

Patrimonio cultural y turismo en la encrucijada: Río Amarillo y la toma de conciencia del público como instrumento de protección

Gloria Lara-Pinto*

Resumen. El anuncio en el año 2004 del proyecto de construcción de un aeródromo a 17 km de la ciudad arqueológica de Copán desató una controversia sobre el impacto en el sitio de patrimonio mundial y los asentamientos también precolombinos de Río Amarillo y Piedras Negras. Además de la protección de los bienes patrimoniales, también fue considerado el impacto sobre el ambiente y el beneficio que reportaría para la vida de la gente. De tal manera que, en la discusión que recibió una fuerte cobertura de los medios escritos y electrónicos a lo largo de una década, cabe destacar sobre todo la participación de las fuerzas vivas de los municipios directamente involucrados. En enero del 2007, dada la fuerte oposición representativa del sentir de los pobladores y conservacionistas, siguiendo la recomendación del Comité de Patrimonio Mundial (CPM) de UNESCO, la cuestión parecía zanjada con la decisión presidencial de seleccionar una localidad más acorde a las necesidades de la región. Sin embargo, desde el sector turismo y ante una posición ambigua del sector cultura, se continuaron las gestiones en los años subsiguientes hasta que en el 2012 se logró cambiar la resolución del CPM y contra todos los pronósticos el aeródromo fue construido en la localidad de Río Amarillo. Aquí se ha puesto de manifiesto la conceptualización del patrimonio –natural y cultural– como un simple bien de comercio y no como un medio para el desarrollo local sostenible, así como la falta de políticas públicas que guíen las acciones de los tomadores de decisiones.

Palabras claves: protección del patrimonio cultural, opinión pública, sector turismo, sector cultura, desarrollo sostenible.

Abstract: The announcement in 2004 of the construction project of an aerodrome 17 km from the archaeological city of Copán sparked a controversy over the impact on the World Heritage site and the pre-Columbian settlements of river yellow and black stones. In addition to the protection of patrimonial assets, the impact on the environment and the benefit it would bring to the lives of the people was also considered. In such a way that, in the discussion that received a strong coverage of the written and electronic media during a decade, it is possible to emphasize above all the participation of the living forces of the municipalities directly involved. In January 2007, given the strong opposition to the sentiment of villagers and conservationists, following the recommendation of the UNESCO World Heritage Committee (CPM), the issue seemed to be resolved by the presidential decision to select a location more in line with the needs of the region. Nevertheless, from the tourism sector and before an ambiguous position of the culture sector, the negotiations continued in the following years until in 2012 it was possible to change the resolution of the CPM and against all the forecasts the aerodrome was constructed in the locality of River Yellow. Here the conceptualization of the natural and cultural heritage has been revealed as a simple good of commerce and not as a means for local sustainable development, as well as the lack of public policies that guide the actions of the decision makers.

Keywords: cultural heritage protection, public opinion, tourism sector, culture sector, sustainable development.

Recibido el 28 de febrero de 2017, aceptado el 27 de julio de 2017

* Antropóloga y obtuvo su doctorado en la Universidad de Hamburgo, Alemania, en 1980. Desde 1984 es docente en el Departamento de Ciencias Sociales de la Universidad Pedagógica Nacional Francisco Morazán y desde el 2011 en la Carrera de Antropología de la Universidad Autónoma de Honduras. Es fundadora del capítulo de ICOMOS Honduras y su actual presidenta.

Patrimonio cultural y turismo en la encrucijada

La amenaza que significa para el patrimonio cultural un turismo mal manejado es ampliamente conocida. Especialmente lesivo a los intereses del patrimonio cultural es cuando los gestores del turismo, sin considerar la normativa nacional e internacional, toman decisiones sobre los desarrollos infraestructurales, desconociendo la opinión de los científicos sociales y las necesidades sentidas de los grupos meta. El caso más emblemático ocurrido en Honduras en esta década es la construcción de un aeródromo a 17 km. del sitio arqueológico de Copán –Patrimonio de la Humanidad desde 1980– contra todos los dictámenes emitidos por antropólogos, ambientalistas, gestores y conservadores del patrimonio como ICOMOS Internacional y UNESCO, pero más importante aún, sin una consideración integral de la región y sus pobladores.

Es evidente, que el asunto relacionado con la definición, documentación, protección y manejo del entorno de un sitio patrimonial todavía necesita reflexión. Esta noción del entorno es mencionada en la *Carta de Venecia* (1964), así como en otras cartas, incluyendo la *Carta Internacional de Turismo Cultural* (1999) y la *Carta de Burra* (1999). Sin embargo, es urgente profundizar en el reconocimiento de los aspectos intangibles, puesto que los paisajes naturales o construidos que albergan sitios patrimoniales están inmersos en la dinámica social y económica de las comunidades (Lara Pinto, 2001).

Este artículo abordará esta problemática incluyendo una discusión de la importancia que tiene la toma de conciencia por parte de la opinión pública para la salvaguardia del patrimonio cultural.

Importancia del sitio de Río Amarillo y su entorno para la historia cultural de Honduras

El principal sitio arqueológico, conocido desde 1917 (Morley, 1920 en Phal 1987, p. 220), que se encuentra en el recorrido de la carretera hacia el sitio de patrimonio mundial de Copán, es conocido como Río Amarillo/La Canteada/La Castellana. Posteriormente, la Universidad

de Tulane y el Museo Nacional de Dinamarca patrocinaron una expedición cuyo resultado fue un registro amplio de los sitios arqueológicos en el noroeste de Honduras (Yde, 1938). Entre 1973 y 1974 se hicieron prospecciones en algunos sitios arqueológicos en el valle del Río Amarillo (Fash, 1983) y en 1975 se organizó el Proyecto Arqueológico La Canteada con el patrocinio del Instituto Hondureño de Antropología e Historia (IHAH) (Pahl, 1987; Schele 1987; Beaudry 1987). La densidad de los asentamientos precolombinos en esta zona y las circundantes ya había sido constatada por los proyectos llevados a cabo en las últimas tres décadas (ver Fash, 1983; Nakamura, 1987). En la última década, varios investigadores han concentrado sus esfuerzos en Río Amarillo (Canuto, 1996, 2002 y 2004; Saturno, 2000) y más recientemente se han realizado excavaciones extensivas que han permitido precisar la cronología del sitio y el carácter de su ocupación (Barrios et al., 2014; Burgos et al., 2014; McNeil et al., 2014) (Mapa 1).

Se ha propuesto que el sitio de Río Amarillo fue el centro político y ceremonial del bolsón del mismo nombre y que su élite mantenía estrechas relaciones con la del sitio de Copán (Canuto, 1996). En este sentido, Río Amarillo forma parte del postulado triángulo político-comercial Motagua-Copán-Chamelecón conjuntamente con El Paraíso, El Puente, Los Higos y Quiriguá (Bell, Canuto y Ramos, 2000; Vlcek y Fash, 1986).

Entre el 700 y 800 d.C., el valle de Copán alcanzó su mayor complejidad sociopolítica, se estima que la población oscilaba entre 18,000 y 20,000 habitantes, cuya mayoría (80%) residía en el núcleo urbano del sitio arqueológico de Copán y en el bolsón del mismo nombre. Sin embargo, con el inicio del llamado colapso maya el bolsón de Copán empezó a despoblarse y a trasladarse el crecimiento a los asentamientos rurales, de tal manera que para el 850 d.C. alrededor del 38% de la población habitaba en ellos. En los próximos tres siglos (850-1150 d.C.), se expandieron esos asentamientos rurales que albergaban también centros ceremoniales, haciéndose cargo de las funciones administrativas e ideológicas que antes de su abandono había proveído el núcleo urbano de Copán (Gonlin, 1993). Esto produjo un cambio del estatus político de estos asenta-

Este artículo abordará esta problemática incluyendo una discusión de la importancia que tiene la toma de conciencia por parte de la opinión pública...

mientos rurales mayores como Río Amarillo, entre otros. Posteriormente al año 1150 d.C. la evidencia de ocupación en el valle de Copán es cada vez menor y se ha propuesto que para entonces apenas unos 2,000 a 3,000 personas vivían en toda su extensión. No hay evidencia de ocupación en el valle de Copán después del año 1250 d.C. y esto lo corroboran los estudios de polen que han mostrado que, para entonces, tanto en el bolsón de Copán, como en el de Río Amarillo, el bosque había empezado a recuperarse (Rue, 1987).

Un aeropuerto en el valle de Copán

La iniciativa para la construcción de un aeropuerto en Río Amarillo surgió del Ministerio de Turismo (Burnford, 2004). En ese mismo año éste contrató a la compañía ASP Consultores/Asociación de Profesionales para realizar el *Estudio de Evaluación de Impacto Ambiental del Proyecto Aeródromo de Río Amarillo* (2004). Sin embargo, la Mancomunidad de Municipios¹ en la región afectada y la Asociación de Organizaciones no Gubernamentales (ASONOG) con sede en el Departamento de Co-

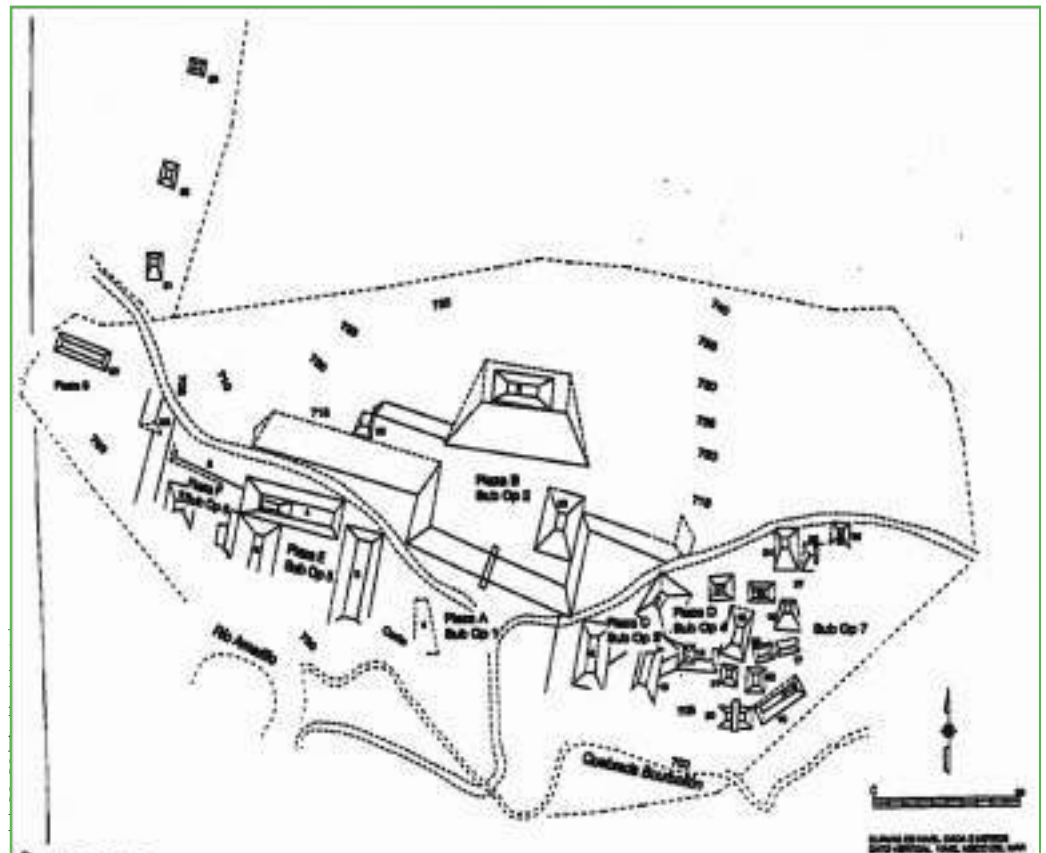
pán, solicitaron al gobierno en funciones conocer dicho estudio y analizarlo en forma independiente (Acuerdo, 2004). En consecuencia, ASONOG decidió realizar sus propios estudios, tanto en referencia al impacto sobre los recursos sociales y culturales (G. Lara Pinto y J. A. Lara Pinto, 2004), como ambientales (Schier y Recinos, 2004).

