanto, -En uso de las facultades que le confiere el inciso 4º del artículo 189 de la Constitución, -Acuerda: -Artículo 1º El Distrito Portuario Centroamericano “Matías de Gálvez”, con la Circunscripción territorial que le asignó el artículo 3º del acuerdo gubernativo de fecha 30 de diciembre de 1958, su cabecera y la bahía correspondiente, se designarán en lo sucesivo con el nombre original del lugar “Santo Tomás de Castilla”. -Artículo 2º- Se deroga toda disposición gubernativa que se oponga a lo establecido en el presente acuerdo, el que entra en vigor inmediatamente. - Comuníquese”. Fue publicado en el diario oficial en esa misma fecha. El distrito portuario incluye según el acuerdo citado los poblados Las Pavas, La Romana, San Carlos, Cocona y Santa María, así como los demás poblados que comprendan la extensión de tierras hacia el oeste hasta el río Dulce y Lago de Izabal; hacia el sur, hasta donde límite con el municipio de Morales y hacia el este, una línea que determinará sus límites con el municipio de Puerto Barrios. La ley orgánica de la “Zona libre de Industria y Comercio Santo Tomás de Castilla” fue emitida por el Congreso de la República el 21 marzo 1973 bajo número 22-73 y publicada en el diario oficial del 24 abril 1973.

La construcción del puerto se terminó en 1955. Tenía, además de un núcleo poblado planificado con los requisitos urbanísticos, un canal de acceso de 2,400 mts. dragado hasta una profundidad de 9.14 mts.; dársena de maniobras frente al muelle; muelles marginales y principal para carga y descarga simultánea de barcos y para lanchones, así como equipo para carga y descarga y amplios almacenes de tránsito.

Por orden de la Asamblea del Estado de Guatemala del 21 mayo 1836, con el fin de poblar el puerto de Santo Tomás, se cedieron en plena propiedad terrenos de mil varas por lado a cada familia que se estableciese en el mismo, exceptuándolos por 20 años de contribución directa o indirecta a los pobladores.

Según decreto de la Asamblea del 9 mayo 1842 se ratificó el contrato por el Gobierno con la compañía de colonización en Bruselas. Conforme al decreto de la Asamblea del 2 junio 1843, se concedió a la compañía belga prórroga para cumplir con lo pactado con el Gobierno. El decreto de la Asamblea del 28 octubre 1843 ratificó el convenio celebrado con el Gobierno por la Compañía Belga de Colonización. Con el objeto de alcanzar la mejor ejecución del convenio se declaró a Santo Tomás único puerto mayor de la República en el norte. Por decreto gubernativo del 10 mayo 1847, el Gobierno aceptó el ofrecimiento de la Compañía Belga de Colonización, para establecer almacenes de depósito en Santo Tomás. El decreto gubernativo del 16 enero 1850, dispuso que las personas que se establezcan en Santo Tomás gocen de las exenciones indicadas en el citado decreto. Por el del 16 enero 1850, se ratificó a Santo Tomás único puerto mayor de la República en el mar del Norte.

El acuerdo gubernativo del 19 enero 1853, en vista de que la Compañía Belga de Colonización no había cumplido sus obligaciones, dispuso mandar publicar el decreto N° 5 por el Presidente de la República resolvió que habían cesado todas las concesiones hechas a la mencionada compañía, quedando sin efecto los privilegios y exenciones hechas de Santo Tomás, y debiéndose observar en dicho puerto las disposiciones generales que rigen en los demás del país. Este fue el fin de la colonización belga.



Fotografía No. 10. Decreto establecido para suceder y adquirir bienes de los ciudadanos belgas y guatemaltecos. Fuente

El decreto del Congreso N° 995 del 7 julio 1953 declaró de utilidad y necesidad públicas la construcción del puerto y ciudad portuaria de Santo Tomás. El contrato se celebró el 30 junio 1953 con la compañía Morrison-Knudsen Company de Centroamérica y se aprobó por Acdo. gub. del 2 julio de ese año. El decreto del Ejecutivo N° 409 del 12 septiembre 1955, declaró inauguradas las obras e instalaciones del puerto nacional Santo Tomás. El del 26 octubre 1956 dispuso que las 3 casas donadas al Gobierno por la Morrison-Knudsen, forman parte de las instalaciones portuarias.

El 10 febrero 1973 se inauguró el edificio de la aduana. Por acdo. gub. del 29 julio 1973, publicado en el diario oficial el 23 julio de ese año, se emitió por el órgano del Ministerio de Finanzas Públicas el reglamento de la ley orgánica de la zona libre de industria y comercio Santo Tomás de Castilla”.

