

UNIVERSIDAD NACIONAL AUTÓNOMA DE HONDURAS
FACULTAD DE CIENCIAS ECONÓMICAS
POSFACE
DIRECCIÓN DE ESTUDIOS DE POSTGRADO
MAESTRÍA EN FORMULACIÓN, GESTIÓN Y EVALUACIÓN DE
PROYECTOS



TESIS

RECORRIDO TURÍSTICO EDUCATIVO EN LA ZONA
GARÍFUNA DE PUERTO CORTÉS

SUSTENTADA POR:
BAYRON JOSÉ ORTIZ OSEGUERA

PREVIO A OPTAR AL TÍTULO DE
MÁSTER EN FORMULACIÓN, GESTIÓN Y EVALUACIÓN DE
PROYECTOS

Puerto Cortés, Departamento de Cortés, Honduras
Septiembre 2014

AUTORIDADES UNIVERSITARIAS

LICDA. JULIETA CASTELLANOS RUIZ
RECTORA

ABOGADA. EMMA VIRGINIA RIVERA MEJÍA
SECRETARIA GENERAL

LICDA. LETICIA SALOMON
DIRECTORA DEL SISTEMA DE ESTUDIOS DE POSTGRADO

LICDA. BELINDA FLORES DE MENDOZA; M.A.
DECANA DE LA FACULTAD
DE CIENCIAS ECONÓMICAS

DR. JORGE ABRAHAM ARITA LEÓN
COORDINADOR GENERAL DE POSTGRADO DE
LA FACULTAD DE CIENCIAS ECONÓMICAS

INDICE

INTRODUCCIÓN	4
CAPITULO 1 GENERALIDADES	5
1.1 Antecedentes.....	5
1.2 Objetivos.....	6
1.3 Metodología.....	7
1.4 Tipo de Investigación.....	7
CAPITULO 2 PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA	7
2.1 Situación Problemática Cultural.....	7
CAPITULO 3 MARCO TEÓRICO	8
3.1 Marco Contextual	8
Datos Históricos	8
Características Geográficas	13
Historia del Pueblo Garífuna	15
Cronología	16
Principales Modalidades del Turismo en Honduras.....	17
Información a Investigar.....	18
Viabilidad	19
Políticas de Apoyo.....	19
Tecnología Adecuada	19
Protección del Medio Ambiente.....	19
Aspectos Socioculturales.....	19
Capacidad Institucional de Gestión	20
Factores Económicos y Financieros	20
Limitaciones y Alcances.....	20
Limitaciones	20
Alcances	20
CAPITULO 4 ESTUDIO DE MERCADO	26
4.1. Objetivos del Estudio de Mercado	26
Definición del Mercado Meta.....	26
4.3 Segmentación del mercado.....	26
4.4 Mercado Meta:.....	26
4.5 Definición del Producto.....	27

4.6 Viabilidad	30
4.7 Políticas de Apoyo.....	30
4.8 Tecnología Adecuada	30
4.9 Protección del Medio Ambiente	30
4.10 Aspectos Socioculturales.....	30
4.11 Capacidad Institucional de Gestión	31
4.12 Factores Económicos y Financieros	31
4.13 Limitaciones y Alcances.....	31
Limitaciones	31
Alcances	31
4.14 Precio.....	31
4.15 Promoción.....	32
❖ Marketing Directo	32
4.16 Competencia	32
4.17 Aceptación del Servicio.....	32
Metodología de Investigación	32
4.18 Cálculo del Tamaño de la Muestra.....	32
4.19 Presentación de Resultados	33
CAPITULO 5 ESTUDIO TÉCNICO Y ORGANIZACIONAL	49
5.1 Tamaño del Proyecto	49
5.3 Ingeniería del Proyecto.....	50
5.3.1 Instalaciones	50
5.3.2 Equipamientos	50
5.4 Organización.....	50
Tabla No. 6 Costos del proyecto	51
CAPITULO 6: ESTUDIO ECONÓMICO Y ESTUDIO FINANCIERO	52
6.1 Planilla.....	52
6.1.2 Equipo y Mobiliario	52
6.1.3 Costos Fijos	54
6.2.1 Precio de Venta.....	54
6.2.2 Posibles Ingresos del Proyecto	55
6.3 Inversión Inicial.....	56
6.4 Costo de Capital	56
6.6 Balance General.....	57

6.7 Estado de Resultados	59
6.8 Flujo de Efectivo	60
6.9 Valor Actual Neto y Tasa Interna de Retorno	61
CAPITULO 7 ESTUDIO DE IMPACTO AMBIENTAL	62
DESCRIPCIÓN Y NECESIDAD DEL PROYECTO	62
7.1 Los requisitos o resultados (Alteraciones) potenciales ambientales del proyecto durante su fase de operación.....	62
7.2 La Necesidad General Identificada Para el Proyecto	62
7.3 Identificación y Caracterización de las Posibles Alternativas.....	62
7.4 Información Institucional	62
Predicción del impacto	67
7.10 Identificación y Valoración de las Medidas de Corrección del Impacto Potencial..	67
7.11 Selección de las Alternativas Propuestas.....	67
CAPITULO 8 CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES	68
CONCLUSIONES.....	68
RECOMENDACIONES	69
BIBLIOGRAFÍA	70
ANEXOS.....	71
ANEXOS No. 1	72

INTRODUCCIÓN

El desarrollo de este trabajo de investigación, en la Zona Garífuna del municipio de Puerto Cortés se fundamenta en el planteamiento de explotar los potenciales turísticos existentes, que incluye el aprovechamiento del medio ambiente y la cultura del lugar, creando espacios de recreación ecológica con los habitantes del sitio que actualmente se dedican a la pesca artesanal para sustento de sus necesidades básicas y a la venta de otra variedad de productos los cuales son ofrecidos a los visitantes.

Aparte de los servicios portuarios por los cuales Puerto Cortés tiene un sitio especial en Honduras, dicho municipio también cuenta con potencial turístico de diversas características, entre ellos la presentación de la cultura viva de los garífunas y la belleza natural de los alrededores de la laguna de Alvarado son dos de las potencialidades turísticas de este municipio.

El Instituto Hondureño del Turismo gestiona a través de iniciativas la formación de empresas turísticas y fomenta la ejecución de proyectos para el desarrollo turístico del país y enmarcado en el plan estratégico de desarrollo con enfoque en ordenamiento territorial del municipio de Puerto Cortés (P.E.D.M-O.T.) se desarrolla un estudio para determinar la factibilidad del proyecto “Recorrido Turístico Educativo en la Zona Garífuna de Puerto Cortés”.

En ella se puede realizar turismo de sol y playa, senderismo, paseos en lancha por la bahía porteña y laguna de Alvarado para admirar la fauna y flora que la zona presenta.

El principal y mayor atractivo de la zona es la cultura de los habitantes nativos del lugar, esta cultura es rica en costumbres y tradiciones cuentan con una amplia y variada gastronomía y quizás lo más conocido de esta cultura es la danza garífuna la cual tiene varios tipos de baile acordes a la actividad desarrollada.

Es un estudio académico y un aporte al gobierno local para llevar fuentes de empleo directas e indirectas a la zona y de esta manera ayudar a disminuir la pobreza del lugar y

poder así generar ingresos monetarios que ayuden a mejorar el nivel de vida de los habitantes.

El proyecto es de inversión privada, como se ha dicho antes consiste en un recorrido en la zona garífuna, y se hará una alianza público-privada para el servicio de comida, bisutería y la exposición de danza garífuna.

El proyecto funcionará de manera estacional durante los meses de febrero a septiembre debido a que del mes de octubre a enero se presenta la temporada lluviosa en el municipio de Puerto Cortés y que en consultas realizadas las instituciones educativas de primaria y secundaria usualmente desarrollan viajes de carácter educativo-recreativo en los meses de febrero a septiembre, pudiendo funcionar este solo con pedidos especiales del servicio y con las universidades exclusivamente en los meses de fin y principio de año.

En la primera parte del documento del capítulo 1 al capítulo 3 encontramos las generalidades, planteamiento del problema y marco teórico, del capítulo 4 al capítulo 7 encontramos los estudios de mercado, técnico financiero y estudio ambiental en el capítulo 8 las conclusiones recomendaciones y anexos.

CAPITULO 1 GENERALIDADES

1.1 Antecedentes

La creciente población de Puerto Cortés se ve abatida por la falta de empleo, esto a pesar de ser el mayor puerto del país y Centroamérica, generando múltiples ocupaciones y servicios pero que no cubren la totalidad de la población siendo notorio el desbalance de géneros, en el cual las mujeres se ven obligadas a no trabajar, o quedarse en casa como amas de la misma, donde la generación de un primer empleo es difícil por la naturaleza del trabajo especializado y diferente y el joven se ve postergado en sus anhelos por la experiencia del personal laborante en las actividades portuarias, navieras, aduaneras, o de servicios.

En los años ochenta, y con la construcción del primer parque industrial o maquilero, la ciudad se vio bendecida por abundante trabajo para las mujeres y varones jóvenes, donde no había solicitud de experiencia laboral anterior al ser el centro piloto, se dio trabajo entre las familias de la ciudad y se tuvo que dar el fenómeno de la migración del interior para poder cubrir los puestos; con la apertura de otros centros, los problemas de paros sindicales, las altas tarifas de alquiler, las necesidades de espacio, de más personal, lo poco que ofrecía la ciudad para personal extranjero y cosmopolita, se retira la maquila después de veinticinco años aproximadamente sumiendo la ciudad en pobreza, dejando atrás personal entrenado en ese rubro, pero sin posibilidad de desarrollar sus propios negocios o con el problema de estar establecidos en la ciudad, de una edad madura y con familia joven, dependiendo de solo uno de los dos padres que producen, solo para subsistir.

Es así como actualmente se presenta la disyuntiva de esperar una ampliación de la E.N.P. y el canal seco, que dará un número de empleos que no serán cubiertos en su totalidad por ciudadanos porteños, o que no serán lo suficiente para cubrir las expectativas, o generar otras fuentes de empleo que sirvan para los restantes miembros de las familias y se cumpla con la posibilidad de generar un ingreso digno y que eleve el nivel de vida de la población de Puerto Cortés y alrededores.

Para definir las posibilidades de desarrollo de alternativas de turismo en la zona de Puerto Cortés se analizó el número de habitantes, visitantes, calidad de vida, las colindancias del municipio, los servicios públicos que se prestan en él, la infraestructura vial, infraestructura turística existente, sus atractivos naturales, generación de empleo, los valores promedios de salarios y otros datos con los cuales se esbozará una realidad económica de este enclave.

1.2 Objetivos

1.2.1 Objetivo General

Contribuir a mejorar condiciones de vida de las familias, generando fuentes de empleo en la comunidad garífuna de Bajamar (Sector Este, península de Puerto Cortés), aprovechando el potencial turístico existente en el lugar, mediante un proyecto de recorrido turístico que incluya la demostración de la cultura garífuna.

1.2.2 Objetivos Específicos

- a. Definir la factibilidad de un proyecto de recorrido turístico.
- b. Potenciar los recursos turísticos de la zona garífuna, promoviendo y ofreciendo como destino turístico, mediante un recorrido que incluya historia, cultura y comida.
- c. Definir los efectos y las respectivas medidas de mitigación por la implementación del proyecto.

1.3 Metodología

Esta investigación tendrá un enfoque cuantitativo a través de la recolección de fuentes Primarias y secundarias.

1.4 Tipo de Investigación

El presente estudio es de enfoque cuantitativo mediante instrumentos de cuantificación de datos.

CAPITULO 2 PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

2.1 Situación Problemática Cultural

La etnia garífuna en Honduras, es una de las pocas que conserva la cultura tradicional ancestral, lastimosamente pocos grupos de habitantes garífunas le han sacado provecho a esta condición, en Puerto Cortés estos grupos étnicos se han mantenido en un letargo acumulativo, aumentando así los índices de pobreza existentes en el lugar¹.

Entre la problemática se puede observar las siguientes:

- a) Falta de recursos financieros para desarrollar proyectos que involucren la mayoría de los atractivos turísticos y culturales de la zona,
- b) Malas condiciones de la infraestructura vial,
- c) Condiciones limitadas del transporte público,
- d) Alto costo de alimentación,
- e) Hospedaje casi nulo en la zona,

¹Programa para el desarrollo turístico de Travesía, Puerto Cortés, 2008

- f) Inexistencia de centros de recreación,
- g) Limitados conocimientos técnicos de los recursos naturales,
- h) Limitados conocimientos sobre historia de la etnia garífuna
- i) Limitados conocimientos sobre cultura.
- j) Falta de apoyo institucional sobre desarrollo urbano, ya que, en épocas lluviosas (temporada de invierno), el turismo en la zona es mínimo.
- k) Falta de empleo

Entre la problemática resalta el inciso k, el cual menciona la falta de empleo, en dicha zona se encuentran varios atractivos naturales y culturales que brindándoles la debida atención podrían convertirse en gran medida en el medio de subsistencia de sus habitantes.

Con el presente estudio de proyecto se pretende contribuir a disminuir los índices de desempleo en la zona y de esta manera ayudar a mejorar las condiciones de vida de la comunidad objeto de estudio.

CAPITULO 3 MARCO TEÓRICO

3.1 Marco Contextual

Datos Históricos

“Después del descubrimiento de América, se despertó en España el deseo de conquista; varios intrépidos españoles atravesaron el océano: unos para encontrar la comunicación del Atlántico con el Pacífico y otros para realizar la conquista del entonces llamado Nuevo Mundo.

Uno de estos Capitanes fue Gil González Dávila, quien, autorizado por el Rey de España, para buscar siempre el pasaje por las costas de Honduras, que debía comunicar el golfo de Chorotega en el Pacífico, con el de Honduras en el Atlántico. Salió de Santo Domingo el 10 de Marzo de 1524 hacia las costas hibuenses, con cuatro buques, llevando 300 hombres y 50 caballos, llegando a un poblado indígena llamado Chivana, en el lugar que hoy se encuentra, en el mismo mes de marzo del propio año; y fue entonces que se le dio el nombre de Puerto Caballos, al mencionado poblado, debido a que en el momento de aproximarse a la costa, se desató una fuerte tempestad, que puso a la expedición en peligro

de naufragar, perdiendo 17 caballos, los que según refiere la tradición, fueron arrojados al mar con gran cautela, para que los indios que los observaban desde la costa no se dieran cuenta que estos animales eran mortales y que siempre existiese en ellos la idea errónea de que el caballo y el jinete eran un solo ser. Algunos opinan que ya se les habían muerto en la travesía, desde la isla española, y otros, que estos animales fueron arrojados vivos para aligerar la carga y evitar así el naufragio.

En el año de 1525, vino Hernán Cortés a Honduras con el derecho de conquista y la exploración que practicaba, le daban fuerza se trasladó a Puerto Caballos llegando aquí el 8 de septiembre de 1525, fundando a poca distancia de este puerto, la villa de Natividad de Nuestra Señora, en el lugar en que actualmente se encuentra la aldea de Cienaguita y que tuvo efímera existencia, en la bahía de San Andrés o de Santander, como se llamaba en aquella época la actual bahía de Puerto Cortés. Estableció en ella una municipalidad con dos Alcaldes, cuatro Regidores, un Procurador y un Escribano. De aquí continuo su marcha por la costa hasta Trujillo, donde permaneció más de un año, y a su regreso a México, dejó como Gobernador de Honduras a su primo Hernando de Saavedra.

En el año de 1539 y a su regreso de España, arribó a Puerto Caballos el conquistador Don Pedro de Alvarado, quien venía de España de arreglar sus dificultades con la Audiencia de México, por la desobediencia de su viaje a Perú, habiendo alcanzado del Rey que éste le perdonara todas sus faltas. Alvarado llegó al propio puerto acompañado de su segunda esposa, doña Beatriz la de la Cueva, con veinte doncellas y 200 personas más. Alvarado abrió un camino, desde Puerto Caballos hasta el valle donde fundó la villa de San Pedro de Puerto Caballos, habiendo hecho en ésta repartimiento de los indios y las tierras.

Puerto Caballos conservó su nombre y su situación hasta el año de 1869, en cuyo año, y por decreto de 5 de marzo, el Presidente de la República, General don José María Medina, cuando se principiaron los trabajos del Ferrocarril Interoceánico, acordó fundar el actual Puerto Cortés; en memoria del ilustre Capitán Hernán Cortés; fundación que hizo en la zona sur de la actual península, que en aquella época estaba ocupada y llena de muchos pantanos, circunstancia muy probable para que los españoles nunca la ocuparan, pues la

población de Puerto Caballos, se encontraba en el lado Sur de la bahía en la costa firme, en donde hoy se encuentran las aldeas de Cienaguita y Tulián.

El Gobierno Local inmediato de este puerto y su jurisdicción demarcada, se ejerció por medio de un Consejo Local, dependiente del Gobernador Político de Santa Bárbara. Bajo este régimen estuvo hasta el año de 1882, en que fue elevado a la categoría de municipio.

El 3 de abril de 1882 fue celebrada la sesión extraordinaria que cambió el Gobierno local anterior por el Municipal, sin hacerse referencia en el acta ningún acuerdo del Ejecutivo, ni ninguna otra autoridad que haya autorizado el nuevo Municipio, pues únicamente dicha acta se contrae a la instalación del Gobierno Municipal y nombramiento de Consejeros.

Así comenzó a funcionar el Municipio, cuya cabecera fue Puerto Cortés, y funcionó dicho Gobierno local, durante cerca de 59 años, hasta el 1º de enero de 1941, en que se inauguró el nuevo Gobierno del Distrito Seccional, creado por el Poder Ejecutivo, presidido por el General D. Tiburcio Carias Andino, en acuerdo número 657, de 12 de noviembre de 1940, en el departamento de Cortés, al mismo tiempo que creó el Distrito Departamental de San Pedro Sula: todo en aplicación del artículo 179 reformado, de la Constitución Política vigente, que es la del 28 de marzo de 1936.

La ciudad de Puerto Cortés, era así descrita por los historiadores de 1940:

“La bahía es completamente abrigada por el bosque frondoso que tiene el litoral Norte de la península.

Entre la punta Caballos y la boca del río Tulián la bahía tiene 6 kilómetros de ancho, con una amplitud hacia el interior de 5 kilómetros hasta la boca del río Medina. Su profundidad es grande hacia el Norte; donde los sondeos han marcado de 7 hasta 20 metros”

En su mayor parte el terreno propio del Municipio era apto para toda clase de cultivo, y en especial el banano, piña, caña de azúcar, cocos, arroz, yuca, etc.; a excepción del terreno en que se encuentra ubicada la ciudad de Puerto Cortés, cuyo terreno era pantanoso.

Durante muchos años el cultivo del banano, constituyó el patrimonio del antiguo municipio de Puerto Cortés, en 1942, la enfermedad conocida con el nombre de Panamá o Mata Muerta, primeramente y la llamada Sigatoka, después, han ocasionado la ruina del cultivo entre los agricultores nacionales que tiende a desaparecer, ante la imposibilidad que encuentran, por falta de recursos para combatir con eficacia dichas enfermedades. De allí que, grandes zonas agrícolas dedicadas antes al cultivo del banano, se convirtieron en plantaciones de arroz, piñas y tubérculos alimenticios.

