

**UNIVERSIDAD CENTRAL DE VENEZUELA
FACULTAD DE HUMANIDADES Y EDUCACIÓN
ESCUELA DE COMUNICACIÓN SOCIAL**



**PROPUESTA DE SEÑALIZACIÓN TURÍSTICA
PARA LA PENÍNSULA DE PARAGUANÁ**

Trabajo de Grado presentado para optar al Título de Licenciada en
Comunicación Social

Autora: Hevis Alejandra Ortiz
C.I.: 12.161.754

Tutora: Profesora Luisa Villamizar
C.I.:

Caracas, Marzo de 2008

APROBACIÓN DEL TUTOR

En mi carácter de Tutora del Trabajo presentado por la ciudadana Hevis Alejandra Ortiz, para optar al Grado de Licenciada en Comunicación Social, considero que dicho Trabajo reúne los requisitos y méritos suficientes para ser sometida a la presentación pública y evaluación por parte del jurado examinador que se designe.

En la Ciudad de Caracas, a los quince días del mes de marzo de dos mil ocho.

Lic. Luisa Villamizar
CI:

DEDICATORIA

*Dedico este proyecto a mi papá y a mi mamá con todo mi amor,
por ser quienes son y guiarme cada día de mi vida...*

AGRADECIMIENTOS

A Dios, que me dio la dicha de la vida.

A mi familia, que día a día está presente en cada paso que doy.

A cada una de las personas que me dieron una palabra de aliento para
seguir adelante.

A mi amigo Luigi, quien me ha enseñado el valor de la constancia y la
amistad incondicional.

A mi profesora Luisa, a quien agradezco su tiempo y su apoyo para
terminar este proyecto y seguir adelante en mi carrera.

A ti, Cristina, por tu paciencia y apoyo constante a pesar de la distancia.

A mi grupo de amigas y amigos de la Universidad, quienes formaron
parte de mi vida y dejaron huellas imborrables después de que cada
quien tomó su camino.

ÍNDICE GENERAL

| | Página |
|---|--------|
| Aprobación del Tutor | ii |
| Dedicatoria | iii |
| Agradecimientos | iv |
| Lista de Cuadros | vii |
| Lista de Gráficos | viii |
| Resumen | x |
| | |
| INTRODUCCIÓN | 1 |
| | |
| CAPÍTULO | |
| I EL PROBLEMA | 6 |
| 1.1 Planteamiento del Problema | 6 |
| 1.2 Enunciado del Problema | 9 |
| 1.3 Objetivos | 10 |
| 1.4 Sistema de Variables | 12 |
| 1.5 Justificación e Importancia del Estudio | 13 |
| 1.6 Alcance y Limitaciones | 14 |
| | |
| II MARCO DE REFERENCIA | 16 |
| 2.1 Estado Falcón | 16 |
| 2.2 Península de Paraguaná | 22 |
| 2.3 Municipio Falcón | 38 |
| | |
| III MARCO TEÓRICO | 49 |
| 3.1 Antecedentes de la Investigación | 49 |
| 3.2 Bases Teóricas | 54 |
| 3.2.1 El Turismo | 54 |
| 3.2.2 Comunicación y Turismo | 73 |
| 3.2.3 Sistemas de Señalización | 77 |
| 3.2.4 Señalización Turística | 80 |
| 3.3 Bases Legales | 86 |
| 3.4 Definición de Términos Básicos | 89 |
| | |
| IV MARCO METODOLÓGICO | 93 |
| 4.1 Tipo de Investigación | 94 |
| 4.2 Nivel de Investigación | 95 |
| 4.3 Diseño de Investigación | 95 |
| 4.4 Fases del Proyecto Factible | 97 |

| | Página |
|---|--------|
| 4.5 Población y Muestra | 98 |
| 4.6 Técnicas e Instrumentos de Recolección de Información | 100 |
| 4.7 Técnicas de Procesamiento y Análisis de Datos | 102 |
| V DIAGNÓSTICO | 104 |
| 5.1 Presentación y Análisis de Resultados | 104 |
| 5.1.1 Encuesta | 104 |
| 5.1.2 Observación | 119 |
| VI PROPUESTA | 133 |
| 6.1 Introducción | 133 |
| 6.2 Contenido de la Propuesta, Alcances y Limitaciones . | 134 |
| 6.3 Objetivos de la Propuesta..... | 136 |
| 6.4 Antecedentes y Justificación | 136 |
| 6.5 Fases de la Propuesta..... | 139 |
| 6.6 Planteamiento | 139 |
| 6.7 Diseño | 141 |
| 6.8 Factibilidad y Aplicación | 152 |
| CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES | 158 |
| REFERENCIAS | 163 |
| ANEXOS | 167 |
| A Modelo de Cuestionario | 168 |
| B Modelo Guía de Observación | 171 |

LISTA DE CUADROS

| | | Página |
|--------|--|--------|
| CUADRO | | |
| 1 | Servicios de Equipamiento Turístico según Categoría y Tipo | 70 |
| 2 | Instalaciones Turísticas según Categoría y Tipo | 71 |
| 3 | Componentes que Integran el Producto Turístico | 72 |
| 4 | Distribución de la Población por Género | 105 |
| 5 | Distribución de la Población por Edad | 106 |
| 6 | Distribución de la Población por Grado de Instrucción | 107 |
| 7 | Distribución de la Población por Ocupación u Oficio | 108 |
| 8 | Primera Vez que Visita esta Parte de la Península de Paraguaná | 109 |
| 9 | Recuerda el Nombre del Municipio que Está Visitando | 110 |
| 10 | Forma de Orientarse para Llegar hasta el Municipio Falcón | 112 |
| 11 | Sitios Visitados o por Visitar en este Viaje al Municipio Falcón | 113 |
| 12 | Encontró Señalización Vial Turística Durante su Recorrido en el Municipio Falcón | 115 |
| 13 | Estado de la Señalización Vial Turística Encontrada | 116 |
| 14 | Hay Atractivos Turísticos en Este Municipio Desconocidos por los Visitantes | 117 |
| 15 | Grado en que hace falta mejorar la señalización turística en relación a los atractivos que ofrece este municipio | 118 |
| 16 | Resumen observaciones: señalización vial en el municipio Falcón | 120 |
| 17 | Resumen observaciones: comunicación en la señalización turística | 128 |
| 18 | Resumen observaciones: mantenimiento | 130 |