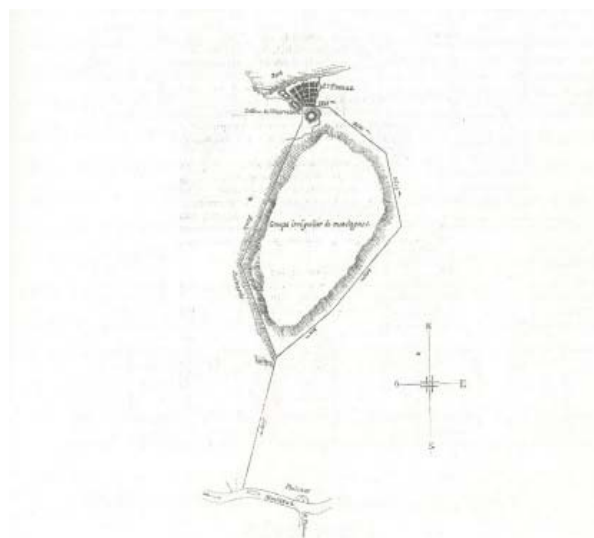
Ya en el presente siglo XXI, la Comunidad Izabalense, tomando en cuenta los antecedentes y en un intento por revalorizar la presencia de la comunidad belga en Santo Tomás, inicia el proceso para revalorizar el patrimonio arquitectónico del Cementerio Belga como valor cultural y valorizar su potencial turístico. Fundamentando la relevancia de su iniciativa en la aprobación del Acuerdo Ministerial Número 488-2006, que en su artículo primero dice: “Autorizar la Conmemoración del día 21 de Mayo de 1843, como la fecha del arribo de la Colonia Belga a Santo Tomás de Castilla, del Departamento de Izabal, por constituir un hecho que forma parte de la Historia de Guatemala y que ha contribuido al acercamiento de los dos países.”



Fotografía No. 11.



Fotografía No. 12.



Représentation fantaisiste de la ville de Santo Tomás utilisée pour la publicité de la C^{ie} Belge de Colonisation.

Fotografía No. 13.



Projet de la ville de Santo Tomas, dressé par le capitaine Dorn.

Fotografía No. 14.



128. Vista de establecimiento belga de Santo Tomás, dibujo de Despreux, grabado de Portier, c 1848

Fotografía No. 15.



129 Rancho en la Bahía de Santo Tomás, grabado de M. Dupressoir de un bosquejo de M. Van Lockhorst, c 1844

Fotografía No. 16.

2.2.6 CARACTERIZACIÓN DEL USUARIO

Por medio de la observación, la entrevista e investigación documental se realizó una caracterización del grupo objetivo al cual está dirigido el Circuito Turístico de Santo Tomás de Castilla, con el objeto de conocer patrones de conducta y lugares de preferencia para visitar.

El principal grupo objetivo al cual que está orientado el Circuito es el turismo internacional. Específicamente, los pasajeros de los cruceros que llegan al puerto durante la temporada de octubre a abril. En su mayoría son turistas de clase media, media alta y alta con edades entre 20 y 65 años.

El cuadro siguiente muestra las principales características de los usuarios a los que está dirigido el Circuito Turístico, clasificados por la línea de crucero en la cual viajan al país.



Fotografía No. 17. Turistas desembarcando en Santo Tomás de Castilla. Fuente propia.

CUADRO COMPARATIVO - PERFIL DE TURISTAS QUE VIAJAN EN CRUCEROS A GUATEMALA

CRUCERO	RANGO DE EDAD	CARACTERÍSTICAS DEL USUARIO
Norwegian Cruise Line (NCL)	20 a 60 Años	Jóvenes, activos, recién casados, familias con niños.
Holland America Line	57 años de edad o más	Amables, actividades de bajo perfil, muy educados, no muy activos.
Oceanía	Edad avanzada	Estadounidenses de la costa oeste, actividades pasivas.
Regent / Radisson	50 y 60 años	Adinerados, jubilados, actividades de perfil bajo.
Azamara	40 y 65 años	Viajeros y pasajeros de cruceros serios y bien viajados.
Carnival	30% menos de 35 años, 40% entre 35 y 55 años y el 30% más de 55 años.	Parejas, solteros, familias, jóvenes, adultos mayores y cruceros grupales.
Royal Caribbean International (RCI)	20 y 60 años	Parejas, solteros viajando con amigos, familias, muchos provenientes de Norte América, extranjeros asiáticos y latinoamericanos. Los pasajeros son energéticos, sociables y buscan pasarla bien.