Hasta 1933 Puerto Cortés, no gozó de un sistema vial completo, en este año se inició la apertura de algunas carreteras que unían esta ciudad con los municipios próximos.

“La carretera que se ha abierto hacia el Puerto de Omoa llega hasta el límite del término del Distrito Seccional, teniendo una extensión de 7 kilómetros, poseyendo en su trayecto tres puentes contruidos de hormigón y madera. Uno de estos puentes se encuentra atravesando la desembocadura de la laguna de Alvarado y el río Medina, otro sobre el río Cienagueta y el tercero sobre un estero que se halla a inmediaciones del río Tulián.

A esta misma carretera están conectados dos ramales: el primero se dirige a la aldea de “Medina”, pasando por el barrio “El Porvenir” y el segundo ramal hacia la aldea de “La Pita”, con el fin de unir este Distrito con el municipio de Choloma y Distrito de San Pedro Sula.

La carretera que saliendo de Puerto Cortés, unirá las aldeas de Travesía, Bajamar y Barra de Chamelecón. En la actualidad llega hasta el estero de Chifía una extensión de 8 kilómetros.

También se ha comenzado a construir una carretera que irá paralela al Ferrocarril Nacional, uniendo las aldeas de Chameleconcito, Campana y Baracoa. El trazo de este proyecto tiene una longitud de 22 kilómetros”.

En la Administración del Gobierno presidido por el Dr. y General Tiburcio Carias A., Puerto Cortés recibió los beneficios que se desprenden de la cesión total que el Poder Ejecutivo ha hecho en repetidas ocasiones de los fondos de vialidad, que correspondían

exclusivamente a la Tesorería General de Caminos; y ésta fue la causa fundamental para que la entonces ciudad de Puerto Cortés gozara de un sistema vial avanzado, para la época.

La ciudad de Puerto Cortés fue el punto de partida del Ferrocarril Nacional, cuya construcción dio principio en el año de 1869, durante el Gobierno que presidió el General José María Medina, haciéndose la primera sección de 53 millas. Para llevar a cabo dicha obra hubo que celebrar cuatro empréstitos extranjeros de 1,867, 1,869 y 1,870, obtenidos en los mercados de Londres y París, a diferentes tipos de emisión y de interés, autorizando para ello a los Ministros de Honduras en dichos países, don Carlos Gutiérrez y don Víctor Hernán, respectivamente.

El servicio del telégrafo alámbrico se estableció por el gobierno que presidía el Dr. Marco A. Soto, en el año de 1882, organizándose una oficina central en el puerto, estableciéndose otras en las aldeas de Campana y Baracoa, las cuales fueron suprimidas después. Durante la administración del Presidente, General Luis Bográn, se instalaron oficinas telefónicas en el puerto, por parte del Ejecutivo y en las aldeas de Baracoa, Campana, Cienaguita y Travesía. Se encuentra en proyecto la instalación de otras oficinas en las aldeas de Bajamar, Saraguaina, Barra de Chamelecón y Trisagio. La Tela Rail Road Co., cuenta con el mismo servicio en todas sus fincas, llamadas Campos.

En 1940, la comunicación con países extranjeros era por medio del cable submarino y la telegrafía inalámbrica. El cable era controlado directamente por el Gobierno y las comunicaciones inalámbricas se verifican con las oficinas respectivas establecidas por la compañía.

En 1966, el entonces Presidente, Oswaldo López Arellano, decreta los límites terrestres y marítimos jurisdiccionales de la Empresa Nacional Portuaria en la zona de Puerto Cortés.

En Julio de 1976, mediante decreto publicado en La Gaceta decreta la ley constitutiva de la Zona Libre de Puerto Cortés con el propósito de brindar facilidades al comercio e industria nacionales e internacionales.

Hoy Puerto Cortés, presenta una actividad económica de gran volumen y dinamismo, sus perspectivas globales apuntan a un mayor crecimiento, siempre mayor o igual que el de la economía nacional.

La actividad portuaria por ser de interés nacional es independiente de la gestión municipal, las importaciones y exportaciones nacionales constituyen el motor impulsor de la economía local.

El turismo se convierte en una alternativa para la economía, caracterizándose hasta ahora por ser de paso y estacional.

En agosto del año 1988, durante el periodo de gobierno en la alcaldía porteña del Sr. Rómulo Montoya Amaya (1986-1990) se inauguró el edificio en el que actualmente se encuentra la alcaldía municipal de Puerto Cortés².

Características Geográficas

Límites y Extensión Geográfica

El Municipio de Puerto Cortes, se ubica al Norte del Departamento de Cortés a 55 kilómetros de la Ciudad de San Pedro Sula, ambas localizadas en el Valle de Sula.

Extensión territorial : 391.2 km²

Altitud : 1.5 msnm

Ubicación : Latitud Norte 15° 51''

Longitud Oeste 87° 57''

Límites Geográficos

Al Norte: Con el Mar Caribe

Al Sur: Con el Municipio de Choloma

Al Este: Con los Municipios de Tela (Atlántida) y El Progreso (Yoro)

Al Oeste: Con el Municipio de Omoa

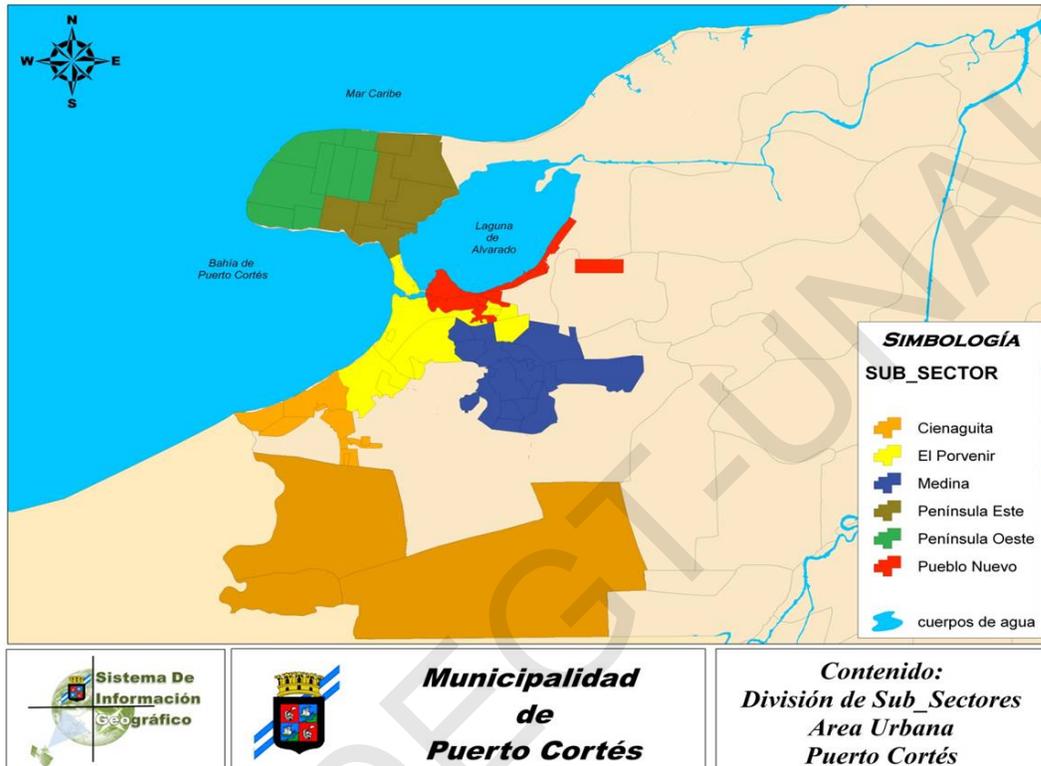
El área de estudio, comprende la totalidad del territorio del Municipio de Puerto Cortés el cual tiene una extensión de 391.2 Km².

²Fuente: Plan Estratégico de Desarrollo Municipal 2007-2009

El Casco urbano está constituido por 76 Barrios y (Municipal)Colonias. El Área rural está conformada por 33 aldeas y 112 caseríos³

División por Sectores del Municipio de Puerto Cortés

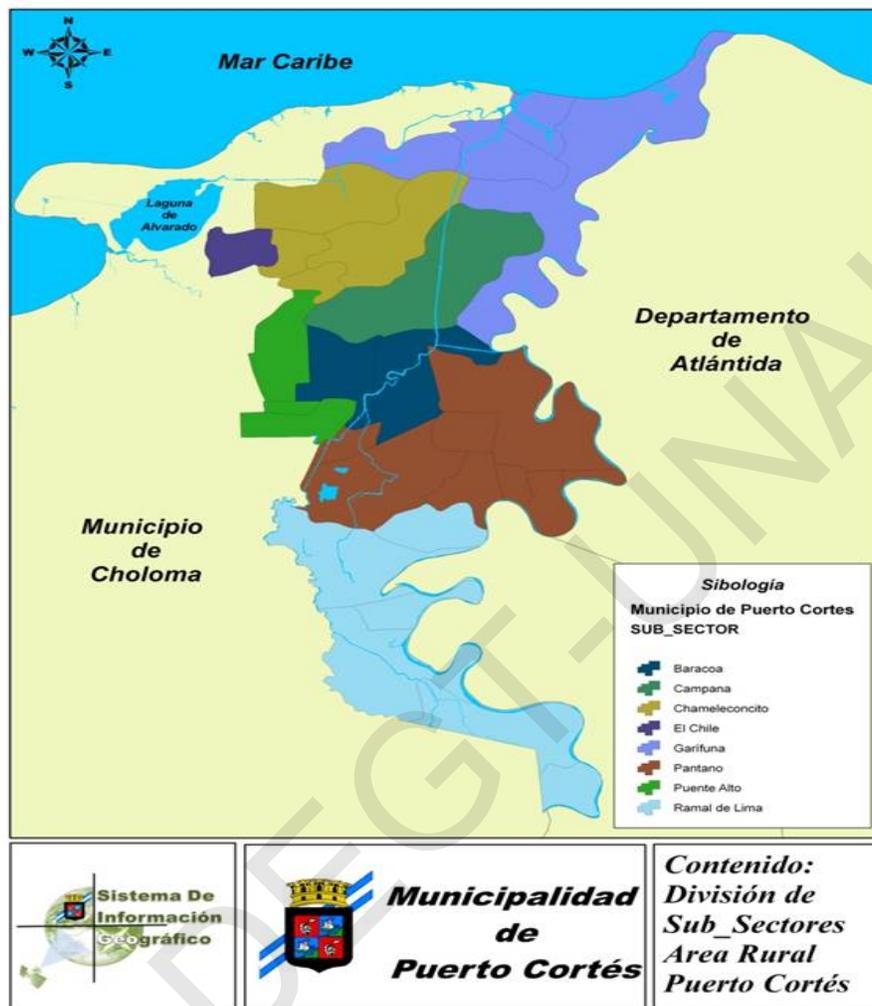
Figura No. 1. Mapa Área Urbana



Fuente: plan operativo de la Gerencia de planificación y Desarrollo de la municipalidad de Puerto Cortés.

³Fuente: Plan Estratégico de Desarrollo Municipal de Puerto Cortés

Figura No. 2. Mapa Área Rural



Fuente: "Plan Operativo de la Gerencia de Planificación y Desarrollo de la Municipalidad de Puerto Cortés.

Historia del Pueblo Garífuna

La historia el pueblo garífuna se puede dividir en dos etapas:

1. La etnogénesis, la defensa de San Vicente ante las pretensiones de las potencias europeas y la posteriormente expulsión de la isla hacia las costas de Mesoamérica
2. Arribo a la costa de Honduras, la diáspora a lo largo de la costa del Caribe mesoamericano y la Intervención de las multinacionales fruteras en el siglo XX.

Desde la Etnogénesis en San Vicente al Arribo en Honduras

Cronología

1635, naufragos africanos se incorporan al pueblo kalinagu de la Isla de San Vicente, dando lugar a la etnogénesis del pueblo garífuna.

1667, se celebró la reunión entre jefes Kalinagu (caribe) y el Gobernador Willoughby de Barbados, en la que se les invita a los caribes a la esclavitud.

1748, el Tratado de Aix-la-Chapelle declara "neutral" a San Vicente, acción significa que los británicos y los franceses aceptan que ninguno de los dos países colonizara el lugar.

1762, británicos se asientan en San Vicente, supuestamente para enfrentar las hostilidades de los caribes. Algunos colonos franceses sobreviven en la isla de la agricultura de subsistencia. Los británicos pretendieron importar el sistema de plantaciones de cultivos comerciales.

1763, tratado de París termina la "Guerra de los Siete de Año" (la Guerra de los EE.UU. en contra de los indígenas de aquella nación y los franceses). Francia concede los derechos de San Vicente, Granada, las Granadinas, Dominica y Tobago a Gran Bretaña.

1773, hostilidades entre Caribes y británicos están temporalmente finalizadas por el Tratado de 1773. Los británicos interpretan el tratado como una conversión de los caribes a súbditos de la Corona. Los caribes lo interpretan como una su cesión de su territorio y una pérdida de la independencia.

1779, San Vicente es entregado a los franceses por el Teniente Coronel George Etherington bajo las órdenes del gobernador Valentín Morris. Los Caribes se aliaron con los franceses.

1780, Franceses restauran las tierras a los caribes.

1780, Británicos intentan de recuperar San Vicente, son rechazados por los franceses y los Caribes.

1783, Tratado de Versalles San Vicente regresa a Gran Bretaña.

1784, Británicos reconstruyen las fortalezas destruidas en 1780, los caribes se rebelan. Fuerzas británicas arremeten contra los garífunas 1794.

Asamblea Nacional de Francia declara abolida la esclavitud en las colonias francesas y de todas las personas domiciliadas en él los ciudadanos de Francia.

1794, Víctor Hugues recupera Guadalupe. Su guerra para recuperar el territorio francés y la captura de territorio británico se conoce como "The war of the Brigand". Teniente (General)

William Dyott describió un "Brigand" como los portadores de: "la emancipación de los esclavos y los blancos de extremos principios democráticos".

1795, en Granada, La rebelión de Fedón comenzó de manera rápida y captura la mayor parte de la creación colonial británica

1795, Seton Gobernador convoca a Satuye y otros dirigentes a una reunión, probablemente para buscar ayuda contra Fedon. Los caribes no asisten, con la certeza que se ha descubierto su plan para recuperar San Vicente. El conflicto comienza, pero sólo se intensifica cuando las partes reciben refuerzos. Satuye es nombrado como General de los Ejércitos de Francia.

1796, arriba el General Abercrombie con refuerzos de la flota británica, entre ellos 4000 efectivos conocidos como "Lowenstein Jagers", prusianos mercenarios expertos en la guerra de "montañas". En marzo 14 de 1796 Satuye es asesinado. Los británicos surgen como los vencedores en junio de 1796. Ellos desencadenan una caza masiva de los caribes, y para octubre de ese año han confinado 4644 personas en la isla de Baliceaux.

1797, los restantes 2.026 cautivos fueron transportados hasta el Golfo de Honduras y abandonados en la Isla de Roatán, con limitados suministros de alimentos, a donde arribaron el 12 de abril de 1797⁴.

Principales Modalidades del Turismo en Honduras

Según el IHT clasifica las diferentes actividades que realizan los turistas en los diferentes destinos turísticos de la siguiente manera:

- **Ecoturismo:** Ecoturismo puede ser definido como una forma de viajar, en la que el turista se integra con la cultura y la idiosincrasia de los habitantes del lugar que visita, manejándose con conciencia ecológica y salvaguardando la integridad del ecosistema y aportando beneficios económicos que contribuyen a la conservación del mismo. Esto involucra el desarrollo y la promoción de las atracciones y obras naturales (como montañas, cascadas, ríos, lagunas costeras, arrecifes... etc.), actividades como buceo, observación de aves, expediciones naturalistas, caminatas en el bosque; con el propósito del disfrute, la educación y el beneficio social y cultural de las futuras generaciones del país visitado.

⁴ Fuente: http://www.ofraneh.org/ofraneh/historia_garinagu.html

- Turismo cultural, en la cual Copán es el sitio más representativo, siendo a la vez el principal destino turístico de Honduras, Las Ruinas de Copán declarada patrimonio de la humanidad por la UNESCO en 1980. La pequeña ciudad de Copán Ruinas, que alberga el sitio arqueológico, se constituye en un atractivo turístico adicional, por la excelente conservación de su casco colonial. Junto con algunas ciudades en el Departamento de Choluteca, representan los cascos coloniales mejor conservados del país. Entre los parques arqueológicos con que cuenta el país Copán Ruinas y El Puente.
- Turismo colonial, los más de trescientos años de historia colonial hispánica en Honduras, dejaron su huella en las numerosas construcciones religiosas, civiles y militares. Más de un centenar de iglesias con ricas improntas e interiores imaginaria, platería y pintura que habla por sí sola de la importante explotación minera que vivió la provincia de Honduras, Comayagua, Gracias (Lempira), Yuscarán, Choluteca, Valle de Ángeles, Santa Lucía, Ojojona estas tres últimas situadas en el departamento de Francisco Morazán; son algunos de los ejemplos de este patrimonio.

Turismo de aventura, donde se puede disfrutar de las Cuevas de Talgua (Catacamas, Olancho) y las Cuevas de Taulabé (Siguatepeque); entre otras opciones como los Ríos para practicar el canotaje en rápidos, montañas a ser escaladas, así como cabalgatas y caminatas por entre la selva, hacen de una visita a estos sitios una verdadera aventura.⁵

Información a Investigar

Para obtener datos certeros que ayuden a tomar decisiones correctas es necesario obtener la siguiente información:

1. Grado de aceptación de un servicio de recorrido turístico.
2. Conocimiento de las playas de la zona garífuna (Travesía y Bajamar) de Puerto Cortés.

⁵ Fuente: tesis El potencial turístico y las condiciones de vida de los habitantes de la zona garífuna de Puerto Cortés, Ing. Amílcar Medina, septiembre de 2014

3. Servicios adicionales al usuario del recorrido turístico.
4. Medios de comunicación apropiados para promocionar el recorrido.
5. Frecuencia del recorrido turístico

Viabilidad

Para el desarrollo del proyecto se requiere de la viabilidad de una serie de factores, los cuales se detallan a continuación:

Políticas de Apoyo

La ley del Instituto Hondureño de Turismo y ley de incentivos al turismo promueven iniciativas de desarrollo de proyectos que ayuden al aprovechamiento turístico del país y de esta manera ser parte del crecimiento económico de los habitantes de los lugares donde se establezcan proyectos de desarrollo turístico, brindando facilidades para la constitución, formación y sostenibilidad de iniciativas turísticas.

Tecnología Adecuada

El grado tecnológico requerido es mínimo ya que el proyecto se basa en la exposición de naturaleza del lugar y del legado cultural de sus habitantes a través de un recorrido en lancha por la zona por lo que no se requiere de inversión en nuevas tecnologías pero si de equipamiento adecuado para la cómoda y segura atención de los usuarios

Protección del Medio Ambiente

Se tomarán las medidas necesarias para evitar la contaminación con desechos sólidos que no dañe la situación actual del medio ambiente de la zona y se gestionará el mantenimiento de la belleza escénica del lugar a las autoridades del gobierno local para que desarrollen campañas que incentiven a los habitantes a mantener limpia la zona, evitar la deforestación y fomentar el turismo.