LISTA DE GRÁFICOS

| | | Página |
|---------|--|--------|
| GRÁFICO | | |
| 1 | Mapa del estado Falcón | 16 |
| 2 | Coro, “La Casa de las Ventanas de Hierro” | 17 |
| 3 | Mapa de la península de Paraguaná | 22 |
| 4 | Parque Nacional Los Medanos de Coro | 24 |
| 5 | Cujíes ofreciendo su sombra al visitante | 28 |
| 6 | Aves rapaces que se encuentran en las zonas desérticas de Paraguaná. | 29 |
| 7 | Aves migratorias hacen su paso por las costas de Paraguaná | 29 |
| 8 | Chivo entre las tunas de Paraguaná | 30 |
| 9 | Venta de piezas de alfarería, hamacas y artículos fabricados con los árboles de la región de Paraguaná | 34 |
| 10 | Muestra de la alfarería paraguanera | 34 |
| 11 | Conservas de coco y de leche de cabra se ofrecen al visitante | 35 |
| 12 | Pueblo Nuevo | 39 |
| 13 | Playa de Adicora | 40 |
| 14 | Iglesia en la plaza de Adicora | 41 |
| 15 | Tranquilo balneario de la playa El Supí | 43 |
| 16 | Playas de Tiraya | 44 |
| 17 | Las Cumaraguas | 44 |
| 18 | Piedras Negras | 45 |
| 19 | Puerto Escondido | 46 |
| 20 | Cabo San Román | 47 |
| 21 | Señales de circulación de uso internacional | 94 |
| 22 | Pictogramas de uso turístico internacional | 97 |
| 23 | Distribución de la población por género | 105 |
| 24 | Distribución de la población por edad | 106 |
| 25 | Distribución de la población por grado de instrucción | 107 |
| 26 | Distribución de la población por ocupación u oficio | 108 |
| 27 | Primera vez que visita esta parte de la península de Paraguaná | 110 |
| 28 | Recuerda el nombre de este municipio | 111 |
| 29 | Forma de orientarse para llegar al municipio Falcón | 112 |
| 30 | Lugares que visitará o visitó en el municipio Falcón | 114 |
| 31 | Encontró en su recorrido por el municipio Falcón señalización vial turística | 115 |

GRÁFICO

| | | |
|----|---|-----|
| 32 | Estado de las vallas de señalización vial encontradas | 117 |
| 33 | Grado en que hace falta mejorar la señalización vial y la publicidad exterior en el municipio Falcón | 118 |
| 34 | Entrada al estado Falcón, carretera que llega desde Caracas | 121 |
| 35 | Entrada a Falcón | 122 |
| 36 | Entrada hacia Coro | 122 |
| 37 | Entrada hacia Los Medanos | 123 |
| 38 | Vía Adicora – Pueblo Nuevo | 123 |
| 39 | Señalización vial de uso turístico | 124 |
| 40 | Señalización vial hacia puntos distintos | 125 |
| 41 | Coexistencia de señales en un mismo lugar | 126 |
| 42 | Señales turísticas con pictogramas | 126 |
| 43 | Bifurcación del camino sin identificación de ruta | 128 |
| 44 | Modelo de vallas más recientes | 129 |
| 45 | Deterioro e incongruencias a lo largo de la ruta | 131 |
| 46 | Dos momentos del mismo pictograma | 132 |
| 47 | Fases de la propuesta | 139 |
| 49 | Valla de bienvenida al estado Falcón | 142 |
| 50 | Valla de bienvenida a la península de Paraguaná | 143 |
| 51 | Valla de bienvenida al municipio Falcón | 144 |
| 52 | Modelo de valla indicativa de ruta | 147 |
| 53 | Modelo de valla indicativa de ruta hacia poblaciones | 148 |
| 54 | Señal informativa de decisión de destino | 149 |
| 55 | Señal que indica el lugar y distancia para estacionar | 150 |
| 56 | Señales que indican lugares de interés turístico | 151 |

UNIVERSIDAD CENTRAL DE VENEZUELA
FACULTAD DE HUMANIDADES Y EDUCACIÓN
ESCUELA DE COMUNICACIÓN SOCIAL
Licenciatura en Comunicación Social

**PROPUESTA DE SEÑALIZACIÓN TURÍSTICA
PARA LA PENÍNSULA DE PARAGUANÁ**

Trabajo de Grado

Autora: Hevis Alejandra Ortíz
Tutora: Luisa Villamizar
Fecha: Marzo, 2008

RESUMEN

El trabajo que se presenta, cuyo propósito es la propuesta de renovación del sistema de señalización vial turístico del noreste de la península de Paraguaná, en el municipio Falcón -estado Falcón- responde a la denominación de Proyecto Factible, en sus fases de diagnóstico y formulación de la propuesta. Se sustenta en un diseño de campo, con aplicación de encuesta y realización de observación directa. La población la conforman los turistas que visitan esa región del país anualmente, con una muestra representativa de 200 visitantes, calculada estadísticamente con un margen de error del 7% y un Nivel de Confianza de 95,45%, seleccionada por muestreo aleatorio simple. Como instrumentos de recolección de información se utilizaron: un cuestionario y una guía de observación, validados mediante el juicio de tres (3) expertos que corroboraron la validez de contenido de los mismos y una prueba piloto aplicada a veinte (20) sujetos, con las mismas características de la muestra, quienes respondieron satisfactoriamente. Con los resultados del diagnóstico y bajo los supuestos teóricos que se exponen a lo largo del trabajo, se elaboró la propuesta de señalización turística. La misma se enmarca en un plan de diseño, comunicación y factibilidad de implementación a corto y mediano plazo, que brinde apoyo a los organismos competentes regionales para su aplicación.

Palabras clave: comunicación, turismo, señalización turística, península de Paraguaná, municipio Falcón, destino turístico.

INTRODUCCIÓN

La señalización turística es actualmente uno de los aspectos más importantes dentro de cualquier plan estratégico de dinamización turística para un territorio. En Venezuela, el Decreto, con fuerza de Ley Orgánica de Turismo (2001), al declarar la actividad turística “como factor de desarrollo económico y social del país”, (Art. 1, p. 5) alienta a los sectores público y privado a desarrollar actividades dirigidas “al fomento o explotación económica de cualquier índole, en aquellos lugares o zonas del territorio nacional que por su belleza escénica, valor histórico o cultural, tengan significación turística y recreativa”. (Art. 2, p. 6)

Estas actividades contemplan el diseño de estrategias de “promoción y mercadeo tanto nacional como internacional para crear, fortalecer y sostener la imagen de Venezuela como destino turístico.” (*Op cit*, Art. 4, p. 6) Igualmente, se señala que los municipios deben, entre las atribuciones que les confiere la Ley, “coordinar un plan de señalización local con énfasis en los sitios de interés turístico, histórico, cultural o natural”. (Cap. II, Art. 27, Actividad 7, p. 20). Los aportes de organismos y personas “prestadores de servicios turísticos” para la planificación de las actividades que esta Ley demanda, son un apoyo fundamental para contribuir al desarrollo del turismo.