Fuente: Estudio de la Demanda Turística en el Departamento de Izabal. BIOTICA. Agosto 2007.
Elaboración propia.

Se estima que el 80% de turistas de un crucero bajan a tierra guatemalteca²⁷, algunos para realizar visitas a distintos atractivos turísticos, otros se quedan en el Centro de Atención y otro grupo que solicita realizar el “city tour” o salir a dar un paseo a pie o en bicicleta en los alrededores de la portuaria. Sin embargo, las condiciones físicas y de seguridad no ofrecen un destino seguro y de calidad para los visitantes. No existen banquetas, ciclovías, lugares de descanso, una imagen urbana agradable, entre otros.

A continuación se muestra una tabla con las principales actividades o destinos visitados por los pasajeros de cruceros durante la temporada pasada. Cabe resaltar que una parte del 20% de los pasajeros que contratan un tour lo hacen a la ciudad, es decir, su interés es conocer el lugar y la cultura local; y un 17% sale a caminar en los alrededores de la Portuaria no encontrando condiciones adecuadas ni seguras para su atención.



Fotografía No. 18. Turistas observando un espectáculo en el Centro de Atención de Visitantes. Fuente propia.

COMPORTAMIENTOS DE LAS ACTIVIDADES REALIZADAS POR TURISTAS:			
Actividad o Destino	Pasajeros Promedio	PAX Promedio Por CRUCERO	Comportamientos
City Tour, Ecologyak, HorseBkRiding, Beach Day	14,401	272	20.76%
Las Escobas, Cerro San Gil	10,806	204	15.58%
Quirigua	5,009	95	7.22%
Quirigua & Río Dulce	3,556	67	5.12%
Livingston	2,531	48	3.65%
Quirigua & Banana Plantation	2,261	43	3.26%
Naturaleza & Cultura Bahía Amatique	1,994	38	2.88%
Castillo de San Felipe	1,968	37	2.84%
Tikal y/o Copen	209	4	0.30%
TOTAL de pasajeros en Tours	42,732	806	61.60%
Visitantes Recreacionales	12,072		17.40%
Área de Buque y/o Centro de Visitantes sin tour	14,568		21.00%
TOTAL	69,371	1,309	100.00%

Fuente: Informe de la Coordinación de Turismo, EMPORNAC.
Temporada de cruceros octubre 2007 a abril 2008.

²⁷ Según <http://www.elperiodico.com.gt/es/20060219/actualidad/24805/>

Se tuvo conocimiento ²⁸ que han llegado a Santo Tomás de Castilla, descendientes de los que en su momento fueron colonos belgas, a conocer la tierra donde ellos vivieron y, en muchos casos, murieron en busca de un paraíso y nuevas oportunidades de vida. Piden hacer un tour por la ciudad, conocer casas o edificaciones antiguas e incluso visitar el antiguo Cementerio belga.

Como grupo objetivo secundario, se prevé que el Circuito brinde a la población del lugar un espacio en donde pueda realizar un paseo ya sea a pie o en bicicleta y de esta manera se promueva el arraigo y la valorización de la historia y cultura del Puerto.



Fotografía No. 19. Un par de turistas caminan en un área cercana al Cementerio Belga. Fuente propia.

2.2.7 ORGANIZACIÓN DE LA COMUNIDAD

La sociedad está organizada de diversas formas, desde las religiosas como las hermandades, las sociales como la Sociedad Izabalense, las laborales y las que tienen un interés económico específico, como los comités de turismo local, CODETUR.

El CODETUR, es el ente regulador de los prestadores de servicios entre los destinos turísticos y los visitantes del puerto. Cuenta con una oficina de información turística, abierta los 365 días del año. Se encarga de organizar a las Gremiales organizadas que prestan sus servicios dentro del Centro de Atención Turística de la siguiente forma:

- Gremial de Taxis de Turismo (GRETAXMITUR) 40 Integrantes.
- Gremial de Lanchas de Turismo, 12 Integrantes.
- Gremial de Microbuses de Turismo, 15 Integrantes.
- Gremial de Artesanos de Izabal, 20 Integrantes.

Por otra parte, está la Asociación Cultural de Rescate de Valores Históricos de Izabal (ACREVHI), la cual cuenta con personería jurídica y realiza actividades con el objeto de rescatar valores históricos y culturales de Izabal así como sensibilizar a la población acerca de la importancia de éstos.