Aspectos Socioculturales

El proyecto es viable, ya que el tópico del proyecto es la exposición de la cultura garífuna y, aunque los lugareños están acostumbrados a recibir turistas en sus comunidades, se gestionarán campañas de concientización turística en los habitantes para ayudar a mantener un ambiente agradable y seguro para los visitantes.

Capacidad Institucional de Gestión

La alcaldía municipal de Puerto Cortés se caracteriza a nivel nacional por ser modelo de planificación y gestión del desarrollo lo que ha ayudado al crecimiento constante del municipio. A través del Plan Estratégico de Desarrollo Municipal con enfoque en Ordenamiento Territorial (P.E.D.M-O.T)

La alcaldía cuenta con un departamento de turismo el cual se encarga de brindar capacitaciones a los actores turísticos del municipio el montaje de eventos y en si la gestión para el crecimiento turístico del municipio y otros organismos gubernamentales están realizando esfuerzos para apoyar las iniciativas de desarrollo económico y turístico que ayuden a mejorar las condiciones de vida de la población.

Factores Económicos y Financieros

Se cuenta con los recursos suficientes para desarrollar el estudio del proyecto, posteriormente, se harán las gestiones necesarias para la ejecución del proyecto.

Limitaciones y Alcances

Limitaciones

Tradicionalmente se ha concebido a Puerto Cortés como un “Puerto” y no como un destino turístico, idea que la ha causado en parte el poco aprovechamiento del potencial turístico del municipio.

Alcances

El presente estudio de mercado brindará como producto la factibilidad o no de un proyecto de recorrido turístico-educativo en la zona garífuna del Municipio de Puerto Cortés.

Análisis de Actores

La participación ciudadana constituye un fenómeno complejo y multidimensional. Participación puede implicar tanto negociación, convergencia y cooperación de intereses y de actores. Los actores sociales dispuestos a participar, así como quienes se proponen convocar o inducir a la participación, deben estar dispuestos a aceptar, incluirse y/o conducir estos tres aspectos: conflicto, negociación, convergencia.

En el diseño de procesos participativos hay que tomar en cuenta los diferentes grados de participación. Estos grados de participación pueden clasificarse en cuatro niveles:

- a) Informativa: transferencia de conocimiento sobre lo que está pasando.
- b) Consultiva: expresión de la opinión y la voluntad de los actores acerca de un problema o decisión, pero no es directamente vinculante para las autoridades.
- c) Decisoria: ejercicio del poder y responsabilidad en los procesos de toma de decisiones.
- d) Gestión: ejercicio de poder y responsabilidad en la implementación o gerenciamiento de políticas, proyectos, obras, servicios.

Hay diferentes tipos de actores en nuestra comunidad, municipio y del país, unos son internos del lugar donde se desarrolla el proyecto y otros externo del entorno del proyecto donde se realiza.

Este análisis para saber quiénes están de acuerdo o en desacuerdo con el desarrollo del proyecto, para poder cambiar los aspectos negativos y dar mayores beneficios a los pobladores que viven y comparten con él.

Actores Involucrados Proyecto “Recorrido Turístico Educativo en la zona Garífuna de Puerto Cortés

Tabla No. 1 Identificación de Actores

Actores	Fases	Áreas de Interés	Tipo de Impacto	Posición Inicial	Posición Deseada	Estrategia
Promotores: Proyectista	Pre inversión Promoción, negociación y financiamiento Diseño final Inversión	Ruta Turística en lancha zona de Bajamar	Impacto social, cultural y económico o Positivo	Promotor	Promotor	Tener claros los objetivos del proyecto
Aliados: Municipalidad	Pre Inversión Promoción, Negociación y Financiamiento Diseño Final Inversión Funcionamiento del Proyecto	Atención a los turistas Dar un servicio de calidad a los turistas, dar información del municipio	Impacto social, cultural y económico o Positivo	Aliado	Promotor	Planteamiento del proyecto a todos los actores, para que lo conozcan, y socialización de los beneficios del mismo
UNAH – POSFACE		Dar apoyo a los estudiantes de la maestría para la realización del proyecto		Aliado	Promotor	
Secretaria de Turismo		Dar un servicio de calidad a los turistas.		Aliado	Promotor	
Policía de Turismo		Dar seguridad a los visitantes		Aliado	Promotor	
Población Garífuna Grupo de Danza Garífuna Patronato Dueños de Comedores de la zona		Percibir ingresos por la llegada de visitantes al lugar		Aliado	Promotor	
NEUTRALES: Gobernador, Diputados	Promoción, negociación y financiamiento	Reconocimiento del proyecto	Impacto sociopolítico o Positivo	Neutral	Aliado	Mayor protagonismo social Participación en la promoción y socialización del proyecto Participación en la etapa de inversión
OPONENTES : Lancheros privados	Pre inversión	Que no se realice el proyecto	Impacto social, cultural y económico o negativo	Oponente	Aliado	Concientizarlos de beneficiarse con la llegada de más personas al lugar, la empresa puede alquilar sus lanchas en temporada alta

Fuente: propia

Tabla No 2 Análisis de Involucrados

Grupo	Intereses	Problemas Percibidos	Recursos y
			Mandatos
Usuarios/ Turistas	Tener una actividad apropiada para la recreación	<ul style="list-style-type: none"> •Falta de conocimiento de los recursos de la zona •Actualmente no existe este tipo de servicio en la zona 	* R: Disponibilidad para pagar por un servicio apropiado.
Habitantes garífunas en general	Captar recursos económicos a través de los visitantes en la zona.	<ul style="list-style-type: none"> •Falta de apoyo de las autoridades •Los visitantes son estacionales 	•R: atracción de visitantes para la captación de recursos
Dueños de algún tipo de negocio turístico en la zona	Aumentar las ventas en sus respectivos negocios	•Conflicto entre los dueños de negocios por la atención de los visitantes	•R: organizar a los dueños de negocios para la atención de los visitantes
Gobierno Local	Promover el desarrollo local a través al turismo mediante la promoción de los recursos existentes.	•Falta de apoyo y compromiso de los nativos del lugar	•R: desarrollar proyectos de apoyo económico en la zona
Patronatos	Apoyar el desarrollo de las comunidades	•Abstencionismo en las actividades de bienestar común	•R: apoyar las actividades de carácter común

Fuente: propia

Análisis F.O.D.A.**Tabla No 3 Factores Internos**

Factores	Fortalezas	Debilidades	Estrategias
Administración	Personal capacitado para administrar el proyecto		Capacitación contante en aspectos administrativos
Recursos Humanos		Escasos conocimientos técnicos de la zona	Capacitaciones en aspectos históricos, culturales y naturales propios de la zona
Naturaleza y Cultura del Lugar	Zona muy rica en atractivos naturales y culturales		Dar a conocer los atractivos del lugar
Recursos financieros		Recursos financieros escasos	Obtención de un cofinanciador para aumentar el espectro de inversión en el proyecto (préstamo bancario)

Fuente: propia

Tabla No 4 Factores Externos

Factores	Oportunidades	Amenazas	Estrategias
Clima		Cambios climáticos que afecten el funcionamiento del proyecto	Mantener una continua información sobre los posibles cambios climáticos y autoridades competentes
Pavimentación de Carretera	Fácil acceso a al lugar		
Apoyo del gobierno local	Apoyo del gobierno local a través de la oficina municipal de turismo		Dar a conocer el proyecto y acuerdo de apoyo
Recursos Financieros		Retraso de la asignación de recursos financieros	Lograr acuerdo de financiamiento oportuno

Fuente: propia

CAPITULO 4 ESTUDIO DE MERCADO

4.1. Objetivos del Estudio de Mercado

4.1.1 Objetivo General del Estudio de Mercado

Determinar la aceptación e intención de compra del servicio de recorrido Turístico-Educativo en la zona garífuna de Puerto Cortés.

4.1.2 Objetivos Específicos del Estudio de Mercado

1. Determinar la aceptación del servicio.
2. Determinar la intención de compra y uso del recorrido.
3. Determinar el precio promedio que el usuario estaría dispuesto a pagar por el servicio de recorrido turístico.
4. Analizar los esfuerzos promocionales que se deberán realizar para el servicio de recorrido turístico.

Definición del Mercado Meta

Los turistas que llegan a Puerto Cortés a conocer sus diferentes lugares turísticos para incrementar sus conocimientos y, a la vez gozar de lugares de esparcimiento que son de conocimiento limitado pero que tienen potencial de desarrollo.

4.3 Segmentación del mercado

- Segmentación Geográfica: Habitantes del Valle de Sula
- Segmentación Demográfica: Personas de clase media.
- Segmentación Psicográfica: Personas que realizan recorridos turísticos por motivos de recreación y educativos.

4.4 Mercado Meta:

- Instituciones educativas privadas y públicas de secundaria y universidad que tengan en sus pensum de estudio, clases ecológicas o ambientales del Valle de Sula.

- Turistas por placer o negocios.

4.5 Definición del Producto

Ofrecer un recorrido turístico-educativo en la zona garífuna de Puerto Cortés en el cual se expongan los principales atractivos naturales de la zona y durante el recorrido se dé a conocer aspectos importantes de su cultura así mismo ofrecer y adquirir diferentes demostraciones culturales a los visitantes.

Se brindarán 2 tipos de recorridos, los cuales se detallan a continuación:

➤ **Descripción**

1.- Orientado a estudiantes, duración 1 día

- El recorrido comienza en las instalaciones del mercado de mariscos de Puerto Cortés ubicado en barrio El Porvenir y con colindancia a La Laguna de Alvarado. En dicho mercado se encuentran las adecuadas y seguras instalaciones para el embarque y desembarque de lanchas, razón por la cual se ha escogido este sitio para el inicio del recorrido. Antes del abordaje a la lancha se dará la bienvenida, los lineamientos de seguridad y la explicación acerca de cómo se desarrollará el recorrido.
- Una vez abordada la lancha se inicia el recorrido hacia las comunidades garífunas de bajamar pasando por Travesía, debido al destino que se dirige la lancha es obligatorio pasar cerca de las instalaciones de la ahora OPC (antes ENP) lo cual será de mucho agrado a los visitantes ya que se tendrá una vista inmejorable de las actividades propias del puerto.
- Al llegar a la comunidad la comunidad de Bajamar, se hace el desabordaje para apreciar la exposición de la cultura garífuna en los aspectos de danza artesanía y bisutería garífuna. donde se llevará a cabo el almuerzo y estancia en las bellas y acogedoras playas.

Después de regreso al punto de inicio que era el mercado de mariscos donde se da por terminado el recorrido y se da la despedida a los visitantes.

FiguraNo.3Descripción Gráfica, recorrido de un día

Fuente: Google Earth

2.- Recorrido orientado a turistas sin abandonar la lancha, duración 1 hora.

Se dan las mismas consideraciones generales que en el anterior

Una vez iniciado el movimiento de la lancha se toma la misma ruta y de igual manera se da el recorrido con el objetivo de apreciar la belleza escénica del lugar, iniciando en el mercado de mariscos recorriendo la Laguna de Alvarado y termina al final de las

instalaciones de la ahora Operadora Portuaria Centroamericana (O.P.C) antes Empresa Nacional Portuaria (E.N.P) y durante el recorrido el guía relata la historia de los garífunas.

Durante el recorrido en lancha habrá un guía turístico quien relatara la historia de su etnia en Honduras y comentará acerca de los atractivos de la zona en el lenguaje de los visitantes también enseñará algunas frases en su dialecto.

Figura No.4, Descripción Gráfica, recorrido de una hora

Fuente: propia

4.6 Viabilidad

Para el desarrollo del proyecto se requiere de la viabilidad de una serie de factores, los cuales se detallan a continuación:

4.7 Políticas de Apoyo

La ley del Instituto Hondureño de Turismo y ley de incentivos al turismo promueven iniciativas de desarrollo de proyectos que ayuden al aprovechamiento turístico del país y de esta manera ser parte del crecimiento económico de los habitantes de los lugares donde se establezcan proyectos de desarrollo turístico, brindando facilidades para la constitución, formación y sostenibilidad de iniciativas turísticas.

4.8 Tecnología Adecuada

El grado tecnológico requerido es mínimo ya que el proyecto se basa en la exposición de naturaleza del lugar y del legado cultural de sus habitantes a través de un recorrido en lancha por la zona por lo que no se requiere de inversión en nuevas tecnologías pero si de equipamiento adecuado para la cómoda y segura atención de los usuarios

4.9 Protección del Medio Ambiente

Se tomarán las medidas necesarias para evitar la contaminación con desechos sólidos, no se dañara la situación actual del medio ambiente de la zona y se gestionara el mantenimiento de la belleza escénica del lugar a las autoridades del gobierno local para que desarrollen campañas que incentiven a los habitantes a mantener limpia la zona y evitar la deforestación

4.10 Aspectos Socioculturales

Es viable, ya que el tópico del proyecto es la exposición de la cultura garífuna y aunque los lugareños están acostumbrados a recibir turistas en sus comunidades se gestionaran campañas de concientización turística en los habitantes para ayudar a mantener un ambiente agradable y seguro para los visitantes.

4.11 Capacidad Institucional de Gestión

La alcaldía municipal de Puerto Cortés se caracteriza a nivel nacional por ser modelo de planificación y gestión del desarrollo lo que ha ayudado al crecimiento constante del municipio. A través del Plan Estratégico de Desarrollo Municipal con enfoque en Ordenamiento Territorial (P.E.D.M-O.T).

La alcaldía cuenta con un departamento de turismo el cual se encargará de brindar capacitaciones a los actores turísticos del municipio el montaje de eventos cuya gestión estará encaminada al crecimiento turístico del municipio y otros organismos gubernamentales están realizando esfuerzos para apoyar las iniciativas de desarrollo económico y turístico que ayuden a mejorar las condiciones de vida de la población.

4.12 Factores Económicos y Financieros

Se cuenta con los recursos suficientes para desarrollar el estudio del proyecto, posteriormente, se harán las gestiones necesarias para la ejecución del proyecto a través de la alcaldía porteña

4.13 Limitaciones y Alcances

Limitaciones

Tradicionalmente se ha concebido a Puerto Cortés como un “Puerto” y no como un destino turístico, idea que ha causado en parte el poco aprovechamiento del potencial turístico del municipio.

Alcances

El presente estudio de mercado brindará como producto la factibilidad o no de un proyecto de recorrido turístico-educativo en la zona garífuna del Municipio de Puerto Cortés detallando los aspectos y actividades adiciones que este deberá de tener., tales como:

4.14 Precio

El rango en que puede estar el recorrido es desde L.350.00 a L.500.00/persona, se hace la aclaración que desde la fecha del estudio de mercado hasta la fecha de inicio de la prestación del servicio pasará un espacio de tiempo por lo que se deberá de hacer una

revisión de los costos operativos actuales a la fecha de su desarrollo, para poder así determinar el precio.

4.15 Promoción

En la mezcla promocional a utilizar se harán esfuerzos de publicidad en Televisión local y Marketing directo a través del internet mediante las redes sociales, por medio de:

❖ Marketing Directo

La publicidad será específicamente a instituciones educativas se concertará mediante cita con las autoridades académicas para ofrecer el servicio y dar a conocer las actividades que el recorrido ofrece y exponer que el proyecto tiene características históricas, turísticas y culturales.

4.16 Competencia

En el municipio de Puerto Cortés no existe actualmente una empresa o institución que brinde este tipo de servicio.

4.17 Aceptación del Servicio

La aceptación del servicio de recorrido turístico es interesante para las personas que manifiestan interés por el mismo, debido a que es una comunidad en la que no ha existido ninguna empresa que brinde este tipo de servicio, y, por otra parte lo que se potenciará será la cultura garífuna, la cual es muy rica en tradiciones.

Metodología de Investigación

La metodología utilizada para realizar la investigación de mercados será la descriptiva y analítica y se utilizarán los siguientes instrumentos:

- ✓ Estudio cuantitativo, ya que se trabajará con la extracción estadística de una muestra de la población.

4.18 Cálculo del Tamaño de la Muestra

Para calcular el tamaño de muestra para la estimación de proporciones poblacionales hemos de tener en cuenta los mismos factores que en el caso de la media. La fórmula que nos permitirá determinar el tamaño muestra es la siguiente

Para calcular el tamaño de la muestra se utilizar la fórmula que a continuación se describe:

$$N = \frac{NC^2 p q}{e^2}$$

Datos:

Con un nivel de confianza del 95%, utilizando la tabla de la distribución normal se encontró que:

Nc = 3 sigma (Nivel de Confianza).

q = 10 (Probabilidad de fracaso)

p = 90 (Probabilidad de éxito)

e = 1 (Nivel de error)

$$n = \frac{3^2 * 0.90 * 0.10}{0.10^2}$$

n=81 Encuestas

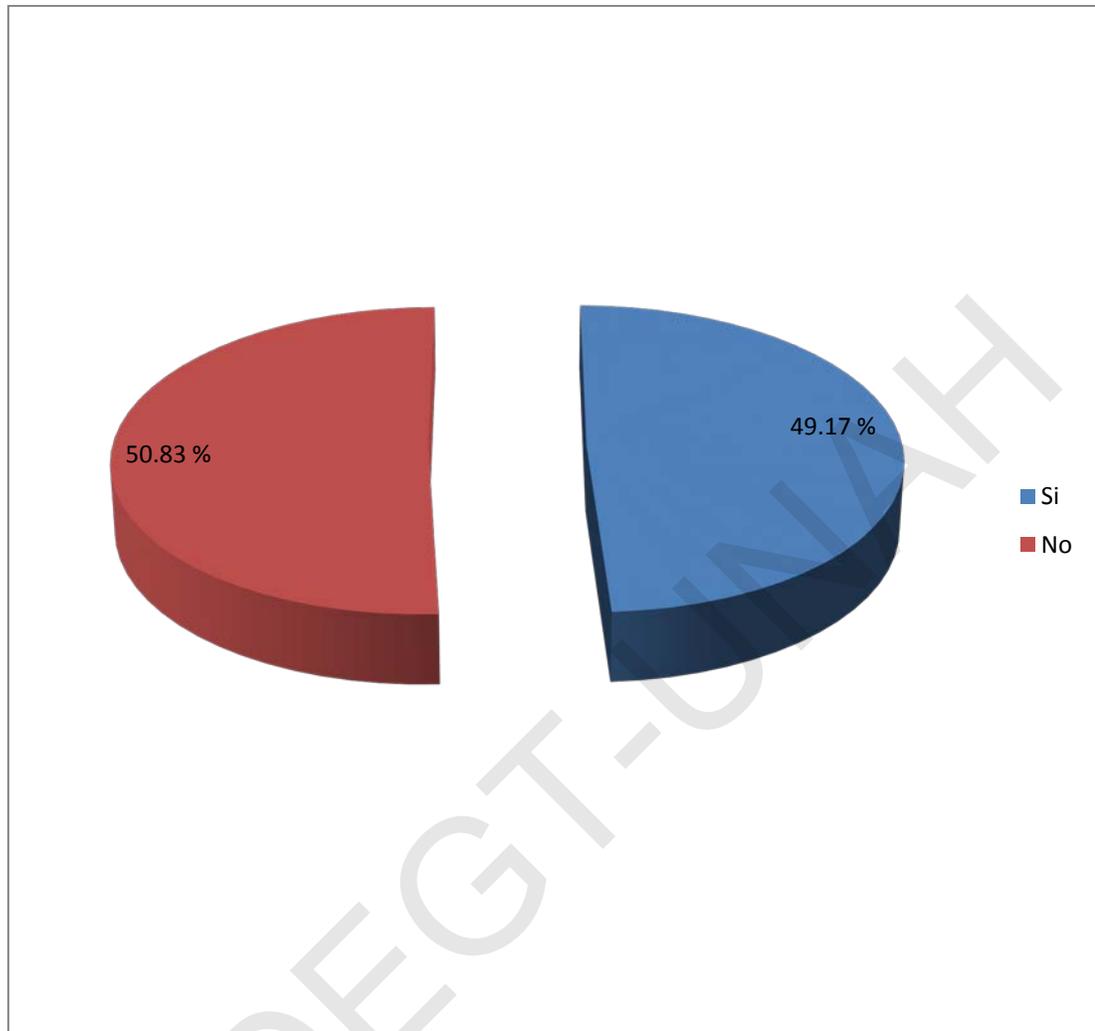
4.19 Presentación de Resultados

Los resultados que se muestran a continuación fueron obtenidos mediante investigación realizada en diferentes centros de educación universitaria en los municipios de San Pedro Sula y Puerto Cortés.