La importancia asignada a la señalización viene dada porque ella cumple una función de carácter transversal: informa, enseña, transmite, orienta y por tanto, multiplica sus valores. Desde esta perspectiva, la presencia de una adecuada señalización turística en un espacio geográfico significa entregar al viajero los elementos necesarios para que pueda localizar los bienes de interés de un modo efectivo.

Se debe entender la señalización como uno de los elementos del espacio turístico más perceptible y con mayor capacidad de transmitir imagen. Significa esto, como señala Abella (2005), que además de orientar al individuo en un espacio que no conoce, debe convertirse en uno de los estandartes de la imagen del territorio y a la vez servir como herramienta directora del proceso de consumo del producto turístico de la zona o región; es decir, cada vez más se acentúa la importancia de la señalización turística como un aspecto dinámico de la gestión del espacio turístico.

Las señales son el principal elemento de difusión del patrimonio cultural *"in situ"*, que pueden generar una autonomía en el viajero de modo que programe su estadía y su recorrido según sus aficiones, sus gustos, o el tiempo que tenga previsto invertir en la zona. En este sentido, una señalización bien planteada va a dotar al visitante de la capacidad de disfrutar del territorio de un modo ordenado y sugerente.

El presente estudio constituye una aproximación a las necesidades de señalización turística del municipio Falcón, localizado al noreste de la

península de Paraguaná del estado Falcón. Esta región se destaca por el atractivo particular del área como entidad turística. Situada en pleno balcón del Caribe, tiene que satisfacer un mercado turístico cada vez más heterogéneo y exigente. El énfasis de la propuesta está puesto en la interrelación: patrimonio natural, cultural y nivel de competitividad de los servicios turísticos, todo lo cual debe apoyarse en un sistema de señalización acorde con las requerimientos del lugar.

Se entiende que la señalización turística de un determinado territorio, además de comunicar al interesado cómo ubicar y/o llegar a cierto lugar según su deseo, permite publicitar los servicios turísticos como hoteles; establecimientos de alimentos y bebidas, líneas de taxis y buses, lugares históricos, centros comerciales, establecimientos de recreación y diversión, entre otros.

En este orden de ideas, se percibe en el municipio Falcón una señalización escasa e insuficiente. Además, las condiciones de visibilidad y estado actual de las vallas que identifican los sitios de interés turístico, deben ser revisadas y evaluadas para producir una propuesta de renovación que garantice mayor utilidad al turismo de esa región.

De lo anterior se desprende que en este municipio, cuya vocación turística es expresada por sus dirigentes comunales, entre otros; su señalización ha sido objeto de pocos estudios y conviene determinar su eficacia, así como también el impacto que ejerce en los turistas que lo visitan.

El propósito central del estudio fue la realización de un diagnóstico que permitiese identificar las necesidades de señalización turística del municipio Falcón, a fin de aportar ideas a los organismos competentes con una propuesta de renovación del sistema de señalización, que transmita al visitante una imagen de destino turístico como base fundamental para el trabajo de promoción del territorio.

El trabajo que seguidamente se expone está conformado por seis (6) capítulos. En el Capítulo I se presenta el Problema, su planteamiento, enunciado, objetivos, variables, justificación e importancia. El Capítulo II, o Marco de Referencia, pretende dar una visión general del estado Falcón, ubicación, historia, atractivos turísticos y descripción de las áreas geográficas de estudio, es decir, el municipio Falcón en la península de Paraguaná.

El Marco Teórico, en el cual se presentan los antecedentes del estudio, las bases teóricas que sustentan la investigación, el marco legal y la definición de términos básicos se desarrolla en el Capítulo III. Sigue al mismo el Marco Metodológico, o Capítulo IV, que comprende la identificación del tipo, nivel y diseño de la investigación, la población y la muestra seleccionada, las técnicas e instrumentos de recolección de datos y las técnicas de procesamiento y análisis aplicadas.

La fase del Diagnóstico se expone en el Capítulo V, en el mismo se analizan los resultados provenientes de las fuentes primarias, obtenidos en la etapa de campo, acompañados de cuadros de frecuencias, gráficos y

fotografías. Finalmente, en el Capítulo VI, se presenta la Propuesta como un plan de diseño, comunicación y factibilidad de señalización, orientado al turista, que brinde apoyo a los organismos competentes regionales para su elaboración e implementación.

Cierran el presente trabajo las Conclusiones y Recomendaciones pertinentes, un listado ordenado de las referencias consultadas y mencionadas dentro del texto, así como los anexos correspondientes.

CAPÍTULO I

EL PROBLEMA

1.1 Planteamiento del Problema

La progresiva importancia que a esfera mundial ha adquirido el turismo, permite que países de todos los continentes optimicen su infraestructura turística, basados en el diseño e implementación de señalización aplicada, mejorando notablemente la competitividad de sus destinos.

La Organización Mundial del Turismo (OMT), encargada de orientar la actividad turística en el ámbito mundial, contempla entre sus propósitos establecer un lenguaje universal sin límites idiomáticos o culturales; ello se traduce en la utilización de signos y símbolos adecuados para los atractivos turísticos, mejorando la información y facilitando la selección de los sitios interesantes para el visitante.

El desarrollo de la actividad turística se apoya, en gran medida, en mecanismos de información, promoción y publicidad, los cuales sirven de elementos de orientación para que el flujo turístico sepa dónde ir y cómo trasladarse hacia los lugares que desea visitar.

La señalización turística es un concepto que cumple una función comunicadora. Como parte de la cultura de los símbolos, expresa en el idioma universal de la semiología el carácter, el contenido y el sentido de lo que señala e identifica con la magia de la sinopsis.

Cultura, desde la perspectiva de la señalización turística, significa, como lo expresa Suescún (2004), entregar los elementos necesarios para que la gente pueda interpretar y valorar el lenguaje de las tradiciones, brindar la posibilidad de emocionarse con lo bello, de involucrarse positivamente con el entorno, de comprometerse con su protección, de promover sus atractivos sintiendo orgullo de compartir de manera inteligente el mismo territorio.

Señalar, por lo tanto, es proyectar una nueva cultura turística sustentada en el significado de lo autóctono con el propósito de reinventar el sentido nacional de pertenencia. Así, por ejemplo, el mapa de Falcón será más amable, más claro y hará más fácil saber dónde están escondidos sus atractivos si se acompaña de una señalización plena de contenido.

