



UNIVERSIDAD TECNICA DE BABAHOYO

**FACULTAD DE CIENCIAS JURIDICAS, SOCIALES Y DE LA
EDUCACIÓN**

CARRERA DE HOTELERÍA Y TURISMO

**TESIS DE GRADO, PREVIO A LA OBTENCIÓN DEL
TITULO DE LICENCIADO EN HOTELERÍA Y TURISMO
DE LA REPUBLICA**

TEMA:

**UNA BUENA SEÑALIZACIÓN EN LAS VÍAS URBANO-
RURAL SON FACTIBLES PARA EL DESARROLLO DEL
TURISMO EN EL CANTÓN URDANETA EN EL AÑO 2012 –
2013.**

POSTULANTE:

ERNESTO FRANCISCO MOREIRA PACHUCHO

CATARAMA 2012



UNIVERSIDAD TÉCNICA DE BABAHOYO

**FACULTAD DE CIENCIAS JURIDICAS, SOCIALES Y DE LA
EDUCACIÓN**

CARRERA DE HOTELERÍA Y TURISMO

APROBACIÓN DE LA SUSTENTACIÓN.

**EL TRIBUNAL EXAMINADOR DEL PRESENTE TRABAJO
INVESTIGATIVO, TITULADO: “UNA BUENA
SEÑALIZACIÓN EN LAS VÍAS URBANO-RURAL SON
FACTIBLES PARA EL DESARROLLO DEL TURISMO EN
EL CANTÓN URDANETA EN EL AÑO 2012 – 2013”.**

PRESENTADO POR EL SEÑOR ERNESTO MOREIRA

OTORGA LA CALIFICACION DE

.....

EQUIVALENTE A:

.....

TRIBUNAL:

DECANO (DELEGADO)

SUBDECANO (DELEGADO)

**DELEGADO H.
CONSEJO DIRECTIVO**

TUTOR DE TESIS

**SECRETARIA
LCDA. CRISTINA SILVA
BABAHOYO 10 DE JUNIO 2012**



UNIVERSIDAD TÉCNICA DE BABAHoyo

**FACULTAD DE CIENCIAS JURÍDICAS, SOCIALES Y DE LA
EDUCACIÓN**

CARRERA DE HOTELERÍA Y TURISMO

APROBACIÓN DEL TUTOR DE TESIS

Babahoyo, 10 de Junio del 2012

En mi calidad de Tutor de Tesis titulada “UNA BUENA SEÑALIZACIÓN EN LAS VÍAS URBANO-RURAL SON FACTIBLES PARA EL DESARROLLO DEL TURISMO EN EL CANTÓN URDANETA EN EL AÑO 2012 – 2013”, presentada por el señor ERNESTO FRANCISCO MOREIRA PACHUCHO, alumno de la Carrera de Hotelería y Turismo, certifico que aprobó su trabajo practico de investigación, el cual cumple el aspecto metodológico y reúne los requisitos establecidos por la Facultad.

Solicito que sea sometido a la evaluación del Jurado Examinador que el Honorable Consejo Directivo designe.

LCDO. JOSE LUCIO ERAZO

TUTOR DE TESIS



UNIVERSIDAD TECNICA DE BABAHOYO

**FACULTAD DE CIENCIAS JURIDICAS, SOCIALES Y DE LA
EDUCACIÓN**

CARRERA DE HOTELERÍA Y TURISMO

CERTIFICADO DE AUTORIA DE TESIS

Babahoyo, 10 de Junio del 2012

Yo, ERNESTO FRANCISCO MOREIRA PACHUCHO, portador de la Cedula de Ciudadanía N. 120629541-0, estudiante del Seminario de Tesis, previo a la obtención del Título de Licenciado en Hotelería y Turismo de la República del Ecuador, declaro que soy autor del presente trabajo de investigación, el mismo que es original, autentico y personal.

Todos los efectos académicos legales que se desprenden del presente trabajo es responsabilidad exclusiva del autor.

ERNESTO FRANCISCO MOREIRA PACHUCHO

DEDICATORIA

Este trabajo está dedicado primeramente a Dios porque sin El nada pudiéramos hacer, segundo; a mis padres que me han dado todo su apoyo moralmente aunque no estén a mi lado pero si en constante comunicación conmigo ya sea telefónicamente o vía internet, tercero; a mi esposa que ha estado en las situaciones buenas y malas que nos puede dar la vida, que con su alegría y carisma me ha podido comprender en esta etapa de mi vida siendo la obtención del título como Licenciado En Hotelería y Turismo, y por último a mis amigos, demás familiares, y a mis queridos vecinos que me han dado alientos de ánimo para seguir en este camino como lo es ser en un buen profesional.

Como me dijeron al inicio de mi carrera, “Los que terminan la Universidad no son los más estudiosos sino los que perseveran durante todo el tiempo de la carrera”.

AGRADECIMIENTO.

A Dios, por brindarme la dicha de la salud, bienestar físico, espiritual y darme fuerza para seguir luchando por mi meta.

A mi familia por brindarme su amor y apoyo incondicional para no permitir que decaiga durante mi formación tanto personal como profesional.

A mi tutor, por compartir su guía y sabiduría en el desarrollo de este trabajo. Ya que con su enseñanza diaria me hizo llenar de conocimientos y experiencias muy gratas.

INDICE

Página

CAPITULO I

1. CAMPO CONTEXTUAL PROBLEMÁTICO.....	1
1.1 Contexto Nacional, Regional, Local e Institucional.....	1
1.2. SITUACIÓN ACTUAL DEL OBJETO DE INVESTIGACIÓN.....	3
1.3. FORMULACIÓN DEL PROBLEMA.....	4
1.3.1 PROBLEMA GENERAL.....	4
1.3.2 PROBLEMAS DERIVADOS.....	4
1.4. DELIMITACIÓN DE LA INVESTIGACIÓN.....	4
1.5. JUSTIFICACIÓN.....	5
1.6. OBJETIVOS.....	5
1.6.1 OBJETIVO GENERAL.....	5
1.6.2 OBJETIVOS ESPECÍFICOS.....	6

CAPITULO II

2. MARCO TEÓRICO.....	6
2.1. Enfoques teóricos de la investigación asumida.....	6
2.2. CATEGORÍAS DE ANÁLISIS TEÓRICO CONCEPTUAL.....	40
2.3. PLANTEAMIENTO DE HIPÓTESIS.....	44
2.3.1 HIPÓTESIS GENERAL.....	44
2.3.2. HIPÓTESIS ESPECÍFICAS.....	44
2.3.3. VARIABLES.....	44
2.4. OPERACIONALIZACIÓN DE LAS VARIABLES DE LAS HIPÓTESIS ESPECÍFICAS.....	45

CAPITULO III

3. METODOLOGÍA.....	46
3.1. TIPO DE ESTUDIO.....	46
3.2. UNIVERSO Y MUESTRA.....	46
3.3. UNIVERSO DE INVESTIGACIÓN:.....	46
3.3.1. Población.....	46
3.3.2. Muestra.....	47
3.3. MÉTODOS Y TÉCNICAS DE RECOLECCIÓN DE INFORMACIÓN.....	47

3.4. MÉTODOS Y TÉCNICAS DE RECOLECCIÓN DE INFORMACIÓN.....	48
3.5 PROCESAMIENTO DE LA INFORMACIÓN.	50
CAPITULO IV	
4. GRAFICOS ESTADISTICOS.	54
4.1. TABULACIÓN E INTERPRETACIÓN DE DATOS	54
4.2 COMPROBACIÓN Y DISCUSIÓN DE HIPÓTESIS	81
4.3. CONCLUSIONES.....	81
4.4. RECOMENDACIONES.	83
CAPITULO V	
5. RECURSOS Y PRESUPUESTO.	84
5.1. Recursos Humanos:	84
5.2. Recursos Bibliográficos:.....	84
5.3. Recursos Técnicos:	84
5.4. Recursos Materiales:	84
5.5. PRESUPUESTO.....	85
CAPITULO VI	
6. PROPUESTA ALTERNATIVA.	86
6.1. TÍTULO.	86
6.2. PRESENTACIÓN.	86
6.2.1. JUSTIFICACIÓN.....	88
6.3. OBJETIVO.	88
6.3.1. OBJETIVO GENERAL.	88
6.3.2 OBJETIVOS ESPECÍFICOS.	88
6.4 CONTENIDOS.....	89
6.5. RECURSOS DE LA PROPUESTA.	90
6.6. PRESUPUESTO:.....	91
BIBLIOGRAFÍA.....	93
ANEXOS	95

INTRODUCCIÓN.

En este estudio de factibilidad sentimos la necesidad de enfocarnos en la señalización de las vías Urbano-Rural para un buen desarrollo y que cubra las necesidades de todas las personas que buscan acceder a lugares con ambientes acogedores.

El turismo sin duda alguna es el nuevo modelo de desarrollo sostenible y sustentable para un gobierno, es tanto así que en el Continente Americano, la zona más activa en que se desarrolla el turismo es en Sur América porque cuenta con una infraestructura Hotelera muy capaz de satisfacer las necesidades primordiales del los turistas, sus carreteras están aptas para poder realizar un viaje tanto de larga o corta distancia, contando con una buena señalización para llegar a los diversos atractivos del país.

Las carreteras y vías de nuestro País han sido uno de los ejes más importantes para la economía ¿por qué?, distintas personas opinan; que lo más lógico de razonar es porque se mueve sobre ella una malgama de actividades para el crecimiento de un lugar tales como: el comercio de vivieres, la distribución de derivados del petróleo, las cosechas de agricultores, el abastecimiento de tiendas, comerciales, la trasportación de pasajeros, la movilización de turistas a los distintos lugares y un sin número de más actividades que se puede darse en ella, es por eso que mientras este eje se lo mantenga en un muy buen estado, se dinamizara parte de la economía de nuestro país.

Todos hemos sentido la necesidad de acceder a un lugar para poder pasar un rato con nuestros amigos, poder conversar cómodamente en un ambiente agradable, pero este concepto en el Cantón Urdaneta

es factible por su falta de información de cómo llegar a los distintos lugares.

Sin duda alguna hay tener una buena señalización en aquellos lugares para proporcionar una referencia de cómo poder acceder a todos los atractivos del Cantón.

CAPITULO I.

1. CAMPO CONTEXTUAL PROBLEMÁTICO.

1.1 Contexto Nacional, Regional, Local e Institucional.

En la actualidad el Ecuador cuenta con hermosas carreteras donde se puede realizar viajes a los distintos lugares turísticos del país.

Es un país de contrastes: por su gente, su clima, su geografía, etc. Presenta una gran diversidad de atractivos ubicados en sus cuatro regiones: Costa, Andes, Amazonia y Galápagos. Muchos de estos no son visitados por que no existe una referencia exacta de cómo acceder. Por esta razón decidí trabajar en una estructura de señalización que permita llegar fácil y eficazmente a cada unos de esos sitios.

Esta estructura de señalización estandariza una simbología que describe los atractivos, los accesos y servicios disponibles en cada destino, con miras a desarrollar la actividad turística del Ecuador.

Para hablar de una verdadera descentralización del turismo en el Ecuador es necesario proveer a las provincias y municipios, herramientas que permitan realizar una gestión eficiente. Por ello pongo el presente documento a disposición de todas las entidades inmersas en la actividad turística, cuya aplicación permitirá contar con una señalización efectiva y uniforme que facilite la interpretación de cualquier información de interés vial y turístico.

Esta información se convertirá en un instrumento de uso común para turistas nacionales y extranjeros que se desplacen dentro del Cantón,

optimizando su tiempo y permitiéndole recorrer nuestros diferentes atractivos de mejor manera.

El uso constante y generalizado de la señalización turística permitirá desarrollar con eficiencia la información turística de cada uno de nuestros destinos.

Tanto en la ciudad como cuando salimos de campamento o raid, hay espacios para caminar y compartir con el resto de los usuarios (otros peatones, autos, motos, bicicletas y colectivos) y otros lugares por los cuales si transitamos nos ponemos en riesgo nosotros o ponemos en peligro a los demás.

Para mantener el orden y la seguridad de todos, existen las **NORMAS DE TRÁNSITO**. Si las cumplimos nosotros y, además se las recordamos a nuestra familia, habrá menos accidentes de tránsito. El saber elegir y actuar con responsabilidad que nos propone la ley, implica ser peatones responsables.

La Provincia de Los Ríos está mejorando sus vías, la cual se comunica a una de las Provincias más transitadas del País como lo es el Guayas, también por ellas se desplaza la arteria vial más larga de Latino América “La Panamericana”, que comprende desde Chile hasta Venezuela.

El Cantón Urdaneta cuenta con vías que harían posible un fácil acceso a los atractivos turísticos, pero esto se podría lograr si tuviera una buena señalización de cada lugar.

Hay que destacar que una buena señalización de los lugares turísticos Urbano-Rural de Urdaneta serian de gran ayuda para los habitantes del cantón o turistas desarrollando así el turismo.

1.2. SITUACIÓN ACTUAL DEL OBJETO DE INVESTIGACIÓN.

Por medio de esta investigación e llegado a la conclusión de que este tema trae mucha complicidad en la parte de la administración pública de nuestro Cantón, la cual increpan diciendo que habrá que tener realizados varios estudios para poder llevar a cabo cierto tipo de obras viales, pero hasta el momento no han hecho absolutamente nada para solucionar dichos problemas, unos aseguran que el cantón si cuenta con este servicio la cual no es verdad, otros valiéndose de frases típicas como son: que nuestro Cantón no cuenta con el financiamiento necesario para realizar estas obras, no realizan nada. Todos se justifican de una u otra manera.

El Cantón Urdaneta no cuenta con una señalización que nos muestre sus diferentes lugares como atractivos, por la cual los ciudadanos del Cantón y de afuera no pueden obtener una buena información sobre aquellos, dándonos como resultado el poco desarrollo turístico en esta zona.

Para poder ver la factibilidad de una buena señalización debemos cumplir con los objetivos, brindando así un buen y necesario servicio para las personas, tratando de optimizas los recursos y hacerlos visibles es decir dando una buena publicidad y tener aliados tanto en el sector público como en el sector privado para así lograr las metas frazadas.

1.3. FORMULACIÓN DEL PROBLEMA.

1.3.1 PROBLEMA GENERAL.

¿Como afecta en el Turismo la Señalización en las Vías Urbano-Rural, en el Cantón Urdaneta durante el año 2012 – 2013?

1.3.2 PROBLEMAS DERIVADOS.

1.- ¿Cómo influye la falta de señalización en las personas que visitan o quieren disfrutar de nuestros lugares?

2.- ¿De qué forma afecta la falta de señalización en el desarrollo del Turismo en el Cantón?

3.- ¿Cómo inciden las escasas señalizaciones dentro del Cantón en los ciudadanos?

1.4. DELIMITACIÓN DE LA INVESTIGACIÓN.

Temporal:

Se realizó en el año 2012 - 2013

Demográfico:

Como demostrar que una buena señalización en las vías Urbano-Rurales es factible para el desarrollo del turismo en el cantón Urdaneta.

Espacial:

Al ser un tema que se relaciona con la afluencia de turistas y de cómo llegar a los distintos atractivos, promoviendo el turismo se lo realizó en el Cantón Urdaneta.

De las unidades de observación:

Este tema por ser factible y de gran magnitud educacional en la parte vial y turística, es direccionado a los archivos de la Prefectura, archivos de Gobierno Municipal de Urdaneta y los distintos atractivos de esta zona en lo referente al desarrollo, conservación y promoción del Turismo el periodo 2012 - 2013.

1.5. JUSTIFICACIÓN.

La justificación de este proyecto la podemos traducir en dos puntos importantes como: términos de propósito y también en términos de aporte que pueda brindar. De ahí que, pasaremos a detallar por separado cada uno de esos señalamientos.

Propósito:

El propósito es que con una buena señalización queremos satisfacer la necesidad de los ciudadanos y turistas brindándoles información sobre las vías de accesos asía los distintos lugares turísticos del Cantón.

Aporte:

Este proyecto se justifica en la medida que se convierte en un aporte, desarrollando el trabajo investigativo se pude observar que las personas que visitan nuestro Cantón no obtienen puntos claros de cómo llegar a los diferentes atractivos.

1.6. OBJETIVOS.

1.6.1 OBJETIVO GENERAL.

Analizar de qué manera incide una buena señalización en las vías Urbano-Rural para eliminar el poco desarrollo del turismo observado en el Cantón y fortalecer sus raíces en el campo turístico.

1.6.2 OBJETIVOS ESPECÍFICOS.

- 1.- Estudiar cómo influye la falta de señalización en los ciudadanos o visitantes del Cantón, para así poder inducir a los habitantes que ayuden a conservar sus zonas naturales.
- 2.- Comprender de qué forma influye el desarrollo turístico en el Cantón, para que provoque mayores ingresos económicos y seguir promoviendo el turismo.
- 3.- Analizar cómo inciden el poco conocimiento para llegar a los diferentes lugares turísticos y así el turismo sea sustentable.

CAPÍTULO II.

2. MARCO TEÓRICO.

2.1. Enfoques teóricos de la investigación asumida.

La presente investigación, trata de tener buenas señalizaciones en las vías, no sin antes tener bien claro cuáles son las arterias viales y los lugares más representativos para este cantón tratando de mantener una micro sociedad con estos lugares que se van a tener visitas considerables y así tener el desarrollo anhelado en aquellos.

No es cierto que para tener una buena señalización en las vías hay que tener vías en buen estado, porque de nada sirve una vía en buen estado si no hay algún tipo de rotulo o algo señal ya sea esta turístico o de transito. Solo hay que tener caminos accesibles y una buena señalización debidamente verificada por personas encargadas de organizar el transito.

En esta tesis se ha determinado que las vías son el punto de partida para conseguir el objetivo trazado por eso le damos a conocer un poco de lo que es la historia de las carreteras en general tomando énfasis en la historia de cómo los pueblos se movilizaron.

Historia de las carreteras¹.

El aumento de tamaño y densidad de las poblaciones en las ciudades de las primeras civilizaciones y la necesidad de comunicación con otras regiones se tornó necesaria para hacer llegar suministros alimenticios o transportarlos a otros consumidores, es allí donde surgen las carreteras. Las carreteras fueron los primeros signos de una civilización avanzada. Los mesopotámicos fueron uno de los primeros constructores de carreteras hacia el año 3500 a.C. Le siguieron los chinos, los cuales desarrollaron un sistema de carreteras en torno al siglo XI a.C., y construyeron la Ruta de la Seda (la más larga del mundo) durante 2.000 años; Los incas de Sudamérica construyeron una avanzada red de caminos que no se consideran estrictamente carreteras, ya que la rueda no era conocida por los incas.

Estas llamadas carreteras recorrían todos los Andes e incluían galerías cortadas en rocas sólidas. En el siglo I, el geógrafo griego Estrabón registró un sistema de carreteras que partían de la antigua Babilonia; los escritos de Heródoto, historiador griego del siglo V a.C., mencionan las vías construidas en Egipto para transportar

¹ Página de donde se sacó este texto: <http://www.arqhys.com/contenidos/carreteras-historia.html>

los materiales con los que construyeron las pirámides y otras estructuras monumentales levantadas por los faraones. Aun existen algunas de las antiguas carreteras. Las más antiguas fueron construidas por los romanos. La vía Apia empezó a construirse alrededor del 312 a.C., y la vía Faminia hacia el 220 a.C. En la cumbre de su poder, el Imperio romano tenía un sistema de carreteras de unos 80.000 km, consistentes en 29 calzadas que partían de la ciudad de Roma, y una red que cubría todas las provincias conquistadas importantes, incluyendo Gran Bretaña. Las conocidas calzadas romanas tenían un espesor de 90 a 120 cm, y estaban compuestas por tres capas de piedras argamasadas cada vez más finas, con una capa de bloques de piedras encajadas en la parte superior.