A continuación, se presentan los resultados obtenidos, en los que se consideraron, además, las investigaciones del *Proyecto Arqueológico Aeródromo Río Amarillo, II Fase* (Cruz et al., 2004) y los resultados del análisis de los documentos y las visitas de campo realizadas por los expertos antes mencionados.

Marco legal nacional y normativa internacional

A grosso modo y sin profundizar en la legislación nacional y las normativas internacionales vigentes, las cuales el Estado de Honduras ha ratificado o se ha adherido, se menciona en primera instancia la Ley para la Protección del Patrimonio Cultural de la Nación (Decreto

Mapa 1. Sitio Arqueológico de Río Amarillo. Tomado de Saturno 2000.



Tomado de Schiere y Recino, 2004. Sin escala.

220-97), el principal instrumento en el marco legal nacional. En el caso que nos ocupa, además, la zona de impacto del proyectado aeródromo se encuentra dentro del Monumento Nacional Ruinas de Copán declarado en el Acuerdo Presidencial 185-82, el cual establece lo siguiente:

Declarar Monumento Nacional todos los restos arqueológicos muebles e inmuebles del territorio que abarca la Zona Geográfica conocida como Valle del Río Copán y sus afluentes, desde el caserío Los Ranchos, teniendo como punto de referencia las coordenadas 880520 de la hoja cartográfica No. 2460 IV Serie E752 “Dulce Nombre” de la Dirección General de Cartografía hasta la Frontera con Guatemala, comprendiendo las bolsas de Río Amarillo, El Jaral, Santa Rita y Copán. Se abarca de esta forma la ciudad prehispánica de Copán con todos sus poblados tributarios, y con los cuales conformó una urbe socio-política (1982).

Entre la normativa internacional de mayor relevancia para el presente caso se encuentran la Convención sobre la protección del Patrimonio Cultural y Natural de la Humanidad (1972) suscrita y ratificada por Honduras desde 1979. Los textos doctrinarios de mayor pertinencia aquí son la Carta Internacional para la Gestión del Patrimonio Arqueológico (ICO-

MOS, 1990), la Carta Internacional sobre el Turismo Cultural (ICOMOS, 1999) y la Carta de Burra para Sitios de Significación Cultural (ICOMOS, 1999).

Criterios de selección para la ubicación del aeródromo

Para la ubicación del aeropuerto se identificaron cuatro localidades: La Estanzuela, Municipio de Copán Ruinas; Llano Grande, Municipio de Copán Ruinas; Río Amarillo, Municipio de Santa Rita y La Entrada, Municipio de Nueva Arcadia. Todos en el Departamento de Copán. Para su clasificación la compañía ASP (2004) definió los criterios, de acuerdo a los cuales las dos primarias localidades quedaron descartadas.

Los criterios de selección considerados fueron siete; sin embargo, los términos de referencia establecían que en el caso de que alguno de los criterios tuviese valoración nula, (cero) el sitio completo sería descartado y su puntuación ponderativa de oficio sería llevada a cero. El criterio de ubicación geográfica consideró, anacrónicamente y sin vincularlo al posible daño arqueológico, como único factor valorativo la cercanía al sitio arqueológico, es decir, entre más cercano mayor puntaje (Cuadro 1).

Cuadro 1. Criterios de Selección para un Aeródromo en el Valle de Copán

	Ponderación de Criterios	La Estanzuela		Llano Grande		Río Amarillo		La Entrada	
		Puntaje	Promedio Ponderado	Puntaje	Promedio Ponderado	Puntaje	Promedio Ponderado	Puntaje	Promedio Ponderado
1. Ubicación Geográfica	20	5	100	4	80	4	80	0	0
2. Topografía, Existencia de Obstáculos y Extensión de los mismos	45	2	Criterios	0	0	3	135	5	225
3. Capacidad	5	1	5	0	0	4	20	5	25
4. Procedimientos de vuelo	13	1	13	0	0	3	39	5	65
5. Servicios existentes	2	2	4	2	2	2	4	2	4
6. Medio Ambiente									
6.1. Población	5	1	5	4	20	4	20	3	15
6.2. Entorno rural	2	2	4	4	8	4	8	2	4
6.3. Riesgos naturales	3	2	6	4	12	4	12	5	15
7. Riesgos arqueológicos	5	4	20	5	25	3	15	5	25
Total	100		247		147		333		378

Estudio de Evaluación de Impacto Ambiental del Proyecto Aeródromo de Río Amarillo elaborado por ASP Consultores, Asociación de Profesionales; página 130, 2004.

- La Entrada obtuvo el promedio ponderado más alto equivalente a 378 puntos y, por tanto, era la localidad que reunía las mejores condiciones aeronáuticas con el menor riesgo arqueológico, pero fue eliminado debido a que en el criterio ubicación geográfica (49 km) recibió un puntaje de cero (0);
- Río Amarillo obtuvo una calificación de 333, es decir que aquí su cercanía al sitio fue decisiva (17 km) frente a condiciones aeronáuticas que no son las más adecuadas (la pista tuvo que ser orientada en base a las limitantes técnicas relacionadas con el aterrizaje y despegue y los obstáculos existentes en la zona (ASP 2004, pp. 19 y 21) y haciendo caso omiso de su propia valoración de ser el sitio con el mayor riesgo arqueológico (ver Cuadro 1).

La localidad propuesta para la construcción del aeródromo fue, por tanto, Río Amarillo a 6 km de Santa Rita y a 17 km del sitio arqueológico de Copán (Mapa 2).

Reflexiones sobre el impacto social y cultural

De acuerdo al Informe Mundial sobre Monumentos y Sitios en Peligro (2002) las amenazas a los recursos arqueológicos son percibidas a nivel internacional como derivadas de tres fuentes primarias: turismo, programas internacionales de desarrollo y la degradación del ambiente debido a procesos naturales o el cambio inducido por la acción humana. La adecuación de los recursos arqueológicos para atender las demandas del turismo ha tenido un gran impacto y en su mayor parte éste ha sido negativo. Los programas que se enfocan en el desarrollo infraestructural a menudo no establecen mecanismos para asegurar que los recursos cultu-

Mapa 2. Ubicación del sitio arqueológico Río Amarillo en el Occidente de Honduras y su relación con Copán y otros sitios arqueológicos importantes.



Tomado de Schiere y Recino, 2004. Sin escala.

rales sean manejados de manera sostenible, a pesar de que son estos recursos los que proveen el bienestar económico de las pequeñas comunidades en que generalmente se ubican.

Es necesario subrayar que el sitio de patrimonio mundial de Copán es un producto de turismo cultural de gran éxito, es decir que no depende de un aeródromo, dado el perfil del turista que se interesa por él y tampoco se perfilaba un declive del destino por carecer de un aeródromo, dado que el poblado de Copán Ruinas ofrece una infraestructura adecuada que compensa cualquier posible incomodidad de traslado terrestre. Las cifras de visitación anual ya alcanzaban en el 2005 alrededor de 150,000 y se estimaba un crecimiento del 10% anual.

La procedencia de los turistas es, en su mayoría, la región del Mundo Maya, por tanto, la operación en Río Amarillo estaría dirigida a vuelos internacionales, considerando, además, un segmento del mercado que constituirían los cruceros que llegan a las Islas de la Bahía, es decir que también habría vuelos nacionales. En cuanto a los turistas de crucero (ASP, 2004, p. 93), el criterio de traslado de corta distancia, que privó en la toma de decisiones sobre el sitio de construcción del aeródromo, obedece a una lógica que al parecer tiene que ver con la duración de la visita al Parque Arqueológico Copán, la cual se programaría para un día sin pernoctación (llegada por la mañana, salida por la tarde), por lo tanto el beneficio económico se reduciría al pago de las entradas y tal vez una comida, quedando el mayor beneficio a la tour-operadora del paquete aéreo y no a los proveedores de servicios turísticos en Copán Ruinas o alrededores.

Los sitios arqueológicos en riesgo inmediato, en el área de impacto del aeródromo de Río Amarillo, son de todas las categorías registradas por el IHAH, es decir que van desde montículos aislados o materiales dispersos en la superficie (Tipo I) hasta sitios de múltiples estructuras que alcanzan 10 metros de altura y que se alinean alrededor de patios (Tipo IV) (ver Inventario y Descripción de los Sitios Arqueológicos en ASP 2004, pp. 106-107). La normativa del IHAH indica que los sitios de Tipo III y IV deben ser preservados; dos sitios que corresponden a esta tipología se localizan

en las inmediaciones del aeródromo: Piedras Negras (III-IV) a 500 m. de la pista de aterrizaje, en el extremo norte de la misma y Río Amarillo (IV) a 1.2 km al sur de la pista y al otro lado de la carretera pavimentada (Mapa 3).

El propósito fundamental del estudio de impacto ambiental realizado por ASP Consultores consistió en identificar los impactos y riesgos ambientales existentes, predecir los impactos y riesgos que se generarían durante la construcción y operación del aeródromo y proponer un sistema de gestión ambiental que involucrara el conjunto de medidas de control necesarias para la prevención y mitigación de las posibles alteraciones negativas (ASP, 2004, p. 4).