En tal sentido, el factor clave lo constituye la señalización que se diseña e implementan para dar a conocer los lugares de interés, tanto a los nacionales que no conocen el lugar, como a los turistas extranjeros interesados en el mismo.

En los países en los que el turismo aún está en proceso de desarrollo la señalización puede estar ausente (Haulot, 1993) o ser insuficiente debido a la escasa preocupación que los organismos del Estado demuestran respecto

a esta situación (Popic, 1997); pero en ocasiones la condición de desinformación turística puede derivarse de una incorrecta ubicación de las señales indicativas de los servicios turísticos, circunstancia que debe ser corregida a fin de que aquellas cumplan el propósito para el cual fueron diseñadas.

También puede suceder que los elementos que conforman la señalización turística estén deteriorados, desactualizados o mal elaborados, lo cual requiere un diagnóstico que permita determinar con precisión el alcance de las deficiencias, para generar una propuesta de renovación.

En concordancia con los organismos internacionales de transporte y la OMT, se ha diseñado el conjunto de señales turísticas viales que debe servir de guía, información, orientación y promoción para el viajero y el turista que visite cualquier país del mundo.

Este conjunto de símbolos y pictogramas conforma un sistema que está constituido por grupos de señales; obviamente, no todas son aplicables a cualquier centro poblado, región o país, en razón de la diversidad de atractivos naturales y culturales. Particularmente, un espacio geográfico delimitado, como lo es un municipio, puede y debe poseer sólo las señales que se ajusten a sus atractivos y características específicas.

En Venezuela, y en este caso, en los municipios que conforman la península de Paraguaná: Carirubana, capital Punto Fijo, Falcón, capital Pueblo Nuevo y Los Taques, capital Los Taques la señalización está

presente, según lo que a simple vista puede observar cualquier viajero que visite la región nor-occidental del país, no obstante, hasta la fecha no se ha realizado ningún estudio que analice si efectivamente está afectando a los turistas; si se encuentra debidamente ubicada, si está en buen estado físico, para que sea visualmente captada e indique lo que se requiere desde el punto de vista turístico.

1.2 Enunciado del Problema

En concordancia con el planteamiento anterior, surgieron las siguientes interrogantes, con las cuales se formuló el problema:

¿En qué medida el actual sistema de señalización turística, implementado en la península de Paraguaná, municipio Falcón, cubre las necesidades de información de sus visitantes?

¿Qué condiciones físicas se observan en los elementos que conforman la señalización, destinados a destacar los sitios de mayor interés turístico del noreste de la península de Paraguaná?

¿Cuál es el impacto que el sistema de señalización turística existente genera en el visitante del municipio Falcón?

¿Qué grado de importancia le otorgan a la señalización las personas que visitan esta región del país?

¿Cuáles son las expectativas, en cuanto a información turística, que manifiestan los visitantes de la zona?

¿Cuál es el perfil del turista que visita el noreste de la península de Paraguaná?

1.3 Objetivos de la Investigación

1.3.1 Objetivo General

Presentar una propuesta de señalización turística para el noreste de la península de Paraguaná, municipio Falcón del estado Falcón, que transmita al visitante una imagen de destino turístico.

1.3.2 Objetivos Específicos

Los mismos se formulan en atención a las dos (2) fases del proyecto factible que se cumplen en el desarrollo del trabajo:

Fase 1: Diagnóstico o Detección de Necesidades

- Describir el sistema de señalización turística que posee actualmente el municipio Falcón, para orientar a la población de visitantes que cada año recibe esta zona de la península de Paraguaná.

- Realizar un diagnóstico de la condición física de los elementos de señalización implementados en el municipio Falcón, para motivar a los turistas a visitar los sitios de mayor interés.

- Determinar el impacto que genera el sistema de señalización turística existente, en el viajero que visita el municipio Falcón.

- Detectar la importancia que el visitante otorga al sistema de señalización durante su paso o estadía en la zona.

- Establecer las necesidades del turista en relación a los elementos informativos que espera encontrar durante su visita al noreste de la península de Paraguaná.

- Describir el perfil sociodemográfico del turista que visita el municipio Falcón en la península de Paraguaná.

Fase 2: Elaboración de la Propuesta

- Definir las características de un sistema de señalización unificado, claro y útil, como base fundamental para el trabajo de promoción del municipio Falcón, capaz de transmitir una imagen de “destino turístico”.

- Establecer los elementos que integrarán la nueva estructura de señalización, para canalizar los flujos turísticos de la región noreste, municipio Falcón, de la península de Paraguaná.

- Diseñar algunos elementos a ser utilizados, que permitan entender la imagen gráfica y comunicacional que se quiere implementar y transmitir en un nuevo sistema de señalización para el municipio Falcón.

1.4. Sistema de Variables

Las variables representan los elementos o factores que pueden tomar diferentes valores o que reflejan diversas manifestaciones, según el contexto donde se desarrollan. Una variable “es una propiedad, característica o cualidad que es susceptible de asumir diferentes valores, cualitativa o cuantitativamente.” (Universidad Santa María, 2000, p. 36)

Según lo expresado en la cita, las variables son aquellas que forman parte de toda investigación para la construcción de los instrumentos a utilizar en la obtención de datos, presentando un aspecto o dimensión de un fenómeno susceptible de asumir distintos valores, pueden ser la relación causa efecto que se da entre dos o más fenómenos. Arias (2004) destaca que son “una serie de características por estudiar, definidas de manera operacional, es decir, en función de los indicadores o unidades de medida.” (p. 45)

Las variables medidas en el presente estudio se pueden identificar incorporadas a los objetivos específicos:

- Visitante o turista
- Municipio Falcón
- Elementos del sistema de señalización turística vial: vallas, señales, pictogramas.

1.5 Justificación e Importancia del Estudio

La propuesta de señalización turística para el municipio Falcón permitirá diseñar pautas de acción que faciliten estrategias para el fortalecimiento del sector turístico, basándose en los múltiples atractivos que tiene dicho territorio, de manera que ayude a incrementar su posicionamiento como zona líder en el desarrollo integral y sostenido de la actividad turística de la región, lo que justifica ampliamente la realización de este trabajo.

En consecuencia, la presente investigación es importante porque aporta información respecto a la actual situación del sistema de señalización turística en este municipio ubicado en la península de Paraguaná y el impacto que genera en quien visita dicho espacio geográfico.