La figura número 5 presenta unos resultados muy cercanos uno del otro el 49.17% dice realizar viajes con fines turísticos mientras que el 50.83% no lo hace.

Al ver que es una situación muy pareja, se pueden hacer esfuerzos publicitarios para atraer a este porcentaje de personas que dicen realizar viajes con fines turísticos y de esta manera ir atrayendo cada vez más personas a disfrutar del recorrido turístico de la zona garífuna de Puerto Cortés.

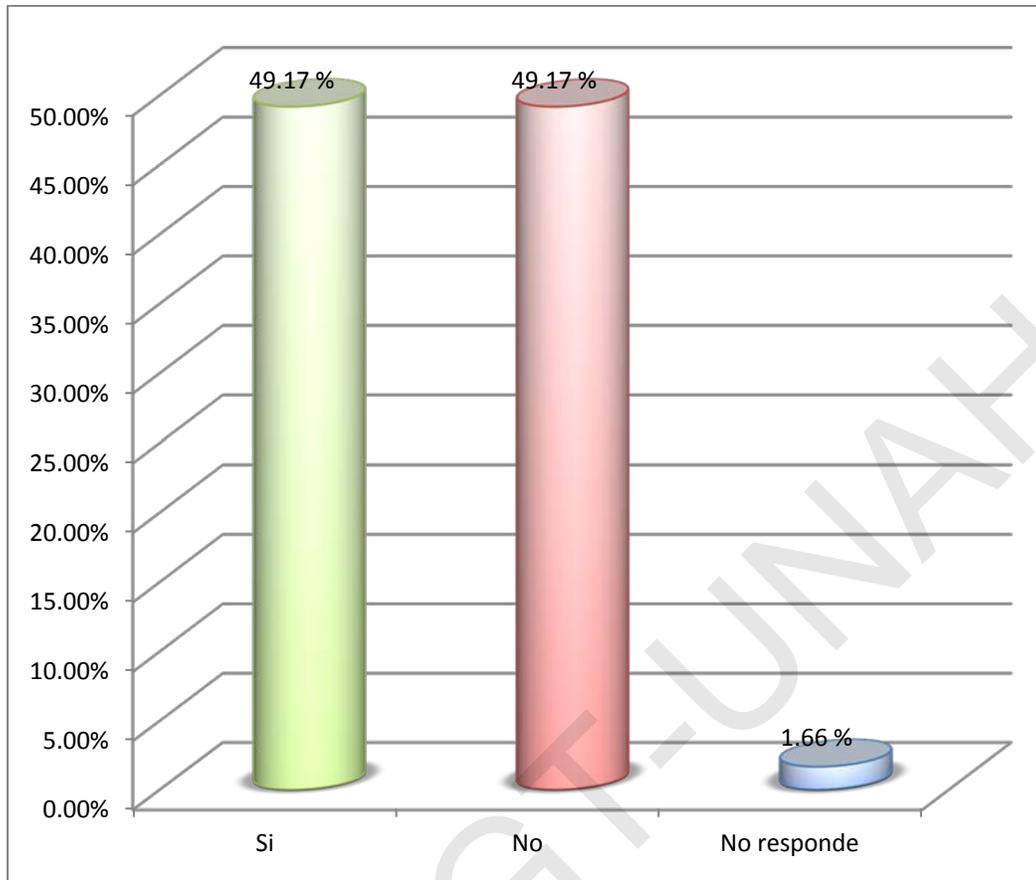
Figura No. 5 Realiza viajes con fines turísticos, Puerto Cortés, 2012



Fuente: propia

La figura número 6 presenta una situación muy curiosa ya que el 49.17% de las personas ha realizado alguna vez algún tipo de recorrido turístico e igual porcentaje de la población encuestada dice no haberlo hecho nunca.

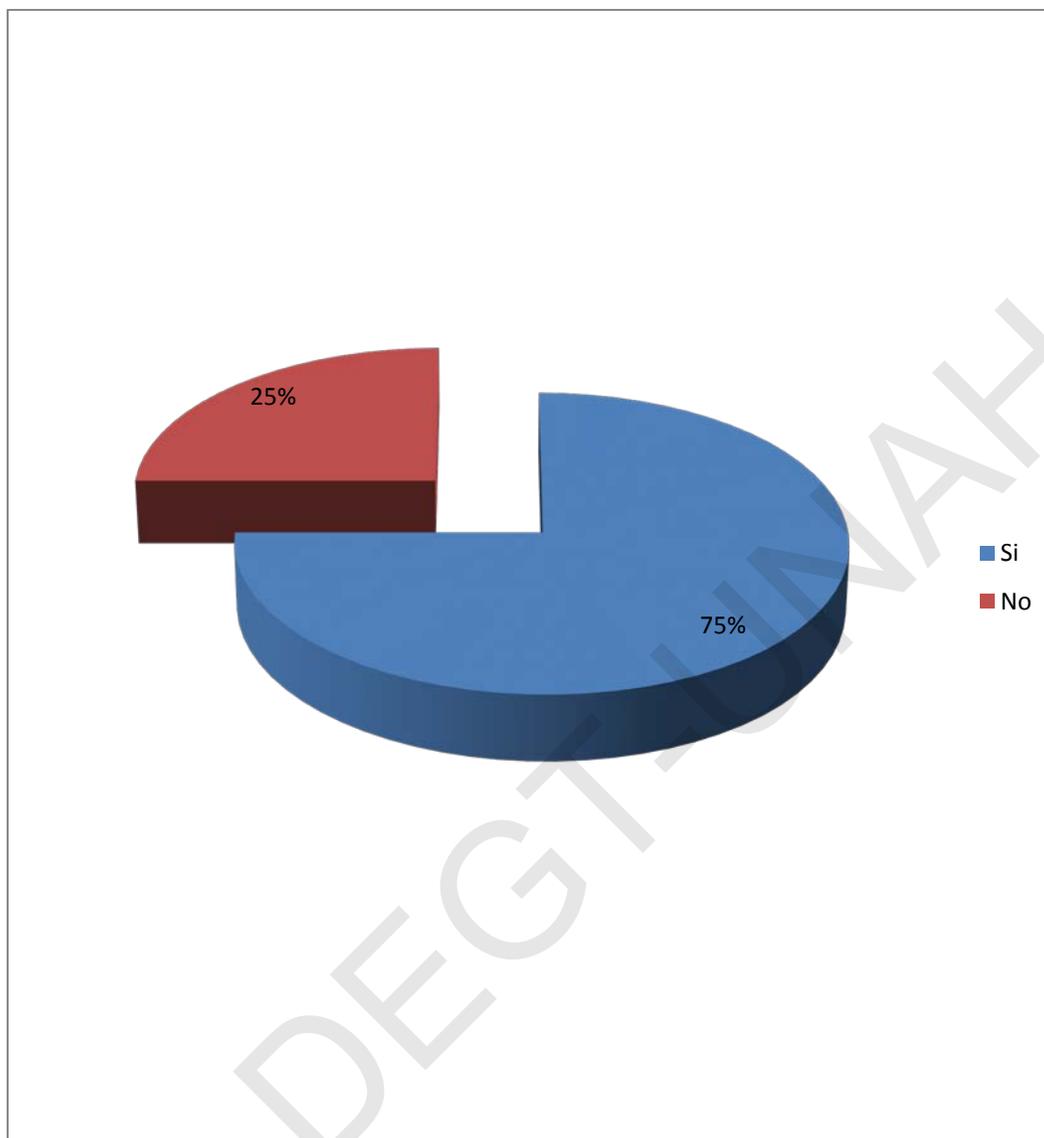
Figura No. 6 Ha realizado algún recorrido turístico



Fuente: propia

Entre los lugares más visitados de los turistas para hacer recorridos están: Tela, Copán y Omoa, datos obtenidos en la pregunta N° 3 de la encuesta realizada.

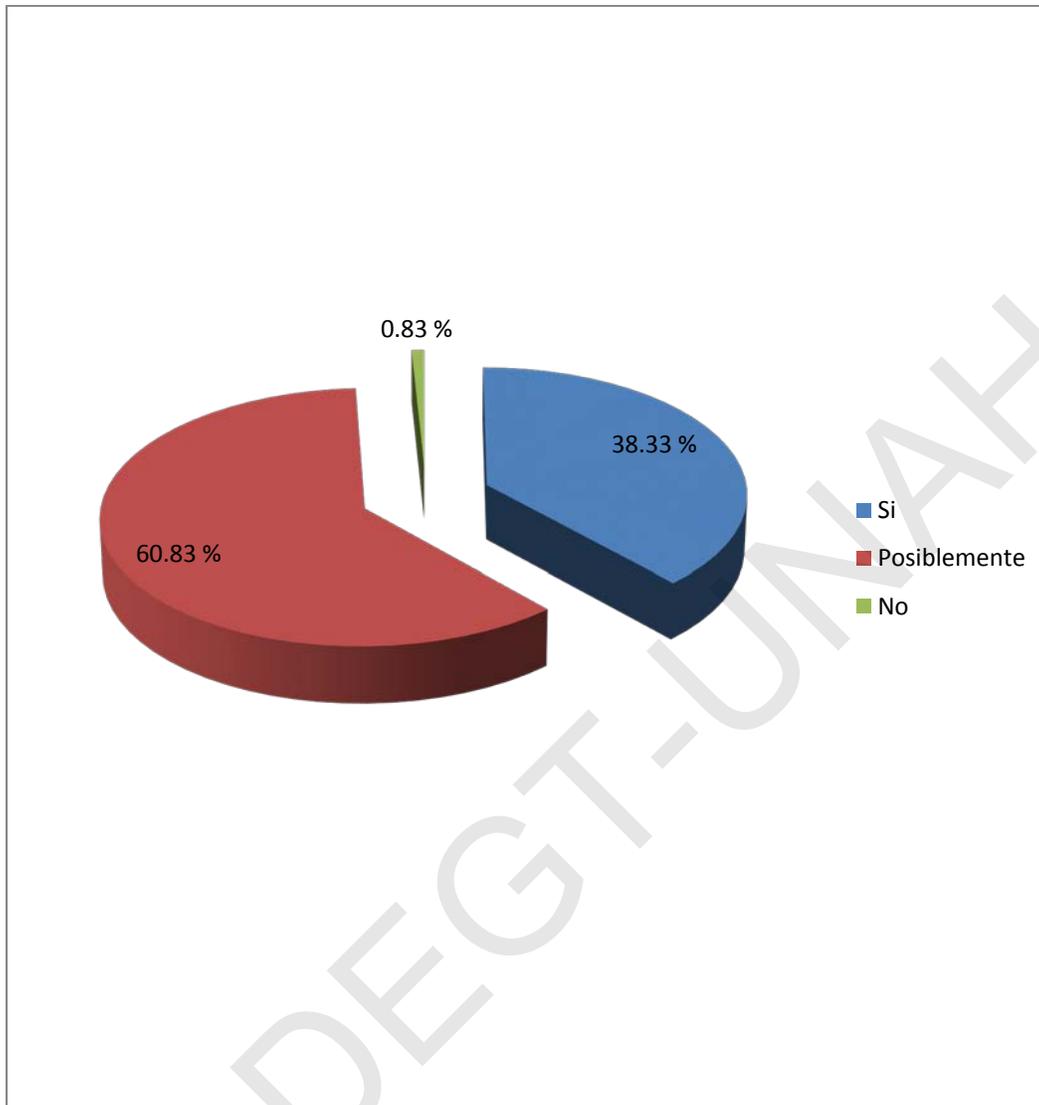
Figura No. 7 Conoce las playas de Travesía y Bajamar, Puerto Cortés, 2012



Fuente: propia

El 75% de los encuestados conoce las playas de la zona garífuna porteña, esto reflejado en la figura N°7, las cuales son Travesía y Bajamar, esto ayuda para definir el tipo de mensaje a publicitar para lograr atraer turistas al sector.

Figura No. 8 Participaría en el recorrido turístico en Puerto Cortés, 2012



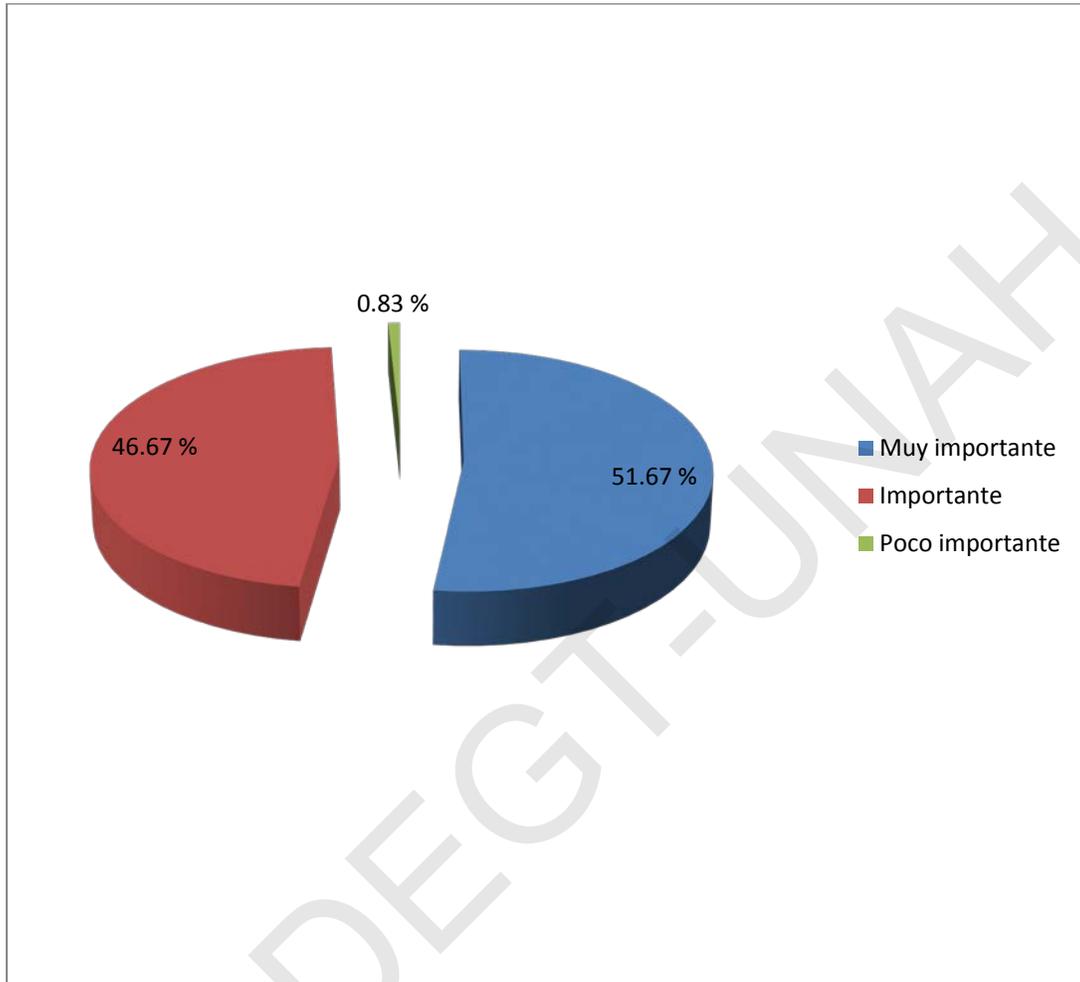
Fuente: propia.

Aquí se muestran los resultados de una pregunta muy importante de la encuesta realizada, esta muestra el grado de aceptación del servicio; los resultados son los siguientes: el 38.33% dijo *si* estar dispuesto a realizar el recorrido turístico, el 60.83% dijo que *posiblemente* lo realizaría mientras que solo el 0.83% de los encuestados dijo que definitivamente *no* usaría el servicio.

Figura No. 9 Precios en el recorrido turístico, Puerto Cortés, 2012

La figuraNº9 muestra que el precio es muy importante para el 51.67% de los encuestados y el 46.67% piensa que el precio es *importante*, estos resultados son muy necesarios para

definir el precio que el producto tendrá tanto por el aspecto cuantitativo como cualitativo que implica esta característica.