²⁸ Entrevista realizada al Sr. Luis Tobías de la Asociación Cultural de Rescate de Valores Históricos de Izabal (ACREVHI).



Fotografía No. 20 Actividad realizada con representantes de entidades gubernamentales, no gubernamentales y de las distintas gremiales para la presentación de la Consultoría y conocer necesidades y expectativas del grupo con respecto al proyecto. Fuente propia.

2.3 ENTORNO ECONÓMICO

El análisis de este entorno se subdividió en dos partes, primero las actividades económicas que se llevan a cabo, de manera general, en el departamento de Izabal y segundo, la actividad del turismo de cruceros, que es la que mayor interés requiere para el estudio.

2.3.1 ACTIVIDADES ECONÓMICAS

Izabal es uno de los departamentos que ofrece mayor riqueza al país, por la fertilidad de su suelo, los recursos minerales, accesibilidad por las vías de comunicación, los puertos marítimos y las diferentes alternativas dentro del sector turístico.

Se localizan en Izabal, los puertos Santo Tomás de Castilla y Puerto Barrios, que tienen la capacidad de atracar barcos de gran calado en sus muelles, constituyéndose en puntos esenciales de intercambio internacional en el Océano Atlántico.

Las artesanías de este departamento, son elaboradas por las hábiles manos de sus pobladores, las cuales se dedican a fabricar instrumentos musicales, joyas, cestería, utensilios de cocina y artículos decorativos. Tienen mayor demanda la elaboración de redes para la pesca, fabrican y pintan máscaras para danzas y rituales, así como sísiras (chinchines) que se utilizan para otras fiestas no religiosas.

También diseñan artículos de ornamentación con materiales como el jade y productos del mar, especialmente en la variedad de conchas con las que se hacen collares, aretes, anillos, pulseras y peinetas.

2.3.2 TURISMO DE CRUCEROS

La temporada pasada de cruceros inició el 03 de Octubre del 2007 y finalizó el 18 de Abril del 2008. El puerto Santo Tomás de Castilla atendió un total de 53 buques cruceros de las principales líneas de cruceros del mundo. En general se recibieron 69,371 pasajeros y 31,700 tripulantes para un total de 101,071 visitantes de diferentes nacionalidades.

El gasto promedio por pasajero²⁹ que baja a tierra guatemalteca es de USD\$ 45.00 en la compra de excursiones, artesanías y otros productos que encuentra durante sus recorridos.

La siguiente tabla muestra el número de buques por cada una de las líneas que visitaron el país, así como el número de pasajeros y tripulantes de las mismas.



Mapa No. 14. Ruta de los cruceros.
Fuente INGUAT

El perfil de los pasajeros de cada una de las líneas de cruceros que visitan el país fue mencionado en el punto 2.2.6 Caracterización del Usuario. El cuadro comparativo muestra las diferencias socioeconómicas, las cuales incidirán en los destinos a visitar, las exigencias de calidad de los bienes y servicios turísticos e indudablemente en el gasto promedio/pasajero.

TEMPORADA DE CRUCEROS OCTUBRE 2007 A ABRIL 2008

BUQUES	LINEA DE CRUCEROS	PASAJEROS	TRIPULANTES
19	NORWEGIAN CRUISE LINE	39,586	17,224.00
11	HOLLAND AMERICAN	13,857	6,265.00
8	SEVEN SEAS	4,198	2,644.00
3	ROYAL CARIBBEAN	5,691	2,450.00
12	OTRAS LINEAS	6,039	3,117.00
53	TEMPORADA 2007 - 2008	69,371.00	31,700.00
TOTAL DE VISITANTES		101,071.00	

Fuente: Informe de la Coordinación de Turismo, EMPORNAC.
Temporada de cruceros octubre 2007 a abril 2008.

²⁹ Basado en el Informe de la Coordinación de Turismo de la Empresa Portuaria Nacional (EMPORNAC), temporada Octubre 2007 - Abril 2008.

El turismo como actividad económica, es generador de empleos directos e indirectos, que contribuyen al sostenimiento de muchas familias. Lo que se busca es que este crecimiento económico llegue a los pobladores de las comunidades visitadas, para que sea una actividad sostenible que no dependa de ningún factor para que pueda desarrollarse.

A continuación se muestra la cantidad de empleos directos generados durante la temporada pasada. El mayor porcentaje lo constituye el sector de artesanos, siguiendo los tour operadores, los guías turísticos y los lancheros, entre otros. El total de empleos directos fue de 739.