La existencia de un correcto sistema de señalización turística, uniforme y coherente en todo el territorio de la península de Paraguaná se justifica, además, por los beneficios que podrá aportar al desarrollo turístico, ya que en sí mismo supondrá para los viajeros o visitantes, tanto nacionales como extranjeros: (a) conocer e incluso descubrir los diferentes atractivos sobre los cuales carecían inicialmente de información; (b) facilitar su desplazamiento por la región; (c) ahorrar tiempo; (d) sentirse seguros.

Aunado a lo anterior, la propuesta se justifica desde el punto de vista económico, considerando las tendencias actuales de la demanda turística en los principales mercados emisores, la necesidad para los prestadores de

servicios turísticos de innovar permanentemente para poder así superar los problemas y renovar la oferta, compitiendo eficazmente en mercados cada vez más globalizados. Las estrategias de señalización de los recursos turísticos abren la oportunidad, como parte esencial de una política de puesta en valor, de colaborar con la conservación y aprovechamiento, desde el punto de vista comercial, de los productos derivados de dichos recursos.

De allí la importancia de interrelacionar la señalización turística con elementos donde se promocionen servicios y productos cónsonos con la oferta de recursos endógenos de la región. La oferta turística puede crear rentas complementarias e infraestructuras de interés, permitiendo mantener un cierto equilibrio entre el sistema ecológico, socioeconómico y cultural de la zona. Por eso, se puede considerar uno de los sectores susceptibles que forma parte de proyectos de desarrollo, más aún, con el actual crecimiento del sector servicios.

1.6 Alcance y Limitaciones

El alcance de este estudio, considerando el ámbito geográfico, se circunscribe al municipio Falcón, ubicado en la región noreste del estado Falcón: en Paraguaná, notable formación peninsular con una superficie de 3.405 Km², unida al continente por el istmo de Los Médanos de 28 Km. de longitud. En ella dominan las formaciones planas de terrazas marinas erosionadas, de sedimentos arenosos y arcillosos, cuyos niveles mayores

bordean los 70 m, sobresaliendo en el centro de la península la mesa de Cocodite, con cerros de rocas ígneas y metamórficas que frisan los 200 m y más hacia el sur, el cerro de Santa Ana (830 m).

Esta península la conforman tres (3) municipios, siendo seleccionado para este estudio únicamente el municipio Falcón, al este de la península, capital Pueblo Nuevo, cuya delimitación la señalan sus parroquias: Pueblo Nuevo, Adícora, Baraived, Buena Vista, Jadacaquiva, Moruy, Adaure, El Hato y El Vínculo.

Los resultados obtenidos dan una visión puntual del problema, lo que constituye en si una limitación, orientando para la realización de un estudio mayor que incluya toda la península de Paraguaná, e incluso, la totalidad del estado Falcón. Las razones de esta limitación son de orden temporal y económico, ya que no está al alcance de la autora dimensionar a niveles más amplios esta propuesta.

CAPITULO II

MARCO DE REFERENCIA

2.1 Estado Falcón

El estado Falcón está ubicado al occidente y en la parte más septentrional de Venezuela, limita por el norte con el Mar Caribe y el golfo de Venezuela, frente a las Antillas Neerlandesas: Curazao, Bonaire y la isla de Aruba de la que lo separan solo 15 millas; por el sur con los estados Yaracuy y Lara y por el oeste con el estado Zulia y el golfo de Venezuela, como es posible observar en el Gráfico 1, que se muestra seguidamente.



Gráfico 1. Mapa del estado Falcón. Fuente: Encarta (2002)

Su capital, Coro, está situada a tan solo 19 metros de altitud, se halla equidistante del golfete de Coro y de la ensenada de La Vela de Coro, al sur del istmo de los Médanos. Para el último censo (1990) contaba con 124.506 habitantes. Es encrucijada de carretera entre Maracaibo, Puerto Cabello y Punto Fijo. Disfruta de una larga tradición cultural, que se expresa en la monumentalidad de las edificaciones públicas, civiles y eclesiásticas, con admirables museos (ver Gráfico 2). Mantiene funciones administrativas y culturales como sede de la gobernación y de universidades como la Universidad Francisco de Miranda y del Instituto Universitario de Tecnología Alonso Gamero. Fue fundada el 26 de julio de 1527 por Juan de Ampies, con el nombre de Santa Ana de Coro y se convirtió en el primer obispado de Venezuela en 1531, siendo el primer asentamiento urbano venezolano que perduró.



Gráfico 2. Coro, “La Casa de las Ventanas de Hierro”. Fuente: Enciclopedia Concisa de Venezuela (2004)

El centro histórico fue declarado en 1993 Patrimonio de la Humanidad. Su óptima localización y la belleza de los edificios civiles y religiosos de su casco histórico (como el de la imagen que se observa en el Gráfico 2) ha permitido el desarrollo de una floreciente industria turística, además, sus alrededores brindan excelentes playas, historia rupestre, los fabulosos médanos y la sierra falconiana. Tiene además para el turista otros atractivos especiales, como su artesanía y su exquisita cocina típica.

El estado Falcón, con una población de 747.672 habitantes (2001) en una superficie de 24.800 km²; ocupa un sector del sistema Coriano, está atravesado por las sierras litorales de La Fila, Montañita y San Luís y al sur por la de Buena Vista. Hacia el oeste, con dirección sur, se agrupan las sierras de Jirajara o El Empalado, con los cerros Cerrón (1.990 m) y Socopó (1.572 m). Destaca al noreste, además, una parte de la depresión de Yaracuy, fosa tectónica colmatada por sedimentos cuaternarios y recorrida por los valles de los ríos Aroa y Yaracuy.

El sector ubicado en el extremo norte está ocupado por la península de Paraguaná, formada por una plataforma de erosión provocada por los vientos, con un relieve plano surcado por ondulaciones y algunos cerros: Santa Ana (830 m) y El Rodeo. Hacia el sur, el estrecho istmo de Paraguaná, con 4 Km. de ancho y 25 Km. de largo, une la península a la masa continental y presenta una sucesión de médanos (pequeñas dunas costeras) depositados sobre una base rocosa. En el sector continental el relieve llano

comienza en la zona de la costa y toma contacto con las sierras de Matatere, San Luis, Buena Vista y Aroa, orientadas en sentido noroeste hasta la sierra de Siruma, en dirección sur.

En el litoral y la llanura costera destacan dos sectores: el oriental, con lagunas y cordones, en el que desaguan los ríos Aroa, Tocuyo, Hueque y Ricoa; y el occidental, más regular, protegido de las fuertes corrientes del mar por la península de Paraguaná al este y la de la Guajira al oeste, dando lugar a una llanura que se interpone entre las sierras y el mar.