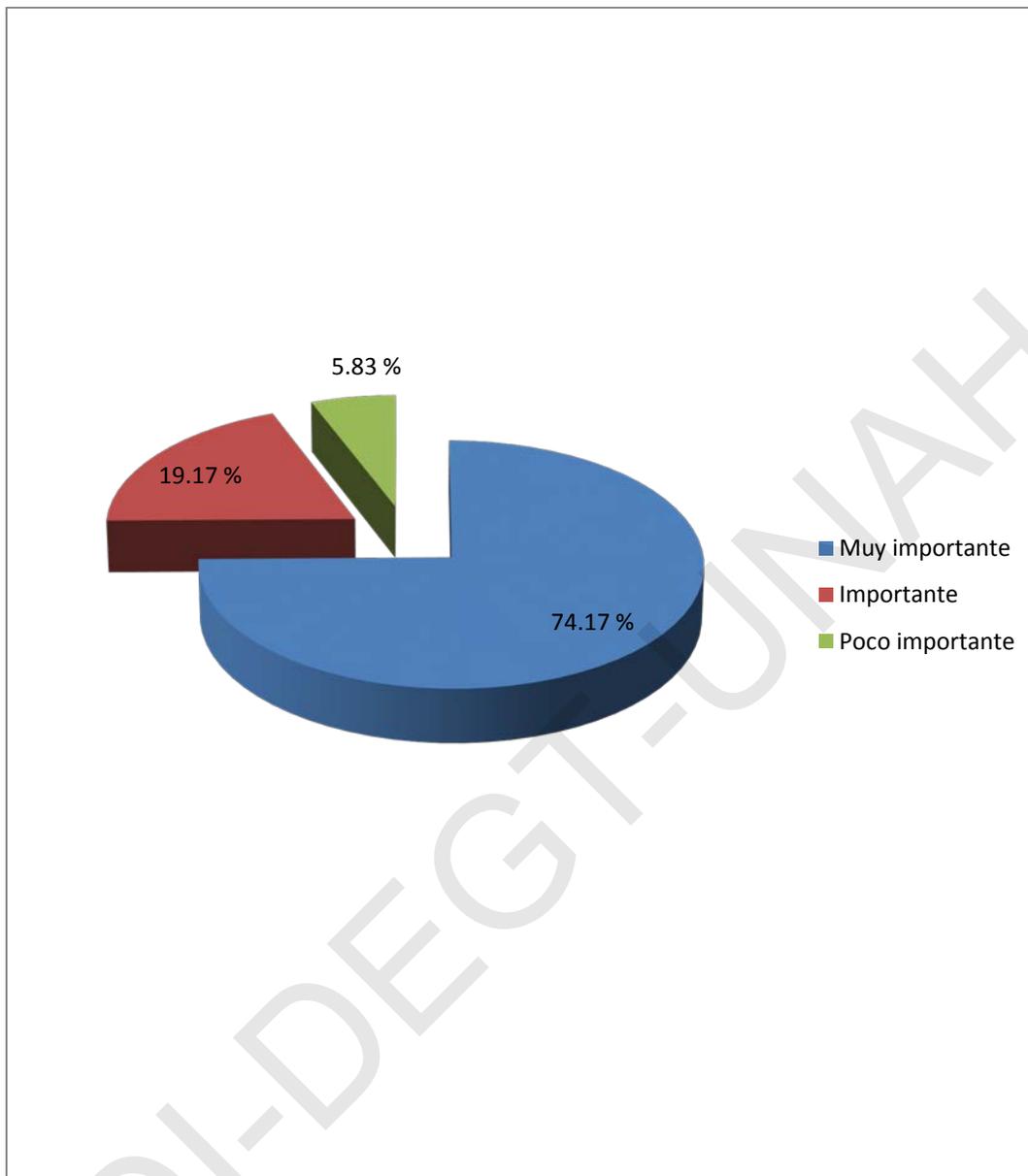


Fuente: propia

Figura No. 10 Modalidad de pago por el recorrido turístico en Puerto Cortés, 2012

La figura No.10 se muestra que el 74.17% de las personas encuestadas dicen que la comodidad es *muy importante*, quieren sentirse cómodas a la hora de realizar un recorrido turístico esto es algo bastante obvio pero que se confirmó con esta pregunta.

Este dato es muy importante que sea considerado a la hora de diseñar las estructuras físicas de las cuales harán uso los turistas.

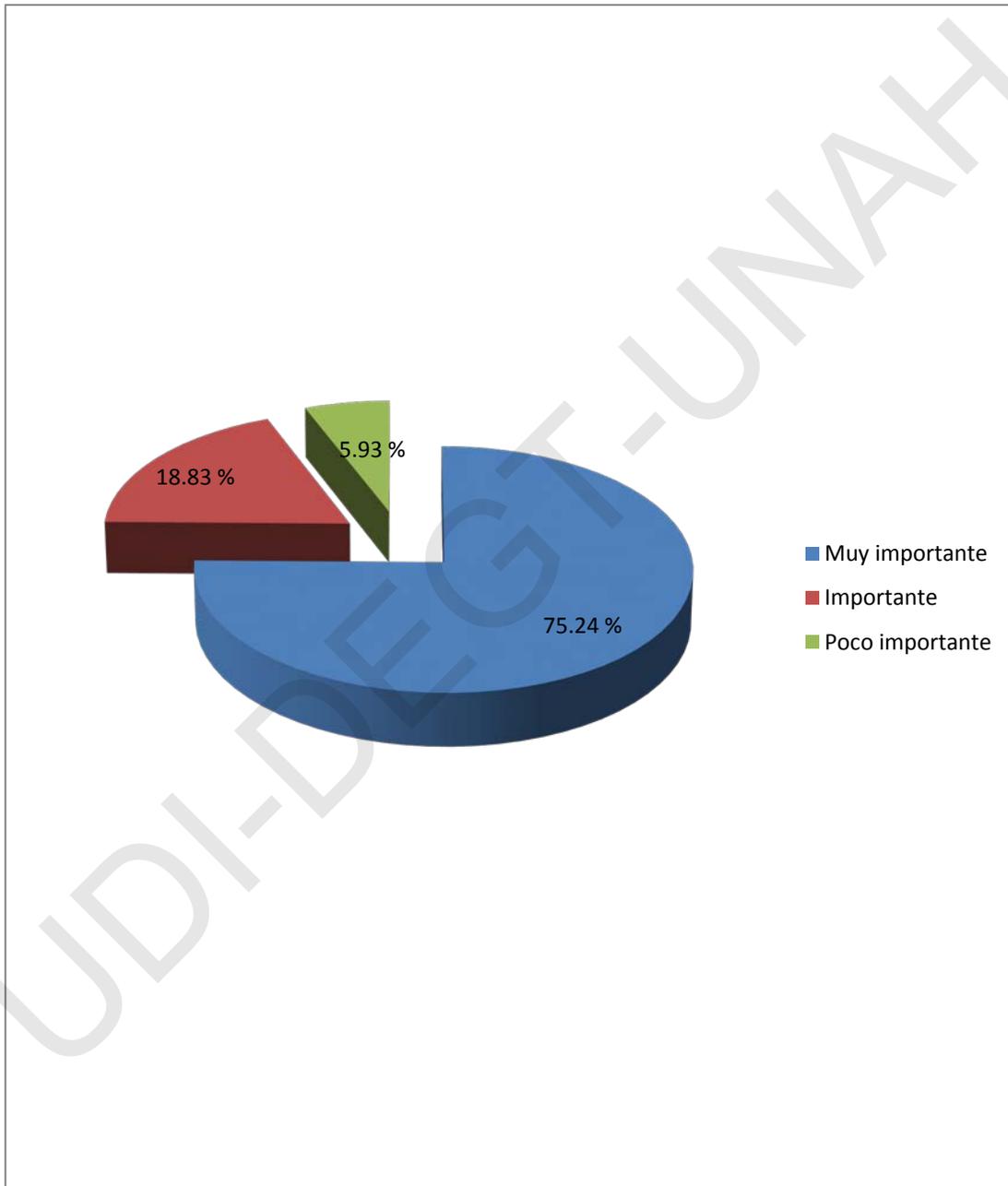


Fuente: propia.

Figura No. 11 Calidad en el servicio (recorrido turístico) en Puerto Cortés, 2012

El decir calidad es un tema muy amplio debido a que lo que es calidad para unos no lo es para otros, pero podemos conceptualizar que generalmente al decir calidad nos referimos a: buen sabor, buena atención, lugar atractivo.

En la **Figura No.12**, el 74.17% de los encuestados dicen que la calidad en el servicio es *muy importante* a la hora de la decisión de compra, tema en el que hay que hacer mucho énfasis a la hora de ofrecer y realizar el recorrido.

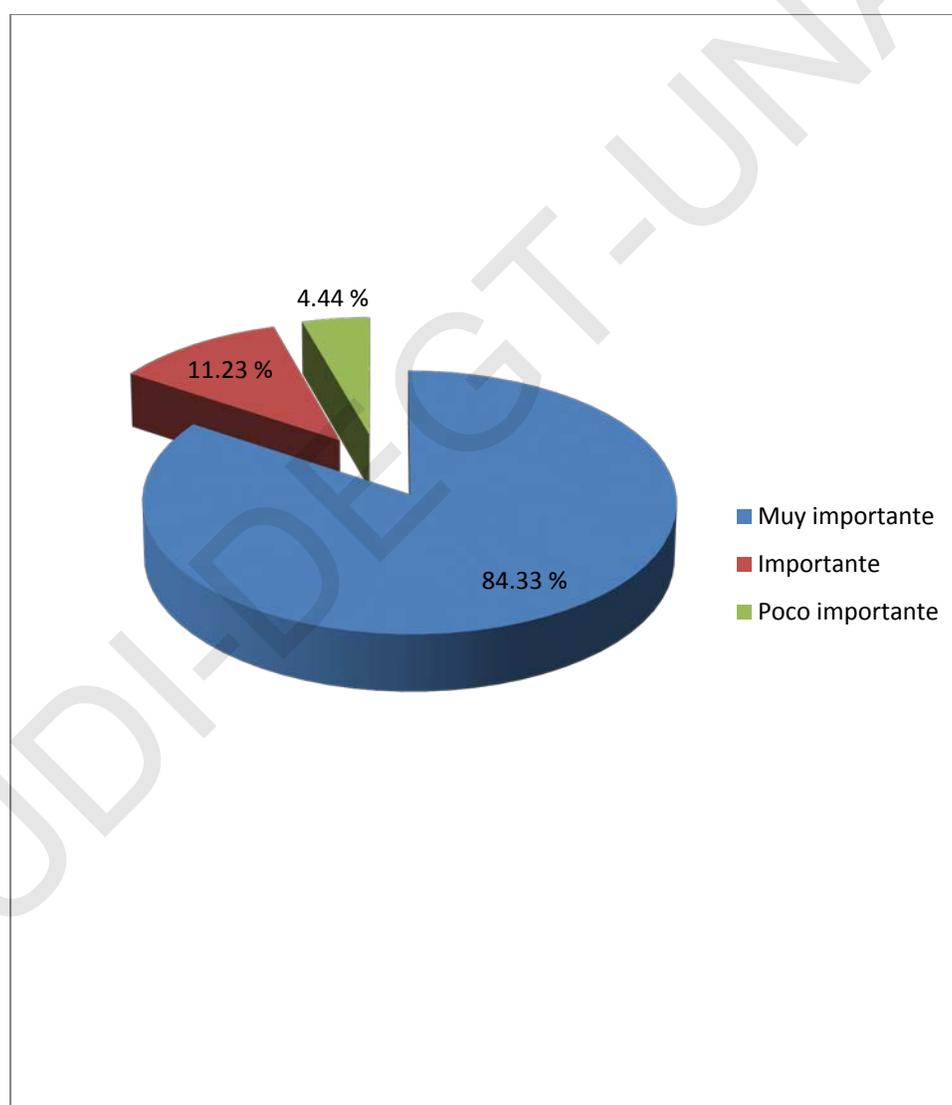


Fuente: propia.

Figura No. 13 Seguridad en el recorrido turístico en Puerto Cortés, 2012

Se puede apreciar en la figura No. 13 que el 83.33% de los encuestados respondieron que la *seguridad* es muy importante esto es fuertemente influenciado por los altos índices de delincuencia e inseguridad que se vive en Honduras.

Hablando específicamente del proyecto, al decir seguridad se refiere a que el turista pueda recorrer las áreas de recreación sin ningún tipo de temor y que el mismo preste todas las condiciones necesarias para hacer de la estancia una experiencia agradable.

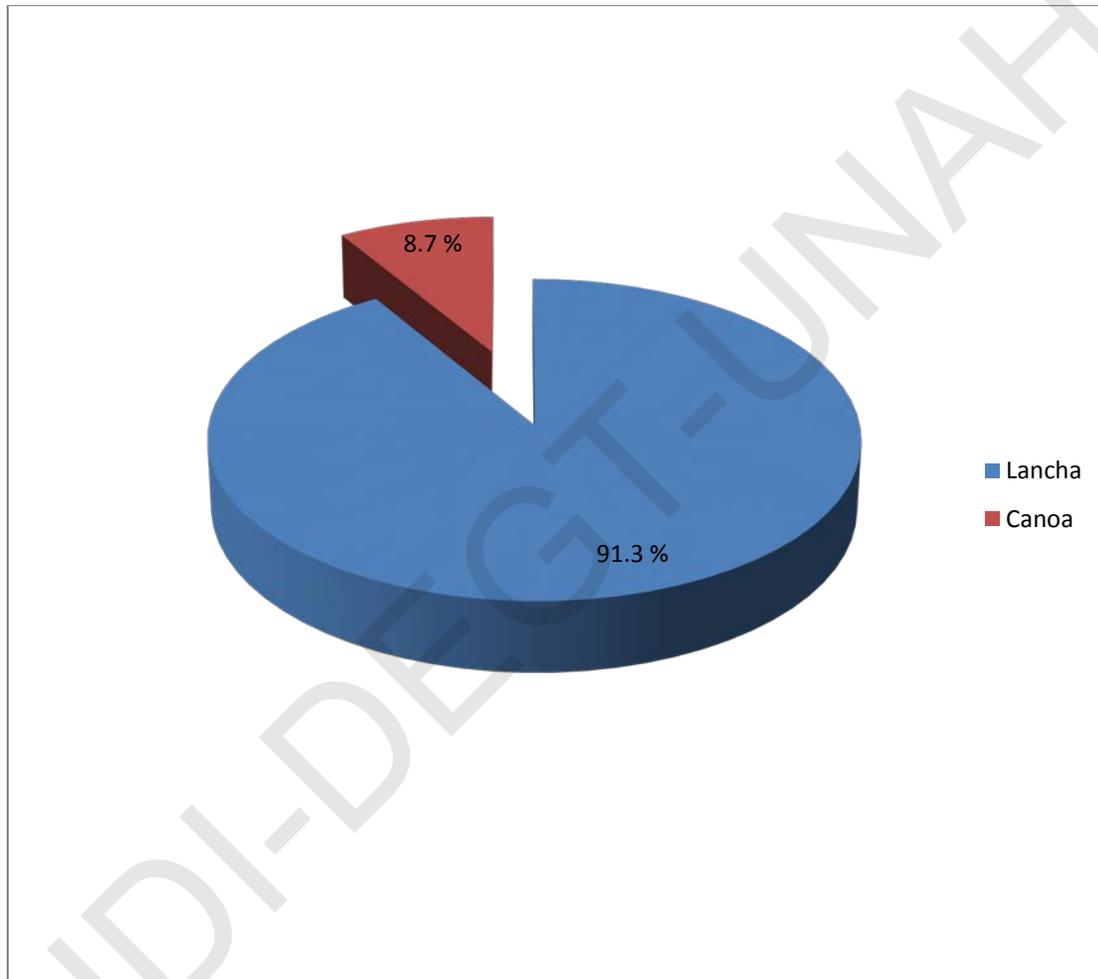


Fuente: propia

Figura No. 14 Medios de Transporte en el Recorrido Turístico, Puerto Cortés, 2012

La figura No. 14 presenta los resultados obtenidos a la pregunta: ¿En qué medios de transporte le gustaría que se hiciera el recorrido? El 90.00% respondió que en lancha ya que esta presta un mayor nivel de estabilidad y por ende, más seguridad.

Basado en el gráfico anterior, el proyecto debe ser elaborado para la utilización de lanchas.

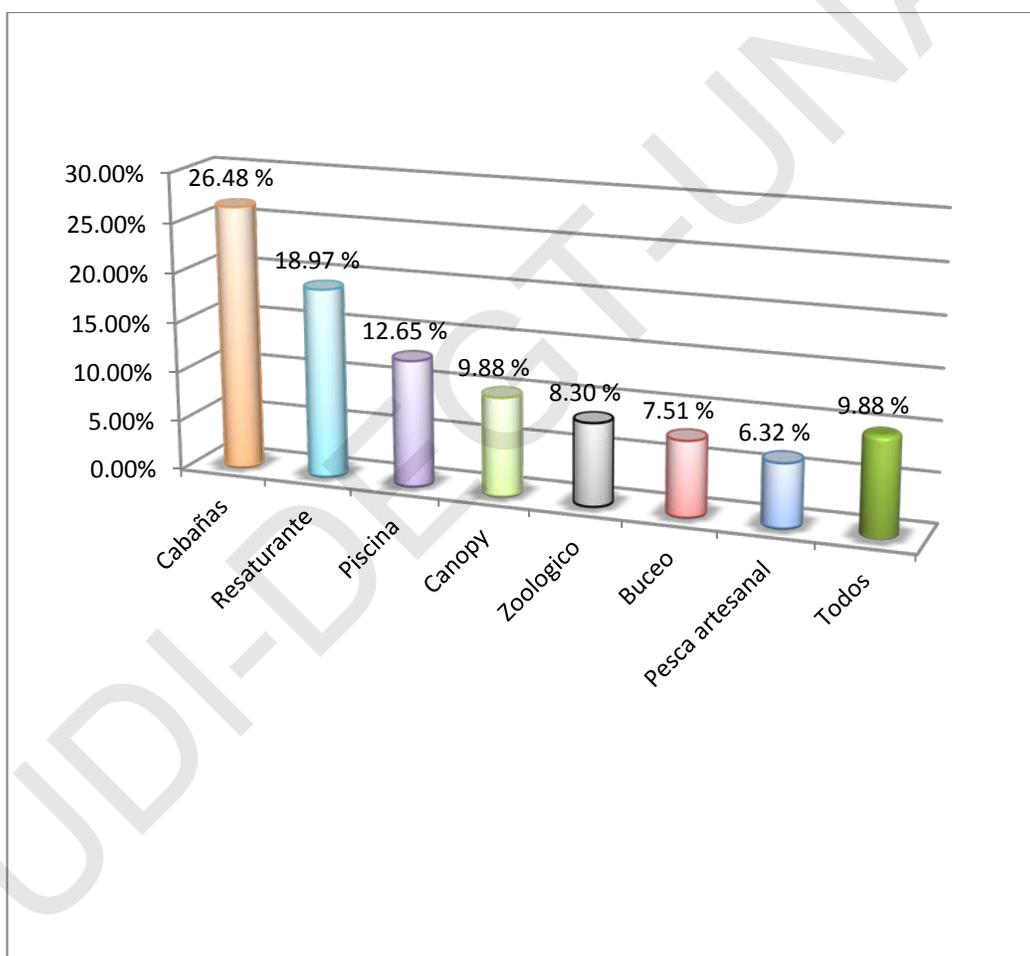


Fuente: propia

Figura No. 15 Servicios Adicionales

En la **Figura No. 15** se muestra los servicios adicionales o que completados al recorrido harían que el mismo tuviese un mayor atractivo.