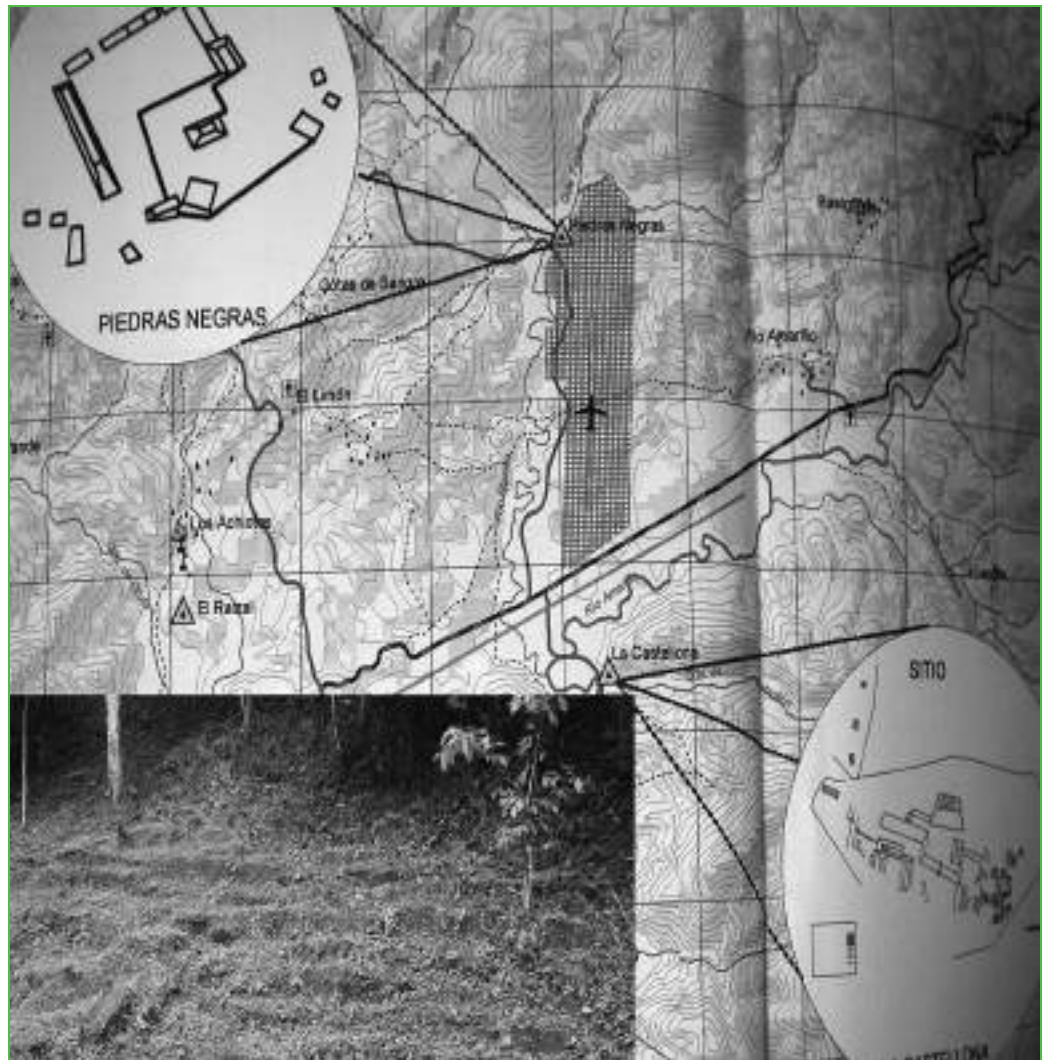
El estudio de impacto reconoció que con los vuelos internacionales se corre el riesgo de sobrevuelo del espacio aéreo del sitio arqueológico de Copán, asimismo del sitio de Río Amarillo en la aproximación y el despegue (ASP 2004, pp. 231 y 228).

El estudio de impacto señaló que el mejoramiento de los niveles de ingreso debido a la creación de fuentes de trabajo en el sector servicios –que no sea el informal– no parece una proyección realista a nivel local o regional. Esto significa que el aeródromo a mediano y largo plazo no traería una significativa mejoría de la economía local a través de la creación de empleo directo. El surgimiento de servicios y comercios espontáneos (informalidad) en los alrededores del aeródromo y a lo largo del trayecto Río Amarillo-Copán es un hecho que cambiaría irreversiblemente el paisaje natural y el construido, contaminaría aún más las fuentes de agua y fomentaría la aparición de botaderos clandestinos, comprometiendo seriamente la belleza escénica del entorno. Los resultados de esta informalidad, introducirían cambios en la trama social debido a que atraería gentes de localidades ajenas a la zona.

En extremo crítico es que con el establecimiento del aeródromo se revertiría la dinámica de uso de suelo (agricultura y ganadería extensivas) al plano comercial (ASP, 2004, p. 99) de prestación de servicios, propiciando el abandono de las prácticas tradicionales de subsistencia y la especulación sobre la tierra, en vez de crear las condiciones para que los pequeños

Los sitios arqueológicos en riesgo inmediato, en el área de impacto del aeródromo de Río Amarillo, son de todas las categorías registradas por el IHAH...

Mapa 3. Ubicación del Aeropuerto de Río Amarillo en relación con los sitios arqueológicos afectados: Río Amarillo/La Castellana, Piedras Negras y Río Blanco.



Tomado de Schiere y Recino, 2004. Sin escala.

propietarios actuales introduzcan de tecnologías alternativas de mejoramiento de suelos y diversificación de cultivos susceptibles de venta en los establecimientos turísticos como hoteles y restaurantes. La reducción simplista de los servicios turísticos a las ventas informales de alimentos o artesanías de baja calidad o la guía turística, puede no solo volverse una amenaza contra la seguridad alimentaria de los pobladores locales, sino contra su integridad comunitaria. Esto trae consigo el debilitamiento de las tradiciones relacionadas con los saberes sobre el ambiente (flora y fauna), el uso de los recursos (herbolaria, culinaria, materias primas), la producción artesanal (tecnologías de recolección, preparación y manufactura) la toponimia y la tradición oral. Es importante recordar que estos saberes son recursos para el desarrollo.

El estudio de impacto realizado hizo un estimado anual para el aeródromo de Río Amarillo de 50,000 pasajeros –se entiende a mediano plazo– con un incremento anual acumulativo de 7.4% y con proyecciones a diez años (2010) de 102,095 y a veinte años (2020) de 175,500 pasajeros (ASP, 2004, pp. 93-94; 123-125). El tipo de aeronave propuesto, la ATR42 y obviamente los modelos compatibles (ASP, 2004, pp. 125 y 126) parece propia para una operación de bajo impacto, pero no es el tamaño de la aeronave o su capacidad el motivo de preocupación, sino el número de vuelos diarios que sería necesario operar para alcanzar las cifras antes estimadas

Un rápido ejercicio con las cifras anteriores permite estimar que para dar servicio a 50,000 pasajeros entre los siguientes diez años de ope-

ración del aeródromo sería necesario hacer 2.73 vuelos diarios en aviones TR42 u otros compatibles de 50 pasajeros. Puesto que cada vuelo implica un aterrizaje y un despegue y partiendo que, en condiciones climáticas óptimas, se tendrían un máximo de doce horas disponibles al día (6 a.m. a 6 p.m.) para ello, esto significaría que cada dos horas habría o un aterrizaje o un despegue con la consiguiente producción de ruido y vibración (ASP, 2004, p. 31).

Para el final de la primera década se estimaba atender 102,092 pasajeros, para lo cual se habrían necesitado 5.59 vuelos diarios de 50 pasajeros, esto significa que cada hora habría un evento de aterrizaje o despegue. Mientras que en una estimación a veinte años se esperaría atender a 175,500 pasajeros y, en consecuencia, se necesitarían 9.61 vuelos diarios de 50 pasajeros, es decir que cada media hora aterrizaría o despegaría una aeronave.

En lo que se refiere al ruido, no se trata de que los niveles sean aceptables medidos en relación a cada evento (aterrizaje, maniobras o despegue) (ASP, 2004, p. 152), se trata de que se produciría ruido ajeno a la localidad de carácter rural de Río Amarillo en forma bastante regular al inicio y luego a lo largo de todo el día de acuerdo a los escenarios expuestos arriba. Aunque se aceptara que los niveles de vibración de un evento (aterrizaje, maniobras o despegue) no causarían daños estructurales a Piedras Negras y Río Amarillo, el criterio debería ser la distancia a que se encuentran los sitios arqueológicos y el efecto acumulado de la regularidad del evento, puesto que estos eventos aumentarían considerablemente a medida que la operación se consolidara. Sin olvidar tampoco que tanto el ruido como la vibración tendrían un efecto en la calidad de vida de los pobladores locales y también en la calidad de la visita turística a ambos sitios, como bien reconoce el estudio de ASP (2004, pp. 33 y 36).

Por último, cabe mencionar que en el estudio de impacto ambiental se mencionan derrames de material combustible, hidrocarburos, lubricantes y grasas, los cuales podrían generar explosiones o incendios forestales y poner en peligro vidas humanas, así como la integridad de los sitios arqueológicos aledaños (ASP, 2004, p. 18). Si bien se mencionan los elementos (hidrocarburos VOC, monóxido de carbono,

sulfuro de dióxido SO_2 y óxidos nitrosos NO_x) que genera la operación de un avión ATR 42 con respecto al factor de emisión del motor (ASP, 2004, p. 23), no se explica cuáles son los niveles de tolerancia de acuerdo al número de vuelos, sin olvidar el factor acumulativo, sobre todo teniendo en cuenta que se trata de una población que practica la agricultura de subsistencia y la ganadería.

En resumen, el promedio estimado de llegada a través del aeródromo en el primer año de operación se estimó en 137 turistas por día; en el 2010 se esperaba un incremento de 280 turistas y para el 2020 se proyectaron 480 turistas por día. El promedio diario de llegadas al sitio de patrimonio mundial de Copán en 2004 ya era de 410 turistas que sumado al promedio diario de la operación aérea inicial (137) hubiera resultado en 547 visitantes a corto plazo. Puesto que el porcentaje de crecimiento de la visitación al sitio de Copán es de aproximadamente 10%, esto resultaría en el 2010 un promedio diario de 726 visitantes que sumados a los 280 turistas que llegarían por la vía aérea significaba que, en un día promedio, entrarán al parque más de 1,000 visitantes. En el año 2020, de continuar esta tendencia, se habrá alcanzado el medio millón de visitantes, con una visitación promedio de 1370 turistas que sumados a los 410 que entrarían por la vía aérea, harían un total de 1780 visitantes al día.

No obstante que las anteriores proyecciones fueron debilitadas por la repercusión negativa en el turismo en general de los acontecimientos políticos del 2009, la experiencia acumulada en el sitio de Copán muestra que durante la temporada alta, a los turistas regulares se une la visitación de los escolares nacionales, sobre todo los fines de semana, y esto ya implica acercarse al umbral crítico del límite de capacidad de carga turística del sitio de patrimonio mundial, y en este punto el riesgo es que "... disminuya el grado de satisfacción del visitante o se ejerza un impacto adverso sobre la sociedad, la economía o la cultura de un área" (McIntyre en Olivera, 2001).

El que un aeródromo se convierta en una alternativa viable de transporte y comunicación y en factor que apoye el desarrollo depende de su ubicación y de la población meta, a la cual sirva. Es claro que el aeródromo de Río Amarillo

Copán muestra que durante la temporada alta, a los turistas regulares se une la visitación de los escolares nacionales...

no se ha planeado para el beneficio de la población de la región, de ser así se le hubiera dado preferencia a una ubicación que pudiera dar servicio a sus principales ciudades –La Entrada, Santa Rosa, Gracias y hasta a Ocotepeque. Aunque estas ciudades, basan su economía en otros rubros, el turismo también se beneficiaría grandemente, sobre todo al enlazarlo con el triángulo Copán Ruinas-Santa Rosa-Gracias (Ruta Lenca), lo que además significaría una redistribución de la carga turística. La ubicación del aeródromo con la meta de servir a la población de la región también haría más rentable su operación, puesto que no solo dependería del turismo, sino que se alimentaría principalmente del flujo regular de pasajeros. Este aeródromo, tal y como ha sido concebido, no estará al servicio de la industria y el comercio locales (ASP, 2004, p. 94), puesto que la industria y el comercio locales están situados en La Entrada y Santa Rosa, es decir a trasmano del aeródromo.