La red fluvial está formada por ríos de escaso desarrollo, en su mayoría secos como consecuencia de la extrema aridez. El Tocuyo (423 Km.), el más importante, nace en la sierra de Aragua. La aridez domina el litoral, donde se precipitan anualmente menos de 400 mm y las temperaturas medias anuales rondan los 28° C. En el istmo de los Médanos se desarrolla un pequeño desierto. El piedemonte del sistema Coriano es árido y semihúmedo en las montañas, con precipitaciones anuales de 1.300 mm y temperaturas que oscilan entre los 18 y los 22° C en las tierras situadas entre los 800 m y los 1.500 m, mientras que en las zonas más bajas giran en torno a los 25° y los 27° C. Los distintos ambientes climáticos dan como resultado formaciones vegetales xerófilas y tropófilas.

La base económica del estado se sustenta en la refinación de petróleo, traído de Zulia a través de oleoductos y que se refina a través de los dos complejos más grandes de Latinoamérica ubicados en la Península

de Paraguaná: Punta Cardón y Amuay, procesando (para el año 2001) el 67% del total nacional. En sus inmediaciones se ubican numerosas industrias de productos derivados. Fundamentales son también sus puertos de exportación petrolera. Otros recursos son la cría de ganado caprino y bovino y la pesca artesanal e industrial. Se cultivan maíz, productos hortícolas y plátanos, y existe producción de cacao en el litoral. También se explotan minerales no metálicos: fosfatos en Riecito y calizas en Chichiriviche.

En Paraguaná funciona la Zona Franca Industrial, donde se procesan materias primas y otros bienes y artículos libres de impuestos de importación. Además de todo esto, y ocupando un lugar importante, se ubica la industria turística.

Punta Cardón, capital de la parroquia homónima que pertenece al municipio de Carirubana está emplazada a 8 m de altitud en el extremo suroeste de la península de Paraguaná. Desarrolla una importante actividad comercial e industrial (conservas de camarón), pero su mayor importancia radica en el puerto petrolero que se comunica con los campos zulianos a través de un oleoducto. Surgió como poblado en 1945, al instalarse en el área una importante refinería de petróleo, que comenzó a funcionar en 1947. Su desarrollo fue vertiginoso, ocasionando cierto desorden urbanístico, a excepción de los campamentos petroleros. Tiene una población (según estimaciones para 1997) de 48.281 habitantes.

En la bahía de Amuay se encuentra la población de Judibana, capital de la parroquia homónima del municipio Los Taques. Situada a 3 m de altitud en el extremo occidental de la península de Paraguaná. Está comunicada con la totalidad de las poblaciones de la península y se sirve del aeropuerto internacional de Las Piedras. Su cercanía a las refinerías de petróleo de Amuay y Cardón la vinculan directamente a la actividad petrolera y a las funciones de puerto para naves de gran calado. Se originó como campamento petrolero en 1935, para la exploración y posterior explotación de los recursos petrolíferos de la costa falconiana. Posteriormente, en 1945, con la construcción de la refinería de Cardón, se inició un fuerte crecimiento poblacional e industrial.

El territorio del estado Falcón es testigo de una rica historia: primera sublevación de los esclavos negros contra las autoridades españolas (1795), sede de movimientos independentistas y lugar de nacimiento de Juan Crisóstomo Falcón, militar y político que llegó a ser presidente de la República entre 1863 y 1868; participó en las revoluciones de 1846, 1857 y en la Guerra Federal (1858-1863) que con el triunfo de los liberales-federales puso fin a la dictadura de José Antonio Páez (1861-1863). Siendo presidente de la federación venezolana en 1863, promulgó un decreto de garantías que suprimía la pena de muerte y garantizaba el derecho a la propiedad, al hogar, a la intimidad y a la libertad de expresión. En 1864 promulgó una constitución federal que dividió a Venezuela en veinte estados.

2.2 Península de Paraguaná

Como se señaló anteriormente, al extremo norte del estado Falcón se ubica la gran península de Paraguaná, así como las pequeñas penínsulas de Maragüey y Caimán. Limita al norte y al este con el Mar Caribe; al sur con el golfo de Coro y el distrito Miranda y al oeste con el golfo de Venezuela. (Ver Gráfico 3) Mide 60 Km. de norte a sur, 54 Km. de este a oeste, y tiene 300 Km. de litoral. El 98% de su área corresponde a una superficie casi plana, modelada sobre rocas sedimentarias (calizas). Presenta un clima cálido y seco, con fuerte brisa. Las costas orientales de la península son inundables y más bajas que las occidentales, donde se aprovechan aguas profundas para establecimientos de embarque y refinación petrolera en Amuay y Cardón.

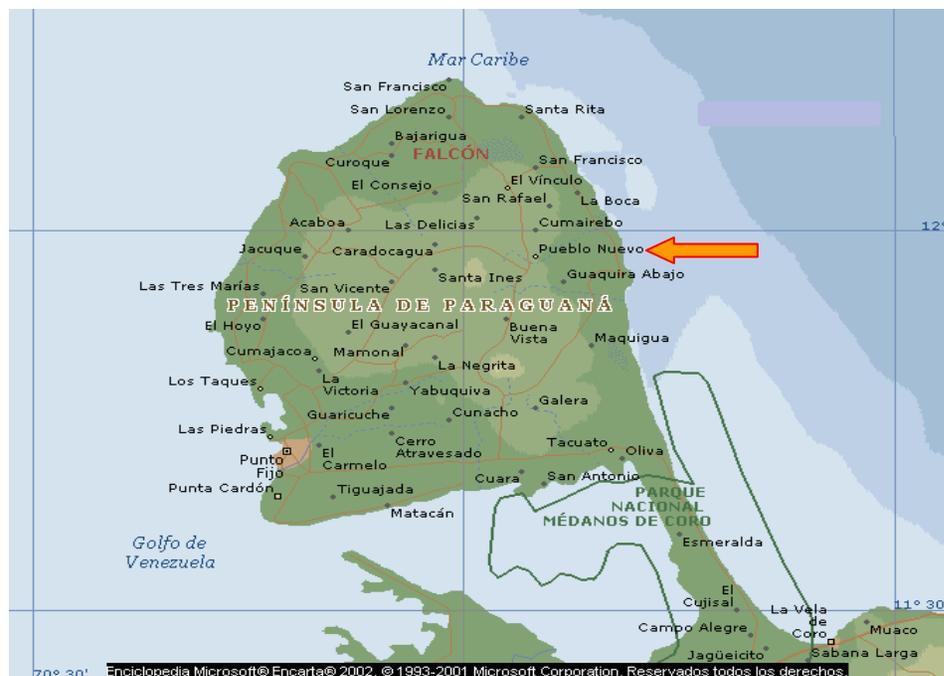


Gráfico 3. Mapa de la península de Paraguaná. Fuente: Encarta (2002)

El Plan de Ordenamiento Territorial (POT) que rige el estado Falcón desde el mes de marzo de 1993 estableció una nueva división que convierte los distritos en municipios y éstos en parroquias, por lo tanto, la división político territorial de la península de Paraguaná está conformada por tres (3) municipios: Carirubana, capital Punto Fijo, Los Taques, capital Santa Cruz de Los Taques y Juan Crisóstomo Falcón (comúnmente denominado municipio Falcón), capital Pueblo Nuevo. Este último constituye la delimitación geográfica de la presente investigación por lo cual se hablará en detalle de él más adelante.