Toda persona tenía derecho a usar las calzadas, según la ley romana, pero los responsables del mantenimiento eran los habitantes del distrito por el que pasaba. Este sistema era eficaz para mantener las calzadas en buen estado mientras existiera una autoridad central que lo impusiera; con la ausencia de la autoridad central del Imperio romano durante la edad media (del siglo X al XV), el sistema de calzadas nacionales empezó a desaparecer. El gobierno francés instituyó un sistema para reforzar el trabajo local en las carreteras a mitad del siglo XVII, y con este método construyó aproximadamente 24.000 km de carreteras principales. Más o menos al mismo tiempo, el Parlamento instituyó un sistema de conceder franquicias a compañías privadas para el mantenimiento de las carreteras, permitiendo a las compañías que cobraran un peaje o cuotas por el uso de las mismas. Se hicieron perfeccionamientos en los métodos y

técnicas de construcción de carreteras Durante las tres primeras décadas del siglo XIX. Los ingenieros británicos, Thomas Telford y John Loudon McAdam, y un ingeniero de caminos francés, Pierre-Marie-Jérôme Trésaguet, fueron los responsables. El sistema de Telford implicaba cavar una zanja e instalar cimientos de roca pesada. Los cimientos se levantaban en el centro para que la carretera se inclinara hacia los bordes permitiendo el desagüe. La parte superior de la carretera consistía en una capa de 15 cm de piedra quebrada compacta.

El de McAdam mantenía que la tierra bien drenada soportaría cualquier carga. En el método de construcción de carreteras de McAdam, la capa final de piedra quebrada se colocaba directamente sobre un cimiento de tierra que se elevaba del terreno circundante para asegurarse de que el cimiento desaguaba. El sistema de McAdam, llamado macadamización, se adoptó en casi todas partes, sobre todo en Europa. Sin embargo, los cimientos de tierra de las carreteras macadamizadas no pudieron soportar los camiones pesados que se utilizaron en la I Guerra Mundial. Como resultado, para construir carreteras de carga pesada se adoptó el sistema de Telford, ya que proporcionaba una mejor distribución de la carga de la carretera sobre el subsuelo subyacente. El declive de las carreteras tuvo lugar en el periodo de expansión del ferrocarril en la última mitad del siglo XIX. Es en este periodo donde se introduce el ladrillo y el asfalto como pavimento para las calles de las ciudades.

Carreteras modernas. En el siglo XX se inicia un programa de construcción de carreteras a consecuencia de la popularidad de la bicicleta en la década de 1880 y la aparición del automóvil una

década más tarde. El aumento del tráfico de automóviles desplazó los viejos métodos de pavimentación, se empezó a utilizar el alquitrán de hulla, alquitrán, y aceites, en primer lugar como aglomerantes de superficie, y en segundo lugar como soportes de penetración en el pavimento macadam. El pavimento bituminoso consistía en tallas niveladas de piedra quebrada que se recubrían antes de colocarlas— con un material bituminoso, como el asfalto o el alquitrán, y se apisonaban después con rodillos pesados.

Siendo el pavimento bituminoso más duradero que el pavimento macadam con soportes aglomerantes. La construcción de carreteras incluían el drenaje del subsuelo durante la I Guerra Mundial, así también como una cimentación adecuada, una base de hormigón y una capa superficial adicional de hormigón o pavimento bituminoso para soportar el repentino aumento del tráfico pesado. La primera red de autopistas construidas durante la década de 1920 la llevo a cabo el sistema italiano de autostradas siendo el sistema de autopistas más moderno el de Autobahn alemán, construido en los años treinta. Este consistía en tres rutas Norte-Sur, tres rutas Este-Oeste y calzadas de dos carriles, la red Autobahn fue diseñada para grandes volúmenes de tráfico (sobre todo militares) y velocidades que sobrepasaran los 165 kilómetros por hora. Todos los países europeos tenían una red de carreteras principales para 1950, siendo la de Alemania la más avanzada. La inclinación de la tierra sobre la que se construye la carretera, la capacidad del pavimento para soportar la carga esperada, la predicción de la intensidad de uso de la carretera, la naturaleza del suelo que la sostiene y la composición y espesor de la estructura de

pavimentación son variables importantes a tener en cuenta en la ingeniería de caminos moderna.

El pavimento puede ser rígido (permitiendo poca latitud de flexión) o flexible utilizando una mezcla de agregado grueso o fino (piedra machacada, grava y arena) con material bituminoso obtenido del asfalto o petróleo, y de los productos de la hulla. Los pavimentos rígidos se construyen con una mezcla de cemento Portland y agregado grueso y fino, su espesor varia de 15 a 45 cm, dependiendo del volumen de tráfico que deba soportar, y a veces se utiliza un refuerzo de acero para evitar la formación de grietas. Como refuerzo bajo el pavimento se emplea arena o grava fina como base. En lugar de seguir las viejas rutas establecidas, el lugar óptimo para la construcción de carreteras son líneas casi rectas a través de campos abiertos. Las áreas congestionadas se evitan o se cruzan utilizando avenidas especiales, túneles o pasos elevados. La seguridad se ha incrementado separando el tráfico y controlando los accesos. En las autopistas y autovías se separan los vehículos que viajan en sentidos opuestos con una mediana. Las principales características de las autopistas y autovías modernas son señales luminosas adecuadas para la conducción nocturna, amplios arcenes, carriles con distintas velocidades, carriles de subida, carriles reversibles, zonas de frenado de emergencia, carriles para autobuses, señales reflectoras, marcas en el pavimento y señales de control de tráfico, entre otras.

Luego de darles a conocer un poco de lo cuán importante fueron y son en la actualidad las carreteras, me es necesario darles también a conocer las señales turísticas para poder tener conocimiento de ellas y así poderlas aplicar en los sitios que las necesiten.

Historia de la señalización de las carreteras²

Hito³ Romano Muchas señales indicaban Límite de peso, si el camino era rural o municipal el ancho, su dirección y si era de tierra o pavimentado. Los primeros signos de la carretera fueron hitos, dando la distancia o dirección, por ejemplo, los romanos levantaron columnas de piedra en todo su imperio dando la distancia a Roma. En la Edad Media, los signos multidireccional en las intersecciones se hizo común, dar instrucciones a las ciudades y pueblos surgiendo las señales de tráfico. Uno de los primeros tiempos modernos sistemas de señal de tráfico fue ideado por el Touring Club Italiano en 1895. By 1900, En 1900, un Congreso de la Liga Internacional de Organizaciones de Turismo en París estaba considerando las propuestas para la estandarización de la señalización vial.

Los patrones básicos de los signos más tráfico se establecieron en el 1908 el Congreso Internacional de Carreteras, en Roma. En 1909, nueve gobiernos europeos acordaron el uso de cuatro símbolos pictóricos, lo que indica "golpe", "curva", "intersección", y "a nivel de grado de cruce de ferrocarril". El intenso trabajo en las señales de tráfico internacional que tuvo lugar entre 1926 y 1949 condujo al desarrollo del sistema de señal de tráfico de Europa. Los Estados Unidos desarrolló su propio sistema de señalización vial, que también fue adoptado por otras naciones. A partir de la década de 1960, la señalización del Norte de América comenzó a adoptar los símbolos y signos internacionales en su sistema.

² Documento extraído de una paina del internet, la dirección de página en la Bibliografía

³ Mojón o poste de piedra que indica una dirección en los caminos o señala los límites de un territorio: *el hito indicaba el término de la comarca.*

Evolución

Con los años, el cambio fue gradual. Hoy en día, los signos son casi todos de metal, en lugar de madera, y están recubiertas con láminas retrorreflectantes de los diversos tipos de visibilidad durante la noche y con poca luz. Las nuevas generaciones de las señales de tráfico basado en grandes pantallas electrónicas también pueden cambiar sus símbolos y proporcionar un comportamiento inteligente por medio de sensores o por control remoto. Estos "sistemas de carreteras faro" se basan en el uso de transpondedores RFID⁴ enterrados en el asfalto para permitir a bordo de la señalización y la interacción entre el coche y la carretera. Sin embargo, otro "medio" para la transferencia de información habitualmente asociado con signos visibles es RIAS (Remote Señalización sonora de infrarrojos), por ejemplo, "hablar signos" para la impresión con discapacidad (incluidas las ciegas / baja visión / analfabeto) personas. Estos son los transmisores de infrarrojos que sirve al mismo propósito que los habituales signos gráficos cuando es recibido por un dispositivo adecuado, como un receptor de mano o una integrada en un teléfono celular.

Funciones

Regular la circulación de vehículos y peatones, hacer advertencia o dar informes sobre la misma a los conductores de dichos vehículos y a los peatones.

Clasificación

Las señales de tránsito se pueden agrupar en varios tipos. Por ejemplo, en la Convención de Viena sobre señalización vial (1968),

⁴ Siglas de Radio Frequency IDentification, en español identificación por radiofrecuencia.

con más de 50 países signatarios, cuenta con ocho categorías de signos:

- Señales de advertencia de peligro
- Señales de prioridad
- Señales prohibitivas o restrictivas
- Señales de obligación
- Signos especiales regulación
- Información, instalaciones, servicios o signos
- Dirección, la posición o indicación de los signos
- Paneles adicionales

Para saber un poco más de lo que era un hito en los anexos se encontrará una imagen para conocer como era este sistema.

Reflexión de la Señalización

Antiguamente el hombre, movido por las necesidades más elementales, procuró referenciar su entorno, su mundo, sus espacios, etc., por medio de marcas o señales. Así, la señalización comenzó en forma intuitiva en respuesta a una necesidad, como fue el hecho de orientarse por medio de objetos y marcas que se dejaban al paso de uno.

A medida que la disciplina fue avanzando en el tiempo comenzó a surgir un lenguaje simbólico que debería ser captado en forma instantánea y por todos. De esta manera comienzan las primeras tentativas de normalización de una forma de comunicación espacial, que debía ser general, sistemática e inmediata, es decir, “universal”.

Orientación	Informativa, didáctica
Procedimiento	Visual
Código	Signos simbólicos
Lenguaje icónico	Universal
Presencia	Discreta, puntual
Funcionamiento	Automático, instantáneo

El lenguaje y las técnicas de la señalización conllevan una serie de particularidades que la caracterizan puesto que se trata de un lenguaje de rápida visualización debido a la inmediatez del mensaje.

Una buena elección tipográfica y de contrastes cromáticos será indiscutible y se deberá leer en forma inmediata (legibilidad). Aparecerán los datos suficientes con el menor barroquismo posible. Claridad, tranquilidad, síntesis. No decir ni más ni menos de lo necesario, sólo la información precisa en el lugar adecuado (economía informativa).

Además el sistema deberá ser capaz de crecer sin perder identidad, agregando nuevos subsistemas informativos. Es decir, un sistema abierto (reproductibilidad).

Asimismo, el sistema se debe separar e integrar al mismo tiempo del entorno, sin modificarla, aunque lo hace desde que se implementa, por el solo hecho de estar ahí; inclusive modifica la percepción del entorno, desde la nueva lectura del espacio y los cambios de conducta que esto conlleva. Separarse para ser reconocido, visualizado, e integrar para no modificar el entorno.

A menudo se confunde el diseño señalético con el diseño de pictogramas por el hecho de que éstos suelen ser la parte más llamativa del grafismo señalético. Sin embargo, diseñar pictogramas es una tarea siempre fragmentaria, que puede formar parte de un proyecto mucho más completo y complejo que está sujeto a una técnica pluridisciplinaria.

Los elementos a tener en cuenta son:

Tipografía: Conforme a la morfología del espacio, condiciones de iluminación, distancias de visión, imagen de marca y, eventualmente, programa de identidad corporativa, se seleccionarán los caracteres tipográficos. Esta selección obedecerá, por tanto, a los criterios de connotaciones atribuidas a los diferentes caracteres tipográficos y de legibilidad. Asimismo serán definidos el contraste necesario, el tamaño de la letra y su grosor.

Si procediéramos por exclusión en la selección de caracteres tipográficos señaléticos, rechazaríamos en primer lugar los que imitan la escritura manual; en segundo lugar, los de fantasía; en tercer lugar, los ornamentales y ornamentados; en cuarto lugar, los que poseen poca o demasiada mancha; en quinto lugar, los excesivamente abiertos y los cerrados o compactos, y también los que sólo poseen letras mayúsculas. De esta manera llegamos a los caracteres lineales de trazo prácticamente uniforme.

Esta selección responde al equilibrio de las relaciones entre el grosor del trazo, el diseño limpio y proporcionado, y la abertura del ojo tipográfico.

Se debe evitar el uso de abreviaturas, sobre todo cuando pueden inducir a error. Por ejemplo la letra P seguida de un punto y situada an-

tes de un nombre propio (P. del Carmen) puede significar Paseo, Plaza, Puente, Paso o Puerto. Tampoco deben utilizar abreviaturas cuando es irrelevante el espacio que con ello se ganaría. Por ejemplo: Pza. = 4 espacios y Plaza = 5 espacios.

Tampoco se deben cortar palabras cuando falta espacio. Una palabra fragmentada es más difícil de captar que una palabra íntegra. Precisamente para evitar cortar palabras predomina en señalética la composición tipográfica a la izquierda. Se debe buscar la expresión verbal más corta. Frases cortas y palabras cortas es la regla. Cuando una información se puede transmitir con una sola palabra, se optará por esta situación. Y cuando para ello se disponga de 2 o más palabras sinónimas, se elegirá siempre la más corta. Sin embargo el principio de selección de las palabras es el de mayor uso para el público.

En cuanto al uso de las mayúsculas y minúsculas, está demostrado que una palabra formada por letras minúsculas se asimila con mayor rapidez. Las minúsculas se agrupan mejor formando conjuntos diferenciados y esto facilita una percepción más inmediata. Cuando la mayúscula aparece como inicial de una palabra, facilita la introducción al texto. Los nombres de ciudades, empresas, y nombres propios se leen mejor de este modo.

Pictogramas: Tomando como punto de partida el repertorio de pictogramas utilizables, se procederá a la selección de los más pertinentes desde el punto de vista semántico (significación unívoca), sintáctico (unidad formal y estilística), y pragmático (visibilidad, resistencia a la distancia). Los pictogramas seleccionados pueden ser rediseñados en función de establecer un estilo particularizado. El lenguaje pictogramático se basa en la abstracción. Esta es un proceso mental

que pretende ignorar lo individual de aquello que se observa, para apoyar más en la categoría a la que lo observado pertenece. Se centra no en caracteres particulares, sino en los que son genéricos y esenciales. Esta es la forma básica de la abstracción, que separa lo que es esencial de lo que es inesencial de un campo visual o de pensamiento.

Por ejemplo, en un sistema de señales para un zoológico, un cuadrúpedo de cuello exageradamente largo define a una jirafa, incluso si se suprimen detalles como las orejas, los ojos y las manchas de la piel. De este modo el diseñador elabora una predigestión intelectual, que sería un procedimiento análogo al que realiza el conocimiento: percibir es esquematizar. En la medida que el diseñador esquematiza la figura del animal, poniendo de manifiesto lo que es particular y característico, contribuye a esta síntesis mental que es propia de la memoria visual del espectador.

Código cromático: La selección de los colores se puede reducir al mínimo número y combinaciones o bien constituir un código más desarrollado. En este caso, la codificación por colores permite diferenciar e identificar diferentes recorridos, zonas, servicios, departamentos, plantas de edificio, etc. Incluso pueden no alcanzar solamente los paneles señaléticos, sino que como una extensión de estos, pueden crear un ambiente cromático general. En este caso el color es un factor de integración entre señalética y medio ambiente. Se realizarán pruebas de contraste y siempre convendrá tener en cuenta las connotaciones o la psicología de los colores, tanto en función de su capacidad informativa como de la imagen de marca.

Los colores señaléticos constituyen un medio privilegiado de identificación. En los transportes públicos, por ejemplo, los colores funcionan generalmente junto con los textos para distinguir cada línea de tráfico. El factor determinante de las combinaciones de colores es el contraste, el cual se obtiene de 2 modos: por la alta saturación del color y por contraste de colores. En todos los casos es imprescindible un claro contraste entre las figuras (caracteres, pictogramas, flechas) y el fondo del soporte informativo.

Ya hemos visto que el color señalético en su función informacional no está determinado, sin embargo, por un solo criterio. La saturación del color sería el criterio señalético propiamente dicho, fundado en el razonamiento óptico. El razonamiento psicológico considera a los colores, no por su impacto visual, sino por sus connotaciones. Así el color ambiente de la señalética de un hospital será distinto del de un supermercado o de un zoológico. El razonamiento de la imagen de marca o de la identidad corporativa considera los colores por su asociación a la marca o a la identidad visual; en este caso, una señalización para Kodak, por ejemplo, exigiría la inclusión del color amarillo de la marca.

Se deben tener en cuenta ciertos aspectos que de una u otra manera irán delineando el resultado final. Estos son: visibilidad, contraste, tamaño, distancias, etc.; es decir, todo lo concerniente a ergonomía, también las limitaciones tecnológicas y económicas.

En cuanto a la tecnología, existen ciertos aspectos de primordial importancia que deben ser considerados desde el comienzo de la activi-

dad proyectual. Ellos son el formato, el tamaño, los materiales de base, los métodos de impresión, los tratamientos que pueden llegar a necesitar, como pinturas visibles de noche o antioxidantes, etc.

Como dijo DINA FERNÁNDEZ⁵ sin Carreteras no hay desarrollo. Ya no recuerdo quién la dijo, pero la frase se quedó grabada en mi memoria de manera natural, sin esfuerzo, como un chicle en el zapato. Así de pegajosa resulta a veces la idea tras la política. “Las carreteras no son el resultado de nuestra prosperidad, sino su origen”, explicaba un alto funcionario de los Estados Unidos en un documental. Ve pues, pensé, qué útil darle vuelta a las percepciones, o si quieren ustedes, distinguir entre causa y consecuencia. La estrecha relación entre caminos y desarrollo ha sido abordada recientemente en el cuarto informe del Estado de la Región, que ha evidenciado que los lugares más aislados de Centroamérica a menudo son también los más excluidos y los más pobres. Se trata de una verdad de Perogrullo, dirán algunos. Sin embargo, viene a mi mente aquel fogoso candidato que hizo campaña criticando la ampliación de la red vial. “Los ladrillos no se comen”, denostaba en las tarimas. Y no sólo ganó las elecciones, sino que la gente lo sigue escuchando.

Pero divago. Lo cierto es que las carreteras, además de facilitar las comunicaciones y los negocios, son una poderosa herramienta para el desarrollo. Donde no hay caminos, rebulle la pobreza, pues no pasa ni la gente ni las mercancías ni las ideas.

¿De qué le sirve producir a un campesino si no puede sacar su cosecha hacia mercados más rentables? ¿Cómo esperar mejores

⁵ <http://dinafernandez.com/about/>

oportunidades cuando los maestros llegan tarde mal y nunca porque deben moverse a lomo de bestia? ¿Cómo pedir salud si no se pueden transportar ni los médicos ni los enfermos?

Ni qué decir de los costos que impone el aislamiento a la seguridad pública. Hay varias razones que dan cuenta de la presencia del crimen organizado en Petén, pero la soledad de vastos territorios es una de ellas. Donde no hay autoridad, anidan las mafias. De ello se desprende que el próximo gobierno deberá enfrentar el desafío de recuperar la red vial. La actual administración abandonó esa tarea. Hace un mes apenas, el director de la Unidad Ejecutora de Coviál, Alfredo Cóbar, decía que el 40% de las carreteras se encontraba en mal estado.