Por cierto, se recomendó dar prioridad al ordenamiento territorial para evitar invasiones en los terrenos a lo largo de la carretera, puesto que en el estudio de impacto parece darse por hecho que no solo se instalarán negocios (glorietas), áreas de servicios comerciales y de comunicación, sino además centros de recreación, de los cuales se esperaría que generaran fuertes ingresos (ASP, 2004: 97). Esto cambia completamente el énfasis de la visita turística, puesta ahora en los recursos arqueológicos a centros de recreación, es decir de turismo cultural a turismo propiamente de ocio, en detrimento de la conservación de aquellos y en detrimento de la calidad de la experiencia en el sitio de patrimonio mundial.

Crónica de una cruzada o crónica de una pérdida

La presentación del estudio independiente promovido por ASONOG cuyo análisis del impacto se resumió arriba, provocó inmediatas

Mapa 4. Propuesta ubicación de un aeródromo en el valle de LaVenta en la CA5.



Tomado de Schiere y Recino, 2004. Sin escala.

reacciones por parte de los promotores de la construcción del aeródromo en Río Amarillo. Sin embargo, tanto los medios de comunicación escritos como hablados, hicieron suya la noticia de la controversia generada alrededor de la construcción del aeródromo y contribuyeron con ello a mantener informado al público hondureño.

En marzo del 2005 a solicitud de UNESCO se realizó la visita de seguimiento de UNESCO-ICOMOS International, cuyo informe reiteró la recomendación de cancelación de las operaciones en la pista en las inmediaciones del sitio de Copán (La Estanzuela) y recomendó reconsiderar la construcción del aeródromo propuesto para Río Amarillo, señalando La Entrada como una mejor ubicación (Pérez, 2005 y Cáliz Suazo, 2005a). Sobre el asunto se volvió a insistir en la prensa escrita en el mes de octubre (Cáliz Suazo, 2005b), mencionando la resolución del Comité de Patrimonio Mundial de Durban, Sudáfrica (UNESCO-WHC, 2005) y nuevamente en diciembre (Andino, 2005). Para entonces ASONOG había interpuesto una denuncia ante la Fiscalía Especial de Etnias y Patrimonio Cultural en el Ministerio Público.

En los primeros meses de 2006, ASONOG, ICOMOS Honduras y la Academia Hondureña de Geografía e Historia mantuvieron públicamente su oposición a la construcción del aeropuerto ante la preocupación de que las gestiones gubernamentales para la construcción del aeródromo en Río Amarillo seguían adelante. Aunque se apuntaron algunos logros como el de la intervención de la Procuraduría del Ambiente (El Heraldo, 2006a) para impugnar la licencia ambiental, no se llegó a tomar ninguna decisión. Sin embargo, el 29 de abril 2006 la situación tomo un giro inesperado al declarar el entonces Presidente de la República de Honduras que se respetaría la recomendación que emitiera UNESCO, en la 30 Reunión de Patrimonio Mundial que tendría lugar en el siguiente mes julio. De inmediato, el Parlamento Centroamericano emitió la resolución AP/5-CLXXXII-2006, adhiriéndose a las recomendaciones de UNESCO del 2003 (27.COM/78.93) y de 2005 (29.COM/22/7B.90) y felicitando al Estado de Honduras por la decisión tomada. La prensa escrita también registró la resolución (El Heraldo, 2006c).

El 14 de junio 2006, sin embargo, el entonces Ministro de Turismo declaró que independientemente de la posición de UNESCO continuaba el proceso de licitación de la obra, por lo que el 21 de junio, la parlamentaria designada por el Parlamento Centroamericano, para dar seguimiento a la resolución, convocó conjuntamente con ICOMOS Honduras y la Academia Hondureña de Geografía e Historia a una conferencia de prensa, (El Heraldo 2006a; Flores, 2006). La coyuntura favorable ante la opinión nacional, dio paso al patrocinio del Parlamento Centroamericano para que la parlamentaria designada y la presidenta de ICOMOS Honduras pudieran asistir en calidad de observadoras a la 30 Reunión de Patrimonio Mundial, a realizarse en Vilna, Lituania, del 10-15 de julio 2006. No obstante que la presentación del caso Río Amarillo lo realizaron la parlamentaria y la presidenta de ICOMOS ex officio a los miembros del Comité de Patrimonio Mundial, la documentación acompañada dio paso a la ratificación de la recomendación antes emitida (30.COM 7B.95 del 12 de julio 2006) en el sentido de no construir un aeródromo en Río Amarillo (ver Anexo 1).

Durante el mes de julio y agosto 2006 continuaron las acciones para mantener vivo el interés de la opinión pública. Así, el Parlamento Centroamericano, ICOMOS Honduras, junto con varios geógrafos de la Universidad Pedagógica Nacional Francisco Morazán, organizaron el 31 de julio un *Foro sobre Desarrollo Sostenible y la Conservación de los Recursos Culturales y Ecológicos: El Caso del Valle de Río Amarillo, Departamento de Copán*. Más tarde, con motivo de la celebración de la Asamblea General del Parlamento Centroamericano en Tegucigalpa, el 21 de agosto, el Ministro de Turismo solicitó le fuera cedido un espacio para presentar su defensa por la construcción de un aeródromo en Río Amarillo; la misma cortesía le fue concedida a la parlamentaria designada al caso y a ICOMOS de Honduras para que mostrarán el impacto que recibirían los recursos arqueológicos.

El 29 de noviembre trascendió a la prensa escrita y hablada que desde el 4 de agosto del 2006, el Ministro de Cultura había solicitado en carta oficial la sustracción del sitio de Copán de la Lista de Patrimonio Mundial (El Heraldo 2006f, 2006g, 2006h). Esto desencar-

El Ministro de Turismo solicitó le fuera cedido un espacio para presentar su defensa por la construcción de un aeródromo en Río Amarillo...

Esto dio lugar a que en febrero 2011 voceros del nuevo gobierno comunicaran que, para poner fin a la controversia, se había decidido construir dos aeródromos, uno en Río Amarillo y otro en Concepción

denó las reacciones de la Alianza Cívica por la Democracia, que aglutina a la iglesia católica y las comunidades indígenas y demás fuerzas vivas del occidente del país, la cual dirigió una carta pública al Presidente de la República firmada, entre otros, por el entonces Obispo de Copán, conocido por la defensa de causas humanitarias (El Heraldo, 2006a y 2006b, 2006i). Igualmente se pronunciaron docentes y estudiantes de la Universidad Nacional Autónoma de Honduras, los cuales en su declaración a la prensa citan párrafos de la carta oficial y denuncia el hecho como “aberrante” (ACAN-EFE, 2006). Por cierto, el Ministro de Cultura expuso que su visita a UNESCO obedeció a solicitar el envío de una misión técnica no contaminada por la polémica (Pastor Fasquelle, 2006).

Es necesario subrayar aquí que la más importante reacción del público surgió espontáneamente a través del espacio del diario El Heraldo conocido como *Pulso Capitalino*. Se trata de un espacio informativo en donde se publican encuestas de opinión sobre temas de controversia en la vida nacional. Pues bien, el 11 de diciembre de 2006 se dio a conocer que el 59% de los encuestados afirmaba que la construcción de un aeropuerto en las cercanías de Copán implicaría daños para este sitio (El Heraldo 2006a). El 20 de diciembre de 2006 (El Heraldo, 2006b) el entonces Presidente de la República anunció que el gobierno había desistido de construir un aeropuerto en Río Amarillo.

El 9 de enero 2007, nuevamente el entonces Presidente de la República anunció, a raíz de una reunión con las autoridades y fuerzas vivas de las municipalidades involucradas, a la que asistió el antes mencionado Obispo de Copán, de la decisión de construir el aeródromo en el municipio de Concepción en un plazo de dieciocho meses a un costo estimado de US\$7 millones, para lo cual la corporación municipal donó 40 manzanas de terreno. El costo no incluye el mejoramiento de las carreteras calculado en unos US\$3 millones (El Heraldo, 2007). En la toma de esta decisión se tomó en cuenta que Concepción es uno de los municipios más pobres del país, por lo tanto, el mejoramiento de las carreteras incidiría en su desarrollo; la distancia desde Concepción, vía Las Pavas en el Municipio de Santa Rita, es de 24 km. El terreno donado albergó una antigua pista de

aterrizaje operada por la compañía SAHSA, a 15 minutos del centro de Santa Rosa de Copán, la conexión expedita con la Ruta Lenca.

En noviembre de 2007, se adjudicaron los estudios de pre-factibilidad a la compañía española de sólido prestigio Intecsa-Inarsa con financiamiento del Fondo Español de Consultoría (FEC) del Instituto Español de Comercio Exterior a un costo de US\$190.000, el mismo incluyó cálculos aeronáuticos, topográficos, meteorológicos y financieros, así como un análisis preliminar de impacto ambiental. El estudio fue entregado en marzo 2008, quedando establecido que el terreno era apto para la construcción de una terminal aérea internacional con una pista de 1.5 km (Business News Americas, 2007 y 2008). A finales de marzo 2008, el entonces Ministro de Turismo comunicó que España y Taiwan habían puesto a disposición a través del Banco Interamericano de Desarrollo US\$11 millones y que se había autorizado iniciar la licitación, quedando pendiente la búsqueda del financiamiento para la mejora de la carretera de Concepción a Santa Rita (La Prensa, 2008).

Con el inicio del nuevo gobierno, la recién nombrada Ministra de Turismo dio declaraciones en enero 2011 sobre que el aeródromo en Río Amarillo era prioridad para el turismo a un costo aproximado de US\$ 9.5 millones (La Prensa, 2011). Esto dio lugar a que en febrero 2011 voceros del nuevo gobierno comunicaran que, para poner fin a la controversia, se había decidido construir dos aeródromos, uno en Río Amarillo y otro en Concepción (La Tribuna, 2011). Sin embargo, para entonces ya se había filtrado a los medios de comunicación que se pretendía comprar el terreno de Río Amarillo por valor que superaba los US\$ 5 millones (La Tribuna, 2011). Sin embargo, para entonces ya se perfilaba que la construcción de dos aeródromos no sería factible y, por ello, el entonces alcalde de Santa Rosa Copán exponía que “La Secretaria de Turismo fue irresponsable al decir que el aeropuerto sería en Río Amarillo porque ella no puede definir algo pensando en un pequeño grupo... La decisión es del consejo regional. Ella vive en Tegucigalpa y nosotros vivimos en esta zona...” (Panting, 2011).

El 21 al 26 noviembre del 2011 nuevamente se recibió la visita de una Misión Reactiva

(UNESCO-WHC/ICOMOS, 2012) representada por dos consultores –Jorge Mandri y Bellot del Centro de Patrimonio Mundial y Niklas Schulze, profesor de la Universidad Autónoma de San Luis de Potosí. El primero un experto en aeronáutica y el segundo arqueólogo, ambos residentes en México. Por cierto, la referencia del Dr. Niklas es ICOMOS², sin que se haya incluido en la agenda de la misión, como uno de los interlocutores, al capítulo de ICOMOS Honduras, como se había hecho durante otras misiones. Así, en base al informe presentado por Mandri Bellot y Schulze en la 36 Reunión del Comité de Patrimonio Mundial, celebrada en San Petersburgo del 25 de junio al 5 de julio 2012, se cambió la resolución del 2006.