Puerto Santo Tomas de Castilla Generador de EMPLEOS TURISTICOS

319	Artesanos	43%
95	Guías	13%
80	Lancheros	11%
40	Microbuses	5%
65	Presentaciones artísticas y culturales	9%
40	Taxis	5%
100	Tour Operadores	14%
739	EMPLEOS DIRECTOS	100%

Fuente: Informe de la Coordinación de Turismo, EMPORNAC.
Temporada de cruceros octubre 2007 a abril 2008.

Sin embargo, según la siguiente tabla, el número de artesanos que reciben un ingreso directo del turismo de cruceros es de 236 del altiplano del país contra 83 artesanos de Izabal. Esto demuestra que no están fortalecidas las capacidades de la población izabalense para aprovechar este recurso económico que llega al lugar.

Generador de alternativas económicas para las comunidades rurales					
Artesan@s del Altiplano			Artesan@s de Izabal		
85	Mujeres	36%	55	Mujeres	66%
151	Hombres	64%	28	Hombres	34%
236 Artesan@s			83 Artesan@s		
TOTAL					
140	Mujeres	44%			
179	Hombres	56%			
319 Artesan@s		100%			

Fuente: Informe de la Coordinación de Turismo, EMPORNAC.
Temporada de cruceros octubre 2007 a abril 2008.

Por otra parte, es importante señalar que un espacio de intercambio económico que es importante para la comunidad y resulta un atractivo para los turistas que visitan el país es la actividad de mercado, con la diversidad de productos que en él se ofrecen. Actualmente este espacio es un punto de conflicto porque a pesar de contar con una construcción destinada para el fin, éste se ha desbordado a las calles de manera desordenada creando caos vial y contaminación visual, ambiental y auditiva.



Fotografía No. 21 Turista de crucero visitando el mercado de Santo Tomás de Castilla, frente al Cementerio belga. Se observa parte del desorden del mismo. Fuente propia.

2.3.3 BENEFICIARIOS DEL PROYECTO

Con la ejecución del proyecto se prevé aumentar las oportunidades de un desarrollo económico sostenible para la población específicamente de Santo Tomás de Castilla, aunque también a través del CODETUR, serán beneficiadas otras poblaciones no sólo de Izabal sino del resto del país.

Los principales beneficiarios pertenecen a los siguientes sectores de la población, aunque esto no significa que serán los únicos, ya que al estar funcionando el Circuito Turístico generará nuevas dinámicas de desarrollo que alcanzaran otras áreas de influencia.

- Los pobladores de Santo Tomás de Castilla, específicamente los de las colonias “El Pueblito”, “BANVI I”, “BANVI II”, “Portuaria” y “San Agustín.
- Miembros de las gremiales ya establecidas y nuevas que surjan por la demanda de servicios a los turistas, principalmente aquellos asociados en los Comités de Autogestión Turística.
- Los turistas que verán un destino más competitivo.
- La Empresa Portuaria Nacional Santo Tomás de Castilla.

BIBLIOGRAFÍA

- Adame Romero, Aurora + Salín Pascual, Daniel A. (2000) Contaminación Ambiental Editorial Trillas S.A. de C.V. 70 pag.
- Álvarez Ugena-Pedrós, Elena (2001) Educación Ambiental Editorial Pax México 188 pag.
- Boada, Martí + Toledo Victor M. (2003) El planeta Nuestro Cuerpo, la ecología, el ambientalismo y la crisis de la modernidad. Secretaria de Educación Pública y Consejo Nacional de Ciencia y Tecnología, Fondo de Cultura Económica México. 237 pag.
- Carson, Rachel L. (2001) Primavera Silenciosa Editorial Critica S.L. España. 255 pag.
- Garza Salinas, Mario + Rodríguez Velásquez, Daniel. (2001) los Desastres en México una perspectiva multidisciplinaria Universidad Ibero Americana Ciudad de México & Universidad Nacional Autónoma de México. 287 pag.
- Gálvez, Juventino “Coordinador” (2006) Perfil Ambiental de Guatemala tendencias y reflexiones sobre la gestión Ambiental, Universidad Rafael Landívar, Instituto de agricultura, Recursos Naturales y Ambiente, Asociación Instituto de incidencia Ambiental. 250 pag.
- Leal, José, (1997) Guías para la Evaluación del Impacto Ambiental de Proyectos de Desarrollo Local, Instituto Latinoamericano y del Caribe de Planificación Económica y social ILPES. 194 pag.
- Leff Enrique (1998). Saber Ambiental . México D.F. siglo xxi editores S.A. de C.V., co edición centro investigaciones interdisciplinarias en ciencias y humanidades , UNAM y con el programa de naciones unidas para el medio ambiente, punma. 285 pag.
- Lucena, Nuria + Aloukrek, Aarón, (2004) Riesgos Ecológicos ¿una amenaza evitable? Colección Larousse El mundo Contemporáneo. Ediciones Larousse S.A. de C.V. México 128 pag.
- Maya, Esther, (2003) Métodos y Técnicas de investigación, Universidad Nacional Autónoma de México, Facultad de Arquitectura. México, 70 pag.
- Miranda Vera, Clara Elisa (1997) Filosofía y Medio Ambiente una aproximación teórica, Ediciones Taller Abierto, 190 pag.
- Monterroso Salvatierra, Neptalí + Urial Valencia, Geofredo, (1999) Turismo y Cultura, Ensayos, investigaciones, estudio de casos, Universidad Autónoma del Estado de México, facultad de Turismo 251 pag.