Un recuento de los daños más apremiantes, publicado hace un par de días por este matutino, muestra que ni siquiera se salvan las principales rutas del país, las que soportan mayor tráfico y mantienen viva a la economía.

Apenas el sábado se formó en plena carretera al Pacífico uno de esos temibles agujeros que se han abierto desde hace poco en diversos puntos, como si la tierra tuviera ganas de engullirnos. Tomará varios días repararlo y mientras tanto nos preguntamos ¿dónde aparecerá el siguiente agujero? ¿a quién se tragará?

Hay más estropicios dignos de reseñar. Ya hemos hablado de la carretera a Retalhuleu, convertida en una pista de fabricar chatarra y pinchar llantas. Cerca de la capital también han ocurrido desastres del asfalto, notablemente en los caminos de San José Pinula y San Pedro Ayampuc.

No se salvan los destinos comerciales ni los turísticos. Llegar al lago de Atitlán también se ha convertido en una aventura extrema. El

“camino viejo” de las Trampas se encuentra constantemente obstruido por los derrumbes del Cerro Lec. Por el otro lado, de Sololá a Panajachel, un día sí y otro también se desmorona la montaña a altura de la catarata.

En el camino de retorno de la Antigua, meca de visitantes locales y extranjeros, hay un derrumbe que provoca embotellamientos y avalanchas de oraciones, especialmente los fines de semana cuando los automovilistas pasan clamando al cielo para no precipitarse en el barranco.

¿Cuánto dinero se necesitan para reparar los caminos? Antes de lanzar una cifra al aire, hay que transparentar la famosa “deuda flotante” e imponer controles auténticos para asegurar la calidad de las rutas y evitar el caos en la repartición de contratos untados de chapopote.

No podemos seguir operando con los niveles actuales de corrupción y negligencia profesional, a menos que el plan sea paralizar al país y dejar que se vaya al abismo.

El porqué de este breve texto es porque aun hay lugares en que se está viviendo el exceso de poder por parte de las autoridades, lo traigo a mi tema porque hay que luchar contra todo este tipo de mal hábitos, de manipular a un pueblo que está lleno de esperanza y terminan siendo pisoteados. Esto es como una vía que esta señalizada una siempre tendrá que escoger hacia dónde ir, pero si no las hay no podremos escoger la opción correcta llevándonos a la duda y a un fracaso.

REGLAMENTO TÉCNICO DE SEÑALIZACIÓN SEÑALES TURÍSTICAS Y DE SERVICIOS⁶

10.2 Clasificación. Se clasifican en turísticas (IT) y de servicios (IS).

10.2.1 Turísticas (IT). Agrupa toda información relacionada con atractivos y recursos turísticos.

10.2.1.1 Pictogramas de atractivos naturales. Representan la riqueza biodiversa de un lugar, una región y un país.

10.2.1.2 Pictogramas de atractivos turísticos culturales. Son símbolos representativos de nuestra cultura que identifican a este tipo de bienes.

10.2.1.3 Pictogramas de actividades turísticas. Representan acciones de interés turístico y/o recreativas.

10.2.1.4 Pictogramas de apoyo a los servicios turísticos. Son símbolos de apoyo a los atractivos turísticos que permiten orientar al visitante al momento de acceder al uso de los servicios turísticos.

10.2.2 De Servicios (IS). Agrupa toda aquella información que orienta el acceso a los servicios públicos de salud: hospitales, Cruz Roja, etc. De comunicación: teléfono, oficinas de correo, fax, internet, etc. Varios: hoteles, restaurantes, iglesias, vulcanizadoras, auxilio mecánico, estaciones de servicios, ayuda a discapacitados, etc.

⁶ Documento dado por la Sud-Secretaría De Turismo

10.3 Forma. Las señales turísticas y de servicios deben ser rectangulares.

La mayoría de las señales turísticas y de servicios pueden convertirse en señales preventivas o de anticipación.

Para este caso existirá una variación de tamaño de 20 cm en la parte inferior, espacio en el cual se colocará la distancia hasta el sitio de interés turístico. Esta distancia puede estar indicada en kilómetros o metros.

REGLAMENTO TÉCNICO DE SEÑALIZACIÓN

De igual manera la mayoría de señales turísticas y de servicios pueden convertirse en señales restrictivas temporal o definitivamente de acuerdo a la necesidad o circunstancia.

10.4 Color. Las palabras, símbolos y orlas de las señales turísticas y de servicios serán de color blanco (coordenadas) sobre fondo azul (coordenadas).

Para el caso de señales turísticas o de servicios que restringen una actividad, se utilizará un círculo con una diagonal roja en el pictograma.

10.5 Ubicación. Estos elementos se colocarán a lo largo de la vía, en lugares que garanticen buena visibilidad y no confundan al visitante o turista.

Un avance de indicación de un atractivo o servicio turístico debe normalmente darse, colocando una señal anticipada sobre el lado derecho de la vía, no menos de 300 m antes del mismo, indicando la proximidad al sitio de interés turístico.

Se deberá proveer de una segunda señal confirmativa al ingreso o junto al atractivo o servicio turístico.

En el caso de coincidir una señal turística o de servicios con una señal de tránsito, prevalecerá esta última y para su colocación se deberá observar lo señalado en el numeral 5.8.2.1.

10.6 Creación de nuevos pictogramas. En caso de que alguna región del país necesitara algún pictograma específico de la zona, ya sea de señales turísticas o de servicios, deberá solicitar al Ministerio de Turismo la realización del mismo y con el numeral 13.1.1.1.

10.7 CONTENIDO DE LOS PICTOGRAMAS

10.7.1 NATURALES

Se reconoce como atractivo natural los tipos de montañas, planicies, desiertos, ambientes lacustres, nos, bosques, aguas subterráneas, fenómenos geológicos, costas o litorales, ambientes marinos, tierras insulares, sistemas de áreas protegidas, entre otros.

En este atractivo no se evidencia una intervención humana o si la hay no es predominante.

10.7.1.1 Acuario (IT1-1)

Símbolo y orla blancos retroreflectivos
Fondo café retroreflectivo



IT1-1

10.7.1.2 Aguas termales (IT1-2)

Símbolo y orla blancos retroreflectivos
Fondo café retroreflectivo



IT1-2

10.7.1.3 Área protegida (IT1-3)

Símbolo y orla blancos retroreflectivos
Fondo café retroreflectivo



IT1-3

10.7.1.4 Bosque (IT1-4)

Símbolo y orla blancos retroreflectivos
Fondo café retroreflectivo



IT1-4

10.7.1.5 Cascada (IT1-5)
Símbolo y orla blancos retroreflectivos
Fondo café retroreflectivo



IT1-5

10.7.1.6 Gruía (ITU6)
Símbolo y orla blancos retroreflectivos
Fondo café retroreflectivo



IT1-6

10.7.1.7 Lago (IT1-7)
Símbolo y orla blancos retroreflectivos
Fondo café retroreflectivo



IT1-7

10.7.1.8 Mina (IT1-8)
Símbolo y orla blancos retroreflectivos
Fondo café retroreflectivo



IT1-8

10.7.1.9 Observación de aves (IT1-9)
Símbolo y orla blancos retroreflectivos
Fondo café retroreflectivo



IT1-9

10.7.1.10 Playa (IT1-10)
Símbolo y orla blancos retroreflectivos
Fondo café retroreflectivo



IT1-10

10.7.1.11 Rio navegable (IT1-11)
Símbolo y orla blancos retroreflectivos
Fondo café retroreflectivo



IT1-11

10.7.1.12 Serpentario (ITI-12)
Símbolo y orla blancos retroreflectivos
Fondo café retroreflectivo



IT1-12

10.7.1.13 Vista panorámica (ÍT1-13)
Símbolo y orla blancos retroreflectivos
Fondo café retroreflectivo



IT1-13

10.7.1.14 Vivero (JT1-U)
Símbolo y orla blancos retroreflectivos
Fondo café retroreflectivo



IT1-14

10.7.1.15 Volcán (IT1-15)
Símbolo y orla blancos retroreflectivos
Fondo café retroreflectivo



IT1-15

10.7.1.16 Zoológico (IT1-16)
Símbolo y orla blancos retroreflectivos
Fondo café retroreflectivo



IT1-16

10.7.1.17 Mariposado (IT1-17)
Símbolo y orla blancos retroreflectivos
Fondo café retroreflectivo



IT1-17

10.7.1.18 Turismo Comunitario (IT1-18)
Símbolo y orla blancos retroreflectivos
Fondo café retroreflectivo



IT1-18

10.7.1.19 Lagunas (IT1-19)
Símbolo y orla blancos retroreflectivos
Fondo café retroreflectivo



IT1-19

10.7.1.20 Observación de Ballenas (IT1-20)
Símbolo y orla blancos retroreflectivos
Fondo café retroreflectivo



IT1-20

10.7.2 CULTURALES

Representa el conjunto de sitios y manifestaciones que se consideran de valor o aporte de una comunidad determinada y que permite al visitante conocer parte de los sucesos ocurridos en una región o país, reflejadas en obras de arquitectura, zonas históricas, sitios arqueológicos, iglesias, conventos, colecciones particulares, grupos étnicos, manifestaciones religiosas, artesanías, ferias y mercados, shamanismo, explotaciones mineras, centros científicos y técnicos, etc.

10.7.2.1 Artesanías (IT2-1)

Símbolo y orla blancos retroreflectivos
Fondo café retroreflectivo



IT2-1

10.7.2.2 Iglesia (IT2-2)

Símbolo y orla blancos retroreflectivos
Fondo café retroreflectivo



IT2-2

10.7.2.3 Monumento (IT2-3)

Símbolo y orla blancos retroreflectivos
Fondo café retroreflectivo



IT2-3

10.7.2.4 Monumento Nacional (IT2-4)

Símbolo y orla blancos retroreflectivos
Fondo café retroreflectivo



IT2-4

10.7.2.5 Museo (IT2-5)

Símbolo y orla blancos retroreflectivos
Fondo café retroreflectivo



IT2-5

10.7.2.6 Zona Arqueológica (IT2-6)

Símbolo y orla blancos retroreflectivos
Fondo café retroreflectivo



IT2-6

10.7.2.7 Tola (IT2-7)

Símbolo y orla blancos retroreflectivos
Fondo café retroreflectivo



IT2-7

10.7.2.8 Petroglifo (IT2-8)

Símbolo y orla blancos retroreflectivos
Fondo café retroreflectivo



IT2-8

10.7.2.9 Patrimonio Cultural (IT2-9)

Símbolo y orla blancos retroreflectivos
Fondo café retroreflectivo



IT2-9

10.7.2.10 Mirador (IT2-10)

Símbolo y orla blancos retroreflectivos
Fondo café retroreflectivo



IT2-10

10.7.2.11 Manglares (IT2-11)

Símbolo y orla blancos retroreflectivos
Fondo café retroreflectivo



IT2-11

10.7.3 ACTIVIDADES TURÍSTICAS

Representan las actividades turísticas que se producen por la relación oferta/demanda de bienes y servicios implantados por personas naturales o jurídicas que se dediquen de modo profesional a la prestación de servicios turísticos con fines a satisfacer necesidades del visitante-turista.

10.7.3.1 Alas delta parapente (IS3-1)

Símbolo y orla blancos retroreflectivos
Fondo azul retroreflectivo



IS3-1

10.7.3.2 Autódromo (IS3-2)

Símbolo y orla blancos retroreflectivos
Fondo azul retroreflectivo



IS3-2

10.7.3.3 Camping (IS3-3)
Símbolo y orla blancos retroreflectivos
Fondo azul retroreflectivo



10.7.3.4 Ciclismo deportivo (IS3-4)
Símbolo y orla blancos retroreflectivos
Fondo azul retroreflectivo



10.7.3.5 Ciclismo turístico (IS3-5)
Símbolo y orla blancos retroreflectivos
Fondo azul retroreflectivo



10.7.3.6 Deportes acuáticos (IS3-6)
Símbolo y orla blancos retroreflectivos
Fondo azul retroreflectivo



10.7.3.7 Excursión (IS3-7)
Símbolo y orla blancos retroreflectivos
Fondo azul retroreflectivo



10.7.3.8 Excursiones acuáticas (IS3-8)
Símbolo y orla blancos retroreflectivos
Fondo azul retroreflectivo



10.7.3.9 Fogones (IS3-9)
Símbolo y orla blancos retroreflectivos
Fondo azul retroreflectivo



10.7.3.10 Hipódromo (IS3-10)
Símbolo y orla blancos retroreflectivos
Fondo azul retroreflectivo



10.7.3.11 Juegos infantiles (IS3-11)

Símbolo y orla blancos retroreflectivos

Fondo azul retroreflectivo



IS3-11

10.7.3.12 Pesca (IS3-12)

Símbolo y orla blancos retroreflectivos

Fondo azul retroreflectivo



IS3-12

10.7.3.13 Picnic (área verde) (IS3-13)

Símbolo y orla blancos retroreflectivos

Fondo azul retroreflectivo



IS3-13

10.7.3.14 Refugio (IS3-14)

Símbolo y orla blancos retroreflectivos

Fondo azul retroreflectivo



IS3-14

10.7.3.15 Plaza de toros (IS3-15)

Leyenda, símbolo y orla blancos retroreflectivos

Fondo azul retroreflectivo



IS3-15

10.7.3.16 Rafting (IS3-16)

Leyenda, símbolo y orla blancos retroreflectivos

Fondo azul retroreflectivo



IS3-16

10.7.3.17 Kayak (IS3-17)

Leyenda, símbolo y orla blancos retroreflectivos

Fondo azul retroreflectivo



IS3-17

10.7.3.18 Paseo acaballo (IS3-18)

Leyenda, símbolo y orla blancos retroreflectivos

Fondo azul retroreflectivo



IS3-18

10.7.3.19 Buceo (IS3-19)

Leyenda, símbolo y orla blancos retroreflectivos

Fondo azul retroreflectivo



IS3-19

10.7.3.20 Excursiones en la selva (IS3-20)
Leyenda, símbolo y orla blancos retroreflectivos
Fondo azul retroreflectivo



IS3-20

10.7.3.21 Escalada en agua (IS3-21)
Leyenda, símbolo y orla blancos retroreflectivos
Fondo azul retroreflectivo



IS3-21

10.7.3.22 Escalada (IS3-22)
Leyenda, símbolo y orla blancos retroreflectivos
Fondo azul retroreflectivo



IS3-22

10.7.3.23 Surf (IS3-23)
Leyenda, símbolo y orla blancos retroreflectivos
Fondo azul retroreflectivo



IS3-23

10.7.4 DE SERVICIOS Y APOYO A LOS SERVICIOS TURÍSTICOS

Son aquellas que indican a los visitantes-turistas la ubicación de servicios públicos o privados sea de salud, de comunicaciones y varios.

10.7.4.1 Aeropuerto (IS4-1)
Símbolo y orla blancos retroreflectivos
Fondo azul retroreflectivo



IS4-1

10.7.4.2 Agencia de viajes (IS4-2)
Símbolo y orla blancos retroreflectivos
Fondo azul retroreflectivo



IS4-2

10.7.4.3 Agua potable (IS4-3)
Símbolo y orla blancos retroreflectivos
Fondo azul retroreflectivo



IS4-3

10.7.4.4 Alojamiento (IS4-4)
Símbolo y orla blancos retroreflectivos
Fondo azul retroreflectivo



IS4-4

10.7.4.5 Auxilio mecánico (IS4-5)
Símbolo y orla blancos retroreflectivos
Fondo azul retroreflectivo



IS4-5

10.7.4.6 Bar (IS4-6)
Símbolo y orla blancos retroreflectivos
Fondo azul retroreflectivo



IS4-6

10.7.4.7 Basurero (IS4-7)
Símbolo y orla blancos retroreflectivos
Fondo azul retroreflectivo



IS4-7

10.7.4.8 Cafetería (IS4-8)
Símbolo y orla blancos retroreflectivos
Fondo azul retroreflectivo



IS4-8

10.7.4.9 Cajero automático (IS4 -9)
Símbolo y orla blancos retroreflectivos
Fondo azul retroreflectivo



IS4-9

10.7.4.10 Casino (IS4-10)
Símbolo y orla blancos retroreflectivos
Fondo azul retroreflectivo



IS4-10

10.7.4.11 Comida rápida (IS4-11)
Símbolo y orla blancos retroreflectivos
Fondo azul retroreflectivo



IS4-11

10.7.4.12 Correo (IS4-12)
Símbolo y orla blancos retroreflectivos
Fondo azul retroreflectivo



IS4-12

10.7.4.13 Correo electrónico (IS4-13)
Símbolo y orla blancos retroreflectivos
Fondo azul retroreflectivo



IS4-13

10.7.4.14 Discapacitados (IS4-14a, IS4-14b y IS4-14c)
Símbolo y orla blancos retroreflectivos
Fondo azul retroreflectivo



IS4-14a



IS4-14b



IS4-14c

10.7.4.15 Discoteca (IS4-15)
Símbolo y orla blancos retroreflectivos
Fondo azul retroreflectivo



IS4-15

10.7.4.16 Duchas (IS4-16)
Símbolo y orla blancos retroreflectivos
Fondo azul retroreflectivo



IS4-16

10.7.4.17 Estación de trenes (IS4-17)
Símbolo y orla blancos retroreflectivos
Fondo azul retroreflectivo



IS4-17

10.7.4.18 Gabarra (IS4-18)
Símbolo y orla blancos retroreflectivos
Fondo azul retroreflectivo



IS4-18

10.7.4.19 Gasolinera (IS4-19)
Símbolo y orla blancos retroreflectivos
Fondo azul retroreflectivo



IS4-19

10.7.4.20 Hospital (IS4-20)
Símbolo y orla blancos retroreflectivos
Fondo azul retroreflectivo



IS4-20

10.7.4.21 Información (IS4-21)
Símbolo y orla blancos retroreflectivos
Fondo azul retroreflectivo



IS4-21

10.7.4.22 Migración (IS4-22)
Símbolo y orla blancos retroreflectivos
Fondo azul retroreflectivo



IS4-22

10.7.4.23 Karaoke (IS4-23)
Símbolo y orla blancos retroreflectivos
Fondo azul retroreflectivo



IS4-23

10.7.4.24 Mecánica (IS4-24)
Símbolo y orla blancos retroreflectivos
Fondo azul retroreflectivo



IS4-24

10.7.4.25 Muelle embarcaciones (IS4-25)
Símbolo y orla blancos retroreflectivos
Fondo azul retroreflectivo



IS4-25

10.7.4.26 Piscina (IS4-26)
Símbolo y orla blancos retroreflectivos
Fondo azul retroreflectivo



IS4-26

10.7.4.27 Primeros auxilios (IS4-27)
Símbolo rojo retroreflectivo
Fondo blanco retroreflectivo



10.7.4.28 Puente colgante (154-28)
Símbolo y orla blancos retroreflectivos
Fondo azul retroreflectivo



10.7.4.29 Puerto marítimo (IS4-29)
Símbolo y orla blancos retroreflectivos
Fondo azul retroreflectivo



10.7.4.30 Rampa para botes (IS4-30)
Símbolo y orla blancos retroreflectivos
Fondo azul retroreflectivo



10.7.4.31 Restaurante (IS4-31)
Símbolo y orla blancos retroreflectivos
Fondo azul retroreflectivo



10.7.4.32 Salvavidas (IS4-32)
Símbolo y orla blancos retroreflectivos
Fondo azul retroreflectivo



10.7.4.33 Servicios Higiénicos H. (IS4-33)
Símbolo y orla blancos retroreflectivos
Fondo azul retroreflectivo



10.7.4.34 Servicios Higiénicos HM. (IS4-34)
Símbolo y orla blancos retroreflectivos
Fondo azul retroreflectivo



10.7.4.35 Servicios Higiénicos M. (IS4-35)
Símbolo y orla blancos retroreflectivos
Fondo azul retroreflectivo



IS4-35

10.7.4.36 Teléfono (IS4-36)
Símbolo y orla blancos retroreflectivos
Fondo azul retroreflectivo



IS4-36

10.7.4.37 Vulcanizador (IS4-37)
Símbolo y orla blancos retroreflectivos
Fondo azul retroreflectivo



IS4-37

10.7.4.38 Renta de Autos (IS4-38)
Símbolo y orla blancos retroreflectivos
Fondo azul retroreflectivo



IS4-38

10.7.4.39 Telefonero (IS4-39)
Símbolo y orla blancos retroreflectivos
Fondo azul retroreflectivo



IS4-39

10.7.4.40 Estación de metro (IS4-40)
Símbolo y orla blancos retroreflectivos
Fondo azul retroreflectivo



IS4-40

10.7.4.41 Tarabita (IS4-41)
Símbolo y orla blancos retroreflectivos
Fondo azul retroreflectivo



IS4-41

10.7.4.42 Mitad del Mundo (IS4-42)
Símbolo y orla blancos retroreflectivos
Fondo azul retroreflectivo



IS4-42

10.7.4.43 Centro comercial (IS4-43)
Símbolo y orla blancos retroreflectivos
Fondo azul retroreflectivo



10.7.4.44 Pararí de buses (ÍS4-44)
Símbolo y orla blancos retroreflectivos
Fondo azul retroreflectivo



10.7.4.45 Centro Histórico (IS4-45)
Símbolo y orla blancos retroreflectivos
Fondo azul retroreflectivo



10.7.5 SEÑALES TURÍSTICAS O DE SERVICIOS RESTRICTIVOS

Representan la prohibición de realizar determinada actividad de manera temporal o definitiva de acuerdo a necesidad o circunstancia.