Parque Nacional Medanos de Coro

En el mapa que muestra el Gráfico 3 se destaca la zona del Istmo, donde se localizan los Medanos de Coro que conforman un paisaje desértico único en Venezuela, fueron declarados Parque Nacional el 06 de Febrero de 1974. El Parque abarca una extensión de 91.280 hectáreas, de las cuales 42.160 son de tierras continentales y más de 49.120 de superficie marina. Los Médanos están ubicados exactamente en jurisdicción de los municipios Miranda y Falcón, nacen en Coro y abarcan el territorio del Istmo que lleva su nombre, constituyéndose en obligado paso del turista que visita Paraguaná.

Señala Gerardo Yépez Tamayo (cit. en Zavarce y Cristóforo, 2004) que los Médanos de Coro se formaron por la acción constante de los vientos alisios que soplan por lo general de este a oeste. El proceso de formación de los desiertos como los Médanos, que son dunas o acumulaciones de arena,

es un proceso erosivo de mucho tiempo por la acción constante del viento sobre las rocas. El viento, al desplazar las rocas continuamente por un largo período de tiempo, las parte en pedazos muy pequeños convirtiéndolas en arena. (Ver Gráfico 4) Luego, al desplazarse esta arena por la acción del viento, se va acumulando en montículos, sobretodo cuando encuentra algo que las detiene, y así se van formando las dunas, que continuamente cambian de forma ya que están en constante movimiento. Por ello también los médanos han recibido el nombre de arenas nómadas.



Gráfico 4. Parque Nacional Los Medanos de Coro. Fuente: <http://www.venaventours.com> (2005)

Un Poco de Historia

La península de Paraguaná una vez fue una isla, como las vecinas Aruba, Curazao y Bonaire; hoy en día está conectada a tierra firme por el

istmo de Los Médanos, que se ha depositado a lo largo de la falla que formó, en línea recta, la costa oriental de la península. Descubierta por el navegante Alonso de Ojeda el 9 de Agosto de 1499, día de San Román, se le dio el nombre de Provincia de San Román, denominación oficial que se usó en los documentos del gobierno español durante algún tiempo, así como también en las cartas de navegación de la época.

A la llegada de los españoles, en la península habitaban los caquetíos, indios sumamente pacíficos que también poblaban las islas de Curazao, Aruba y Bonaire y gran parte de la zona costera de lo que es hoy el territorio del estado Falcón. Estas tribus vivían de la caza y la pesca en su mayoría, aunque también practicaban algunos cultivos como el maíz y el mijo y tubérculos como la yuca y la batata. Utilizaban el algodón y otros productos fibrosos para la vestimenta y los chinchorros. Elaboraban casi todos los utensilios domésticos con barro cocido. De sus primitivas aldeas todavía se conservan algunos nombres en los distintos pueblos como Miraca, Jurijuribo, Cayeruba, Guacuira, Sicaname, Machuruca, Matividiro, Maitiruma y Misaray

En 1502, en su segundo viaje, Alonso de Ojeda vuelve a llegar a la península en la punta de Los Taques, donde levanta una fortaleza considerada como el primer establecimiento fundado por los españoles en tierra firme. A partir de ese momento, empezaron a llegar a Paraguaná aventureros en busca de oro y perlas y al no encontrarlos, se llevaban a los

indios para venderlos como esclavos a las islas de Cuba y Santo Domingo, donde los forzaban a trabajar en los cultivos que tenían los españoles.

El fraile Bartolomé de Las Casas, denunció este atropello a los reyes Católicos, quienes tomaron medidas contra la situación que se estaba presentando. Posteriormente, Juan de Ampíes logra apoyo de la autoridad real para que los cautivos obtuvieran libertad y pudiesen regresar al lugar de origen, estableciendo la base para la evangelización de los caquetíos. En 1528 llegan los Welsares a Coro, quienes tenían un contrato otorgado por el rey Carlos I para prohibir todo lo que había hecho Ampíes, a quien expulsan de la población, sometiendo a los indígenas de manera férrea a la esclavitud de los alemanes. Esta situación duró hasta 1545.

En Paraguaná se utilizaba sólo la mano esclava caquetía, ya que el aporte africano no estuvo presente en su colonización; pero la intervención del clero fue determinante. En la época de la Independencia, Paraguaná se integró tardíamente a la causa patriota. El gobierno realista de la provincia, la mantuvo en aislamiento y con estricta vigilancia, por ser un punto estratégico por su ubicación y aprovechamiento de sus recursos. Así pasaron más de diez años en la lucha por la Independencia, hasta que llegó la tregua del Armisticio de 1820. Una mujer de gran temple, Josefa Camejo, fue la cabeza para organizar la rebelión a favor de la Independencia.

Se puede resaltar que la península de Paraguaná es reflejo de la dinámica nacional y de años de historia que aún se conservan en sus

documentos y monumentos, lo cual es de gran importancia como atractivo turístico-cultural de la región, despertando el interés de los visitantes, tanto nacionales como foráneos.

Clima

En cuanto a los aspectos climáticos, la península de Paraguaná constituye una de las zonas más secas del país. Enmarca dentro del medio bioclimático árido y semi-árido, se caracteriza por presentar una precipitación media anual de 340,2 mm., con gran fuerza en los vientos, alcanzando velocidades hasta de 35 kilómetros por hora. La precipitación presenta un máximo en los últimos meses del año, siendo el mes de noviembre el más lluvioso con un promedio de 83,5 mm. La temperatura media está entre 27° y 28° C. Más hacia el suroeste del cerro Santa Ana la humedad es más fuerte, ya que es atrapada por los vientos alisios. Sin embargo, el clima se caracteriza por presentar un déficit de humedad durante casi todo el año (9 a 12 meses). Para el visitante de la zona, Paraguaná es un lugar privilegiado por su clima seco y por la fuerte brisa que sopla durante todo el año, dándole una temperatura muy agradable.