- Patiño Tovar, Elsa + Castillo Palma, Jaime (2005) Inseguridad Riesgo y Vulnerabilidad, 3er. Congreso Internacional. Editorial de la Red Nacional de investigación Urbana. 308 pag.
- Pérez de las Heras, Manual del Turismo sostenible: Cómo conseguir un turismo social, económico, y ambientalmente responsable. mundiprensa, 2004. 288 págs.
- Salas Espindola, Hermilo.(1997) El Impacto del Ser Humano En El Planeta. EDAMEX S.A. de C.V. México 224 pag.
- Soberón Mainera, Jorge. (2002) Ecología de Poblaciones La ciencia para Todos, Fondo De Cultura Económica México. 149 pag.
- Sutton, David B. + Harmon N. Paul (1983) Fundamentos de Ecología. Editorial Limusa, México. 293 pag.
- Vásquez Yañes, Carlos + Orozco Segovia, Alma, (2002) La Destrucción de la Naturaleza, Fondo de Cultura Económica. México 102pag.
- Vernier, Jaques (1992) El Medio Ambiente ¿Qué Sé? Publicaciones Cruz O., S.A. 110 pag.

OTRAS FUENTES:

- Estrategia Nacional de Turismo. Gobierno de Guatemala, Comisionado Presidencial de Desarrollo Turístico, INGUAT 2000.
- Una Guía simple para la certificación del turismo sostenible y el ecoturismo, No. 1. Center for Ecotourism and Sustainable Development (CESD), Rainforest Alliance y The International Ecotourism Society.
- Atlas temático. MAGA, Guatemala 2002.
- Censo Nacional de Población. INE 2002.
- “Nunca verás paz, Verapaz”
- BID <http://www.iadb.org/>
- <http://idbdocs.iadb.org/wsdocs/getdocument.aspx?docnum=1028828>
- Análisis social del área de influencia del Sistema del Arrecife Mesoamericano (SAM) http://www-wds.worldbank.org/external/default/WDSContentServer/WDSP/IB/2001/01/20/000094946_01010505342444/Rendered/PDF/multi_page.pdf
- http://209.15.138.224/inmochapin/m_izabal.htm
- www.insivumeh.gob.gt/.../Atlas_Clima.htm
- http://www.conred.org/eventos/tormeta_felix_septiembre_2007/Informe_de_Situacion_sistema_baja_presion_FELIX_2.pdf
- http://www.conred.org/eventos/tormeta_felix_septiembre_2007/Informe_de_Situacion_Huracan_FELIX.pdf

- http://www.conred.org/eventos/tormeta_felix_septiembre_2007/Informe_de_Situacion_sistema_baja_presion_FELIX.pdf
- http://www.tarrales.com/reporte_areas_protegidas.pdf
- <http://www.elperiodico.com.gt/es/20060714/investigacion/29735/>
- <http://www.megachapines.blogspot.com/2008/03/lo-que-los-medios-no-dijeron-del.html>
- <http://www.prensalibre.com/pl/2006/julio/14/146786.html>
- http://www.easyguate.com/index.php?option=com_content&task=view&id=994&Itemid=201
- <http://www.insivumeh.gob.gt/geofisica/sismologia/boletin%20tsunamis.htm>
- http://www.insivumeh.gob.gt/mapas/amenaza%20sismica/SEISMIC_08_Chixoy_Polochic.gif
- <http://www.paho.org/Spanish/DD/PED/reducDanoSismCap2.pdf>
- <http://www.biodiversityreporting.org/article.sub?docId=144&c=Guatemala&cRef=Guatemala&year=2000&date=December%201999>
- http://books.google.com/books?id=31GP0yv3pTkC&pg=PA242&lpg=PA242&dq=sostenibilidad+ambiental+turismo&source=web&ots=Op2hhlmIbc&sig=iBhiyqn2s47GPo7VrM8GMV2Frw0&oi=book_result&ct=result&hl=es