En agosto de 2012 la Ministra de Cultura anunció que el Comité de Patrimonio Mundial había emitido un dictamen “favorable”, de acuerdo al informe del Embajador Permanente de Honduras ante la UNESCO, si bien habría ciertas condiciones que cumplir como sería un plan de manejo y uso público de la zona, la carga que podría tener el sitio arqueológico según la cantidad de aviones y personas que podrían estar llegando. También manifestó que el costo del aeródromo en Río Amarillo oscilaba en unos US\$12 millones (El Heraldo, 2012).

En junio del 2013, el entonces Comisionado de COALIANZA dio a conocer el proyecto “Financiamiento, construcción, operación y mantenimiento del aeródromo Río Amarillo en el municipio de Santa Rita, departamento de Copán”, el cual se edificaría a un costo de casi US\$14 millones, manteniéndose la longitud de la pista en 1,200 m. Se informó, además, que seis compañías de aviación nacionales e internacionales estaban interesadas en establecer operaciones en Copán (El Heraldo, 2013).

Mientras tanto, las negociaciones de adquisición de los terrenos en Río Amarillo avanzaron al punto en que en junio 2014 el Director

del Instituto de Turismo declaró a los medios lo siguiente: “Ya se llegó a un acuerdo con la familia Godoy Bueso sobre la adquisición de las 50 manzanas y solo estamos a la espera del requisito de la UNESCO para proceder a la compra del inmueble y comenzar la construcción del aeródromo en Río Amarillo” (Rodríguez, 2014). Nuevamente en julio 2014 reiteró: “Hay que agradecer mucho a la familia Godoy Bueso, que se desprendió de 50 manzanas de tierra; sabemos que les costó mucho y esto tiene un gran valor para nosotros como Gobierno y sobre todo para el pueblo hondureño que se beneficiará” (La Prensa, 2014). En cuanto a la recuperación de la inversión afirmaban las autoridades que ésta se lograría en nueve años en Río Amarillo, en tanto en Concepción, habría tomado más de 20 años (Tejada, 2014).

No obstante, los numerosos argumentos presentados por las fuerzas vivas del occidente del país (Anexo 2), concedores de la región y el terreno a favor de Concepción (Medina, 2014), el Primer Batallón de Ingenieros empezó oficialmente la construcción del aeródromo de Río Amarillo el 14 de julio 2014, prevista para un período de ocho meses a un costo entre Lps. 35 y 40 millones (Bonilla, 2014). Sorpresivamente, en el mes de febrero 2015, en una reunión con microempresarias de Copán, el Presidente de la República afirmó que se construiría un aeródromo en Concepción y agregó: “Hemos identificado que desde Santa Rita hasta Santa Rosa, pasando por Concepción, necesitamos una calle para que mientras se construye la pista, los copanecos y de Lempira puedan acceder a Copán Ruinas” (La Prensa, 2015).

El aeródromo de Río Amarillo fue inaugurado el 10 de marzo 2015 a un costo de US\$80 (sic) millones³, se trata de una pista de 1,400 m. por la que se espera según la noticia periodística que transiten 80,000 turistas anualmente (Reyes, 2015); por cierto, la ampliación de la pista a 1,400 m. requirió el salvamento del sitio Pie-

“Hemos identificado que desde Santa Rita hasta Santa Rosa, pasando por Concepción, necesitamos una calle para que mientras se construye la pista, los copanecos y de Lempira puedan acceder a Copán Ruinas”

2. En la lista de participantes en la reunión con representantes locales en la Municipalidad de Copán Ruinas, el día 23 de noviembre del 2011 (ver Anexo II del Informe de la Misión Reactiva, UNESCO-WHC/ICOMOS 2012), el cargo consignado para el Dr. Niklas Schulze es *Rep. ICONOS* (sic), de lo cual se asume que se trata del representante de ICOMOS Internacional, ya que no pertenece al Capítulo de Honduras.

3. Es de suponer que se trata de Lps. 80 millones y no dólares y que esta cifra es un error involuntario de la comunicadora, es decir US\$ 4 millones, a lo cual habría que sumar el estimado de US\$ 5 millones de la compra del terreno, haciendo un total aproximado de US\$ 9 millones (Lps. 180 millones).

Se realizaron gestiones con la línea aérea CM Airlines para operar desde Roatán y Tegucigalpa tres veces por semana, martes, jueves y domingo, pero aún no se definían los costos del vuelo...

dras Negras⁴. Tras la construcción de un muro perimetral, el aeródromo fue certificado por Aeronáutica Civil en octubre 2015. Se realizaron gestiones con la línea aérea CM Airlines para operar desde Roatán y Tegucigalpa tres veces por semana, martes, jueves y domingo, pero aún no se definían los costos del vuelo. También se informó que Transportes Aéreos de Guatemala (TAG) estaría interesada en ofertar vuelos desde Ciudad Guatemala y Tikal; por su parte, Belice Tropic Air hizo una visita exploratoria. Mientras tanto, en enero 2016 el aeródromo era custodiado por la 120 Brigada de Infantería (Orellana, 2015). A la fecha, no obstante que CM Airlines ofrece en sus itinerarios el destino Copán (RUY), no hay oferta de vuelo ningún día de la semana (CM Airlines, 2017), lo cual no excluye la posibilidad de vuelos tipo chárter.

Detalle del Informe de la Misión Reactiva (2011) para el cambio de la resolución del Comité de Patrimonio Mundial de UNESCO (2012)

Como se mencionó antes, en la 36 Reunión del Comité de Patrimonio Mundial, en el 2012, se cambió la resolución del 2006, en base al informe presentado por la Misión Reactiva de UNESCO de noviembre del 2011. A continuación, se citan en inglés para mantener la integridad del contenido, puesto que no existe ninguna traducción oficial al español, algunos pasajes que caracterizan el espíritu de este informe.

En relación con la opción que ofrece el lugar de Concepción a 8 km de Santa Rosa de Copán y 24 km del sitio arqueológico de Copán, en la antigua pista de la aerolínea SAHSA, propiedad municipal y ofrecida en donación, ésta se desvirtúa de un plumazo citando un artículo de periódico:

... The ensuing discussion in Honduras focused principally on the feasibility of Río Amarillo, La Entrada and Concepción. However, according to Honduran government officials

4. Entre los hallazgos que realizaron los arqueólogos encargados del salvamento, Cameron McNeil y Eddy Barrios, se encuentra un temascal, el cual fue trasladado al Centro de Visitantes del Parque Arqueológico Río Amarillo, a la espera de su montaje en este museo de sitio (observación personal de la autora 2016).

the discussion had notes of regional competition that eclipsed other arguments. In order to refocus that discussion on technical issues, the State Party took the decision to build two aerodromes, one in Concepción and the other in Río Amarillo. The argument against Concepción as airport for the archaeological site of Copan is the need to build a road that, due to the difficult topography, is estimated to have a cost that surpasses 20 million USD.

En cuanto a la amplitud de la socialización sobre el proyecto de construcción del aeródromo, el informe afirma que

During 2004 and 2005, the State Party conducted various activities in order to disseminate information on the Río Amarillo Aerodrome Project among the local stakeholders, and to collect their input (see Annex XIII). While during some of these events doubts concerning the impartiality of government funded impact assessments was expressed, there seemed to be general support for the project on the condition that technical recommendations by national or international experts are closely followed. Unanimous support for the project was also expressed during the meeting with local representatives (Annex XIV) organized in the framework of this mission. It was also important to see that the participants had a realistic appreciation of the possibilities and limitations of the project (e.g. small airplanes, relatively low flight frequency, limited operation routes, etc.).

En lo concerniente al impacto sobre el sitio de patrimonio mundial, la apreciación de los dos consultores –Mandri Bellot y Schulze–es la siguiente:

Given the distance to the archaeological World Heritage site of Copán and the future flight paths of the aircraft operating at Río Amarillo airport (in the south to north preferential path, see Map 2), there should not be any concerns related to noise, vibration or the improbable and unlikely event of an airplane accident, near to or over the valuable structures of the Copan Archaeological Park and its facilities, therefore the World Heritage property would be free of possible danger.

Sin embargo, los consultores advierten que el impacto indirecto tendría consecuencias si no se acatan las recomendaciones:

However, although no direct impact on the Outstanding Universal Value of the World Heritage site is to be expected, possible indirect effects have to be taken into account. Visitor numbers have been declining from 2006 to 2010 by 40 % (IHAH 2011:15), probably partially due to the political situation in the country (IHAH 2011:1). However, with the improvement of the national situation, it is to be expected that visitor numbers will rise again quickly, particularly if tourists have the possibility to fly directly to Copan. The Public Use Plan, in preparation at the moment, has to include clear information on the carrying capacity of the site, and the total number of visitors per day has to be limited in order not to endanger the site's value or diminish the quality of the visitor experience in the future.

En relación a los efectos en el tramo de carretera entre el aeródromo y el sitio arqueológico también los consultores previenen que

Local development planning for areas near the site – for example along Highway CA – 11 leading to the archaeological site of Copan and in the town of Copan Ruinas itself – has to foresee these possible developments, and rules and regulations have to be strictly applied. This can only be achieved in close cooperation with the local stakeholders and at all levels of government.

En resumen, las recomendaciones al respecto ponen de manifiesto que es crítico regular la capacidad de carga del sitio arqueológico de Copán y limitar el número de visitantes –lo contrario de lo que los promotores del aeródromo buscan que es precisamente incrementar el número de visitantes:

The indirect impact of the aerodrome at Rio Amarillo on the World Heritage site of Copán can only be controlled if the following recommendations already mentioned in Chapter 3.1.1 are respected:

- Define the carrying capacity of the archaeological site of Copan.
- Limit the number of visitors per day in ac-

cordance to the results from the carrying capacity studies.

- Finalize the Public Use Plan and coordinate the document with local and regional territorial planning instruments.

En cuanto a la afectación del sitio arqueológico Piedras Negras, los consultores concluyeron que

The main site in the survey area, Piedras Negras, is not directly affected by the runway construction, if the latter is limited to the 1200m, as suggested in the report of the second phase of the archaeological survey. This suggests that the site would maintain its present scientific value –even in case of the construction of the aerodrome– and that it can be excavated at a later point.

The same sort of treatment as suggested for Piedras Negras – physical protection now for excavation at a later date – can be considered for the Rio Blanco site. If its protection during the construction phase cannot be guaranteed, an excavation before the start of the activities, as recommended in the ASP Environmental Impact Study (ASP, Consultores 2005, p.335) should be considered.

También en el caso de los sitios arqueológicos de Piedras Negras y Río Blanco queda claro en el informe que los riesgos son concretos sino se siguen las siguientes recomendaciones:

Whereas the projected construction site is 17km from the World Heritage property, and no direct impact on its Outstanding Universal Value is to be expected, the wider cultural and natural setting of the inscribed site – from which it draws some of its significance and which is protected by national law (see Appendix VI) – will be affected.

Should the State Party decide to proceed with the construction of an aerodrome, the construction should be as limited as possible and comply with recommendations for mitigating actions mentioned in this document and in the impact assessment studies.

5. El sitio arqueológico de Copán tiene un Plan de Manejo desde 1984, el cual fue actualizado en el 2013; sin embargo, a la fecha no cuenta con un Plan de Uso Público.

Es crítico regular la capacidad de carga del sitio arqueológico de Copán y limitar el número de visitantes...

En las reuniones no se incluyeron expertos locales o nacionales en materia de protección y conservación del patrimonio cultural y ninguno de los “representantes” locales califica tampoco como tal...