10.7.5.1 No Acampar (SR5-1)
Símbolo y orla blancos retroreflectivos
Fondo azul retroreflectivo



10.7.5.2 No arrojar basura (SR5-2)
Símbolo y orla blancos retroreflectivos
Fondo azul retroreflectivo



10.7.5.3 No encender fuego (SR5-3)
Símbolo y orla blancos retroreflectivos
Fondo azul retroreflectivo



10.7.5.5 No pescar (SR5-4)
Símbolo y orla blancos retroreflectivos
Fondo azul retroreflectivo



10.7.5.6 No tomar fotografías (SR5-5)
Símbolo y orla blancos retroreflectivos
Fondo azul retroreflectivo



10.7.5.7 No cazar (SR5-6)
Símbolo y orla blancos retroreflectivos
Fondo azul retroreflectivo



Luego de haber hecho una fuerte investigación se llegó a determinar que uno de nuestros hermanos, el país de Colombia cuenta con todas las señalizaciones que nuestro país la utiliza en nuestras carreteras, esto nos da una breve reflexión que este tipo de señalización debe de ser igual en toda la región de Sub América, para que los viajeros o visitantes de diferentes países no tengan dificultad en tratar de movilizarse de un país a otro, siendo este el caso en sus carreteras y toda su extensión que la rodea.

2.2. CATEGORÍAS DE ANÁLISIS TEÓRICO CONCEPTUAL.

La Constitución del Ecuador nos dice, que en el artículo 375 en el literal 8 dice que:

Art. 375.- El Estado, en todos sus niveles de gobierno, garantizará el derecho al hábitat y a la vivienda digna, para lo cual:

8. Garantizará y protegerá el acceso público a las playas de mar y riberas de ríos, lagos y lagunas, y la existencia de vías perpendiculares de acceso.

Si bien es cierto que el Estado nos garantiza a todos este tipo de actividades, nosotros tenemos que acoger las normas y reglas que hay en el sistema vial cuando seamos conductores o peatones respetando cada señal, tomándonos las precauciones necesarias en

las vías. Para así poder aprovechar al máximo las garantías que nos brinda la constitución.

Por parte de la Prefectura de Los Rios su pesponsabilidad y ayuda en el tema a realizar respectoa sus atribuciones y responsabilidades Nos sirve de mucha importancia:

3.2.1 Unidad de Estudios de la Infraestructura

Generar políticas, normas y directrices necesarias para la gestión de estudios de la Infraestructura, realizar y/o validar estudios de proyectos de desarrollo de la Infraestructura de la Provincia elaborados por administración directa o contratada.

Responsable: Coordinador Técnico.

Atribuciones y Responsabilidades:

9. Realizar estudios de costos de reparación de las vías en mal estado de competencia del Gobierno Provincial;

3.2.3 Unidad de Conservación de la Infraestructura.

Impulsar los procesos tendientes a fortalecer la gestión de la conservación de la Infraestructura de la Provincia a cargo del GOBIERNO PROVINCIAL, a través de una adecuada planificación, regulación y control, asegurando el cumplimiento de objetivos y prioridades definidos en el marco legal vigente.

Responsable: Coordinador Técnico.

Atribuciones y Responsabilidades:

3. Analizar y evaluar la proforma presupuestaria que incluye los requerimientos para la conservación, señalización y seguridad vial en

coordinación con la dirección de Planificación y la dirección Financiera;

4. Ejecutar el mantenimiento de las vías y puentes de la red vial, sistemas de riego, cuencas y microcuencas de la provincia, según la programación establecida en el Plan Operativo Anual y en los convenios y contratos que realice la Institución;

5. Dirigir el proceso de consolidación de los planes de señalización de la red vial competencia del Gobierno Provincial;

Según los datos, la Prefectura es la encargada de realizar, adecuar y mantener, las vías que no están en la parte urbana en cada Cantón es decir la parte rural que se encuentra más alejada de la ciudad.

Según la Ley Orgánica del Régimen Municipal nos dice:

Art. 63.- La acción del concejo está dirigida al cumplimiento de los fines del municipio, para lo cual tiene los siguientes deberes y atribuciones generales:

19. Reglamentar la circulación en calles, caminos y paseos dentro de los límites de las zonas urbanas y restringir el uso de las vías públicas para el tránsito de vehículos;

Art. 197.- Los planes reguladores de desarrollo físico cantonal deberán contener las siguientes partes:

e) Análisis de la infraestructura general: irrigación, drenaje, aducción de agua, control de cursos de agua, vías de comunicación e instalaciones de producción, transmisión y distribución de energía.

Art. 252.- Son bienes de uso público aquellos cuyo uso por los particulares es directo y general, en forma gratuita. Sin embargo, podrán también ser materia de utilización individual mediante el pago de una regalía.

a) Las calles, avenidas, puentes, pasajes y demás vías de comunicación que no pertenezcan a otra jurisdicción administrativa.

Por parte la pa prefectura de Los Rios su pesponsabiliidad y ayuda en el tema a realizar respectoa sus atribuciones y rsponsabilidades Falta de resolver porque aun busco información para adjuntar y luego razonarla.

Ley Orgánica De Transporte Terrestre, Tránsito Y Seguridad vial en el Art. 4.- Es obligación del Estado garantizar el derecho de las personas a ser educadas y capacitadas en materia de tránsito y seguridad vial. Para el efecto se establecen, entre otras medidas, la enseñanza obligatoria en todos los establecimientos de educación públicos y privados del país en todos sus niveles, de temas relacionados con la prevención y seguridad vial, así como los principios, disposiciones y normas fundamentales que regulan el tránsito, su señalización, el uso de las vías públicas, de los medios de transporte terrestre, de conformidad con los programas de estudios elaborados conjuntamente por la Comisión Nacional del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial y el Ministerio de Educación.

2.3. PLANTEAMIENTO DE HIPÓTESIS.

2.3.1 HIPÓTESIS GENERAL.

- ¿Afectara en el Turismo la Señalización en las Vías Urbano-Rural en el Cantón Urdaneta durante el periodo 2012 al año 2013?

2.3.2. HIPÓTESIS ESPECÍFICAS.

1. La Falta de señalización hace que los turistas demoren en llegar al destino que se propusieron en visitar.
2. El descuido por parte de las autoridades y las comunidades cercanas a estos lugares por tratar de impulsar cierto tipo de propuesta o una actividad para tener señalizaciones en estos sitios.
3. El aumento de turistas es una de las causas para impulsar este tipo de propuestas para que ellos puedan mantener cierto tipo de interés por nuestro cantón.

2.3.3. VARIABLES.

Variables Dependientes

El desarrollo del turismo en el Cantón Urdaneta en el periodo 2013 – 2014.

Variable Independiente

La Señalización en las Vías Urbano-Rural en el Cantón Urdaneta durante el periodo 2012 al año 2013

2.4. OPERACIONALIZACIÓN DE LAS VARIABLES DE LAS HIPÓTESIS ESPECÍFICAS

VARIABLE INDEPENDIENTE

La Señalización en las Vías Urbano-Rural en el Cantón Urdaneta

CONCEPTOS	CATEGORÍAS	INDICADORES	ITENS	INSTRUMENTOS
Son aquellas que sirven para dirigir al conductor o transeúnte a lo largo de su itinerario, proporcionándole información sobre direcciones, sitios de interés y destino turístico, servicios y distancias.	Señales de tránsito Señales turísticas	Indicación de un atractivo Indicación de un Servicio turístico Indicación de Prevención	¿Conoce alguna Señal turística? ¿Esta visible las señales a lo largo de la carretera o en el sitio turístico? ¿Te gustaría aprender las señales turísticas? ¿Visitas algunos lugares que tengan este tipo de señales turísticas? ¿Reconoce algunas señales turísticas?	Folleto De señales turísticas Cuestionario Observación Presencial directa

VARIABLE DEPENDIENTE

Desarrollo del turismo.

CONCEPTOS	CATEGORÍAS	INDICADORES	ITENS	INSTRUMENTOS
Es el conjunto de variables que se juntan para saber que un lugar está avanzando.	Turismo de Aventura Turismo Deportivo	Afluencia de Turistas Preservación de los recursos turístico Estimación del impacto económico local de la actividad turística	¿Visita los diferentes atractivos y sitios turísticos de cantón? Si () No () ¿Tiene un registro de cuantos turistas visitan los lugares? Si () No () ¿Utiliza alguna estrategia para mantener los diferentes Atractivos en los Lugares? Si () No ()	Cuestionario

CAPÍTULO III.

3. METODOLOGÍA.

3.1. TIPO DE ESTUDIO.

Aplicada: Porque me facilitó a encaminar a resolver problemas prácticos, para la aplicación inmediata de los resultados.

De campo porque se realizó encuestas a personas que están inmersas en esta actividad como, municipio, Turistas, Dueños de Complejos turísticos y un grupo determinado de personas particulares que realizan esta actividad de la ciudad de Catarama.

Descriptiva, por cuanto a través de la información obtenida se pudo clasificar los lugares y las vías que tendrán un mayor tipo de señalización.

Explicativa, porque permitió un análisis podemos tener mayor afluencia de turistas rectificando todas estas cosas.

3.2. UNIVERSO Y MUESTRA.

3.3. UNIVERSO DE INVESTIGACIÓN:

3.3.1. Población.

La población o universo que se investigó lo conforman: Pobladores de Urdaneta (10) Inversionistas en los diferentes Atractivos Turísticos (10), Turistas (10).

3.3.2. Muestra.

Para determinar el tamaño de la muestra utilice el 100 % de la población.

3.3. MÉTODOS Y TÉCNICAS DE RECOLECCIÓN DE INFORMACIÓN.

Método Inductivo.

La inducción la utilicé como una forma de razonamiento, por medio de la cual pasé de los conocimientos particulares a un conocimiento más general, que reflejó respuestas muy contundentes.

Método Deductivo.

La deducción es una forma de razonamiento, mediante la cual se pase de un conocimiento general a otro de menor generalidad.

Método Científico.

Esté método científico utilicé porque tiene un conjunto de procedimientos lógicamente sistematizado que pude descubrir los hechos, datos y problemas reales, lo que me permitieron establecer una conclusión general y después del análisis las posibles soluciones.

Aplique las siguientes fases del Método Científico.

- Observación.
- Determinación del problema.
- Ideas a defender.
- Verificación de los resultados.
- Recopilación de datos.

MÉTODO DESCRIPTIVO.

Se usó este método en la investigación para clasificar y ordenar estadísticamente los datos conseguidos y me facilitó conseguir la determinación ¿Como afecta en el Turismo la Señalización en las Vías Urbano-Rural en el Cantón Urdaneta en el año 2012 - 2013?

3.4. MÉTODOS Y TÉCNICAS DE RECOLECCIÓN DE INFORMACIÓN.

TÉCNICAS.

Entrevistas.

La técnica de la entrevista me permitió tener un acercamiento objeto sujeto, para determinar objetivamente las preguntas previamente establecidas en un patrón predefinido. A través de esta técnica me permitió obtener información por medio del dialogo entre dos o más personas.

La entrevista fue estructurada con la finalidad de obtener una información veraz, la misma que me condujo a un acercamiento entre los fiscales, jueces y el contralor.

Encuestas.

La encuesta ayudó a obtener información a través de un cuestionario a las personas involucradas en la investigación como: pobladores del cantón, turistas y los inversionistas.

Esta técnica me permitió ayudar a encontrar la interrogante del problema planteado.

Instrumentos.

Es la herramienta que utiliza el investigador para recolectar y registrar la información, entre estos se encuentran los formularios de preguntas, que estuvieron detallada con toda claridad, para ello en este trabajo se empleó los siguientes instrumentos que de una u otra manera formaron parte principal para obtener el objetivo deseado:

- 1 Ficha de trabajo bibliográfico.
1. Guía de observación.
2. Cuestionario de encuesta
3. Guía de entrevista

Fuentes de obtención de información.

Siendo este trabajo netamente investigativo utilice como fuentes de investigación los siguientes instrumentos.

Fuentes primarias.

Fue la entrevista directa con los pobladores del cantón, inversionistas de los diferentes atractivos turísticos y a turistas que fueron el objeto de investigación.

Fuentes secundarias.

- ❖ Archivos.
- ❖ Análisis de documentos.
- ❖ Internet.
- ❖ Libros.
- ❖ Diálogos.

3.5 PROCESAMIENTO DE LA INFORMACIÓN.

En el procesamiento de la información se fueron identificando, luego de la aplicación de los instrumentos se tabularon y se detallaron en cuadros gráficos para su respectivo análisis e interpretación; la comprobación de la hipótesis, conclusiones, recomendaciones y finalmente se establecieron propuestas y alternativas de solución.

PROCEDIMIENTO.

TABULACIÓN E INTERPRETACIÓN DE DATOS.

FORMATO DE ENCUESTA PARA PERSONAS DEL CANTÓN URDANETA.

No	Preguntas	Alternativas	Frecuencias	Porcentaje 100%
1	¿Qué piensa usted sobre las señalizaciones turísticas en las vías y los lugares turísticos de nuestro cantón?	Muy Buena Buena Regular	0 0 10	0% 0% 100%
2	Conoce usted algún tipo de señalización en las vías o en los lugares turísticos	SI NO	3 7	30% 70%
3	Si la señalizaciones turísticas en las vías y en lugares turísticos es Importante ¿por qué cree usted que no las hay?	° Porque para las autoridades no es importante ° Porque las autoridades no cuentan con suficiente presupuesto ° Porque los moradores del lugar están acostumbrados a no tenerlas ° Otros	1 3 5 1	10% 30% 50% 10%
4	El desarrollo turístico del lugar donde usted vive sería mejor con una buena señalización	SI NO	8 2	80% 20%
5	Cree usted que por la falta de señalización en las vías en los lugares turísticos no son fáciles de llegar.	SI NO	9 1	90% 10%
6	Para usted podría ser de gran ayuda la señalización para llegar a los lugares turísticos	SI NO	10 1	100% 0%
7	Como ciudadano está de acuerdo que las señalizaciones estén en diferentes idiomas	Si NO	5 5	50% 50%
8	Le gustaría a usted participar en charlas para obtener Información sobre la señalización en los lugares Turísticos	Si NO	7 3	70% 30%
9	Los lugares turísticos que usted ha visitado cuanta con este tipo de señalizaciones en el Cantón	SI NO	2 8	20% 80%
10	¿Para usted que lugares son más visitados por los turistas en el Cantón?	Potosí La laguna azul Castillo	6 3 1	60% 30% 10%

**FORMATO DE ENCUESTA PARA PERSONAS
INVERSIONISTAS EN LOS DIFERENTES ATRACTIVOS
TURÍSTICOS DEL CANTON URDANETA**

No	Preguntas	Alternativas	Frecuencias	Porcentaje 100%
1	¿Qué piensa usted sobre las señalizaciones turísticas de las vías en los lugares turísticos?	Muy Buena Buena Regular	7 2 1	70% 20% 10%
2	Conoce usted algún tipo de señalización en las vías o en los lugares turísticos	SI NO	80 20	80% 20%
3	Cree usted que por la falta de señalización en las vías y los lugares turísticos no son fáciles de llegar	SI NO	10 0	100% 0%
4	La señalización de las vías y los lugares turísticos sería una buena estrategia para el desarrollo del turismo	SI NO	10 0	100% 0%
5	A usted como Inversionista en qué forma le afecta la falta de señalización turística en las vías	- Poca afluencia de turistas a lugares - Escaso movimiento económico en el lugar - Escaso conocimiento del lugar	10 10 10	100%
6	A pedido usted apoyo a las autoridades para contar con este tipo de señalización	Si NO	8 2	80% 20%
7	Si Impartiéramos información sobre la señalización de las vías y los lugares turísticos obtendrían afluencia de turistas	SI NO	10 0	100% 0%
8	Como Inversionista está de acuerdo que las señalizaciones estén en diferentes idiomas	SI NO	9 1	90% 10%

FORMATO DE ENCUESTA PARA LOS TURISTAS QUE VISITAN EL CANTÓN URDANETA

No	PREGUNTAS	ALTERNATIVAS	FRECUENCIAS	PORCENTAJE 100%
1	¿Qué piensa usted sobre las señalizaciones turísticas de las vías y los lugares turísticos?	Muy Buena Buena Regular	10 0	100% 0%
2	Conoce usted algún tipo de señalización en las vías o en los lugares turísticos	SI NO	6 4	60% 40%
3	Cree usted que por la falta de señalización en las vías, no es fácil llegar a los lugares turísticos	SI NO	9 1	90% 10%
4	Como visitante está de acuerdo que las señalizaciones estén en diferentes Idiomas	SI NO	10 0	100% 0%
5	Algunos de los lugares turísticos que usted ha visitado cuanta con este tipo de señalizaciones en el Cantón	Si NO	4 6	40% 60%
6	Usted como turista comprende las señalizaciones en los lugares turísticos	Si NO	4 6	40% 60%
7	A usted como turista se le haría más fácil el acceso a los lugares turísticos si hubiera señalizaciones en las vías	Si NO	9 1	90% 10%
8	¿Qué lugares de este Cantón Le gustaría Seguir Visitando?	Potosí Pompeya Salampe	7 1 2	70% 10% 20%
9	La gustaría tener una guía de información sobre la señalización de las vías y los lugares turísticos en el cantón	Si No	10 0	100% 0%

CAPITULO IV

4. GRAFICOS ESTADISTICOS.

4.1. TABULACIÓN E INTERPRETACIÓN DE DATOS

ENCUESTA APLICADA A LAS PERSONAS DEL CANTÓN URDANETA.