ENTREVISTAS REALIZADAS:

- Roney Smith
- Maritza Ruano Vandenberg de Zapparoli
- Luis Tobías
- Esvin Chacón

DE LOS AUTORES

HOJA DE VIDA

Nombre: Alvaro Enrique Véliz Rosales
Dirección: 11 calle 7-51 zona 1, Ciudad de Guatemala,
ciudadabierta@terra.com
Telefono oficina (502) 22858953 / 22853573
Telefono residencia (502) 22326023

Arquitecto egresado de la Universidad Nacional Autónoma de México con mención honorífica en el año de 1986.

Cargos actuales:

Director de Urbanística Taller del Espacio Público, Municipalidad de Guatemala
Asesor del Consejo Consultivo del Centro Histórico de la Ciudad de Guatemala
Vicepresidente de la Fundación Crecer
Coordinador general del V Encuentro de las Ciudades de la Ilustración

Resumen de actividades destacadas:

Colaboraciones en México:

Despachos

Museográfica- Arquitecto Jorge Agostoni, Teodoro Gonzalez De León y Abraham Zab Ludosky, Arq. Carlos Mijares y Arq. Felipe Leal. Obras destacadas: Banco Nacional de México premio Arquitectura Sofía Bulgaria 1987; Línea 6, metro de la Ciudad de México premio Sofía Bulgaria al Urbanismo 1988; Destrucción del Centro Histórico de la Ciudad de México proyecto ganador M.I.T 1990; Estudio de pintura y escultura Vicente Rojo Coyoacán México D.F medalla de plata Bienal de Arquitectura mexicana 1996.

Proyectos en Guatemala

- Plaza de Biblia, ganador del concurso organizado por la Sociedad Bíblica 1997 (construido)
- Instalaciones del Canal 27 de televisión, 1998
- Plan maestro la Ciudad Verde Escuela Nacional de Agricultura, 1999;
- Plan de manejo del Centro Histórico de la Ciudad de Guatemala, 2001-2002
- Sede del Ballet Moderno de Guatemala, 2003
- Recuperación Plaza Mayor y sus 8 manzanas, 2004
- Revitalización del área norte del Parque Jocotenango, 2005
- Plan maestro del Cerro del Carmen, 2005 (en obra)
- Revitalización Plaza Barrios, 2006 (en obra)
- Plaza 11 de Marzo, 2007 (en obra)

HOJA DE VIDA

Raúl Estuardo Monterroso Juárez
Hoja de vida 2008
Guatemala, 21 de marzo de 1966

DATOS GENERALES

Estudia Arquitectura en la Universidad José Cecilio del Valle, Tegucigalpa, Honduras. Posteriormente obtiene los grados de Maestría y Doctorado en diseño arquitectónico en la Universidad Nacional Autónoma de México.

Desde 1995 ha colaborado como docente en las Facultades de Arquitectura de las Universidades de San Carlos, Rafael Landívar y del Istmo. En 1993 funda la empresa Consultora Técnica Internacional, S. A., COTINSA, plataforma desde la cual ejerce en el campo del diseño arquitectónico, construcción, consultorías ambientales y profesionales.

En el año 2005, junto a Giovanna Maselli, enfoca el ejercicio profesional en la práctica del diseño en sus tres disciplinas fundamentales: Arquitectónico, visual e industrial, a través del Estudio de diseño útil y estético, S. A., studio dues.

Consolidado el estudio de diseño y en colaboración con Giovanna Maselli, Sandra Monterroso, Lucía Menéndez y Rodolfo Arévalo fundan la Asociación Diseño Arte Cultura, DAC, espacio para la reflexión, la crítica y la propuesta en torno al diseño y las artes visuales. El objetivo principal de la asociación es fomentar la cultura del diseño en Guatemala.

Ha sido consultor del BID y de Urbanística, Taller del espacio público, Municipalidad de Guatemala.

A partir de enero del año 2008 es invitado a coordinar y posteriormente como subdirector del área de diseño de Urbanística, Taller del espacio público.