Los consultores recomiendan para los 6 meses previos a la construcción del aeropuerto lo siguiente:

First stage – 6 months before construction:

- *Survey and, if necessary excavate, the deposits of raw-materials used for construction of the sites.*

- *Construct a collection centre for archaeological materials.*

Preventively excavate the site ARA-Rio Blanco-01 if protection cannot be guaranteed.

- *Clean and stabilize Complex “C” of Piedras Negras.*

- *Conduct an intensive surface survey of the entire area of the projected aerodrome, following the same methodology developed for ARA I and II.*

- *Delimit a protection area for the site of Piedras Negras, and define an exclusion zone for construction machinery near Complex “C”.*

Para la fase de construcción los consultores recomiendan:

Second stage – during construction:

- *Regulate to prevent looting*

- *Conduct a cultural education campaign on heritage for the construction workers and local population.*

- *Supervise all construction activities at the site through a qualified IHAH team.*

Por último, para la fase de operación los consultores recomiendan:

Third stage – operation:

- *Include Rio Amarillo (archaeological site and aerodrome) in all instruments of territorial planning.*

- *Monitor the vibrations caused by the aircraft at the sites of Rio Amarillo and Piedras Negras.*

- *Develop a regional Public Use Plan to include Rio Amarillo an*

Las contradicciones internas de este informe son obvias y las recomendaciones establecen fehacientemente, una vez más, los riesgos implícitos en la construcción de este aeródromo; también queda claro que la participación de las personas, grupos y organizaciones (stakeholders) a quienes correspondía un papel de

interlocución fueron excluidas (ver Anexo 3). A esta reunión acudieron quince (15) personas, tres (3) de las cuales eran los consultores mismos y el Gerente del Instituto Hondureño de Antropología e Historia. De acuerdo con el informe, todas las 15 personas presentes expresaron su acuerdo: “Unanimous support for the project was also expressed during the meeting with local representatives” (UNESCO-WHC, 2011). En otras palabras, en las reuniones no se incluyeron expertos locales o nacionales en materia de protección y conservación del patrimonio cultural y ninguno de los “representantes” locales califica tampoco como tal.

Toma de conciencia del público y protección del patrimonio cultural

Los procesos relacionados con la participación local y la toma de conciencia sobre la protección del patrimonio cultural tangible e intangible probaron del año 2006 al presente que la ciudadanía hondureña se mantiene alerta. El debate escaló desde los recluidos círculos de los investigadores, conservadores, ambientalistas y las universidades, a los espacios de discusión de las organizaciones no gubernamentales y los grupos locales de la sociedad civil, y desde allí a las encuestas urbanas en la calle y la cobertura constante en los medios de comunicación. El espacio temporal (2006-2011) más álgido del debate puso claramente de manifiesto que la opinión pública en Honduras respaldaba la recomendación de UNESCO/ICOMOS de no construir un aeródromo en Río Amarillo para evitar poner en riesgo el sitio de patrimonio mundial de Copán. Otro asunto que quedó establecido es que la ciudadanía aboga por que las inversiones infraestructurales de gran impacto se hagan en beneficio de las mayorías.

Los acontecimientos posteriores al 2006 hasta el presente han demostrado que la protección y conservación del patrimonio cultural requiere de acciones sostenidas que van más allá de la creación de un momento de ímpetu a través de los medios masivos de comunicación, que en el caso que nos ocupa informaron amplia y por un período relativamente largo de tiempo. El afianzamiento de la toma de conciencia ciudadana y su afianzamiento requiere del sistema educativo en todos los niveles. Si se ha desarrollado la comprensión sobre el potencial que ofrece el patrimonio cultural para el desarrollo

sostenible, se conoce la legislación pertinente y se aplican las estrategias congruentemente a nivel local y nacional, se pueden también impulsar las políticas públicas que garanticen la participación informada en la toma de decisiones y con ello la protección y conservación del patrimonio cultural de la nación.

PRINCIPALES CONCLUSIONES

Las conclusiones que se presentan aquí se remiten, en primera instancia, al estudio realizado para ASONOG (2004), las cuales mantienen su vigencia en el momento actual:

El criterio decisivo para la elección de Río Amarillo como la localidad del aeródromo – traslado de corta distancia para los turistas– es incongruente con el principio guía que debe imperar en la toma de decisiones acerca de cualquier desarrollo de infraestructura en el sitio de patrimonio mundial de Copán, siendo éste que el impacto sea el más bajo posible. La conservación de los recursos arqueológicos es prioritaria sobre que el hecho que el turista aterrice a 17 km. de distancia del Parque Arqueológico de Copán.

Es claro que el aeródromo de Río Amarillo no se ha planeado para servir a la población de la región occidental del país, de ser así se le hubiera dado preferencia a una ubicación que pudiera dar servicio a sus principales ciudades: La Entrada, Copán Ruinas, Santa Rosa, Gracias y Ocotepeque. Aunque estas ciudades, con excepción de Copán Ruinas, basan su economía en otros rubros, el turismo también se beneficiaría grandemente, sobre todo al hacer el triángulo Copán Ruinas-Santa Rosa-Gracias (Ruta Lenca).

Este aeródromo, tal y como ha sido concebido, tampoco estará al servicio de la industria y el comercio locales (ASP, 2004, 94), puesto que la industria y el comercio locales están situados en La Entrada y Santa Rosa, es decir a trasmano del aeródromo.

El gran potencial de riesgos, así como el carácter acumulativo de los mismos, que creará la construcción del aeródromo en la localidad de Río Amarillo, se puede resumir de la siguiente manera:

- a) detrimento de la integridad de la trama social,
- b) impacto negativo en la protección y conservación del patrimonio arqueológico del Monumento Nacional Ruinas de Copán;
- c) mayor degradación del ambiente;
- d) aceleramiento del traspase del nivel crítico de la capacidad de carga turística del Parque Arqueológico Copán a mediano plazo, previo a que se establezcan los mecanismos para su prevención y manejo (ver García Hernández, 2012);

La inversión millonaria en un aeródromo que solamente facilita el acceso al Parque Arqueológico de Copán, se realizó sin tomar en cuenta las aspiraciones sentidas de la mayoría de los habitantes de la región que esperaban

- i. la creación de un nodo de redistribución de la visitación hacia los otros destinos turísticos de la región occidental (Parque Arqueológico El Puente, Santa Rosa de Copán, Ruta Lenca) y centro-occidental (Parque Ecoarqueológico Los Naranjos), así como,
- ii. el surgimiento de un verdadero puerto de transporte aéreo regional que, además de servir al turismo cultural apoyara el fortalecimiento del comercio y la industria regionales, ofreciera oportunidades para superar la pobreza y pusiera fin al aislamiento de la región occidental con respecto al resto del país.

AGRADECIMIENTOS

Al equipo de decididos hondureños y hondureñas que compartimos este esfuerzo de salvaguarda en el momento más crítico del 2006 al 2009 del único sitio de patrimonio cultural mundial en nuestro país: Francisco Machado, Director Ejecutivo de ASONOG; Armida Villela de López Contreras, parlamentaria del Parlamento Centroamericano; Miguel Cáliz Suazo, Presidente de la Sociedad Hondureña de Geografía e Historia y Miembro del Consejo Directivo del Instituto Hondureño de Antropología e Historia; mi hermano José Angel Lara-Pinto quien me apoyó en el análisis de los impactos sociales y sobre los recursos culturales, así como la redacción del informe (2004); al arquitecto Franco Martel que pre-

Es claro que el aeródromo de Río Amarillo no se ha planeado para servir a la población de la región occidental del país...

paró la simulación digital del impacto del aterrizaje sobre el sitio de Piedras Negras y a los geógrafos Fredis Mateo, Pablo Díaz y Luis Héctor Sabillón de la Universidad Pedagógica Nacional Francisco Morazán que ofrecieron sus conocimientos y acompañaron la presentación del estudio de impacto ante el Parlamento Centroamericano (2008).

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- ASP (2004). *Estudio de Evaluación de Impacto Ambiental del Proyecto Aeródromo de Río Amarillo*. Tegucigalpa: ASP Consultores/Asociación de Profesionales.
- Beaudry, Marilyn P. (1987). La Canteada Ceramics in the Context of the Southeastern Maya Periphery. En Gary W. Pahl, (Ed.), *The Periphery of the Southeastern Classic Maya Realm* (261-280). Los Angeles: UCLA Latin American Center Publications.
- Bell, Ellen, Marcello A. Canuto y Jorge Ramos (2000). El Paraíso: Punto Embocadero de la Periferia Sudeste Maya. *Yaxkin*, XLX, 41-75.
- Barrios, Edy, Cameron L McNeil, Walter Burgos y Cassandra Bill (23-27 de abril 2014). Río Amarillo: A Town on the Edge of Ancient Copan. En A. Green, (Presidencia), *New definitions of southeastern Mesoamerica: indigenous interaction, resilience and change*. Simposio 161 de la 79. Reunión Anual de la Sociedad Americana de Arqueología. Austin, Texas. Recuperado de http://www.saa.org/Portals/0/SAA/Meetings/2014%20Abstracts/Individual_Abstracts.pdf
- Burgos, Walter, Edy Barrios y Paola Torres (23-27 de abril 2014). Descifrando la identidad de un pueblo fronterizo: Investigaciones en el sitio Río Amarillo, Copán. En A. Green, (Presidencia), *Identity along the frontiers of the Maya area: cultural interactions and expressions from the early classic to the colonial period*. Simposio 191 de la 79. Reunión Anual de la Sociedad Americana de Arqueología. Austin, Texas. Recuperado de http://www.saa.org/Portals/0/SAA/Meetings/2014%20Abstracts/Individual_Abstracts.pdf
- Burnford, Angela. 2004. Geotourism Partnership. Honduras, National Geographic Announces. National Geographic Traveler. *TravelWatch* 25 October.
- Canuto, Marcello A. (1996). *Investigaciones Arqueológicas en el Valle de Río Amarillo, Honduras. Programa de Reconocimiento de Río Amarillo. Informe Final Temporada de Campo 1996*. Universidad de Pennsylvania, Philadelphia. Tegucigalpa: Instituto Hondureño de Antropología e Historia
- CM Airlines (2017). Destinations/Booking Flights: No results to or from Copán. 6 de febrero 2017. Recuperado de <http://www.cmairlines.com/plan-book/destinations>
- Fash, William L. (1983). Investigaciones no aleatorias dentro y fuera de la bolsa de Copán. Parte VII de Reconocimiento y Excavaciones en el Valle. En Claude Baudez (Ed.), *Introducción a la Arqueología de Copán, Honduras, Tomo I* (415-469). Tegucigalpa: Proyecto Arqueológico Copán, Instituto Hondureño de Antropología e Historia.
- García Hernández, María (2012). Capacidad de carga turística y gestión de la visita pública en la zona arqueológica de Copán, Honduras. En *Actas del XV Encuentro de Latinoamericanistas Españoles* (911-921). Madrid: Congreso Internacional "América Latina: La Autonomía de una Región". Recuperado de <https://halshs.archives-ouvertes.fr/halshs-00875598/document>
- Gonlin, Nancy (1993). *Rural household archaeology at Copán, Honduras* (Tesis de Doctorado). Department of Anthropology, The Pennsylvania State University; EE UU. University. Microfilms International. Part 1 and Part 2.
- ICOMOS (1990). *Carta Internacional para la gestión del patrimonio arqueológico*.
- Lausana: Asamblea General de ICOMOS. Recuperado de <http://www.icomoscrg.org/doc/teoria/ICOMOS.1990.carta.proteccion.gestion.patrimonio.arqueologico.pdf>
- ICOMOS (1999). *Carta internacional sobre el turismo cultural. La gestión del turismo en los sitios con patrimonio significativo*. México: Asamblea General de ICOMOS. Recuperado de http://www.icomos.org/charters/tourism_sp.pdf
- ICOMOS (1999). *Carta de Burra para sitios de significación cultural*. Burra: ICOMOS
- Australia. Recuperado de http://www.icomos.org/charters/burra1999_spa.pdf
- IHAH (2013). Sitio Maya de Copán. Plan de Manejo 2014-2020. Copán Ruinas-Tegucigalpa: Instituto Hondureño de Antropología e Historia/Banco Centroamericano de Integración Económica.
- IHAH (1998). *Ley para la protección del patrimonio cultural de la nación*. Decreto 220-97. Instituto Hondureño de Antropología e Historia. *La Gaceta* 21 de febrero 1998.
- Intecsa-Inarsa (2015). Medio siglo de excelencia. Recuperado en <http://www.intecsa-inarsa.com/fr/noticias/154-intecsa-inarsa-medio-siglo-de-excelencia>
- Lara Pinto, Gloria (2002). El Plan de Manejo como un Instrumento de Conservación