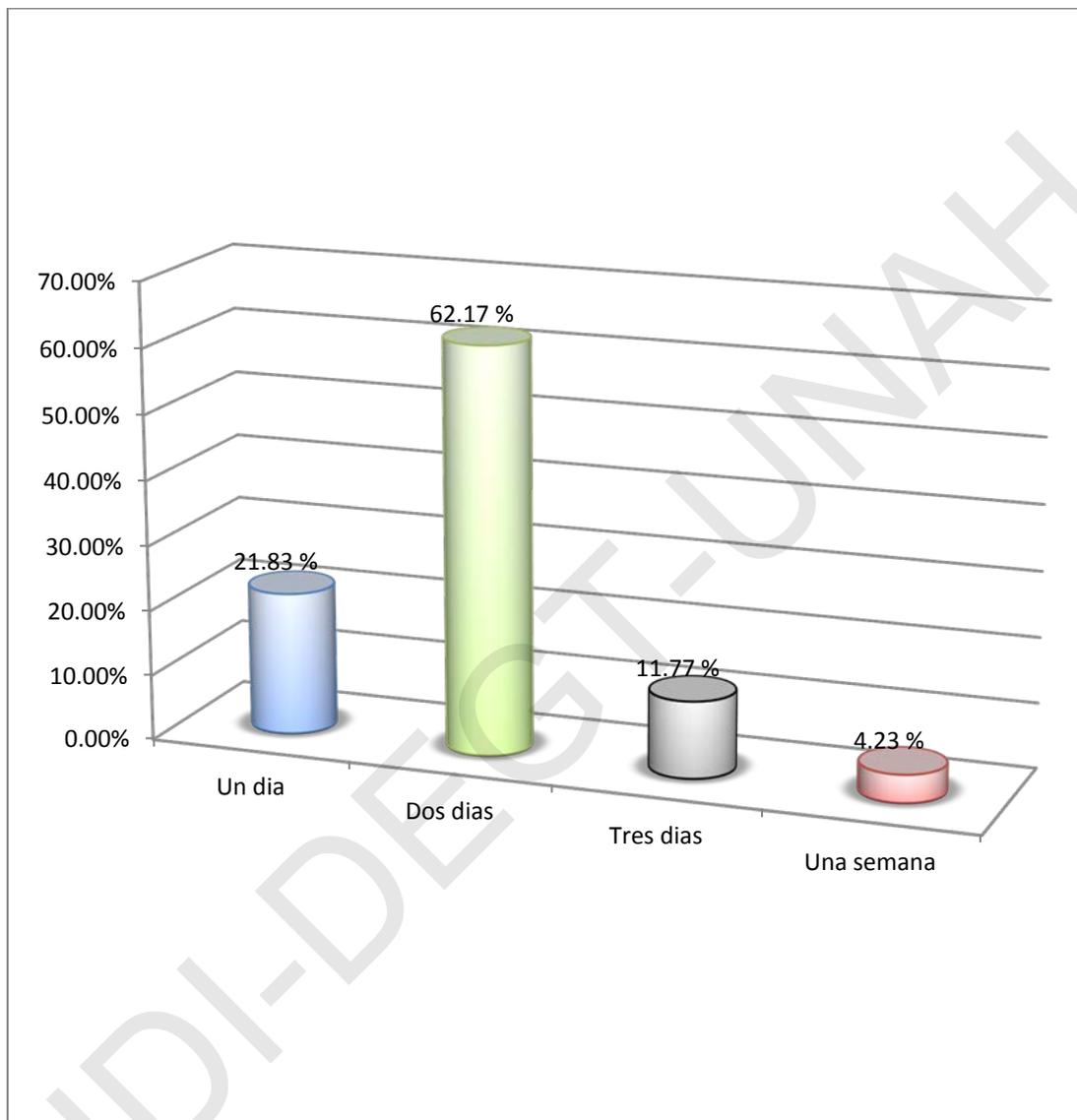
En la figura se observa que las cabañas con un 26.48%, el restaurante con 18.97%, la piscina con 12.65% y el canopy con 9.88% son los servicios adicionales que mayor puntaje obtuvieron, por ende, estos mismos o por lo menos uno o dos deberán incluirse en el recorrido turístico. Los cuales podrían sumarse en el futuro al proyecto.



Fuente: propia.

Figura No. 16 Tiempo que utilizaría las cabañas

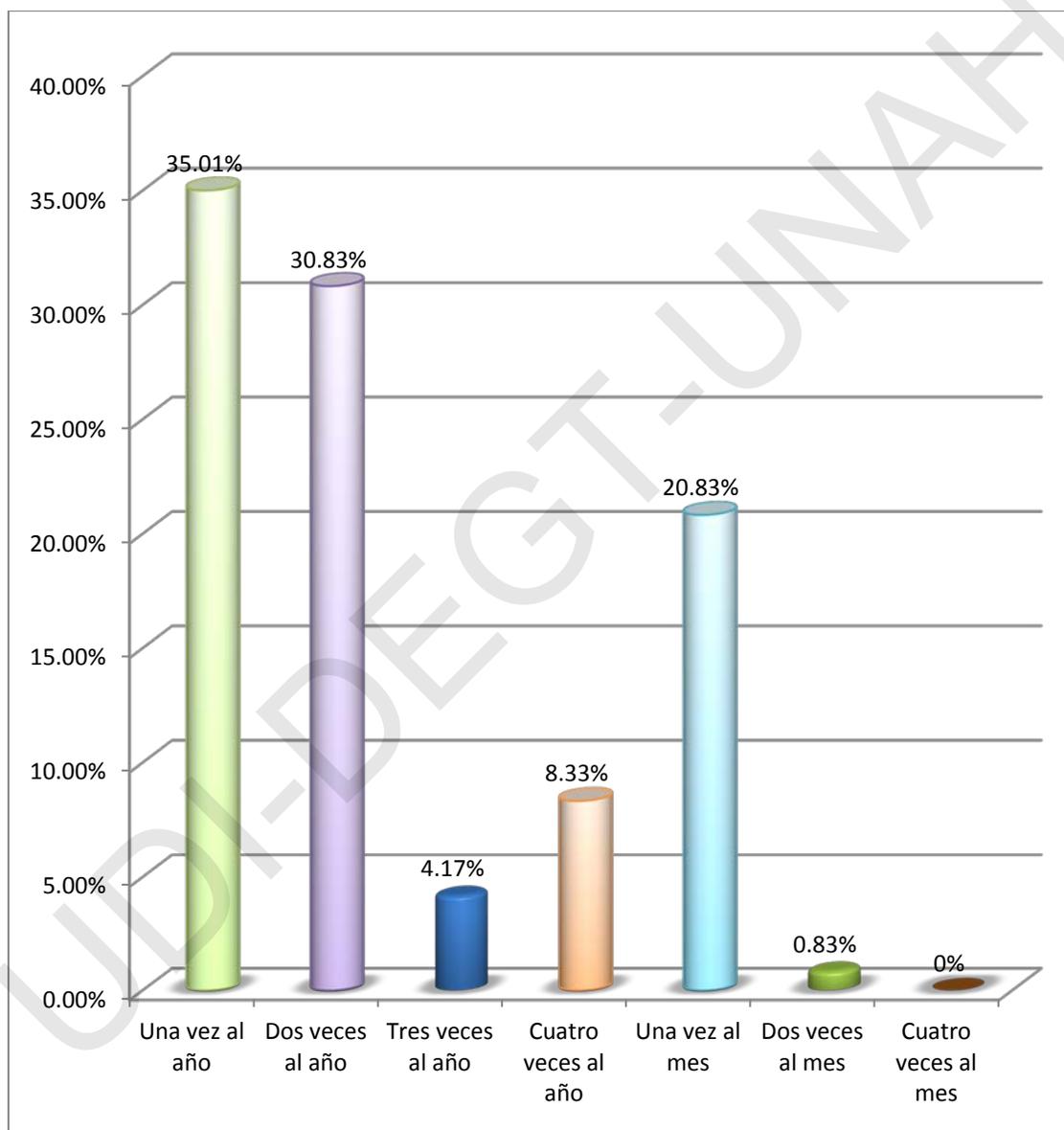
Se puede notar que el mayor porcentaje de respuestas es para la opción de 2 días de estancia en las cabañas, esto se observa en la figura No. 16.



Fuente: propia.

Figura No. 17 Frecuencia de disposición a realizar el recorrido

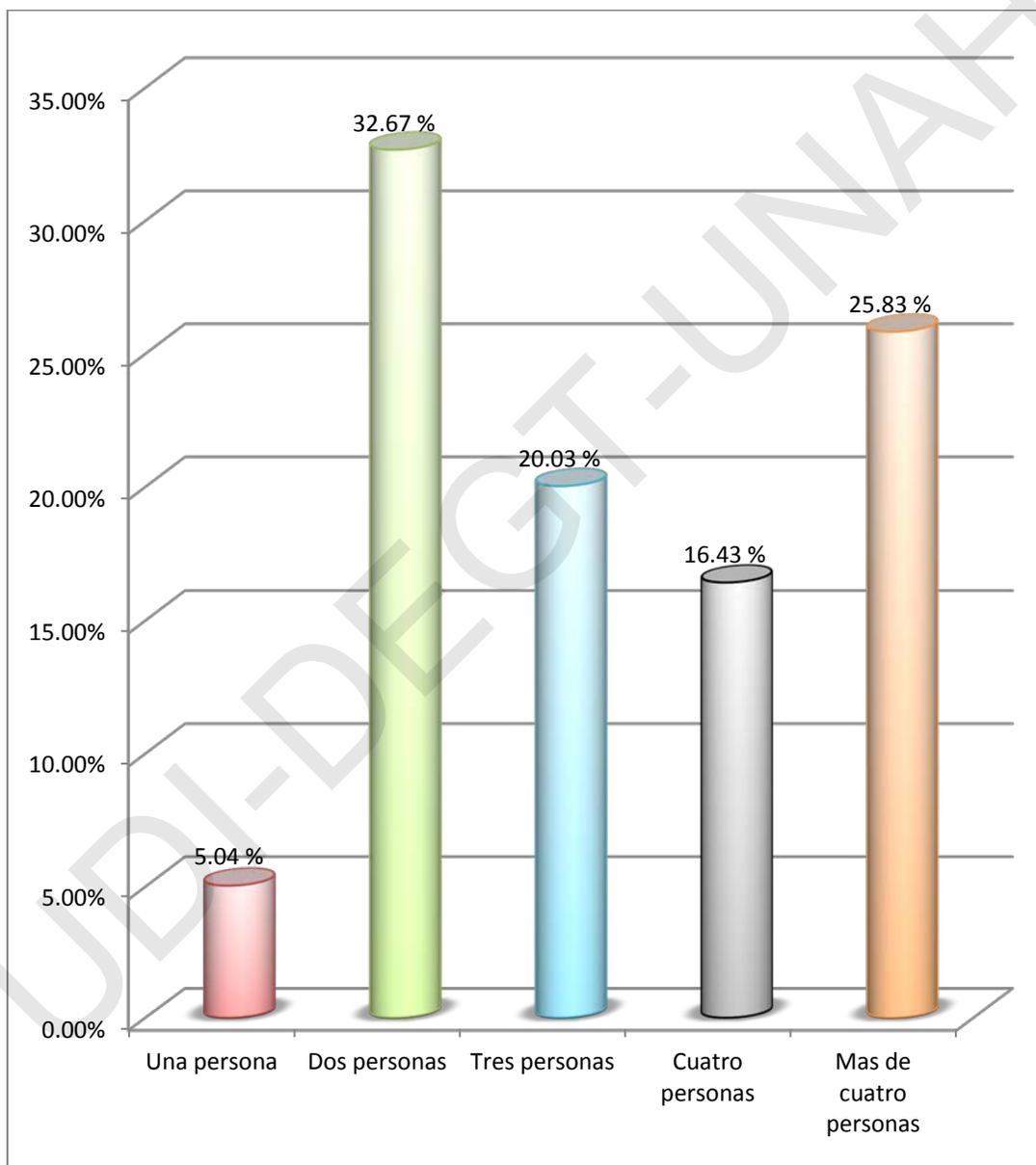
Los resultados de esta y la siguiente pregunta son muy importantes en el estudio de mercado ya que brindan el grado de intención de compra por parte del mercado meta, se puede observar en la figura No. 17 que sobresalen 3 columnas y estas son: una vez al año con un 35%, dos veces al año con 30.83% y una vez al mes con 20.83%.



Fuente: propia.

Figura No. 18 Con cuantas personas realizaría el recorrido

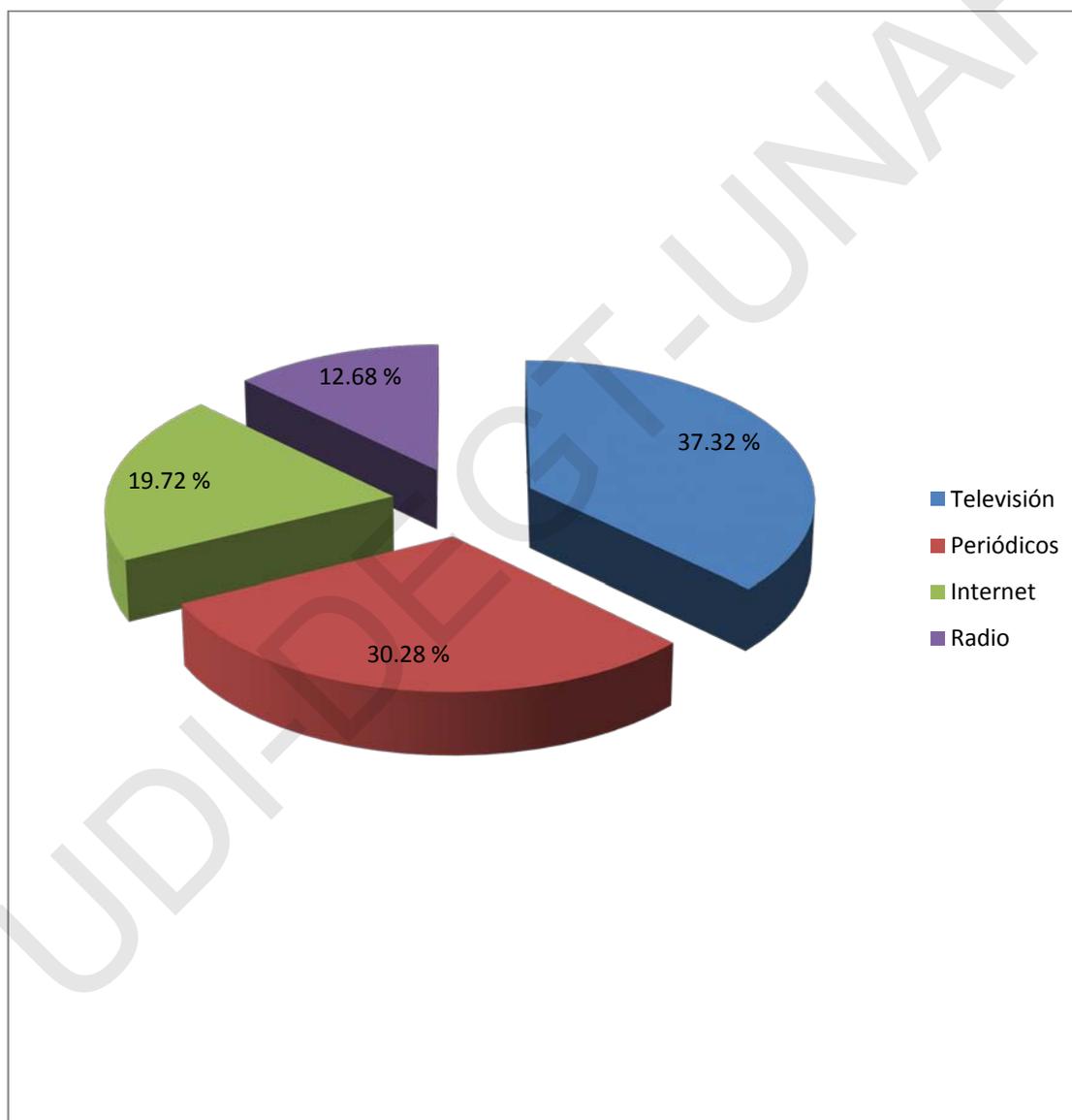
Figura No. 18 junto a la Figura No. 17, que presentan el grado de intención de compra del servicio de recorrido turístico, se puede notar que las columnas que implican más de una persona se elevan con porcentajes altos, lo que implica que el recorrido puede ser promocionado para familias, grupos de amigos e instituciones educativas.



Fuente: propia

Figura No. 19 En que medios de comunicación ha obtenido información de recorridos

La figura No.19 muestra los porcentajes en los que las personas encuestadas han encontrado publicidad relativa a recorridos turísticos, estos son los ya tradicionales medios de comunicación masivos en los cuales se encuentra la televisión con el mayor porcentaje el cual es de 37.32%, los periódicos con el 30.28%, el internet con 19.72 y con 12.68% tenemos la radio.

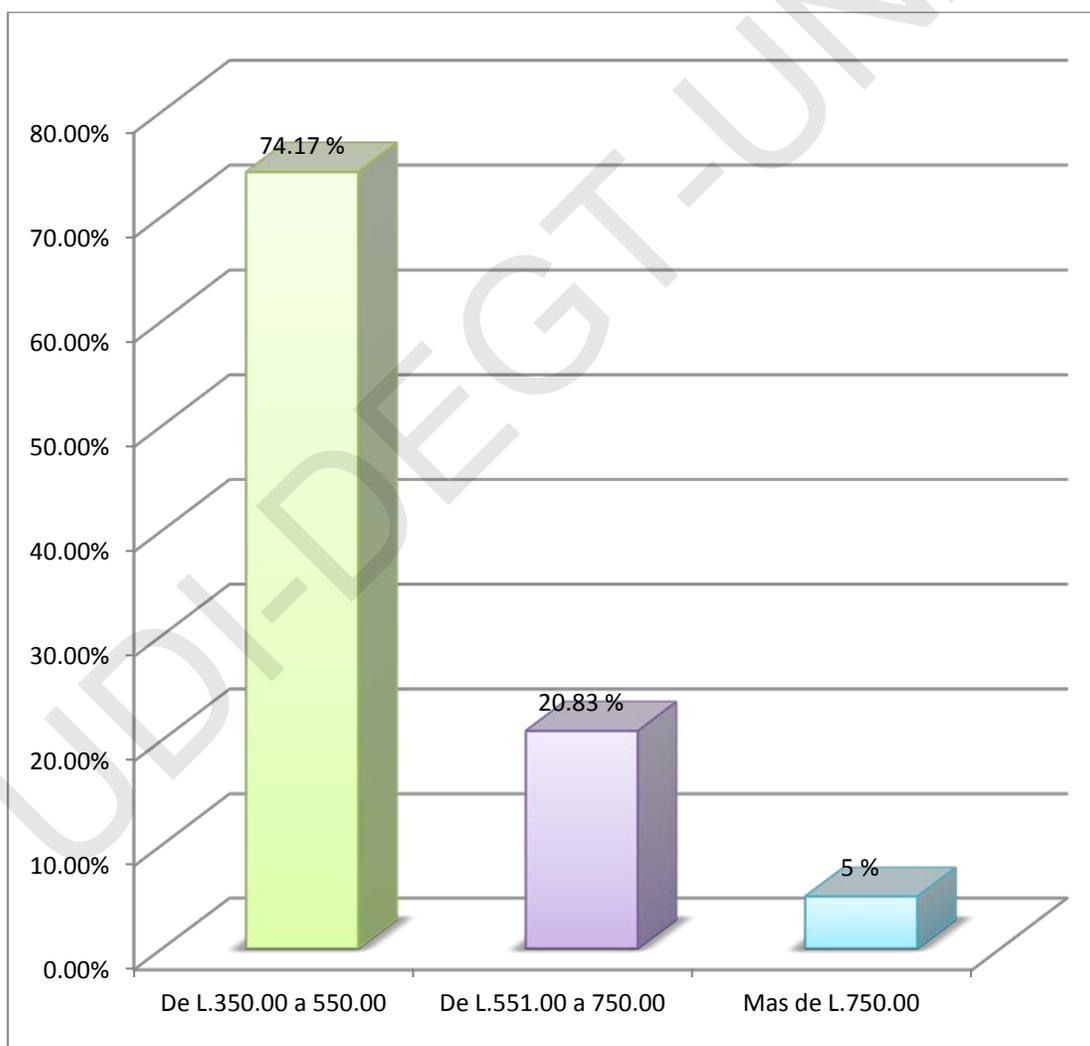


Fuente: propia.