Ha sido ponente en Congreso Centroamericano de Arquitectos, Seminario de Arquitectura Latinoamericana y Conferencia Latinoamericana de Escuelas y Facultades de Arquitectura y Diseño.

En el año 2008 fue invitado por el Centro Cultural de España en Guatemala a colaborar junto a Gemma Gil, Andrés Asturias y Lucía Menéndez para la elaboración de la Guía de la Arquitectura Moderna de la Ciudad de Guatemala.

HOJA DE VIDA

Giovanna Beatrice Maselli Loaiza
Hoja de vida 2008

Nace el 8 de enero de 1976. En el año 2004 obtiene el grado de Arquitecta en la Universidad de San Carlos de Guatemala y posteriormente estudia una maestría en Gestión para la Reducción de Riesgo a Desastres en la misma universidad. Tiene un Diplomado en Evaluación de Impacto Ambiental, siendo consultora registrada en el Ministerio de Ambiente y Recursos Naturales.

Desde 1996 ha colaborado como auxiliar de cátedra y a partir de 2005 como docente del área de Ambiente y Urbanismo en la Facultad de Arquitectura de la Universidad de San Carlos de Guatemala.

Tiene experiencia en Evaluación Ambiental, diseño, planificación, construcción y supervisión de proyectos y ha sido coordinadora de equipos de trabajo.

Ha sido consultora del BID, SEGEPLAN, Ministerio de Ambiente y Recursos Naturales, OXFAM y del Taller Urbanística de la Municipalidad de Guatemala.

A finales de 2004 y en colaboración con Raúl Monterroso, Sandra Monterroso, Lucía Menéndez y Rodolfo Arévalo, funda DAC, una asociación no lucrativa dedicada a la promoción del Diseño, el Arte y la Cultura.

En el 2005, junto a Raúl Monterroso, funda el Estudio de Diseño Útil y Estético, S.A. (Studio DUES) el cual es la plataforma desde donde lleva a cabo su ejercicio profesional.

HOJA DE VIDA

Lidia Carolina Monterroso Pérez
Hoja de vida 2008
4 de Diciembre de 1962

Estudia Arquitectura en la Universidad de San Carlos de Guatemala, realiza en paralelo seminarios y talleres de especialización en arquitectura vernácula, arquitectura para el turismo y sobre criterios de intervención de los centros históricos.

A partir del año 1991 se desarrolla en el campo de la supervisión, cálculo y dibujo topográfico en la empresa Asesoría Topográfica, en 1992 en el diseño, cálculo y dibujo de instalaciones deportivas en el Ministerio de Cultura y Deportes en la dirección de Instalaciones deportivas, en 1995 hasta 1997 participa en el diseño, cálculo, planificación y ejecución del proyecto habitacional de 255 viviendas, Residenciales Metropolitana, desde la etapa de urbanización hasta la entrega final de cada una de las viviendas con la Empresa Grupo Corporativo S. A., En 1998 hasta 2002 con la Empresa Grupo Tierras, S.A. desarrolla el diseño, cálculo, planificación y ejecución de drenaje de lixiviados, drenajes pluviales, impermeabilización de suelo, vías de acceso y módulo administrativo para convertir el botadero a cielo abierto en relleno sanitario en el Km.22 de la ruta CA-9, ruta al Pacífico a cargo de AMSA, por sus siglas, Autoridad para el Manejo Sustentable de la Cuenca y del Lago de Amatitlán. Durante este tiempo desarrolla actividades de diseño y ejecución de proyectos de infraestructura, áreas administrativas y otros para la Municipalidad de Villa Nueva con la misma empresa.

En 2003 hasta 2005 desarrolla proyectos independientes, y ese mismo año forma parte del equipo de análisis y supervisión de proyectos coordinados por O.I.M. por sus siglas Organización Internacional para las Migraciones. En 2007 forma parte de un equipo consultor para el análisis de expedientes en el Ministerio de Ambiente y Recursos Naturales MARN. Actualmente imparte cátedras en la Facultad de Arquitectura de la Universidad Mariano Gálvez de Guatemala en el Centro Universitario de Zacapa.

Desarrolla especial interés por la conservación de monumentos y desarrolla su tesis de grado sobre la conservación y Reciclaje del Edificio primera Sede del DIARIO DE CENTRO AMÉRICA, actualmente cursa la Maestría de Restauración de Monumentos en Facultad de Arquitectura de la Universidad de San Carlos de Guatemala.