- para el Patrimonio en Peligro: El Patrimonio Cultural de Honduras en la Encrucijada de la Modernidad. En Michael Petzet (Presidencia), *Heritage at Risk* Ponencia presentada en la 13ª. Asamblea General de ICOMOS Internacional y Simposio Científico Internacional. Madrid, España.
- Lara Pinto, Gloria (2001). El Turismo Cultural y sus Implicaciones. *Paradigma* 10(11), 24-31.
- Lara Pinto, Gloria y José Angel Lara Pinto (2004). *Análisis de la Propuesta de Construcción de un Aeródromo Regional en la Localidad de Río Amarillo, Municipio de Santa Rita, Departamento de Copán: Evaluación del Impacto en los Recursos Sociales y Culturales*. Santa Rosa de Copán: Asociación de Organizaciones no Gubernamentales (ASONOG)/Agencia de Cooperación Solidaria Internacional/DIAKONIA sueca.
- Mancomunidad Chortí (2004). *Acuerdo de los miembros de la Mancomunidad Chortí, Municipios de Cabañas, Copán Ruinas, Santa Rita, San Jerónimo, Florida, El Paraíso, La Jigua, San Nicolás, Nueva Arcadia y San Antonio*. La Entrada, Copán, 17 de agosto 2004.
- McNeil, Cameron Cassandra Bill, Paola Torres y Zachary Hruby (23-27 de abril 2014).
- Negotiating Identity at Río Amarillo: Preservation and Resilience from the Late Classic to the Postclassic Period. En A. Green, (Presidencia), *Identity along the frontiers of the Maya area: cultural interactions and expressions from the early classic to the colonial period*. Simposio 191 de la 79. Reunión Anual de la Sociedad Americana de Arqueología. Austin, Texas. Recuperado de [http://www.saa.org/Portals/0/SAA/Meetings/2014%20Abstracts/Individual Abstracts.pdf](http://www.saa.org/Portals/0/SAA/Meetings/2014%20Abstracts/Individual%20Abstracts.pdf)
- Nakamura, Seiichi (1997). Desarrollo y Decaimiento en la Periferia de Copán. *Yaxkin*, XV, 161-2002 (Edición Especial).
- Cruz, Oscar N., Ranferi Juárez Silva, Santiago Escobar y Melvin Fuentes (2004). *Proyecto Arqueológico Aeródromo Río Amarillo II. Fase, Agosto-Septiembre*. Tegucigalpa: Instituto Hondureño de Antropología e Historia.
- Pahl, Gahry W. (1987). The Survey and Excavation of La Canteada, Copán, Honduras: Preliminary Report, 1975 Season. En Gary W. Pahl (Ed.), *The Periphery of the Southeastern Classic Maya Realm* (227-261). Los Angeles: Latin American Center Publications, University of California.
- Rue, David J. (1987). Early Agriculture and Early Postclassic Maya Occupation in Western Honduras. *Nature* (326), 285-286.
- Saturno, William (2000). *In the Shadow of the Acropolis: Río Amarillo and Its Role in the Copan Polity* (Tesis de Doctorado). Cambridge: Harvard University.
- Schele, Linda (1987). Notes on the Río Amarillo Altars. Copán Mosaics Project. *Copán Notes* 37, 1-9.
- Schiere, Jacobo y Marco Augusto Recinos (2004). *Validación Ambiental Proyecto Aeródromo Copán, Honduras CopAqN-Consult y ECOTEC*. Santa Rosa de Copán: Asociación de Organizaciones no Gubernamentales (ASONOG)/Agencia de Cooperación Solidaria Internacional/DIAKONIA sueca.
- UNESCO-WHC/ICOMOS (2012). Report on the joint UNESCO-WHC/ICOMOS reactive monitoring mission to the Maya Site of Copan (Honduras) (C-129). 21-26 November 2011. (Item 7 of the Provisional Agenda: State of conservation of properties inscribed on the World Heritage List and/or on the List of World Heritage in Danger.) En *36th session of the UNESCO World Heritage Committee*. San Petersburgo, Federación de Rusia, 24 Junio-6 Julio 2011.
- UNESCO-WHC (2006). *30th session of the UNESCO World Heritage Committee Decision WHC.06/30COM/7B.95*. Vilnius, Lithuania, 8-16 July 2006. <http://whc.unesco.org/archive/2006/whc06-30com-inf19e.pdf>
- UNESCO-WHC (2005). 29th session of the UNESCO World Heritage Committee *WHC.05/29.COM/22/7B.90*. Durban, South Africa, 10-17 July 2005. Recuperado de <http://whc.unesco.org/archive/2005/whc05-29com-22e.pdf>
- UNESCO-WHC/ICOMOS (2003). *Reactive monitoring mission for the archaeological site of Copán, Honduras. Study of the impact of the airport*. UNESCO/Patrimonio Mundial/ICOMOS.
- UNESCO (1972). Convención sobre la protección del Patrimonio Cultural y Natural de la Humanidad. Recuperado de <http://whc.unesco.org/archive/convention-es.pdf>
- Vlcek, David T. y William L. Fash (1986). Survey of the Outlying Areas of the Copan Region, and Copán-Quirigua "Connection". En Patricia A. Urban y Edward M. Schortman (Eds.), *The Southeast Maya Periphery* (102-113). Austin: University of Texas Press.
- Yde, Jens (1938). An archaeological reconnaissance of Northwestern Honduras. *Middle American Research Institute, Publication* 9. New Orleans: Tulane University.

Periódicos

- 14 millones costará aeródromo de río Amarillo (2 de julio 2014). *La Prensa*. Recuperado de <http://www.laprensa.hn/mobile/mhonduras/mregionales/708295-274/114-mi>

- lones-costará-el-aeródromo-de-río-amarillo
Alejandrohn (3 de noviembre 2012). Últimas detalles para la construcción de aeropuerto en Ruinas de Copán. Recuperado de <https://turismoencopan.wordpress.com/2012/11/03/ultimas-detalles-para-la-construccion-de-aeropuerto-en-ruinas-de-copan/>
- Aeródromo de Concepción sobrepasa presupuesto inicial en US\$7m (10 de marzo 2008). *Business News Americas*. Recuperado de http://www.bnamericas.com/news/infraestructura/Aerodromo_de_Concepcion_sobrepasa_presupuesto_inicial_en_US*7mn
- Aeropuerto de Copán será prioridad para turismo (2 de enero 2011). *La Prensa*. Recuperado de <http://www.laprensa.hn/honduras/551187-97/aeropuerto-de-copan-se-ra-prioridad-para-turismo>
- Andino, Leonarda (19 de diciembre 2005). UNESCO emplaza a Honduras por pista aérea en Copán. *El Heraldo*, p. 14 (columnas 3-5).
- Anuncian construcción de aeródromo en Concepción (13 de febrero 2015). *La Prensa*. Recuperado de <http://www.laprensa.hn/inicio/794846-417/anuncian-construccion-de-aerodromo-en-concepcion>
- Aprueban la concesión para aeropuerto en Copán (11 de junio 2013). *El Heraldo*. Recuperado de <http://www.elheraldo.hn/content/view/full/154581>
- BID amplía préstamo para el aeródromo (26 de marzo 2008). *La Prensa*. Recuperado de <http://www.laprensa.hn/honduras/681698-97/bid-amplia-prestamo-para-el-aerodromo>
- Bonilla, Lilián (14 de julio 2014). Inicia la construcción del aeropuerto de Río Amarillo. *HRN La voz de Honduras*. Recuperado de <http://www.radiohrn.hn/l/noticias/inicia-la-construccion-del-aeropuerto-de-río-amarillo>
- Cáliz Suazo, Miguel (10 de agosto 2005a). El aeródromo en Río Amarillo debe reconsiderarse. *El Heraldo*, p. 17 (columnas 2-3).
- Cáliz Suazo, Miguel (8 de octubre 2005b). UNESCO preocupada por Copán. *El Heraldo*, p. 17 (columnas 1-2).
- Cáliz Suazo, Miguel (25 de noviembre 2006a). No al aeródromo de río Amarillo. *El Heraldo*, p. 17 (columna 3).
- Cáliz Suazo, Miguel (2 de diciembre 2006b). Copán debe seguir siendo Patrimonio Mundial. *El Heraldo*, p. 17 (columnas 1-2).
- Copán perderá estatus de patrimonio mundial. Ministro de Cultura pidió información sobre proceso para desafiliarse (1 de diciembre 2006g). *El Heraldo*, p. 10.
- En 18 meses estará listo el aeropuerto de Copán (9 de enero 2007). *La Tribuna*. Recuperado de <http://old.latribuna.hn/2007/01/09/post10003197/>
- En asamblea regional decidirán la construcción de aeropuerto en Copán (8 de febrero 2011). *La Tribuna*. Recuperado de <http://old.latribuna.hn/2011/02/08/en-asamblea-regional-decidiran-la-construccion-de-aeropuerto-en-copan/>
- Fasquelle, ha dirigido una nota al señor Francesco Banderin de UNESCO, informándole que Honduras está dispuesto a que se sustraiga a Copán Ruinas de esa declaratoria (29 de noviembre 2006f). *El Heraldo*.
- Fasquelle viajó a París por aeródromo de Copán. Visitan sede de la UNESCO que ha declarado las ruinas patrimonio Mundial (4 de diciembre 2006h). *El Heraldo*, p. 16.
- Fotogalería de la Inauguración del Aeropuerto Río Amarillo en Copán (10 de marzo 2015). *La Noticia*. Recuperado de <http://lanoticia.hn/nacionales/fotogaleria-de-la-inauguracion-del-aeropuerto-río-amarillo-en-copan/>
- Gbno. licita estudios de prefactibilidad de aeropuerto de Concepción (16 de agosto 2007). *Business News Americas*. Recuperado de http://www.bnamericas.com/news/infraestructura/Gbno_licita_estudios_de_prefactibilidad_de_aeropuerto_de_Concepcion
- Gobierno desiste construir aeropuerto. Presidente Zelaya dice que buscará otro lugar para no afectar vestigios mayas (20 de diciembre 2006b). *El Heraldo* p. 16.
- Gobierno analiza varios sitios para construir el aeródromo en Copán. Ministro de Cultura señala a El Heraldo de haber ejecutado campaña para evitar construcción de proyecto (19 de diciembre 2006m). *El Heraldo*, p. 12.
- Impiden construcción de aeropuerto en Copán Ruinas. La Alianza Cívica por la Democracia se opone al proyecto trazado en el parque maya de Copán. Advierten que si sigue adelante con su plan generará varios problemas (11 de diciembre 2006i). *El Heraldo*, p. 12.
- Medina, Carlos A. (3 de mayo 2014). Río Amarillo versus Concepción. *HRN La voz de Honduras*. Recuperado de <http://www.latribuna.hn/movil/2014/05/03/río-amarillo-versus-concepcion/>
- Muere proyecto en Río Amarillo (18 de diciembre 2006l). *El Heraldo*, p. 16.
- Opiniones divididas en torno a un aeropuerto en Copán (11 de diciembre 2006a). *El Heraldo*, p. 4
- Orellana, Xiomara (3 de enero 2016). Vuelos hacia el aeródromo de Río Amarillo en Copán inician este mes. *La Prensa*. Recuperado de <http://www.laprensa.hn/honduras/916250-410/vuelos-hacia-el-aerodromo-de-río-amarillo-en-copan-inician-este-mes>