Figura No. 20 Cuanto estaría dispuesto a pagar

La figura número 20 muestra los resultados de la pregunta: ¿Cuánto estaría dispuesto a pagar por un recorrido turístico? Obteniendo así que el 74.17% de los encuestados respondió que de L.350.00 a L.550.00, el 20.83% respondió que de L.551.00 a L.750.00 y solo un 5% respondió que más de L.750.00.

Es natural que la mayoría responda en la opción más cómoda económicamente, sin embargo esta cantidad deberá estar sujeta a revisión teniendo como base los costos operativos y el margen de utilidad deseado.



Fuente: propia

CAPITULO 5 ESTUDIO TÉCNICO Y ORGANIZACIONAL

5.1 Tamaño del Proyecto

Para de definir el tamaño del proyecto tomaremos en cuenta la disponibilidad de la empresa para ofrecer el servicio, considerando los resultados de la disponibilidad de compra del servicio y considerando los recursos financieros del proyecto se define que el tamaño será en base a la disponibilidad de la empresa a ofrecer el servicio.

El proyecto dispondrá de 5 lanchas de 20 pies con capacidad para 12 personas haciendo un total de 60 personas atendidas por viaje, en caso de necesitarse más lanchas estas serán alquiladas a los pescadores locales. El día de trabajo consta de ocho horas.

Tabla No. 5 Capacidad Instalada

Día	Clientes	Personas por lancha	Personas por día por lancha
Lunes	Descanso		
Martes	Mantenimiento preventivo		
Miércoles	4 viajes por día	12 personas por lancha	48 personas por día
Jueves	4 viajes por día	12 personas por lancha	48 personas por día
Viernes	4 viajes por día	12 personas por lancha	48 personas por día
Sábado	4 viajes por día	12 personas por lancha	48 personas por día
Domingo	4 viajes por día	12 personas por lancha	48 personas por día

Fuente: Propia

El proyecto tiene la capacidad para atender a 240 personas diarias de ser necesario según la demanda del día se contará con el alquiler de lanchas a pescadores de la zona que cuenten con las condiciones apropiadas para realizar el recorrido.

Cada viaje ida y vuelta tiene una duración de 1 hora y treinta minutos tomando 30 minutos más entre viaje y viaje para realizar abordaje y desabordaje e inspección de la maquinaria (lanchas y motores) y equipo (chalecos, lasos, anclas) haciendo un total de 2 horas para cada viaje.

5.2 Localización

El proyecto de recorrido turístico educativo se desarrollará en la zona garífuna de Puerto Cortés, Honduras, Centroamérica, iniciando el recorrido en el mercado de mariscos ubicado en barrio El Porvenir y dirigiéndose a la aldea garífuna de Bajamar.

El proyecto tendrá una oficina para la administración, atención al cliente y venta del servicio ubicada en el mercado de mariscos de Puerto Cortés.

5.3 Ingeniería del Proyecto

Tiene 2 componentes que son:

- Instalaciones
- Equipamientos

5.3.1 Instalaciones

Las instalaciones con que contara el proyecto tendrán una oficina en barrio El Porvenir la cual será alquilada, hasta que el proyecto pueda tener una oficina propia.

El lugar de almacenamiento de las lanchas y equipo será en el predio de lanchas de la cooperativa de pescadores de Puerto Cortés.

Así mismo según el crecimiento en la demanda del proyecto se puede contar con el servicio de hospedaje en el futuro en la comunidad garífuna de Bajamar.

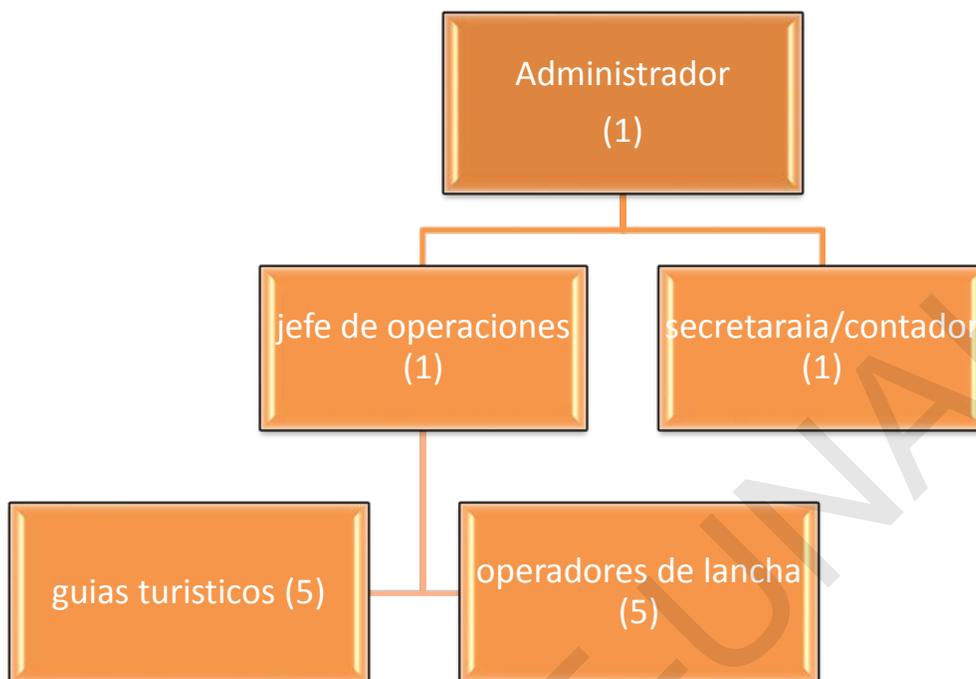
5.3.2 Equipamientos

La maquinaria y equipo a utilizar serán: las 5 lanchas de 20 pies de largo con motores fuera de borda de 40 hp marca Suzuki; chalecos salvavidas; radio comunicadores; 2 computadoras de escritorio para el personal administrativo mobiliario y la papelería y útiles de oficina necesarios.

5.4 Organización

La organización de la empresa ejecutora y dueña del proyecto (inversionistas privados) es pequeña y práctica, debido a la índole del proyecto, conforme vaya creciendo el proyecto y aumentando la demanda del mismo la presente organización propuesta puede ser mejorada.

Cronograma de Operación



Fuente: propia

Tabla No. 6 Costos del proyecto

DETALLE	VALOR
5 Lanchas	L.250,000.00
5 Motores de 40 hp	L.285,000.00
Chalecos salvavidas	L.100,000.00
Pago planilla (mensual)	L.121,000.00
	L.50,000.00
Mobiliario y equipo de oficina	
objetos varios	L.20,000.00
Gastos de constitución	L.30,000.00
Total	L.856,000.00

Fuente: Propia

CAPITULO 6: ESTUDIO ECONÓMICO Y ESTUDIO FINANCIERO

6.1 Planilla

Tabla No. 7

PLANILLA DE PAGO DE PATRONO						
			7.00%	1.50%	1%	
NOMBRE	CANTIDAD	SUELDO (I.)	IHSS (I.)	RAP (I.)	INFOP (I.)	TOTAL MES(I.)
Administrador	1	12,000.00	336.00	180.00	120.00	12,636.00
secretaria/contador	1	8,000.00	336.00	120.00	80.00	8,536.00
jefe de operaciones	1	10,000.00	336.00	150.00	100.00	10,586.00
operador de lancha	5	25,000.00	336.00	75.00	50.00	5,461.00
guía turístico	5	30,000.00	336.00	90.00	60.00	6,486.00
MENSUAL		85,000.00	1,680.00	615.00	410.00	43,705.00
ANUAL		935,000.00	20,160.00	7,380.00	4,920.00	483,460.00
TOTAL ANUAL		935,000.00	20,160.00	7,380.00	4,920.00	483,460.00

Fuente: propia

El cuadro número 1 muestra la descripción de los sueldos del personal con que se hace el estudio del proyecto, así mismo hace referencia a las retenciones legales hechas al personal.

6.1.2 Equipo y Mobiliario

Tabla No. 8

EQUIPO Y MOBILIARIO						1%
ACTIVO	No.	COSTO	TOTAL	VIDA UTIL	DEPRE/UNIDA	Depreciación
Lanchas	5	L. 50,000.00	L.250,000.00	5	L.9,900.00	L.49,500.00
Motores	5	L. 57,000.00	L.285,000.00	5	L.11,286.00	L.56,430.00
lasos/ropos	5	L. 1,500.00	L.7,500.00	2	L.742.50	L.3,712.50
Anclas	5	L. 500.00	L.2,500.00	5	L.99.00	L.495.00
tanque/combustible	2	L. 3,000.00	L.6,000.00	5	L.594.00	L.1,188.00
tambos 5 gal/combustible	2	L. 200.00	L.400.00	2	L.99.00	L.198.00
barril 55 galones	3	L. 700.00	L.2,100.00	5	L.138.60	L.415.80
chalecos salvavidas	60	L. 502.84	L.30,170.40	5	L.99.56	L.5,973.74
Remos	5	L. 100.00	L.500.00	2	L.49.50	L.247.50
caja de herramientas	1	L. 10,000.00	L.10,000.00	5	L.1,980.00	L.1,980.00
Radio comunicadores	6	L. 5,500.00	L.33,000.00	5	L.1,089.00	L.6,534.00
MOBILIARIO						
computadoras	2	L. 8,000.00	L.16,000.00	5	L.1,584.00	L.3,168.00
escritorios	3	L. 4,000.00	L.12,000.00	5	L.792.00	L.2,376.00
sillas secretariales	2	L. 600.00	L.1,200.00	5	L.118.80	L.237.60
silla ejecutiva	1	L. 1,000.00	L.1,000.00	5	L.198.00	L.198.00
mini Split	1	L. 12,000.00	L.12,000.00	5	L.2,376.00	L.2,376.00
sillas de espera	2	L. 800.00	L.1,600.00	5	L.158.40	L.316.80
impresora multifuncional	1	L. 1,400.00	L.1,400.00	5	L.277.20	L.277.20
archivos	1	L. 1,000.00	L.1,000.00	5	L.198.00	L.198.00
Pizarra	1	L. 1,200.00	L.1,200.00	5	L.237.60	L.237.60
papelería y útiles	1	L. 5,000.00	L.5,000.00	1	L.4,950.00	L.4,950.00
TOTAL			L.679,570.40			L.141,009.74
AMORTIZACION						
GASTOS CONSTITUCION	1	L.10,000.00	L.10,000.00	5	L.2,000.00	L.2,000.00
TOTAL			L.10,000.00			L.2,000.00

Fuente: propia

El cuadro número 2 muestra el detalle de precios de la adquisición de mobiliario y equipo del proyecto con su respectiva depreciación.

6.1.3 Costos Fijos

Tabla No. 9
COSTOS FIJOS

DESCRIPCION	MENSUAL	ANUAL
Papelería	L.500.00	L.6,000.00
Renta	L.10,000.00	L.120,000.00
Luz	L.1,200.00	L.14,400.00
Agua	L.250.00	L.3,000.00
Teléfono	L.1,300.00	L.15,600.00
Salarios	L.778,060.00	L.778,060.00
Publicidad	L.500.00	L.6,000.00
Material aseo	L.400.00	L.4,800.00
Depreciación	L.11,750.81	L.141,009.74
Amortización	L.166.67	L.2,000.00
TOTAL	L. 804,127.48	L. 1310,869.74

Fuente: propia

El cuadro número 3 detalla los costos fijos que se incurren para el funcionamiento del proyecto.

6.2 Ingresos del Proyecto

6.2.1 Precio de Venta

Tabla No. 10

	2014	2015	2016	2017
PRECIO DE VENTA				
COSTO TOTAL	L. 955,819.74	L. 955,819.74	L. 955,819.74	L. 955,819.74
VENTAS	L. 1008,000.00	L. 1058,400.00	L. 1111,320.00	L. 1166,886.00
INGRESOS	L. 52,180.26	L. 102,580.26	L. 155,500.26	L. 211,066.26

Fuente: propia

El cuadro número 4 hace la separación del costo total y la ganancia según el ingreso diario.

6.2.2 Posibles Ingresos del Proyecto

Tabla No. 11

INGRESOS				
DESCRIPCION	1	2	3	4
CANTIDAD DE PERSONAS	3000	3500	4000	4500
INGRESO	L.1008,000.00	L.1058,400.00	L.1111,320.00	L. 1166,886.00
INGRESO TOTAL	L.1008,000.00	L.1058,400.00	L.111,320.00	L.1166,886.00
COSTO	L. 955,819.74	L. 955,819.74	L. 955,819.74	L. 955,819.74
UTILIDAD	L. 52,180.26	L. 102,580.26	L. 155,500.26	L. 211,066.26

Fuente: propia

El cuadro número 5 detalla la utilidad del proyecto y sus costos basados en la cantidad de personas atendidas, en la primera celda esta la cantidad de personas que se estima que utilicen el recorrido siendo este un numero de 3000 personas anuales y subiendo anualmente la cantidad de personas a atender.

6.3 Inversión Inicial

Tabla No. 12

INVERSION INICIAL		
DESCRIPCION	MENSUAL	TOTAL
lanchas	L. 250,000.00	L. 250,000.00
computadoras	L. 16,000.00	L. 16,000.00
escritorios	L. 12,000.00	L. 12,000.00
sillas secretariales	L. 1,200.00	L. 1,200.00
silla ejecutiva	L. 1,000.00	L. 1,000.00
mini split	L. 12,000.00	L. 12,000.00
sillas de espera	L. 1,600.00	L. 1,600.00
impresora multifuncional	L. 1,400.00	L. 1,400.00
archivos	L. 1,000.00	L. 1,000.00
pizarra	L. 1,200.00	L. 1,200.00
PAPELERIA *	L. 500.00	L. 3,000.00
COMBUSTIBLE DE LANCHAS *	L. 20,000.00	L. 120,000.00
GASTOS CONSTITUCION *	L. 10,000.00	L. 10,000.00
RENTA *	L. 10,000.00	L. 60,000.00
LUZ *	L. 1,200.00	L. 7,200.00
AGUA *	L. 250.00	L. 1,500.00
TELEFONO *	L. 1,300.00	L. 7,800.00
PUBLICIDAD *	L. 500.00	L. 3,000.00
SALARIOS *	L. 43,705.00	L. 262,230.00
MATERIAL DE ASEO *	L. 400.00	L. 2,400.00
TOTAL	L. 385,255.00	L. 774,530.00

* Capital de trabajo

Fuente: propia

El cuadro número 6 muestra la inversión inicial del proyecto siendo esta de L. 774,530.00

6.4 Costo de Capital

Tabla No. 13

COSTO DE CAPITAL				
DESCRIPCION	INVERSION	% PARTICI.	% OPORTU	TOTAL
CAPITAL PROPIO	L. 232,359.00	0.3	0.3	0.09
PRESTAMO	L. 542,171.00	0.7	0.4	0.28
TOTAL	L. 774,530.00	1	0.7	0.37

Fuente: propia

El cuadro número 7 muestra el costo de capital haciendo este una separación entre el capital propio y capital externo.

6.5 amortización del préstamo

Tabla No. 14

AMORTIZACION DE PRESTAMO				
MONTO	-L. 542,171.00			
TASA	37%			
TIEMPO	3			
ANUALIDAD	L. 319,698.98			
AÑO	ANUALIDAD	INTERES	AMORTIZA	SALDO
				-L. 542,171.00
1	L. 319,698.98	L. 189,759.85	L. 129,939.13	L. 412,231.87
2	L. 319,698.98	L. 144,281.16	L. 175,417.82	L. 236,814.06
3	L. 319,698.98	L. 82,884.92	L. 236,814.06	L. 0.00

Fuente: propio

El cuadro número 8 hace detalle de la amortización de préstamo a una tasa del 37% anual y 3 años de plazo para el pago del préstamo.

6.6 Balance General

Tabla No. 15

BALANCE GENERAL			
AL AÑO CERO			
ACTIVO			
CORRIENTE			
EFFECTIVO	L. 281,730.00	L. 281,730.00	
NO CORRIENTE	-		
FIJO TANGIBLE			
lanchas	L. 250,000.00		
computadoras	L. 16,000.00		
escritorios	L. 12,000.00		
sillas secretariales	L. 1,200.00		
silla ejecutiva	L. 1,000.00		
mini split	L. 12,000.00		
sillas de espera	L. 1,600.00		
impresora multifuncional	L. 1,400.00		
archivos	L. 1,000.00		
pizarra	L. 1,200.00	L. 297,400.00	
DIFERIDO			
COMBUSTIBLE DE LANCHAS	L. 120,000.00		
GASTOS DE CONTITUCION	L. 10,000.00		
RENTA PAGADA POR ANTICIPADO	L. 60,000.00		
PUBLICIDAD	L. 3,000.00		
MATERIAL DE ASEO	L. 2,400.00		
TOTAL ACTIVO		L. 195,400.00	L. 774,530.00
PASIVOS			
NO CORRIENTE			
PRESTAMO POR PAGAR	L. 542,171.00		
TOTAL PASIVO		L. 542,171.00	
CAPITAL CONTABLE			
CAPITAL SOCIAL	L. 232,359.00		
TOTAL CAPITAL CONTABLE		L. 232,359.00	
SUMA PASIVO Y CAPITAL			774,530.00

Fuente: propia

El cuadro número 9 muestra el balance general del proyecto, haciendo detalle del activo, pasivo y capital contable.