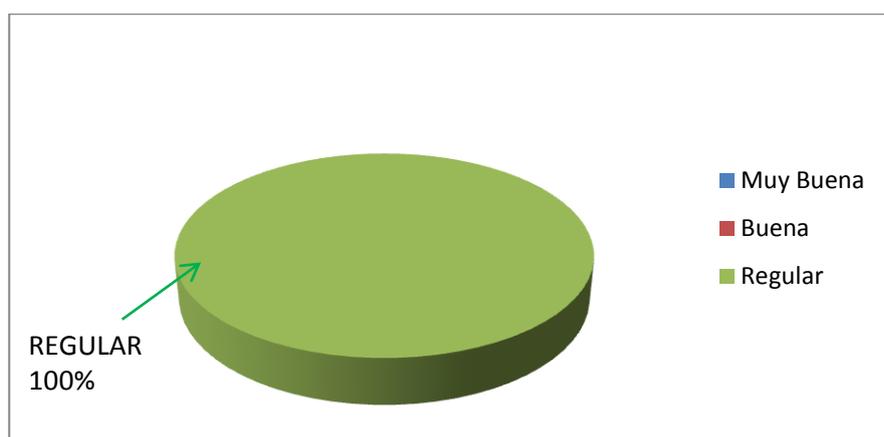
Pregunta 1. ¿Qué piensa usted sobre las señalizaciones turísticas en las vías y los lugares turísticos de nuestro cantón?

Tabla 1

ALTERNATIVAS	FRECUENCIAS	PORCENTAJE
Muy Buenas	0	0%
Buenas	0	0%
Regulares	10	100%
Total	10	100%

Fuente: información obtenida a las personas del cantón Urdaneta, 18 de Abril del 2012

GRÁFICO 1



Análisis e interpretación.

Con los datos obtenidos podemos dar cuenta que el 100 % de la población del Cantón Urdaneta piensa que la señalización de las vías es de regular estado para fines turísticos.

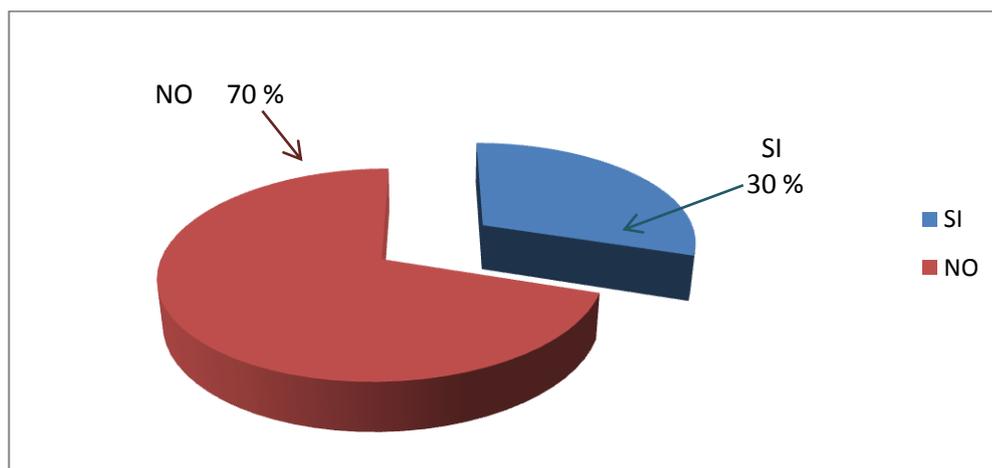
Pregunta 2 ¿Conoce usted algún tipo de señalización en las vías o en los lugares turísticos?

TABLA 2

ALTERNATIVAS	FRECUENCIAS	PORCENTAJE
SI	3	30%
NO	7	70%
Total	10	100%

Fuente: información obtenida a las personas del cantón Urdaneta, 18 de Abril del 2012

GRÁFICO 2



Análisis e interpretación

Los datos obtenidos nos reflejan claramente que un 70% de las personas encuestadas manifiestan no conocen algún tipo de señalización turística, y un 30 % nos dice que si que si conoce algún tipo de señalización turística en las vías.

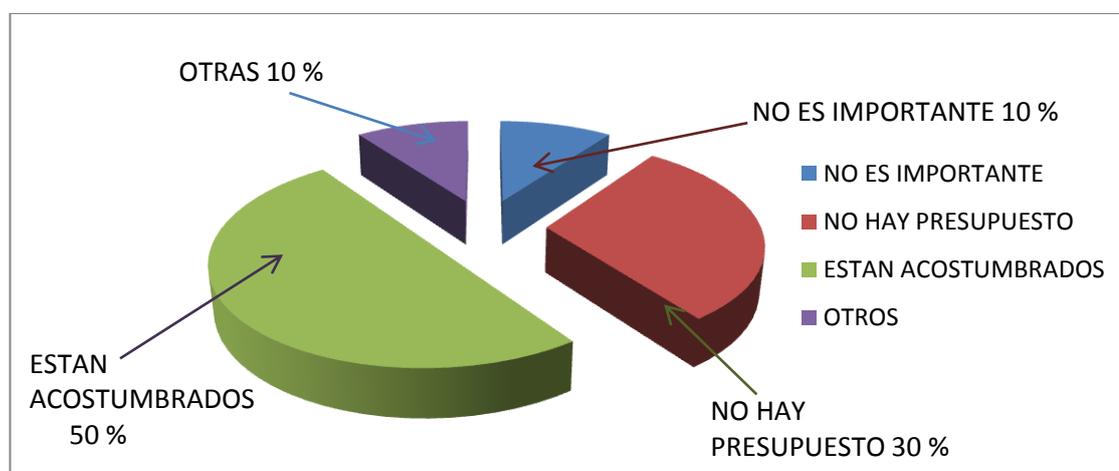
Pregunta 3 Si la señalizaciones turísticas en las vías y en lugares turísticos es Importante ¿Por qué cree usted que no las hay?

TABLA 3

ALTERNATIVAS	FRECUENCIAS	PORCENTAJE
Porque para las autoridades no es importante	1	10%
Porque las autoridades no cuentan con suficiente presupuesto	3	30%
Porque los moradores del lugar están acostumbrados a no tenerlas	5	50%
Otras	1	10%
TOTAL	10	100%

Fuente: información obtenida a las personas del cantón Urdaneta, 18 de Abril del 2012

GRÁFICO 3



Análisis e interpretación

De los datos que recojo se representa que el 10% de los encuestados manifiestan que es porque para las autoridades no es importante, mientras que el 30 % manifiesta que es porque las autoridades no cuentan con un presupuesto suficiente, sin embargo el índice más alto es del 50% piensa que están acostumbrados a no tener señalizadas las vías, y finalmente otras alternativas aleatorias a los diferentes puntos que hasta ahora hay.

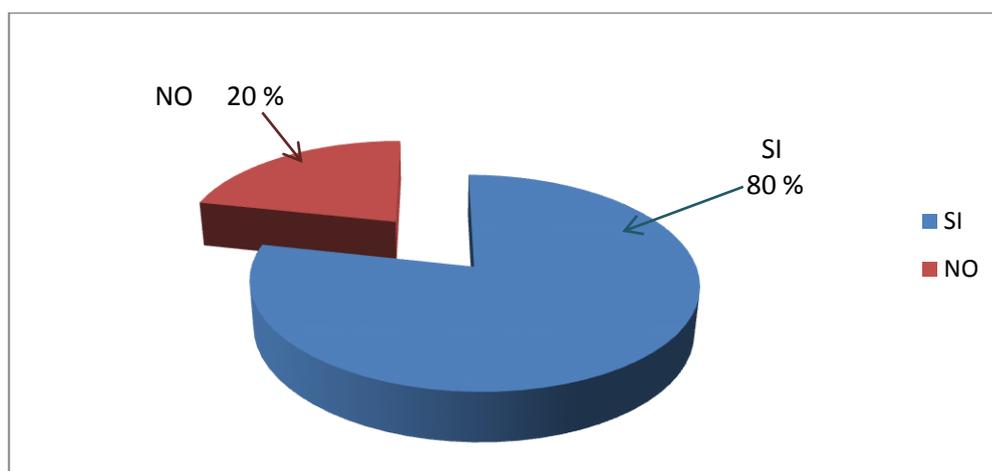
Pregunta 4 El desarrollo turístico del lugar donde usted vive sería mejor con una buena señalización

TABLA 4

ALTERNATIVAS	FRECUENCIAS	PORCENTAJE
Si	8	80%
No	2	20%
Total	10	100%

Fuente: información obtenida a las personas del cantón Urdaneta, 18 de Abril del 2012

GRÁFICO 4



Análisis e interpretación

De acuerdo a los datos obtenidos el 80% de los encuestados manifiestan que una buena señalización sería viable para el desarrollo del turismo en el cantón, mientras que un 20 % nos dice todo lo contrario que no solo una buena señalización sería para el desarrollo turístico en el cantón, hay que tener en cuenta las vías que nos conducen a los lugares de destino.

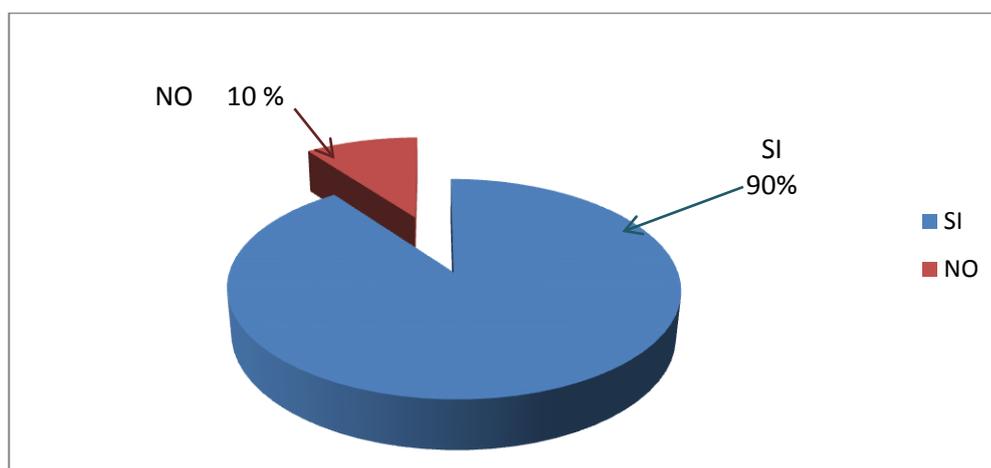
Pregunta 5 Cree usted que por la falta de señalización en las vías en los lugares turísticos no son fáciles de llegar

TABLA 5

ALTERNATIVAS	FRECUENCIAS	PORCENTAJE
SI	9	90%
NO	1	10%
Total	10	100%

Fuente: información obtenida a las personas del cantón Urdaneta, 18 de Abril del 2012

GRÁFICO 5



Análisis e interpretación.

De los datos procesados se puede dar a conocer que en el 90 % de los encuestados manifiestan que si creen que por la falta de señalización en las vías y en los lugares turísticos no es fácil llegar a ellos y el 10 % dicen que no, porque no están acostumbrados a este tipo de caminos.

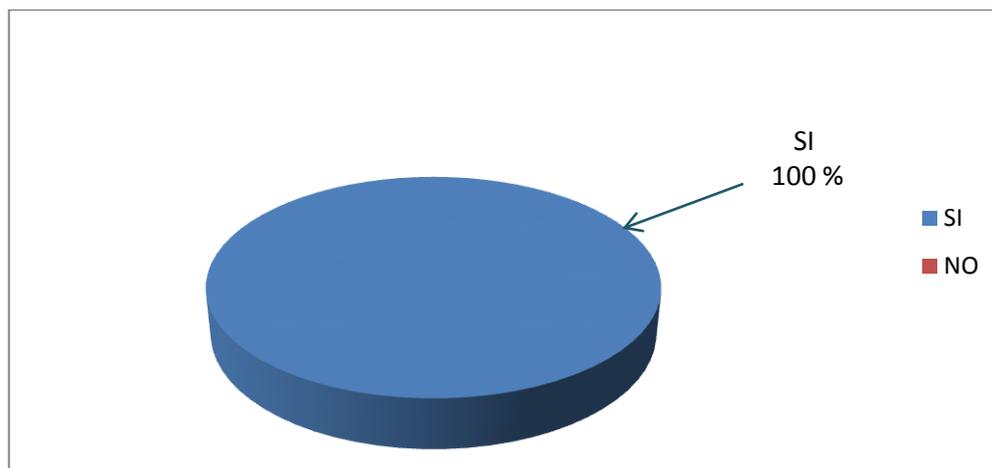
Título 6 Para usted podría ser de gran ayuda la señalización para llegar a los lugares turísticos

Pregunta 6

ALTERNATIVAS	FRECUENCIAS	PORCENTAJE
Si	10	100 %
No	0	0 %
total	10	100%

Fuente: información obtenida a las personas del cantón Urdaneta, 18 de Abril del 2012

GRÁFICO 6



Análisis e interpretación

Luego de realizar la investigación nos da como resultado que el 100% que si son aceptadas las señalizaciones. Les gustaría tener una buena señalización en las vías para tener una mayor afluencia de turistas.

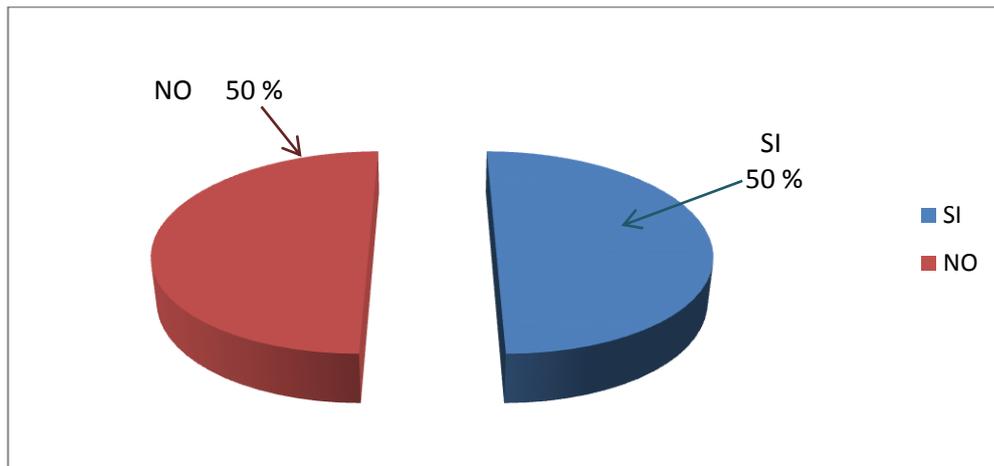
Pregunta 7 Como ciudadano está de acuerdo que las señalizaciones estén en diferentes idiomas

TABLA 7

ALTERNATIVAS	FRECUENCIAS	PORCENTAJE
Si	5	50 %
No	5	50 %
total	10	100%

Fuente: información obtenida a las personas del cantón Urdaneta, 18 de Abril del 2012

GRÁFICO 7



Análisis e interpretación

Luego de realizar la investigación nos da como resultado que el 50% dice que si sería de gran ayuda para los turistas de diferentes países que nos llegaran a visitar y el 50% dice que no, esto también que se ponga las señales turísticas en otro idioma.

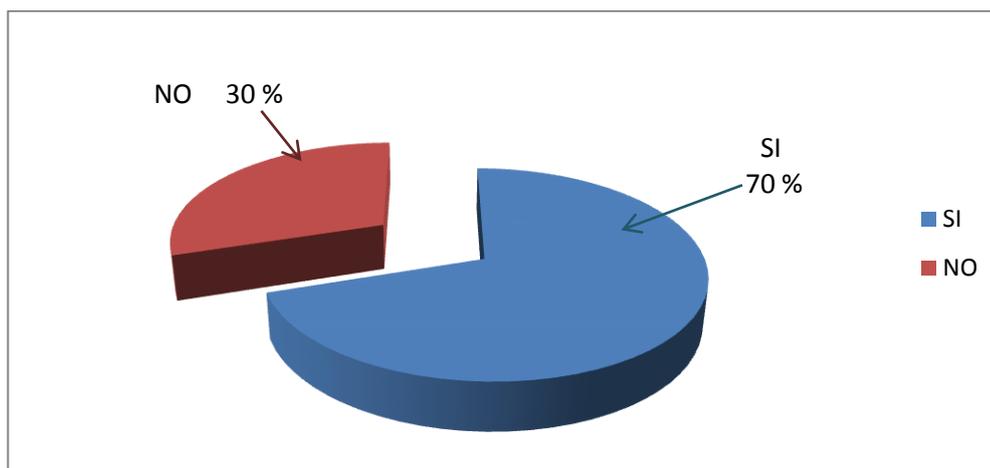
Pregunta 8. Le gustaría a usted participar en charlas para obtener Información sobre la señalización en los lugares Turísticos

TABLA 8

ALTERNATIVAS	FRECUENCIAS	PORCENTAJE
Si	7	70 %
No	3	30 %
total	10	100%

Fuente: información obtenida a las personas del cantón Urdaneta, 18 de Abril del 2012

GRÁFICO 8



Análisis e interpretación

Luego de realizar la investigación dio como resultado que el 70 % manifiesta que si le gustaría participar en charlas para saber sobre las señalizaciones turísticas, el 30 % dice que no, por lo perderían un poco de tiempo en este proceso de enseñanza o charla.

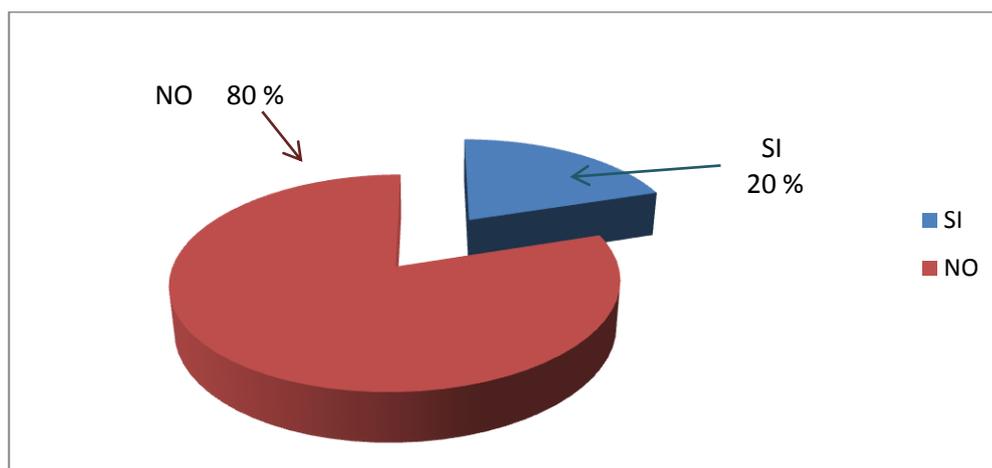
Pregunta 9. Los lugares turísticos que usted ha visitado cuanta con este tipo de señalizaciones en el Cantón

TABLA 9

ALTERNATIVAS	FRECUENCIAS	PORCENTAJE
Si	2	20 %
No	8	80 %
total	10	100%

Fuente: información obtenida a las personas del cantón Urdaneta, 18 de Abril del 2012

GRÁFICO 9



Análisis e interpretación

De la investigación realizada se manifiesta que el 80 % dice que no cuenta los lugares turísticos con una señalización, mientras que 20 % dice que si, esto nos demuestra que falta mucho por aclarar que tan indispensable son las señales turísticas para que un lugar se dé a conocer.