- Panting, César André (11 de febrero 2011). Copán está dividido por asignación de aeropuerto. *La Prensa*. Recuperado de <http://www.laprensa.hn/honduras/545337-97/copan-esta-dividido-por-asignacion-de-aerodromo>
- Parlacen, en contra de aeropuerto (8 de junio 2006c). *El Herald*, p. 14.
- Pastor Fasquelle, Rodolfo (17 de diciembre 2006). Ultimo verso sobre río amarillo. *El Herald*, p. 16.
- Pérez, Graco (3 de agosto 2005). Copán, UNESCO y destruí-turismo. *El Herald*, p. 15
- Reinician lucha por aeródromo en Copán (28 de septiembre 2010). *La Prensa* Recuperado de <http://www.laprensa.hn/honduras/487126-97/reinician-lucha-por-aerodromo-en-copan>
- Resurgen diferencia por construcción de aeródromo en Copán (2 de julio 2014). *La Prensa*. Recuperado de <http://www.laprensa.hn/honduras/regionales/724999-98/resurgen-diferencias-por-construccion-de-aerodromo-en-copan>
- Reyes, Karen (11 de marzo 2015). El aeropuerto Río Amarillo ya está en funcionamiento en Copán. *HRN La Voz de Honduras*. Recuperado de <http://radiohrn.hn/1/noticias/el-aeropuerto-rio-amarillo-ya-esta-en-funcionamiento-en-copan>
- Rodríguez, Marcos (19 de junio 2014). UNESCO revisará proyecto de aeródromo en Copán. *HRN La Voz de Honduras* Recuperado de <http://www.radiohrn.hn/1/noticias/unesco-revisará-proyecto-de-construcción-de-aerodromo-en-copan>
- Si se puede hacer aeródromo en Río Amarillo (14 de diciembre 2006k). *El Herald*, p. 5.
- Tejada, Mariela (1 de julio 2014). Resurgen diferencias por construcción de aeródromo en Copán. *La Prensa*. Recuperado de <http://www.laprensa.hn/lasultimas24/724999-98/resurgen-diferencias-por-construcción-de-aerodromo-en-copan>
- Ultiman detalles para la construcción de aeropuerto en Ruinas de Copán (12 de agosto 2012) *El Herald*. Recuperado de <http://www.elheraldo.hn/Secciones-Principales/Pais/Ultiman-detalles-para-la-construccion-de-aeropuerto-en-Ruinas-de-Copan>
- UNAH en contra de que Copán se excluya como Patrimonio Mundial. Los universitarios consideran “aberrante” que mientras otros países siguen haciendo esfuerzos para que sus bienes patrimoniales sean considerados para ser incluidos en la lista de Patrimonio de la Humanidad, Honduras pida se le sustraiga, “en un acto sin precedentes”. (14 de diciembre 2006). ACAN-EFE, en *El Herald*, p. 16.

ANEXO 1

Resolución de la 30 Sesión del Comité de Patrimonio Mundial de UNESCO en Relación a la Construcción de un Aeródromo en Río Amarillo, Copán Vilnius, Lithuania, 8-16 July 2006

1. Maya Site of Copan (Honduras) (C 120)

Draft Decision 30 COM 7B.95

The World Heritage Committee,

1. *Having examined* Document WHC-06/30.COM/7B,
2. *Recalling* Decision 29 COM 7B.90, adopted at its 29th session (Durban, 2005),
3. *Also recalling* the recommendations of the previous monitoring missions of 1999, 2003 and 2005,
4. *Urges* the State Party not to proceed with the construction of the planned airport at Río Amarillo Valley. The two ICOMOS missions of 2003 and 2005 based on visits to the sites and the environmental impact studies done by the Government of Honduras, as well as by independent organizations, have shown the negative impact that the construction of this airport will have on the cultural resources, the traditional social networks, the beliefs and values of the indigenous people, and the landscape. The State Party is encouraged to consult closely with the World Heritage Centre and the Advisory Bodies on the appropriate steps to be taken;
5. *Requests* the State Party submit to the World Heritage Centre by 30 August 2006, the terms of reference for conducting a Public Use Study for the management of the future Río Amarillo Archaeological Park to complement the already existent management plan;
6. *Further requests* the State Party to continue monitoring the state of conservation of the Copan Hieroglyphic Stairway, based on the programme developed by the Getty Conservation Institute;
7. *Requests moreover* the State Party to submit to the World Heritage Centre, by 1 February 2007, a detailed report on the state of conservation of the property and on the progress made in the implementation of the above recommendations, for the examination by the Committee at its 31st session in 2007.

ANEXO 2

¿PORQUÉ CONSTRUIR EL AEROPUERTO CONCEPCION COPÁN?

Algunas consideraciones porque el aeropuerto del Occidente de Honduras, sea construido en Concepción Copán:

1. La más importante, su construcción, no atenta contra el patrimonio arqueológico de la humanidad, las ciudades mayas de Copán, decretado por la UNESCO, como sucedería en el sector de Río Amarillo. A la fecha no existen medidas científicas ni técnicas de mitigación que protejan los vestigios arqueológicos, como pretende el ministerio de Turismo, para construirlo en Río Amarillo; el daño sería irreparable y seríamos excluidos de los Organismos Internacionales.
2. La ubicación de Concepción, promoverá un desarrollo regional (Copan, Lempira, Ocotepeque, Intibucá y Santa Bárbara), a través de vuelos nacionales e internacionales, para: Comercio, Transporte, Exportaciones, Seguridad Nacional, Turismo, Defensa Nacional, Emergencias, Respuesta a Desastres Naturales, entre otros servicios; no puntual (Copán Ruinas ficticiamente) como se pretende hacer creer; dado que los turistas que llegarían en los Cruceros a las Islas, visitarán el Parque Arqueológico por unas horas durante el día, pagando solo el ingreso al parque y de regreso al avión más tarde; beneficiándose de esta manera solo a los empresarios del turismo de Islas de la bahía, que percibirían ingresos absolutos por la explotación del rubro Turístico.
3. Técnicamente existen estudios de aeronáutica, que el sitio de Concepción es excelente para la aeronavegación.
4. La infraestructura: hotelera, transporte y de servicios demandada, está más desarrollada en Santa Rosa de Copán, permitiendo al turista mayores opciones de confort y seguridad, pernoctando por más de un día de visita. Al convertirse Santa Rosa de Copán, en un operador de turismo, enlazamos La Ruta Maya, la Ruta Lenca y de otros sitios en otros departamentos como montañismo; agroturismo en café, tabaco, ganadería; entre otras actividades con potencialidades turísticas.
5. La cultura Lenca siendo una cultura milenaria y contemporánea, en sus costumbres y tradiciones, son de mucho interés para el extranjero y la humanidad en general.
6. El terreno para construir el aeropuerto en Concepción, es donado por el Municipio de Concepción Copán, ahorrándonos los hondureños, en el costo de construcción de la obra, muchos millones de Lempiras; pudiendo invertirse en obras complementarias o de otra categoría. Sin embargo, en Río Amarillo debe comprarse el terreno con recursos nacionales.
7. La construcción del tramo carretero, para conectar el aeropuerto Concepción, con la calle a Copan Ruinas; llevará desarrollo a las comunidades rurales por donde este se construya, aumentando así los beneficios sociales del proyecto. El presupuesto para esta carretera puede gestionarse en SOPTRAVI o el FONDO VIAL ya que esta es su función principal y de esta forma no sumar ese costo al proyecto principal.
8. La idea de un segundo y posterior aeropuerto en Copán, no es posible en estos tiempos; debido a que nuestro país no cuenta con los recursos para construirlos, y se destruirían los sitios arqueológicos de Copán al construirlo en Río Amarillo, pasando muchas décadas para retomar el tema, postergándose de esta manera el desarrollo integral de la zona de Occidente.
9. El “canal seco” entre los puertos de Cutuco y Puerto Cortés, deja la zona de Occidente aislada del desarrollo, dado que el tráfico terrestre se efectuará en aquella carretera.
10. Permitirá a los funcionarios del Gobierno, mayor eficiencia del tiempo, en la región de occidente, llevando más desarrollo a las comunidades.
11. La región de Occidente, posee características climáticas diversas, como ninguna de Honduras, que permitirán el desarrollo de actividades económicas productivas, estimulando la exportación de productos no tradicionales, en mejora de la economía nacional, por el ingreso de divisas.

**COMITÉ PROCONSTRUCCION AEROPUERTO CONCEPCION
ENERO 2011**

www.camaracopan.com/site/index.php?

ANEXO 3

Lista de Participantes en la Reunión con Representantes Locales en la Municipalidad de Copán Ruinas, 23 de noviembre 2011. Anexo XIV del Informe de la Misión Reactiva WHC-UNESCO 2011

Municipalidad de Copán Ruinas
 2 Dec. 2011
 Copán Ruinas, Copán, Honduras



Nombre	Cargo	No. Teléfono	CORREO ELECTRONICO	Notas
Juan Angel Cuatrecasas	Representante COCOM	9953-7074	juancu@comunicacion.com	
Brenda del Carmen H. Rivera	Comisión Org. Indígenas	9922-28-27		
J. Juan Rivera	RECA	9991-25-97		
J. Juan Rivera	Empresario Local	9990-8561		
Juan Angel Melendez	Empresario Local	9990-8561		
Vicente Parra	Alcalde	9990-210		
Felipe José García-Jara	Alcalde (don Juan)	9990-9370		
Wido van der Veen	Comisión de Gestión	9990-4588		
Jorge Mandi y Bellat	Experto de la UNESCO	9990-4588		
Durvaldo Pérez Casas	Asesor de la UNESCO	9990-4588		
Andrés Sánchez	Rep. COMOP			
Hector Roberto Cordero	Comisión de Gestión	9990-4588		
José Valle	Comisión de Gestión	9990-4588		
Juan Antonio Rivera	Com. La Cruz			
George A. Portillo	Alcalde Municipal	9926-7465	municipalidad@copanruinas.com	