6.7 Estado de Resultados

Tabla No. 16

ESTADO DE RESULTADO			
	1	2	3
INGRESOS	116	150	200
INGRESOS SERVICIOS	L. 1,008,000.00	L. 1,058,400.00	L. 1,111,320.00
TOTAL INGRESO	L. 1,008,000.00	L. 1,058,400.00	L. 1,111,320.00
COSTO			
PAPELERIA	L. 4,500.00	L. 4,500.00	L. 4,500.00
SUELDOS	L. 483,460.00	L. 483,460.00	L. 483,460.00
RENTA	L. 90,000.00	L. 90,000.00	L. 90,000.00
SERVICIOS PUBLICOS	L. 90,000.00	L. 90,000.00	L. 90,000.00
PUBLICIDAD	L. 4,500.00	L. 4,500.00	L. 4,500.00
COMBUSTIBLE DE LANCHAS	L. 20,000.00	L. 20,000.00	L. 20,000.00
DEPRECIACION	L. 141,009.74	L. 141,009.74	L. 141,009.74
AMORTIZACION	L. 2,000.00	L. 2,000.00	L. 2,000.00
TOTAL	L. 835,469.74	L. 835,469.74	L. 835,469.74
UTILIDAD/PERDIDA OPERACIÓN	L. 172,530.26	L. 222,930.26	L. 275,850.26
GASTOS FINANCIEROS	L. 189,759.85	L. 144,281.16	L. 82,884.92
UTILIDAD ANTES DE IMPUESTO	-L. 17,229.59	L. 367,211.42	L. 358,735.18
IMPUESTO	-L. 4,307.40	L. 91,802.85	L. 89,683.80
	-L. 21,536.99	L. 275,408.56	L. 269,051.39

Fuente: propia

El cuadro número 10 muestra el Estado de Resultados

6.8 Flujo de Efectivo

Tabla No. 17

FLUJO DE EFECTIVO				
	0	1	2	3
SALDO INICIAL				
FLUJOS OPERATIVOS				
INGRESOS		L. 1,008,000.00	L. 1,058,400.00	L. 1,111,320.00
COSTOS		L. 672,460.00	L. 672,460.00	L. 672,460.00
IMPUESTO		-L. 4,307.40	L. 91,802.85	L. 89,683.80
TOTAL FLUJO OPERATIVO		<u>L. 339,847.40</u>	<u>L. 477,742.85</u>	<u>L. 528,543.80</u>
FLUJO DE INVERSION				
EFFECTIVO	L. 281,730.00			
lanchas	L. 250,000.00	-	-	-
computadoras	L. 16,000.00			
escritorios	L. 12,000.00	-	-	-
sillas secretariales	L. 1,200.00	-	-	-
silla ejecutiva	L. 1,000.00	-	-	-
mini split	L. 12,000.00			
sillas de espera	L. 1,600.00			
impresora multifuncional	L. 1,400.00			
archivos	L. 1,000.00			
pizarra	L. 1,200.00			
COMBUSTIBLE DE LANCHAS	L. 120,000.00			
GASTOS DE CONTITUCION	L. 10,000.00			
RENTA PAGADA POR ANTICIPADO	L. 60,000.00			
PAPELERIA	L. 6,000.00			
PUBLICIDAD	L. 3,000.00			
TOTAL FLUJO INVERSION	L. 778,130.00			
FLUJOS FINANCIAMIENTO		L. 0.00		
CAPITAL SOCIAL	L. 706,662.45	0		
PRESTAMO POR PAGAR	L. 863,698.55	0		
PAGO PRESTAMO		L. 129,939.13	L. 175,417.82	L. 236,814.06
PAGO DE INTERESES		L. 189,759.85	L. 144,281.16	L. 82,884.92
TOTAL FLUJO FINANCIAMIENTO	L. 1,570,361.00	-L. 319,698.98	L. 319,698.98	L. 319,698.98
FLUJO NETO EFECTIVO	(1,570,361.00)	L. 20,148.42	L. 158,043.88	L. 208,844.82

Fuente: propia

El cuadro número 11 muestra el flujo de efectivo para el proyecto de recorrido turístico educativo.

6.9 Valor Actual Neto y Tasa Interna de Retorno

Tabla No. 18

VAN DE FLUJOS	L. 207,878.46
INVERSION	-L. 1570,361.00
VAN	L. 859,596.42
TIR	42%

Fuente: propia

Como muestra el cuadro número 12, según los datos establecidos en el estudio económico y financiero se concluye que el proyecto de recorrido turístico-educativo es financieramente rentable.

CAPITULO 7 ESTUDIO DE IMPACTO AMBIENTAL

DESCRIPCIÓN Y NECESIDAD DEL PROYECTO

7.1 Los requisitos o resultados (Alteraciones) potenciales ambientales del proyecto durante su fase de operación

Positivos: generación de empleo en la zona, aumento de la venta de artesanías garífunas, los turistas van a conocer las comidas, costumbres, lengua, de los garífunas de Honduras, conocimiento de los movimientos portuarios en Puerto Cortés, disfrute de la belleza escénica del lugar, conocimiento de animales silvestres como iguanas, cangrejos, aves de diferentes especies, etc.

Negativos: Generación de desechos sólidos, aguas negras y grises, posible derrame de combustible, aceite de motor, posible accidente con los barcos en la bahía, ruido a los pescadores de la laguna de Alvarado y en el mar.

7.2 La Necesidad General Identificada Para el Proyecto

La generación de empleo en la zona y el ingreso económico de la venta de artesanías garífunas por parte de los visitantes, la necesidad del turista de conocer la cultura garífuna y aventurar en el mar.

7.3 Identificación y Caracterización de las Posibles Alternativas

Opciones que hayan sido consideradas (localización del emplazamiento, tamaño del proyecto, caracterización del diseño, medidas de control de la contaminación, cronograma de construcción y funcionamiento del proyecto, delimitar la necesidad del proyecto en relación con el tamaño planteado)

7.4 Información Institucional

Relativa a la construcción y operación del proyecto propuesta (leyes ambientales ya sean esta globales, regionales y/o locales) reglamentos y/o normativas u órdenes ejecutivas.

Se ha realizado un análisis de la normativa existente en el Municipio de Puerto Cortés y la normativa nacional, en relación a las normativas de la Unidad de Gestión Ambiental, la Unidad de Turismo Municipal, así como del Ministerio de Salud y las demás normas

jurídicas existentes en el país relacionadas con los aspectos ambientales como la Ley del Medio Ambiente entre otras, así como:

- 1) Ley del Instituto Hondureño de Turismo el capítulo IX,
- 2) Inscripción de la empresa en el instituto Hondureño de Turismo, la ley de incentivos al turismo,
- 3) Decreto No. 314-98, La Gaceta del 23 de abril de 1999, Reformado mediante Decreto No 194-2002, La Gaceta del 05 de junio de 2002, el artículo 5, numeral 1: exoneración de la renta por 10 años, el artículo 8 entre otros artículos.
- 4) Categorización de la SERNA, El proyecto está ubicado en Hotelería, Turismo y recreación, en otros centros y actividades eco turísticas, entra en la categoría 1, porque se encuentra en una zona intervenida, se presenta a la SERNA un registro ambiental.
- 5) Decreto No. 181 – 2007, artículo 1. Reformar el decreto No. 104-93 de fecha 2 de mayo de 1993 contenido en la ley general del ambiente, adicionándole un nuevo artículo bajo la denominación de 28 – A. la municipalidad de Puerto Cortés se deberá presentar y solicitar el permiso correspondiente. Y si necesita el Estudio de Impacto Ambiental, por afectar directa o indirectamente la cultura garífuna y ser zona costanera la debe de presentarse a la SERNA para su permiso correspondiente.
- 6) La ley de policía y convivencia social según decreto No. 226 – 2001, compete al Departamento Municipal de Justicia imponer las sanciones de multa, suspensión, cierre temporal o cancelación del permiso de operación, según la gravedad de la falta, a los establecimientos al público.
- 7) Reglamento del SERNA, para la revisión de Estudio de Impacto Ambiental.
- 8) Reglamentos de zonificación En el plan maestro de desarrollo en los reglamentos de zonificación se establece en el numeral 7.2 ZONAS RECREACIONALES, permite la construcción de atracaderos en la zona.

- 9) Ley para declaratoria, planeamiento y desarrollo de las zonas turísticas, según el acuerdo No. 112, publicado en el diario oficial la Gaceta, el 13 de enero 1983, se hizo la declaratoria de zonificación turística Nacional, quedando Puerto Cortés declarado en zona 1, deberá contar con la aprobación de la secretaría de Estado en los Despachos de Turismo / Instituto Hondureño de Turismo.

7.5 Identificación de los Impactos Potenciales del Proyecto

Tabla No. 19

	Actividad	Impacto	Medida de mitigación
Fase pre-operativa	Acondicionamiento de oficina	Generación de polvo por la apertura de orificios en la pared, barrido de la oficina	Riego de agua para minimizar el polvo en el ambiente
	Reclutamiento de personal	Perspectiva de empleo a varias personas	La clasificación del personal
	Cotización de equipo y materiales	ninguna	Ninguna
	Compra de equipo	Ninguna	Ninguna
Fase operativa	Mantenimiento de equipo	Genera aceite, grasa y puede contaminar la arena en la playa	Trabajar ordenadamente y depositar en un lugar los residuos
	Trasiego de combustible	Posible contaminación del agua y arena	Trasiego con las medidas de protección adecuadas
	Capacitación de personal	Cambio de actitud	Dar la capacitación en un espacio adecuado y cómodo
	Recorridos- Subida a la lancha- Velocidad de la lancha Bajada de la lancha Venta de lanchas Donación de equipo	Accidente por exceso de velocidad, asuste a los pescadores Posible caída de los pasajeros Expectativa de los pobladores para ser dueños de una lancha a bajo precio Expectativa de un centro escolar o iglesia	Ayudarles a subir y bajar en la lancha, con su equipo salvavidas Mantener el orden dentro de la lancha en el recorrido Mantener una velocidad moderada en la lancha Venderla a varias personas para que no solo sea uno el beneficiado Donar a varias instituciones
Fase de cierre	Pago de prestaciones	Generación de ingreso familiar a los empleados	Pagar a tiempo las prestaciones

Fuente: propia

7.9 Descripción del Entorno Afectado

Tabla No. 20

Actividad		Agua	Suelo	Aire	Fauna marina	Belleza escénica	Cultural	Pescadores	Σ (MI)
Fase pre-operativa	Acondicionamiento de oficina	1	2	2	0	2	0	0	7
	Reclutamiento de personal	0	0	1	0	1	2	0	4
	Cotización de equipo y materiales	0	1	2	0	0	1	0	4
	Compra de equipo	0	0	0	0	2	2	0	4
Fase operativa	Mantenimiento de equipo	1	2	4	1	2	2	1	11
	Trasiego de combustible	1	3	5	1	2	2	1	13
	Capacitación de personal	0	0	2	0	2	2	0	6
	Recorridos en lancha	2	1	5	2	2	2	3	15
Fase de cierre	Venta de lanchas	1	1	0	2	2	1	0	7
	Donación de equipo	1	1	0	0	2	2	2	8
	Pago de prestaciones	0	0	0	0	2	2	0	4
Total		9	13	23	8	22	20	9	

Fuente: propia

El conductor de la lancha debe de andar a una velocidad constante y moderada, porque el mar y la laguna siempre hay gente pescando y al pasar cerca de ellos puede romper las redes que están utilizando o espantar los peces del área de influencia, el horario de los buques que se encuentran en la Bahía para evitar accidentes marítimos en la zona, la identificación de las lanchas es muy importante.

El trasiego de combustible debe de realizarse en horas de la mañana o tarde para evitar los gases en las horas más calientes, evitar derrames de combustible al suelo para no contaminar.

El mantenimiento de los motores de lanchas debe de realizarse con cuidado de derramar aceite en el suelo, mantener arena en cubetas para limpiar los derrames si en caso de ocurrir.

El medio más dañado por las actividades a realizar en este proyecto es el Aire, debido a las emanaciones de los motores de las lanchas, el trasiego de combustible, mantenimiento de equipo, debe de realizarse con precaución para disminuir la contaminación al aire.

En algunos casos, es necesario tomar en consideración que la belleza escénica se ve afectada por las lanchas aparcadas en el lugar.

Aspectos Positivos: generación de empleo en la zona, aumento de la venta de artesanías garífunas, los turistas van a conocer las comidas, costumbres, lengua, de los garífunas de Honduras, conocimiento de los movimientos portuarios en Puerto Cortés

Aspectos Negativos: Generación de desechos sólidos, aguas negras y grises, posible derrame de combustible, aceite de motor, posible accidente con los barcos en la bahía, ruido a los pescadores de la laguna de Alvarado y en el mar.

Predicción del impacto

Se proyecta una positiva opinión pública al promocionar el proyecto por medio del pago de publicidad en varias emisoras locales y regionales, así como el adecuado manejo de la empresa a nivel comunal y dar un servicio de calidad para que el cliente regrese.

Otra razón es, la socialización del proyecto con las partes involucradas y especialmente con los pobladores aledaños a la ubicación del proyecto, quienes están de acuerdo con su ejecución.

7.10 Identificación y Valoración de las Medidas de Corrección del Impacto Potencial

Para el tratamiento de los residuos, que en un principio serán manejados en fosas sépticas, éstas serán monitoreadas para ser sustraídas con un camión recolector de desechos líquidos servidos y trasladados al área de tratamiento de desechos líquidos y una vez exista el alcantarillado sanitario, se conectara al sistema de tratamiento de aguas residuales y la basura que genere la producción del lugar será manejada atreves del camión recolector de desechos sólidos.

Toda esta disposición referente al tratamiento de los desechos tanto líquidos como sólidos, generará al proyecto un respaldo tanto social como legal, que permita obtener los permisos correspondientes para la construcción y posterior operación.

El mantenimiento del equipo, trasiego de combustible y recorridos en lanchas debe de realizarse con precaución para evitar derrames que pueden causar contaminación ambiental al entorno.

7.11 Selección de las Alternativas Propuestas

- 1) Compra de combustible de calidad para las lanchas, compra de tanques de plástico resistentes, para el almacenamiento de combustible y aceites.

- 2) Manejo y disposición de los desechos sólidos de la lancha y atracadero, el camión de recolección de desechos sólidos pasa dos veces a la semana, manejarla en recipientes tapados.

CAPITULO 8 CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

CONCLUSIONES

1. Se determinó la factibilidad de mercado del proyecto obteniendo una muy buena aceptación del servicio, observándose que el esfuerzo de mercadotecnia está enfocado de manera directa en las instituciones de educación primaria secundaria y universitaria.
2. Se estableció la localización, tamaño y organización aceptable para el proyecto desde la perspectiva técnica, determinándose que es un proyecto que se puede desarrollar con escasa infraestructura y cantidad de equipo.
3. Se comprobó la factibilidad financiera del proyecto, obteniendo resultados satisfactorios en los diferentes cuadros de los estados financieros demostrando así que el proyecto es rentable.
4. Se determinó la viabilidad ambiental del proyecto, determinando los posibles daños que podría causar el proyecto con su ejecución y sus respectivas medidas de mitigación para el funcionamiento ambientalmente sostenible de la ejecución del proyecto.

RECOMENDACIONES

Se recomienda la ejecución del proyecto debido a que en el desarrollo de los diferentes estudios se observa la factibilidad de mercado técnica y financiera del proyecto, es un proyecto de no tan grande magnitud en cuanto a la inversión se refiere pero que dándole la promoción adecuada se pueden obtener resultados satisfactorios y justificables para la inversión.

Así mismo con la ejecución del proyecto se contribuirá a disminuir el desempleo en la comunidad y así ayudar a mejorar las condiciones de vida de los habitantes de la zona garífuna de Puerto Cortés.

UDI-DEGT-UMAH

BIBLIOGRAFÍA

- 1) VARGAS, CARLOS JULIAO. Ejemplo de la formulación de un proyecto de investigación, 2009 {9 pantallas}.disponible en URL: <http://aquifue.files.wordpress.com>
- 2) USTARIZ, GUSTABO. Estrategia de gestión turística de Puerto Cortés, Honduras. Julio de 2008.
- 3) GRANERA, ALBA LUZ. DIAZ CESIA MARGARITA. Proyecto LARU BELLA {Proyecto de graduación}San Pedro Sula, Honduras, Universidad Metropolitana de Honduras 2009.
- 4) Presentaciones del curso estudio de mercado, Jiménez Oneyda
- 5) Benassini, Marcela Libro, Introducción a la investigación de mercados
- 6) Betancourt, Diana Maritza. Diagnóstico Ambiental Cualitativo, proyecto acuícola Chifía Laguna de Alvarado, Puerto Cortés. Diciembre de 2010.
- 7) Ley del Instituto Hondureño de Turismo.
- 8) Ley de incentivos al turismo en Honduras.
- 9) Funciones de la Secretaría de Turismo e Instituto Hondureño de Turismo.
- 10) Plan estratégico de desarrollo municipal 2007-2009
- 11) http://www.ofraneh.org/ofraneh/historia_garinagu.html

ANEXOS

UDI-DEG-LUNAH

ANEXOS No. 1**Formato de Encuesta del Estudio de Mercado****Postgrado Centroamericano en Economía y Planificación del Desarrollo
Maestría en Gestión, Formulación y Evaluación de Proyectos**

Buen día, tarde, noche; la presente encuesta se desarrolla con el objetivo de recopilar la información necesaria que permita definir la factibilidad de un recorrido turístico en la zona garífuna de Puerto Cortés.

Datos del Recorrido

1. En sus periodos libres, ¿realiza viajes con fines turísticos?

① SI _____ ② Posiblemente _____ ③ No _____

2 ¿Ha realizado algún recorrido Turístico?

① SI _____ ② No _____

Si la respuesta es no, pasar a la pregunta #4

3 ¿en qué lugar lo ha realizado?

R:

4. ¿Conoce usted las playas de Travesía y Bajamar en Puerto Cortés?

① SI _____ ② No _____

5. Si existiera un recorrido turístico en las playas de travesía y bajamar, ¿Participaría en él?

① SI _____ ② Posiblemente _____ ③ No _____

Si es no, Por qué?

6. De los aspectos siguientes, asígneles un valor, de acuerdo a la siguiente clasificación:

1=muy importante, 2=importante, 3=poco importante.

① Precio _____ ② Comodidad _____ ③ Calidad en el servicio _____ ④ Seguridad _____

7. ¿En qué medios de transporte le gustaría que se efectuara el recorrido turístico?

① Lancha _____ ② Canoa _____

8. ¿Qué servicios adicionales le gustaría que se ofreciera en el recorrido turístico de Travesía?

① Cabañas _____ ② Restaurante _____ ③ Piscina _____ ④ Canopy _____

⑤ Zoológico _____ ⑥ Buceo _____ ⑦ Pesca artesanal _____ ⑧ Todos _____

En el caso que seleccionara cabaña.

9. ¿Por cuánto tiempo utilizaría usted el servicio de cabañas?

① Hasta 1 día _____ ② 2 días _____ ③ 3 Días _____ ④ Una semana _____

10. ¿Con qué frecuencia estaría dispuesto a realizar un recorrido turístico en la zona de Travesía y bajamar?

	Mes	Año
1 vez		
2 veces		
3 veces		
4 veces		

11. ¿Con cuántas personas realizaría usted el recorrido turístico?

- ① 1_____ ② 2_____ ③ 3_____ ④ 4_____

⑤ Más de cuatro_____

12. ¿En qué medios de comunicación a escuchado o visto información sobre recorrido turístico?

- ① Televisión____ ② Periódicos_____ ③ Internet_____ ④ Radio_____

13. ¿Cuánto estaría dispuesto a pagar por persona en un recorrido turístico?

- ① Lps.350.00_____ ② Lps.450.00_____ ③ Lps.750.00_____

Datos Generales

1.-Edad_____ Fecha de la entrevista____/____2010

2.- Estado civil: _____ 3. ocupación_____

4.- Grado académico_____

Agradezco mucho su ayuda en el llenado de esta encuesta.