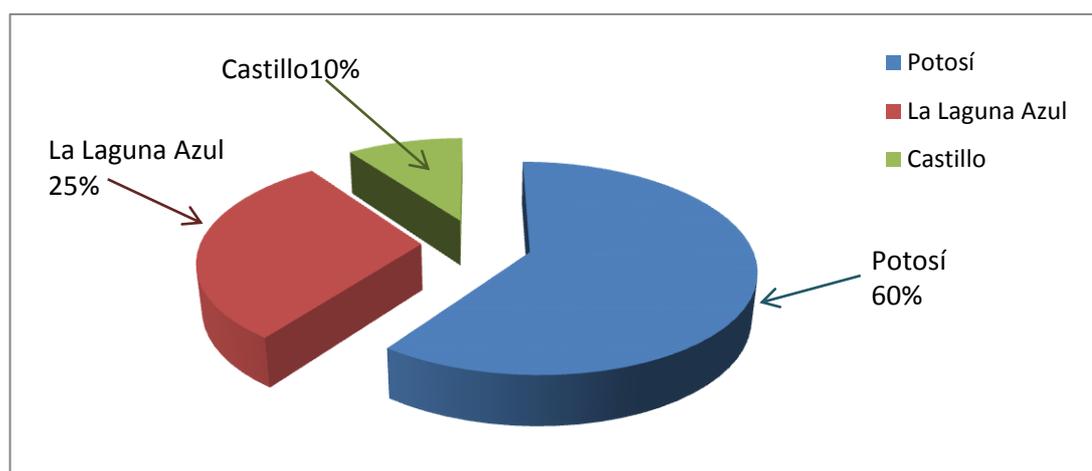
Pregunta 10. Para usted que lugares son más visitados por los turistas en el Cantón?

TABLA 10

ALTERNATIVAS	FRECUENCIAS	PORCENTAJE
Potosí	6	60 %
La laguna azul	3	30 %
Castillo	1	10 %
Total	10	100 %

Fuente: información obtenida a las personas del cantón Urdaneta, 18 de Abril del 2012

GRÁFICO 10



Análisis e interpretación

De la investigación realizada se manifiesta que el 60 % dice que Potosí es el lugar preferido para hacer cualquier tipo de actividad, mientras que el 30 % nos dice que La laguna Azul es otro de los lugares para visitar y por ultimo Castillo es también preferido para realizar cualquier tipo de actividad, esto nos demuestra que hay que tomar en cuenta el lugar con mayor afluencia de turistas para señalar los lugares turísticos de esa zona.

ENCUESTA PARA PERSONAS INVERSIONISTAS EN LOS DIFERENTES ATRACTIVOS TURÍSTICOS DEL CANTON URDANETA

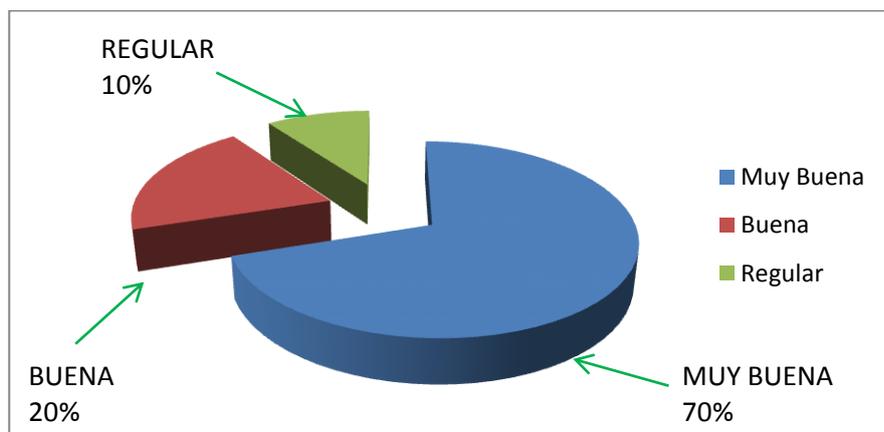
Pregunta 1 ¿Qué piensa usted sobre las señalizaciones turísticas de las vías en los lugares turísticos?

TABLA 1

ALTERNATIVAS	FRECUENCIAS	PORCENTAJE
Muy Buenas	7	70%
Buenas	2	20%
Regulares	1	10%
Total	10	100%

Fuente: Información obtenida a personas inversionistas en los diferentes atractivos turísticos del Cantón Urdaneta, 20 de Abril del 2012

GRÁFICO 1



Análisis e interpretación

Luego de los datos procesados vemos que el 70 % manifiesta que sería muy buena son las señalizaciones turísticas para los lugares turísticos, mientras que el 20 % dice que si son buenas las señales turísticas pero no como para darles el merito necesario y finalmente 10% dice que es regular, esto nos da a entender que no por ser señales turísticas nos van a dar una solución de la afluencia de turistas en el caso del 10%.

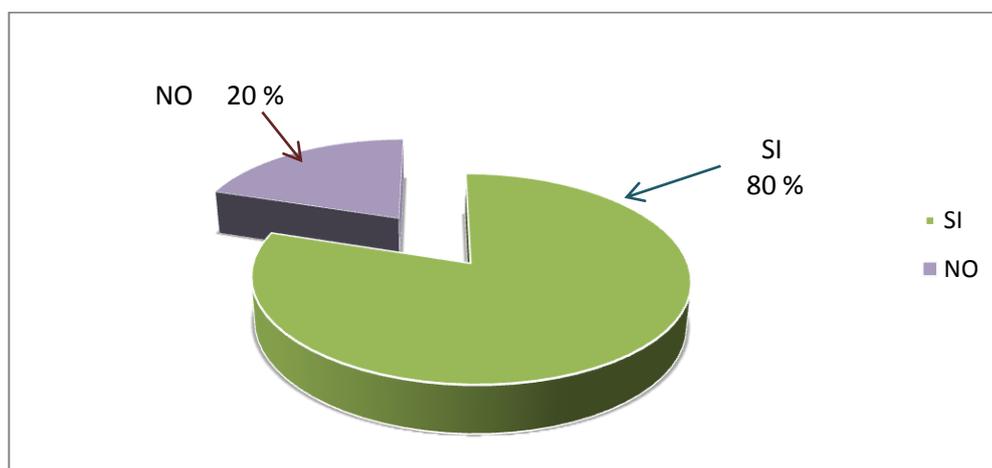
Pregunta 2 Conoce usted algún tipo de señalización en las vías o en los lugares turísticos

TABLA 2

ALTERNATIVAS	FRECUENCIAS	PORCENTAJE
Si	8	80%
No	2	20%
Total	10	100%

Fuente: Información obtenida a personas inversionistas en los diferentes atractivos turísticos del Cantón Urdaneta, 20 de Abril del 2012

GRÁFICO 2



Análisis e interpretación.

Luego de haber realizado la observación se detalla que el 80 % de los encuestados manifiestan que si conoce algún tipo de señal turística ya sea por ellos hayan tenido que utilizarlas en sus diferente atractivos turísticos, mientras que en 20% nos dice que no porque ellos no han implementado este sistema en sus lugares donde están realizando alguna actividad turística, lo que demuestra que si podrían tener una mayor acogida este tipo de trabajo.

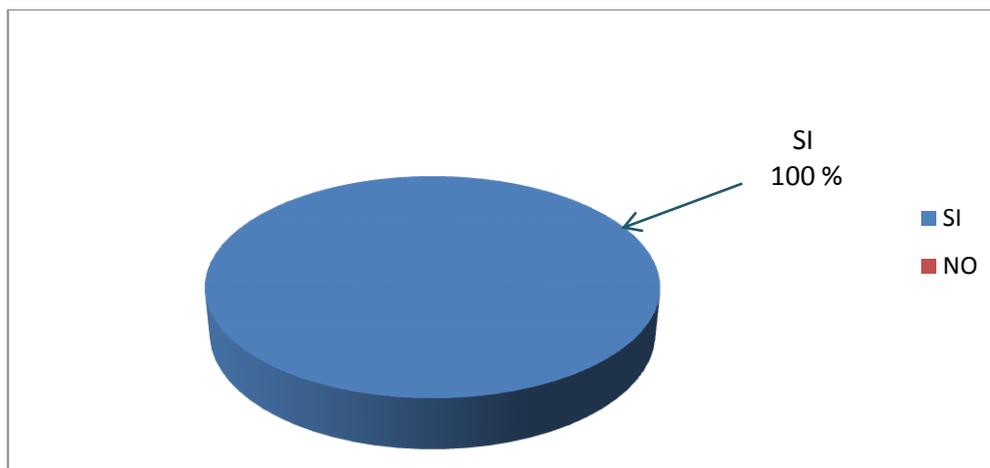
Pregunta 3 Cree usted que por la falta de señalización en las vías y los lugares turísticos no son fáciles de llegar

TABLA 3

ALTERNATIVAS	FRECUENCIAS	PORCENTAJE
Si	10	100%
No	0	0%
Total	10	100%

Fuente: Información obtenida a personas inversionistas en los diferentes atractivos turísticos del Cantón Urdaneta, 20 de Abril del 2012

GRÁFICO 3



Análisis e interpretación

De los datos procesados se determina que el 100 % de los encuestados plantean que si tiene que ver la falta de señalización turística en las vías y lugares donde se está realizando alguna actividad turística.

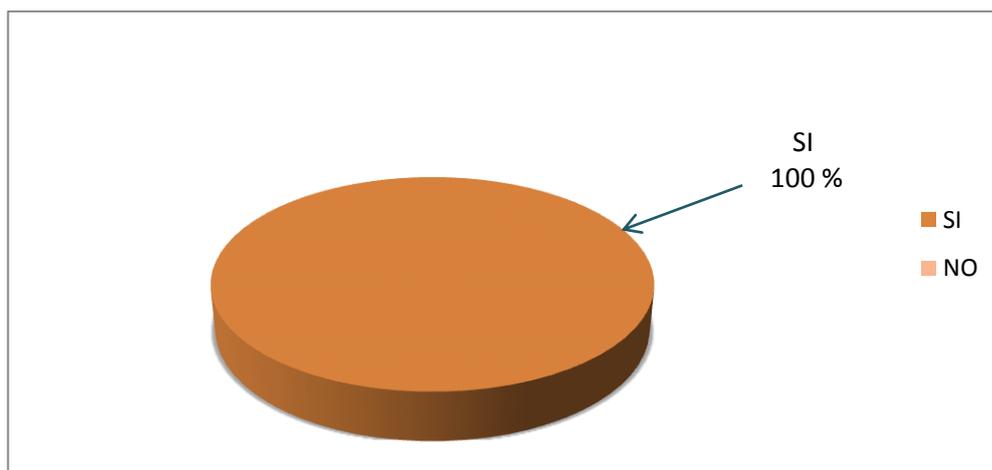
Pregunta 4 La señalización de las vías y los lugares turísticos sería una buena estrategia para el desarrollo del turismo

TABLA 4

ALTERNATIVAS	FRECUENCIAS	PORCENTAJE
Si	10	100%
No	0	10%
Total	10	100%

Fuente: Información obtenida a personas inversionistas en los diferentes atractivos turísticos del Cantón Urdaneta, 20 de Abril del 2012

GRÁFICO 4



Análisis e interpretación

Como podemos ver los resultados obtenidos, que 100 % dice que si es una buena estrategia para llegar a sus diferentes atractivos turísticos, esto nos dice que en parte está apostando a este sistema a que aumente la afluencia de turistas.

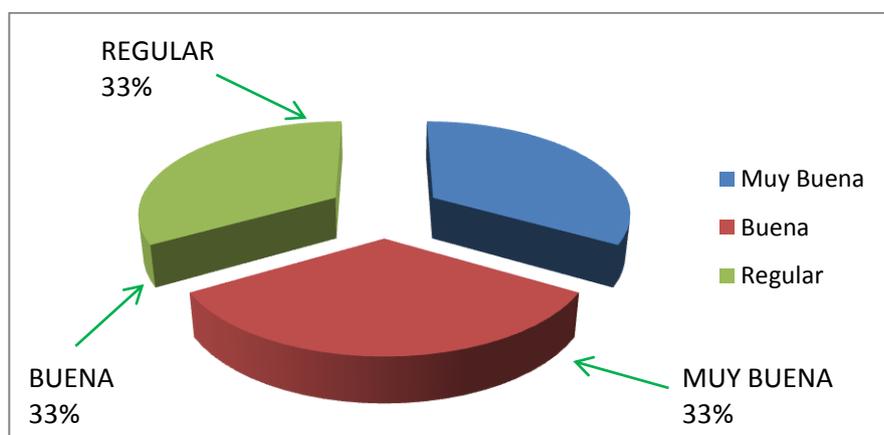
Pregunta o 5 A usted como Inversionista en qué forma le afecta la falta de señalización turística en las vías

TABLA 5

ALTERNATIVAS	FRECUENCIAS	PORCENTAJE
- Poca afluencia de turistas a lugares	10	33%
- Escaso movimiento económico en el lugar	10	33%
- Escaso conocimiento del lugar	10	33%
TOTAL	10	100%

Fuente: Información obtenida a personas inversionistas en los diferentes atractivos turísticos del Cantón Urdaneta, 20 de Abril del 2012

GRÁFICO 5



Análisis e interpretación

De los datos obtenidos se puede apreciar que por parte de todas las personas encuestadas nos supieron contestar que los tres puntos son importantes para ellos como lo son: Poca afluencia de turistas a lugares, Escaso movimiento económico en el lugar, Escaso conocimiento del lugar, esto quiere decir que tienen un buen optimismo para que cambien las cosas con este tipo de proyectos en sus lugares de trabajo.

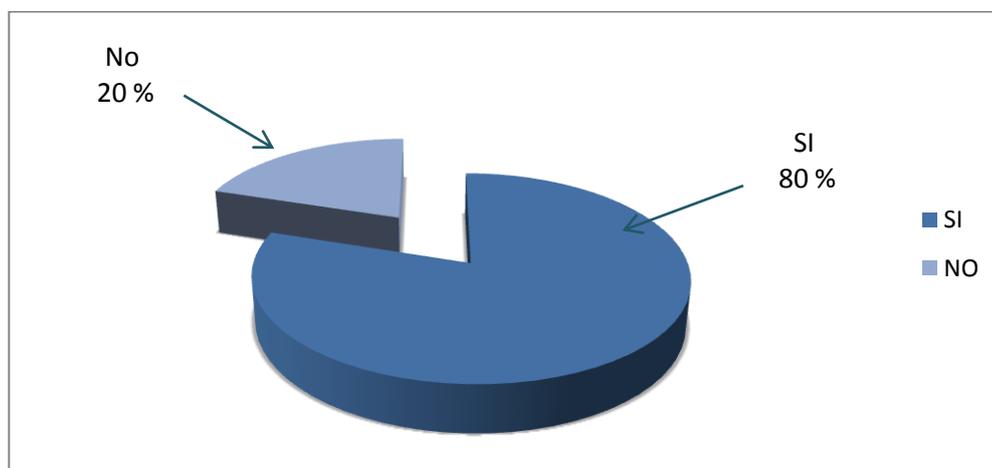
Pregunta 6. A pedido usted apoyo a las autoridades para contar con este tipo de señalización

TABLA 6

ALTERNATIVAS	FRECUENCIAS	PORCENTAJE
SI	8	80%
NO	2	20%
Total	10	100%

Fuente: Información obtenida a personas inversionistas en los diferentes atractivos turísticos del Cantón Urdaneta, 20 de Abril del 2012

GRÁFICO 6



Análisis e interpretación

Como podemos apreciar en el gráfico que nos demuestra que el 80 % dice que si han pedido apoyo para que realicen este tipo de proyectos, mientras que el 20 % no lo ha hecho porque dicen que es por gusto, dicen que las autoridades no lo van a hacer.

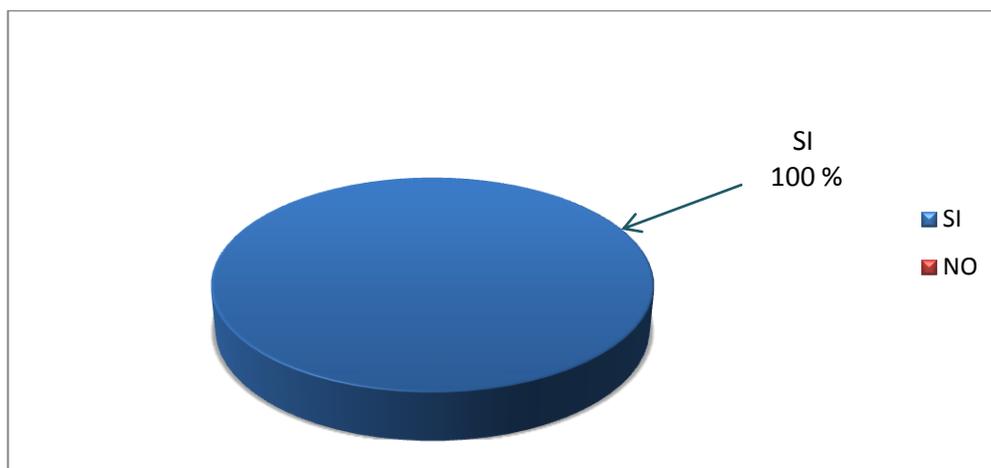
Pregunta 7. Si Impartieran información sobre la señalización de las vías y los lugares turísticos obtendrían afluencia de turistas

TABLA 7

ALTERNATIVAS	FRECUENCIAS	PORCENTAJE
SI	10	100%
NO	0	0%
Total	10	100%

Fuente: Información obtenida a personas inversionistas en los diferentes atractivos turísticos del Cantón Urdaneta, 20 de Abril del 2012

GRÁFICO 7



Análisis e interpretación

Tal como demuestran los resultados obtenidos el 100% manifiesta que si hay que impartir información de las señales y los lugares turísticos que hay en el Cantón, lo cual servirá para tener una afluencia de turistas a los diferentes lugares del Cantón para realizar algún tipo de turismo.

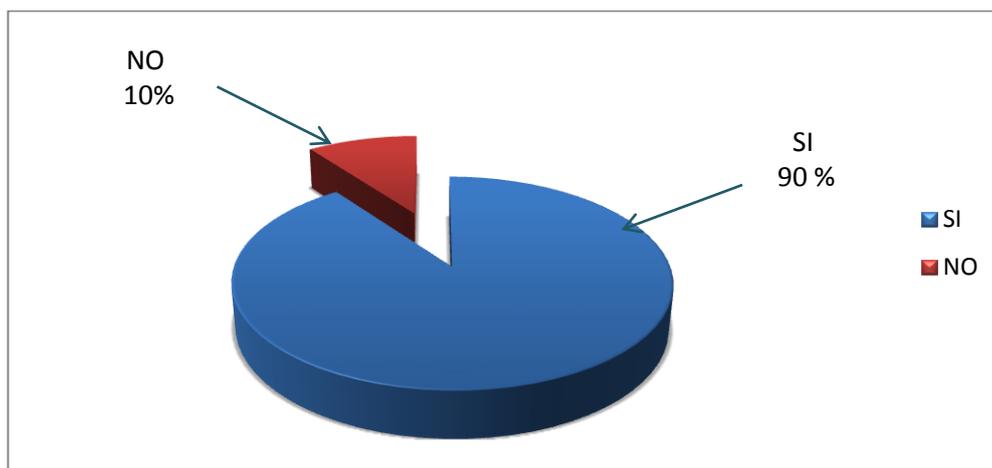
Pregunta 8. Como Inversionista está de acuerdo que las señalizaciones estén en diferentes idiomas

TABLA 8

ALTERNATIVAS	FRECUENCIAS	PORCENTAJE
SI	9	90%
No	1	10%
Total	10	100%

Fuente: Información obtenida a personas inversionistas en los diferentes atractivos turísticos del Cantón Urdaneta, 20 de Abril del 2012

GRÁFICO 8



Análisis e interpretación.

Se puede observar como demuestran los resultados obtenidos, en el 90% manifiesta que si se debe tener en diferentes idiomas las señalizaciones turísticas, mientras que el 10 % dice que no les gustaría que las señales turísticas estén en diferentes idiomas, por lo tanto se puede decir que hay que tener en cuenta este tipo de soluciones.

FORMATO DE ENCUESTA PARA LOS TURISTAS QUE VISITAN EL CANTÓN URDANETA

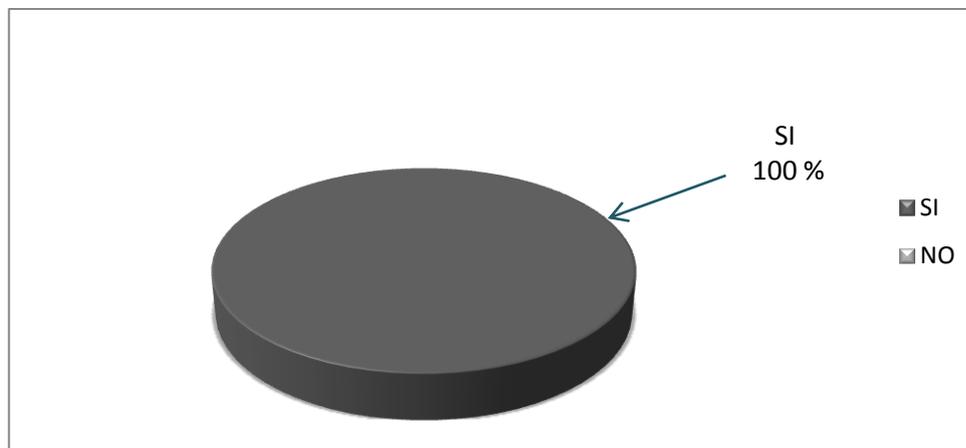
Pregunta 1. ¿Qué piensa usted sobre las señalizaciones turísticas de las vías y los lugares turísticos?

TABLA 1

ALTERNATIVAS	FRECUENCIAS	PORCENTAJE
Muy Buenas	10	100%
Buenas	0	0%
Regulares	0	0%
Total	10	100%

Fuente: información obtenida a los turistas que visitan el Cantón Urdaneta, 21 de Abril 2012

GRÁFICO 1



Análisis e interpretación.

De los resultados obtenidos vemos que el 100 % nos manifiestan que las Señalizaciones turísticas si son muy buenas para ubicarse y llegar al destino que están buscando.

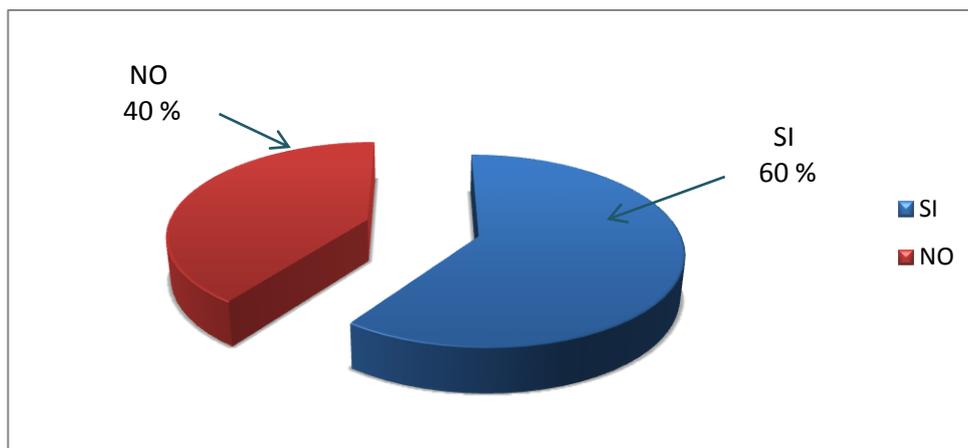
Pregunta 2. Conoce usted algún tipo de señalización en las vías o en los lugares turísticos

TABLA 2

ALTERNATIVAS	FRECUENCIAS	PORCENTAJE
SI	1	100%
No	0	0%
Total	1	100%

Fuente: información obtenida a los turistas que visitan el Cantón Urdaneta, 21 de Abril 2012

GRÁFICO 2



Análisis e interpretación.

De la respuesta obtenida al contralor nos plantea que el 60 % si conoce alguna de las señalizaciones turísticas, mientras que el 40 % no las conocen, esto nos quiere decir que podremos implementar un sistema de señalización a las vías y a los lugares turísticos.

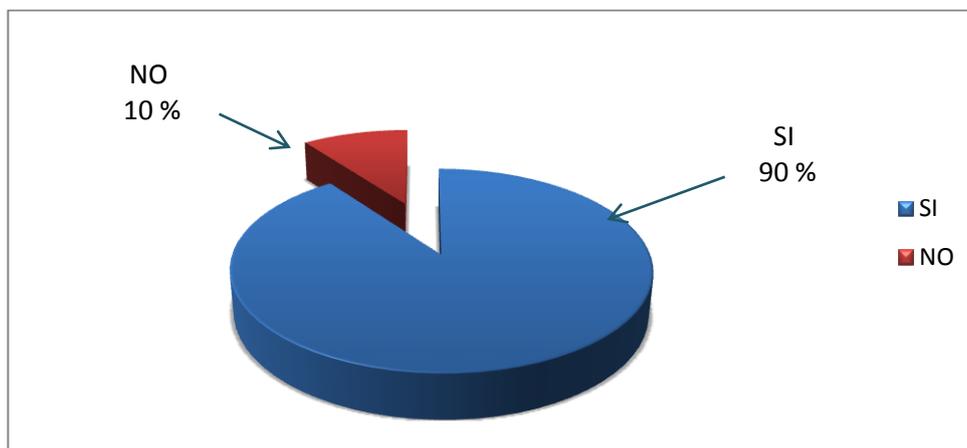
Pregunta 3. Cree usted que por la falta de señalización en las vías, no es fácil llegar a los lugares turísticos

TABLA 3

ALTERNATIVAS	FRECUENCIAS	PORCENTAJE
SI	9	90%
No	1	10%
Total	10	100%

Fuente: información obtenida a los turistas que visitan el Cantón Urdaneta, 21 de Abril 2012

GRÁFICO 3



Análisis e interpretación.

Podemos apreciar sobre la pregunta planteada manifiestan que el 90% de los turistas encuestados creen que por la falta de señalización en las vías por eso se hace difícil llegar a un determinado lugar que uno escoge, mientras que el 10 % dice que no es por la señalización que uno no llega al sitio que uno va a visitar, lo que demuestra que si es importante tener una buena señalización turística y de los lugares.

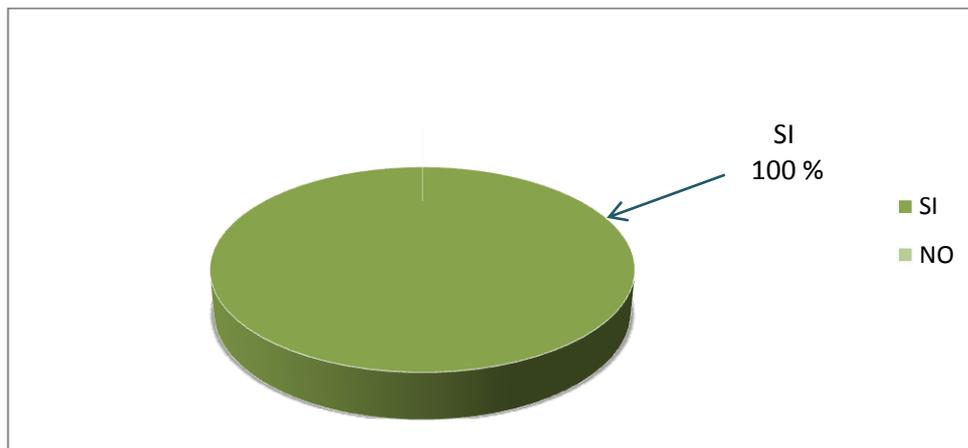
Pregunta 4. Como visitante está de acuerdo que las señalizaciones estén en diferentes Idiomas

TABLA 4

ALTERNATIVAS	FRECUENCIAS	PORCENTAJE
SI	10	100%
No	0	0%
Total	10	100%

Fuente: información obtenida a los turistas que visitan el Cantón Urdaneta, 21 de Abril 2012

GRÁFICO 4



Análisis e interpretación.

Podemos apreciar de el resultado obtenido donde manifiesta que si es indispensable tener las señalizaciones turísticas y los lugares turísticos en los diferentes idiomas.

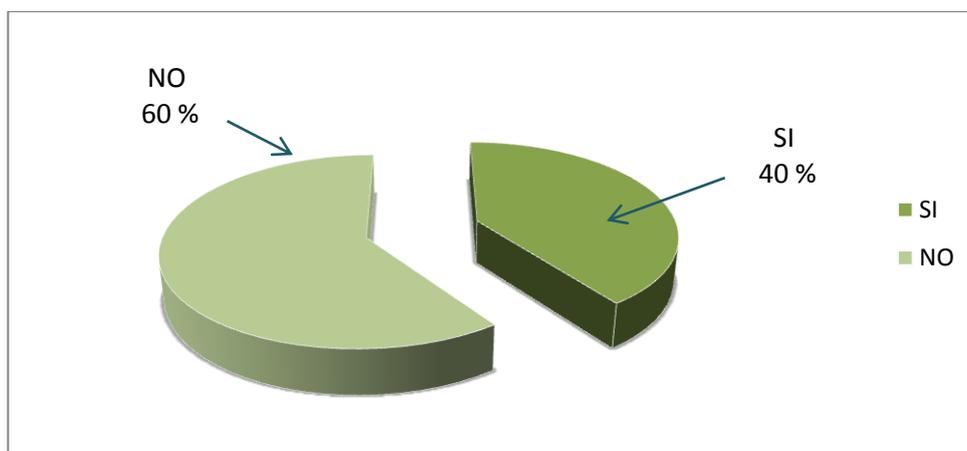
Pregunta 5. Algunos de los lugares turísticos que usted ha visitado cuanta con este tipo de señalizaciones en el Cantón

TABLA 5

ALTERNATIVAS	FRECUENCIAS	PORCENTAJE
SI	4	40%
No	6	60%
Total	10	100%

Fuente: información obtenida a los turistas que visitan el Cantón Urdaneta, 21 de Abril 2012

GRÁFICO 5



Análisis e interpretación.

Se manifiesta en la pregunta que el 40 % de los turistas manifiestan que si cuentan con este tipo de señalización turística, mientras que el 60 % manifestó que no a vista este tipo de señalización en los lugares visitados en este Cantón.

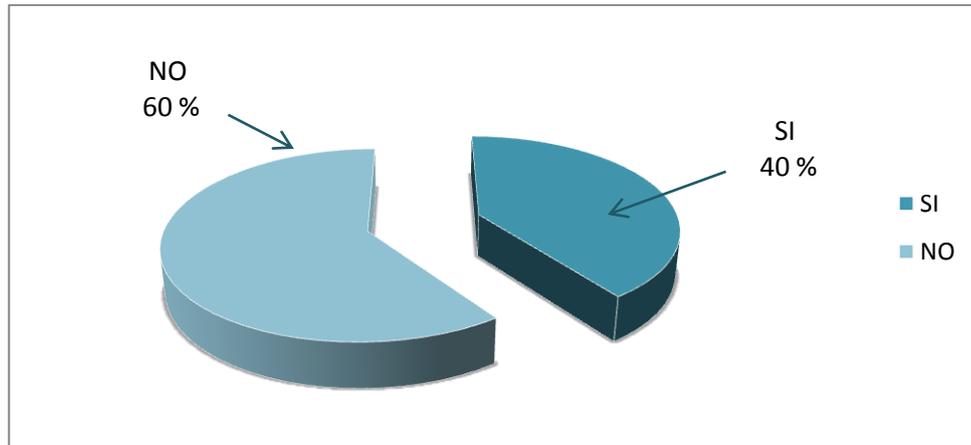
Pregunta 6. Usted como turista comprende las señalizaciones en los lugares turísticos

TABLA 6

ALTERNATIVAS	FRECUENCIAS	PORCENTAJE
SI	4	40%
No	6	60%
Total	10	100%

Fuente: información obtenida a los turistas que visitan el Cantón Urdaneta, 21 de Abril 2012

GRÁFICO 6



Análisis e interpretación.

Como podemos apreciar de la respuesta obtenida donde dice que el 40% de los turista encuestado si comprenden las señales ubicadas en los lugares turísticos visitados, mientras que el 60% no las comprenden, esto nos da a entender que hay que ser muy meticuloso al ubicar este tipo de señalética.

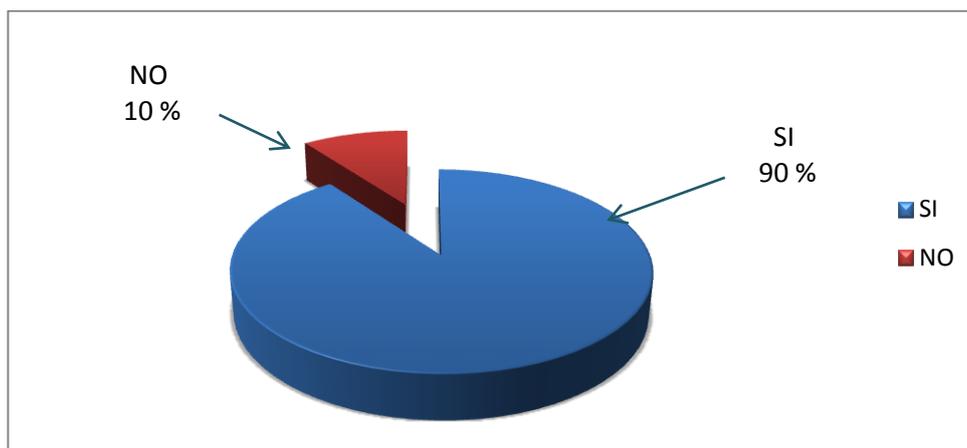
Pregunta 7. A usted como turista se le haría más fácil el acceso a los lugares turísticos si hubiera señalizaciones en las vías

TABLA 7

ALTERNATIVAS	FRECUENCIAS	PORCENTAJE
SI	9	90%
No	1	10%
Total	10	100%

Fuente: información obtenida a los turistas que visitan el Cantón Urdaneta, 21 de Abril 2012

GRÁFICO 7



Análisis e interpretación.

Podemos apreciar sobre la pregunta planteada manifiestan que el 90% de los turistas encuestados creen que sería más fácil el acceso a un lugar si hubiera señales turísticas y del lugar, mientras que el 10 % dice que no sería más fácil si tuvieran las señales turísticas en las vías.

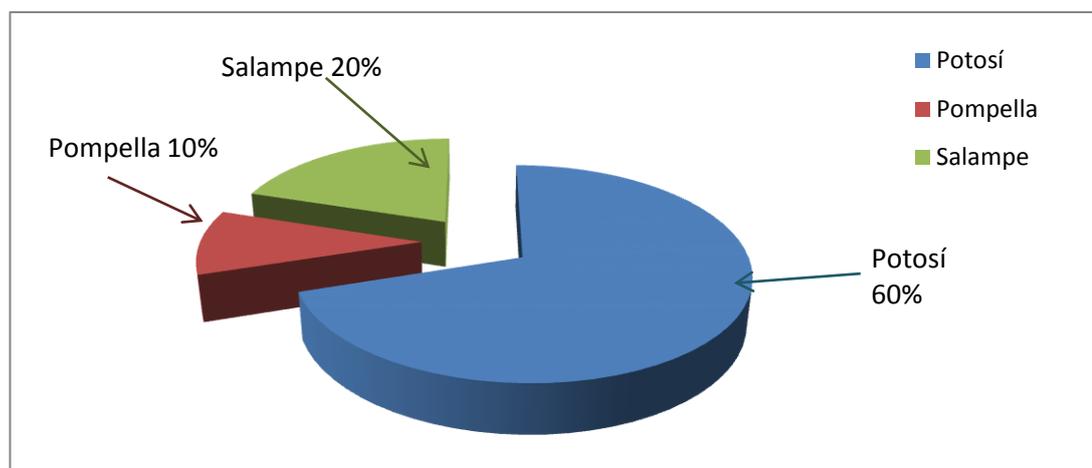
Pregunta 8. ¿Qué lugares de este Cantón Le gustaría Seguir Visitando?

TABLA 8

ALTERNATIVAS	FRECUENCIAS	PORCENTAJE
Potosí	7	70 %
Pompeya	1	10 %
Salampe	2	20 %
Total	10	100 %

Fuente: información obtenida a las personas del cantón Urdaneta, 18 de Abril del 2012

GRÁFICO 8



Análisis e interpretación

De la investigación realizada se manifiesta que el 70 % dice que Potosí es el lugar preferido para hacer cualquier tipo de actividad, mientras que el 10 % nos dice que Pompeya es otro de los lugares para visitar y por último el 20 % dice que Salampe es preferido para realizar cualquier tipo de actividad.

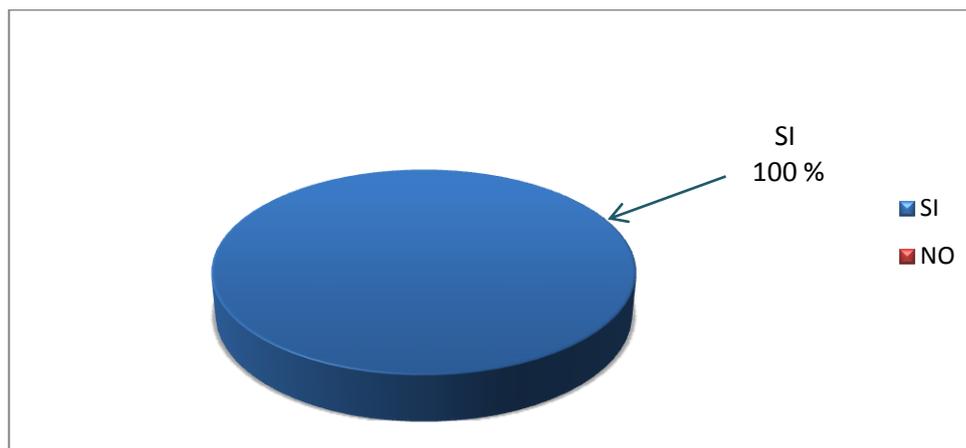
Pregunta 9. Les gustaría tener una guía de información sobre la señalización de las vías y los lugares turísticos en el cantón

TABLA 9

ALTERNATIVAS	FRECUENCIAS	PORCENTAJE
SI	10	100 %
NO	0	0 %
Total	10	100 %

Fuente: información obtenida a las personas del cantón Urdaneta, 18 de Abril del 2012

GRAFICO 9



Análisis e interpretación

De la investigación realizada se manifiesta que el 100 % nos dice que sería una buena opción tener un guía sobre las señalizaciones turísticas que se encuentran en el Cantón Urdaneta y los lugares que uno vaya a visitar.

4.2 COMPROBACIÓN Y DISCUSIÓN DE HIPÓTESIS.

Luego de haber realizado la investigación tanto a las personas del cantón, personas inversionistas en los diferentes atractivos turísticos y visitantes se ha podido comprobar que las hipótesis planteadas se ha comprobado que existe controversia entre los lugares turísticos para llegar a ellos y tener un desarrollo apropiado con una buena señalización turística en las vías.

Las vías siempre deben de tener una buena señalización para guiar o informar a todo tipo de persona que transite en ella para así tener una buena movilidad dentro de la misma.

Saber utilizar este tipo de herramienta como lo son las señales turísticas y saber ubicarlas en los lugares adecuados para direccionar a las personas que están haciendo uso de ellas.

Que la falta de señalización turística en los lugares hace que las personas no lleguen al destino que querían visitar, más bien terminan visitando otro lugar pero no en el Cantón de Urdaneta.

4.3. CONCLUSIONES.

1. Luego de haber realizado la investigación se pudo encuestar a Diez personas del Cantón Urdaneta, los cuales respondieron a Diez preguntas cada uno, las mismas que fueron previamente elaboradas.
2. De igual manera se pudo encuestar a Diez personas Inversionistas en los diferentes atractivos, los cuales pudieron

responder a ocho preguntas que fueron elaboradas previa consulta, es de acotar la pre disposición que tuvieron para dicho.

3. Se pudo de igual manera encuestar a Visitantes quienes son parte fundamental de esta problemática que se suscita, se le pudo formular nueve preguntas que fueron con anterioridad descritas.
4. Existen muchos modelos de señalización turísticos de cómo utilizarlas y de cómo modificarlas para los fines cometidos en bien de un lugar para dar una buena información y así poder llegar al lugar que uno quiera visitar.
5. Muchas veces no solo depende de las señales turísticas para que los turistas visiten estos lugares sino también de cuan segura sean las vías para el tránsito vehicular ya que sin estas dos cosas sería nulo el desarrollo de cada lugar turístico del cantón.
6. Existe un vacío en la autoridades pertinentes a este punto como lo es las señales turísticas, para desarrollar una propuesta viable para mantener una afluencia de visitantes a los diferentes lugares turísticos del Cantón.
7. No existe reclamo por parte de las personas que hayan tenido este tipo de inconveniente para poder ubicarse o interpretar las señales turísticas que se hayan usado para informar a las autoridades correspondientes.

8. Muchas veces las señalizaciones turísticas en las vías no surgen el efecto en los pobladores, personas inversionistas o visitantes porque poco o casi nada conocen de las mismas para poder movilizarse a un lugar.

4.4. RECOMENDACIONES.

Dentro de esta investigación se puede presentar las siguientes recomendaciones:

1. Que las señalizaciones turísticas de lugares y viales que se vayan a utilizar sean impresas en una guía para que se puedan distribuir e informar a todas las personas que más puedan.
2. Las personas del Cantón tengan un mayor conocimiento de las señales turísticas de los lugares y de las vías para así poder interpretarlas de la mejor manera.
3. Las personas inversionistas se reúnan y pidan a las autoridades que se les brinde este tipo de servicio como lo es, la señalización turística de los lugares y de las vías.
4. Que Las autoridades realicen un inventario de todos los lugares y atractivos turísticos para darles prioridad a los más visitados.
5. Los visitantes deben de informarse más acerca de las señalizaciones turísticas para tener una buena interpretación de ellas.

CAPITULO V.

5. RECURSOS Y PRESUPUESTO.

5.1. Recursos Humanos:

- ✓ Personas entrevistadas del cantón Urdaneta.
- ✓ Inversionistas de los diferentes atractivos turísticos.
- ✓ Turistas o visitantes.

5.2. Recursos Bibliográficos:

- ✓ Constitución Del Ecuador.
- ✓ Ley De Turismo.
- ✓ Ley Orgánica De Régimen Municipal.

5.3. Recursos Técnicos:

- ✓ Computadoras.
- ✓ Internet.
- ✓ Impresora.
- ✓ Pen Drive.
- ✓ CD.
- ✓ Cámara Digital.

5.4. Recursos Materiales:

- ✓ Hojas.
- ✓ Tinta.
- ✓ Resaltador.
- ✓ Plumas.
- ✓ Carpetas.
- ✓ Lápices.

- ✓ Borrador.
- ✓ Marcadores.

5.5. PRESUPUESTO.

ITEMS		VALORES		
		Cantidad	Valor unitario	Total
Libros		1	10.00	10.00
Xerocopia		1	3.60	3.60
Plumas		2	0.25	0.50
Cartuchos		1	4.00	4.00
Hojas		480	0.01	4.80
Personal Humano:				
	Facilitadores	1	10.00	10.00
	Imprevistos	1	2.50	2.50
	Valor Total			35.40

Son treinta y cinco dólares que serán financiados bajo la responsabilidad del investigador.

CAPITULO VI.

6. PROPUESTA ALTERNATIVA.

6.1. TÍTULO.

Tener ubicadas las señales turísticas en el cantón, capaz de dirigir a propios y extraños, teniendo estos bellos paisajes y atractivos turísticos resplandecientes para que puedan ser admirados y tener buenas y gratas experiencias que pueda ser recordada por todo el que la visite.

6.2. PRESENTACIÓN.

Urdaneta⁷ cuna de gente trabajadora.

Se deduce que debido a la cruel y criminal explotación que sufrieron los indios por parte de los españoles, estos se vieron en la necesidad de huir dejando abandonado el pueblo para después de mucho tiempo reaparecer en otro lugar. Alrededor de 1772. Manuel Chaso fue señor de los indios colorados que habitaban en las playas de Ujiva, Catarama, Luzinibuí, Caracol y las Piedras, esto quiere decir que en aquel tiempo ya se conocía el asentamiento de Catarama en lo que hoy es la provincia de Los Ríos, inclusive las principales antropónimos de Catarama eran: Santillán, Guaquiso, Cilipe.

En 1784 se le conocía como "Punta de Catarama" por tener un nivel un tanto elevado, debido a esto por ese lugar empezaba un trazo para abrir un posible camino que conecte la sierra con Guayaquil.

⁷ <http://ernestomp.blogspot.com/2011/09/canton-urdaneta-canonizacion-11-de.html>

En el año de 1860 era conocido como "Puerto de Catarama" ya que las pequeñas embarcaciones que navegaban por el río Catarama atracaban en este sitio, En ese mismo año ya existían algunas viviendas en diferentes lugares de la población, estas pocas casitas y sus habitantes formaban el recinto de Catarama.

Los nombres de sus fundadores son: Rodolfo Salazar, Antonio Olvera, Sra. Jesús Vines de Olvera, Tomás Casal, Simón Aspiazu, Francisco Santillán, Pascual Márquez, Matías González, Juan José Guerra, Manuel Cornejo, Matías Castro, Damián Morales, Thomás Macías, Vicente Santistevan, José María Vilches (colombiano), Domingo Vilches, María Regina Boza y Tomás García.

En el año de 1867, el agrimensor americano de apellido Dillon, visitó estas tierras en compañía del Dr. Bartolomé Huerta, con el propósito de realizar una medición de terrenos para la división y partición del testamento del Dr. Pedro C. Salazar. Este americano vivía en la casa del señor José María Vilches mientras realizaba su trabajo.

Asombrado por nuestra increíble naturaleza y paisaje, especialmente después que tuvo la oportunidad de contemplar el majestuoso Chimborazo, le comentó a Rodolfo Salazar que estaba dispuesto a hacer un plano sin costo, si hubiera gente que quisiera hacer de este lugar, un pueblo organizado. Don Rodolfo Salazar convocó a los habitantes para informarles de la propuesta del señor Dillon, ellos acudieron presurosos y después que se enteraron del propósito de dicha reunión, accedieron entre todos a donar terrenos hasta llegar a la cantidad de 800 metros de longitud por 500 metros de latitud, este ofrecimiento se oficializó por medio de una escritura pública que se

la suscribió ante el escribano José Francisco Bohórquez en el cantón Puebloviejo.

Gabriel García Moreno en el año de 1874 elevó el recinto de Catarama a parroquia eclesiástica y en el mes de julio de 1875 a la categoría de parroquia civil del cantón Puebloviejo.

6.3. OBJETIVO.

6.3.1. OBJETIVO GENERAL.

Aumentar la afluencia de turistas en el cantón a través de un buen uso de las señalizaciones turísticas en las vías.

6.3.2 OBJETIVOS ESPECÍFICOS.

- Capacitar a las personas de el cantón en los lugares más visitados y podes interpretar las señales turísticas para que puedan informar al turista que este de visita por ese lugar.

- Incrementar la afluencia de turista al Cantón y enseñar todos los atractivos que posee.

- Utilizar recurso humano talentoso, para que pueda compartir experiencias de las capacitaciones que se les ha impartido el conocimiento de las señalizaciones turísticas.

6.4 CONTENIDOS.

En esta parte demostrare como se puede tener una buena señalización turística para que se pueda tener un mejor desarrollo en el cantón.

Primero tener la ubicación de los lugares más visitados, saber que tan accesibles están y si cuentan con un tipo de señalización.

Segundo colocar la señalización turística que se apegue al sector o al deporte o las actividades que se esté haciendo en ese lugar.

Tercero realizar seguimientos del lugar en el que se implemento esta señalización para llevar un dato estadístico de visitas.

1. En este paso se puede hacer una investigación de campo, haciendo censos, de los lugares levantando el listado de los atractivos del cantón, pidiendo todos los datos necesarios para que puedan ser localizados con claridad, contando con la ayuda del sector público como lo es a la autoridad que le compete esta situación
2. Luego de haber tenido la información que nos arrojo el censo, podremos utilizar las herramientas que sean

necesarias en el campo de señalización para que puedan ser visitadas con mayor afluencia de turistas.

3. Si bien es cierto no todas las personas conocen las señales turísticas, es por esta razón que se estará impartiendo charla de cómo se pueden interpretarlas en los sitios turísticos ya ubicadas, con esto se estará haciendo seguimiento de los datos estadísticos que arrojen estos lugares por su afluencia de turistas.

6.5. RECURSOS DE LA PROPUESTA.

Recursos:

- Humano
Docente Pedagógico
- Materiales
 - Libros Folletos
 - Láminas Proyectos
 - CD Papelería en general
 - Plumas Cuadernos
- Infraestructura
Salón de la Ciudad

6.6. PRESUPUESTO:

Materiales

Libros	10
Xerocopia	20
Plumas	4
Cartuchos	10
Hojas	12

Personal Humano

Asesores	10
Imprevistos	5
	<hr/>
	71

Son setenta y un dólares que son financiados de mis propios recursos.

6.7. CRONOGRAMA DE EJECUCIÓN DE LA PROPUESTA.

No	Meses	AGOSTO	SEPTIEMBRE	OCTUBRE	NOVIEMBRE
	Actividades				
1	Socializar la propuesta.	X			
2	Desarrollo de las propuestas en el salón de la ciudad.		X		
3	Evaluación de la propuesta.			X	
4	Aplicación de la propuesta.				X
5	Evaluación de la aplicación de la propuesta.				X

BIBLIOGRAFÍA

Libro: Los Valores Ciudadanos del Riosense Autor Virgilio Rodrigues C. Segunda Edición

Barómetro estadístico para saber si América del Sur es la Mar visitada

http://dtxqtq4w60xqpw.cloudfront.net/sites/all/files/pdf/unwto_barom12_01_january_statistical_annex_sp_excerpt.pdf

País que se ha visitado más en el periodo 2010 – 2011

<http://www.burodevenezuela.com/npps/story.cfm?nppage=215>

Historia de las señales

http://www.ecured.cu/index.php/Se%C3%B1al_de_tr%C3%A1nsito

Estatuto Orgánico de la Prefectura de Los Ríos

<http://www.los-rios.gov.ec/documentos/organico.pdf>

http://www.google.com.ec/search?um=1&hl=es&q=pais%20mas%20visitado%20en%20america%202011&bav=on.2,or.r_gc.r_pw.r_qf.,cf.osb&biw=1280&bih=923&ie=UTF-8&sa=N&tab=iw&ei=PqrOT5_BAYz5ggee5-SVCQ

<http://www.youtube.com/watch?v=5MVKC179jcs>

<http://www.burodevenezuela.com/npps/story.cfm?nppage=215>

<http://www2.unwto.org/es>

<http://americas.unwto.org/event/upcoming>

<http://media.unwto.org/es/press-release/2012-05-14/los-ingresos-por-turismo-internacional-sobrepasan-el-billon-de-dolares-en-2>

<http://mkt.unwto.org/en/barometer>

http://dtxqtq4w60xqpw.cloudfront.net/sites/all/files/pdf/unwto_barom12_01_january_statistical_annex_sp_excerpt.pdf

http://www.americainfomarket.org/america/AMERICA/published/DEFAULT/detalenoticia_5123.jsp?DS53.step=3&DS53.PRVID=40744

http://www.google.com.ec/#hl=es&output=search&client=psy-ab&q=porque+el+nombre+de+cordillera+de+los+andes+&oq=porque+el+nombre+de+cordillera+de+los+andes+&aq=f&aqi=g-K1&aql=&gs_l=hp.3..0i30.734821.744572.0.744837.44.18.0.26.26.6.1148.6890.0j8j2j0j1j3j2j1.17.0...0.0.45tnC34LRQI&pbx=1&bav=on.2,or.r_gc.r_pw.r_qf.,cf.osb&fp=6ea55134c6ed7b3&biw=1280&bih=923

http://es.wikipedia.org/wiki/Cordillera_de_los_Andes

<http://www.trenandino.com/cordilleradelosandes.php>

http://www.google.com.ec/#hl=es&client=psy-ab&q=ranking+de+los+países+visitados+del+mundo+2011&oq=ranking+de+los+países+visitados+del+mundo+2011&aq=f&aqi=g-bK1&aql=&gs_l=serp.3..0i8i30.261320.262823.1.264592.3.3.0.0.0.299.659.0j2j1.3.0...0.0.icFnyUkmuy0&pbx=1&bav=on.2,or.r_gc.r_pw.r_qf.,cf.osb&fp=6ea55134c6ed7b3&biw=1280&bih=923

<http://unofrentealmundo.blogspot.com/2012/01/los-paises-mas-visitados-en-2011.html>

<http://www.mundo-nomada.com/articulos/los-paises-mas-turisticos-ranking-de-la-omt>

<http://www.wolkoweb.com.ar/apuntes/>

<http://www.los-rios.gov.ec/documentos/organico.pdf>

<http://www.losapuntesdelviajero.com/2009/04/los-50-paises-mas-visitados-del-mundo.html>

http://www.ecured.cu/index.php/Se%C3%B1al_de_tr%C3%A1nsito

<http://www.slideshare.net/entsalguero/historia-de-la-sealtica>

<http://es.wikipedia.org/wiki/RFID>

<http://www.wordreference.com/definicion/hito>

http://www.ant.gob.ec/index.php/transparencia/transparencia/doc_details/274-ley-organica-reformatoria-a-la-ley-organica-de-transporte-terrestre-transito-y-seguridad-vial

http://www.google.com.ec/search?um=1&hl=es&biw=1360&bih=667&q=ingreso%20a%20yaguachi&bav=on.2,or.r_gc.r_pw.r_qf.,cf.osb&ie=UTF-8&sa=N&tab=iw&ei=MLrRT6CSL4e09QTY6aTdAw#hl=es&client=psy-ab&q=RTE+INEN+4%3A2003%2C&oq=RTE+INEN+4:2003%2C&aq=f&aqi=&aql=&gs_l=serp.3...2061.2061.0.2689.1.1.0.0.0.141.141.0j1.1.0...0.0.yAxwJ8nMJFk&pbx=1&bav=on.2,or.r_gc.r_pw.r_qf.,cf.osb&fp=35f7a30de19086c4&biw=1360&bih=667

ANEXOS

ANEXO 1.



Lugar donde se podría poner señales turísticas para dirigir el tránsito a los diferentes lugares turísticos del Cantón Urdaneta.



Parque de Catarama donde se utilizaría una señal turística

ANEXO 2.

CUESTIONARIO DE LA ENCUESTA:

**UNIVERSIDAD TÉCNICA DE BABAHOYO
FACULTAD DE CIENCIAS JURÍDICAS, SOCIALES Y DE LA
EDUCACIÓN.**

FORMATO DE ENCUESTA PARA PERSONAS DEL CANTÓN URDANETA.

1 ¿Qué piensa usted sobre las señalizaciones turísticas en las vías y los lugares turísticos de nuestro cantón?

2 Conoce usted algún tipo de señalización en las vías o en los lugares turísticos

3 Si la señalizaciones turísticas en las vías y en lugares turísticos es importante ¿por qué cree usted que no las hay?

4 El desarrollo turístico del lugar donde usted vive sería mejor con una buena señalización

5 Cree usted que por la falta de señalización en las vías en los lugares turísticos no son fáciles de llegar.

6 Para usted podría ser de gran ayuda la señalización para llegar a los lugares turísticos

7 Como ciudadano está de acuerdo que las señalizaciones estén en diferentes idiomas

8 Le gustaría a usted participar en charlas para obtener Información sobre la señalización en los lugares Turísticos

9 Los lugares turísticos que usted ha visitado cuanta con este tipo de señalizaciones en el Cantón

10 ¿Para usted que lugares son más visitados por los turistas en el Cantón?

CUESTIONARIO DE LA ENCUESTA:

**UNIVERSIDAD TÉCNICA DE BABAHOYO
FACULTAD DE CIENCIAS JURÍDICAS, SOCIALES Y DE LA
EDUCACIÓN.**

**FORMATO DE ENCUESTA PARA PERSONAS INVERSIONISTAS EN
LOS DIFERENTES ATRACTIVOS TURÍSTICOS DEL CANTON
URDANETA**

1 ¿Qué piensa usted sobre las señalizaciones turísticas de las vías en los lugares turísticos?

2 Conoce usted algún tipo de señalización en las vías o en los lugares turísticos

3 Cree usted que por la falta de señalización en las vías y los lugares turísticos no son fáciles de llegar

4 La señalización de las vías y los lugares turísticos sería una buena estrategia para el desarrollo del turismo

5 A usted como Inversionista en qué forma le afecta la falta de señalización turística en las vías

6 A pedido usted apoyo a las autoridades para contar con este tipo de señalización

7 Si Impartieran información sobre la señalización de las vías y los lugares turísticos obtendrían afluencia de turistas

8 Como Inversionista está de acuerdo que las señalizaciones estén en diferentes idiomas

CUESTIONARIO DE LA ENCUESTA:

**UNIVERSIDAD TÉCNICA DE BABAHOYO
FACULTAD DE CIENCIAS JURÍDICAS, SOCIALES Y DE LA
EDUCACIÓN.**

**FORMATO DE ENCUESTA PARA LOS TURISTAS QUE VISITAN EL
CANTÓN URDANETA**

1 ¿Qué piensa usted sobre las señalizaciones turísticas de las vías y los lugares turísticos?

2 Conoce usted algún tipo de señalización en las vías o en los lugares turísticos

3 Cree usted que por la falta de señalización en las vías, no es fácil llegar a los lugares turísticos

4 Como visitante está de acuerdo que las señalizaciones estén en diferentes Idiomas

5 Algunos de los lugares turísticos que usted ha visitado cuanta con este tipo de señalizaciones en el Cantón

6 Usted como turista comprende las señalizaciones en los lugares turísticos

7 A usted como turista se le haría más fácil el acceso a los lugares turísticos si hubiera señalizaciones en las vías

8 ¿Qué lugares de este Cantón Le gustaría Seguir Visitando?

9 Les gustaría tener una guía de información sobre la señalización de las vías y los lugares turísticos en el cantón

ANEXO 3



Compartiendo ideas con el compañero acerca de los temas a inicio de del seminario de Tesis.



Leyendo los puntos de un Modulo que compartió con los alumnos del Paralelo B el Máster José Lucio, de cómo desarrollar la Tesis durante el seminario.

ANEXO 4



Hito Piedra que se utilizaba para dirigir personas a los pueblos en la época Romana