Fauna y Vegetación

Dada la aridez de la península se consigue una vegetación tipo xerófila, entre ella se cuentan los cardonales, espinares (tunas, guazábaras), cujíes, el árbol más común, (ver Gráfico 5) y espacios desnudos en las salinas, arenales y dunas.



Gráfico 5. Cujés ofreciendo su sombra al visitante. Fuente: <http://www.analitica.com/global/rediseño/imagenes> (2005)

Dentro de la diversidad de especies que presenta la fauna silvestre de la península de Paraguaná se encuentran variedad de reptiles, como la iguana, el tuqueque y la lagartija; roedores como el conejo y arácnidos como el escorpión, además de ser una de las regiones de Venezuela con mayor abundancia de especies marinas. El pájaro predominante es el chuchube, pero diversas especies de aves se encuentran en sus costas y entre sus cardonales, (ver Gráfico 6) algunas de ellas son aves migratorias que pasan algunos meses del año en esta península (ver Gráfico 7), la cual es un reservorio de aves. Todo ellos ofrece un atractivo especial para el turismo. Es frecuente encontrar chivos por los caminos y matorrales (ver Gráfico 8), en gran parte provenientes de criaderos de ganado caprino y ovino, una de las principales fuentes de sustentación de sus pobladores.



Gráfico 6. Aves rapaces que se encuentran en las zonas desérticas de Paraguaná. Fuente: <http://www.venaventours.com> (2005)



Gráfico 7. Aves migratorias hacen su paso por las costas de Paraguaná. Fuente: <http://www.mipagina.cantv.net/dmurillo/venezuelaprimer.htm> (2005)



Gráfico 8. Chivo entre las tunas de Paraguaná. Fuente: <http://www.venaventours.com> (2005)

Actividad Económica

En la Península de Paraguaná la actividad económica se concentra en la constante expansión y diversificación de sus dos refinerías: Amuay y Cardón, las cuales representan la columna vertebral de la economía falconiana, constituyéndose en lo que se denomina el Centro Refinador de Paraguaná, el más grande del mundo. Estas grandes refinerías han desarrollado pequeñas industrias y otras actividades de servicio que dependen de ellas.

Paralelamente a esta importante fuente de trabajo y productividad, se desarrolla la actividad pesquera a lo largo de la costa, la cual ha ido incorporando nuevos equipos y maquinarias a las unidades pesqueras, lo

que garantiza mejores dividendos a las personas que se dedican a este oficio.

La actividad ganadera está centrada, como ya se señaló, a la cría del ganado caprino y ovino, productivas fuentes económicas de la región. La producción de leche de estas ganaderías ocupa un lugar importante para la industrialización y elaboración de dulces y conservas, quesos y mantequilla, productos que se venden en la región y se exportan fuera del Paraguaná, hacia el resto del estado Falcón y del país.

Patrimonio Cultural

Este patrimonio es especialmente rico en grupos humanos, con una larga historia de asentamiento y con una rica diversidad étnica. Muchas de las ciudades coloniales fueron establecidas en antiguos centros de población indígena; varios de estos grupos, si bien asimilaron algún grado de la cultura europea, conservaron su lengua, costumbres y tradiciones. En consecuencia, el proceso de mestizaje produjo, a partir de la etapa colonial, un rico y variado pluralismo que en cada región se manifestó en diversidad de costumbres y tradiciones.

La mezcla de los aportes culturales se reflejó en todos los ámbitos de la expresión humana: lenguaje, indumentaria, gastronomía, etc. Este conjunto de manifestaciones culturales, que en su integridad caracterizan lo que se conoce como paraguano, permanece especialmente en las costumbres, en las creencias y en las formas de convivencia,

constituyéndose en importante recurso turístico para la región. Entre los aspectos más relevantes de este recurso turístico destacan las *costumbres y tradiciones locales*.

Se celebran en la península de Paraguaná distintas festividades, muchas de ellas son tradiciones exclusivas del pueblo paraguanero, mientras que otras alcanzan todo el estado Falcón o el país. Entre las tradiciones locales destacan “el día del comerciante” (2 de enero), que nace por iniciativa de los comerciantes de Coro y Punto Fijo en la década de los años 40; convirtiéndose con el tiempo en una fiesta para la comunidad.

Esta región es conocida por sus carnavales. El pueblo celebra con música, comparsas, carrozas y mucho colorido, las fiestas de carnaval, unido a las festividades playeras que se realizan en este período para disfrute de los temporadistas. También en febrero (día 27) se celebra el “Día de Punto Fijo”, conmemorando que en el año 1970 de ese día se instaló la primera Junta (hoy Consejo Municipal). En el mes de mayo se celebra la “Feria del Mar”, en la población de Punta Cardón. Una muestra de los productos y subproductos provenientes de la actividad pesquera y marina, que suele atraer a los visitantes de otras zonas del país.

Entre las fiestas religiosas se encuentran: Nuestra Señora de Lourdes, celebrada en Adícora el 11 de febrero; en Amuay las fiestas en homenaje a San José Obrero, en Villa Marina a la Virgen del Valle, donde se pone de manifiesto el paseo de la Virgen por las costas taquenses. Son únicas, en

Santa Cruz de los Taques, las fiestas de "Cruz de Mayo", sin restarle importancia a las de Comujacoa, El Hoyito, Judibana y los demás poblaciones de la Península. A la Cruz no se le baila joropo, ni se le tocan tambores, ni mucho menos se le voltea como en el Oriente. Aquí se le "quema", que no es otra cosa que encender fuegos artificiales que explotan formando la figura de la cruz y que recuerdan la fe cristiana. Es parte del folklore regional decir: "Los locos de Los Taques están quemando la Cruz".

El asueto de Semana Santa es para el pueblo paraguano un peregrinar de víacrucis por las calles hasta el Calvario, donde los feligreses adoran al Santísimo. Estas actividades religiosas atraen al turista que por la temporada concurre a las playas de Paraguaná. Otras festividades religiosas son la de San Juan Bautista, en Buenavista y Churuguara (23 al 26 de junio); el día de Nuestra Señora de Santa Ana (26 de julio), patrona de la población de Santa Ana, municipio Falcón, cuando se llevan a cabo paseos con música, repique de campanas, fuegos artificiales, actos populares y religiosos.

Todas estas son costumbres y tradiciones propias de la península de Paraguaná. Cabe mencionar también su artesanía, la cual forma parte importante de sus rasgos culturales y folklóricos, constituyéndose en una de las principales actividades de sus pobladores. En este centro artístico, los artesanos del lugar, seleccionan y utilizan las más coloridas y finas arcillas propias de la tierra de la región, para combinarlas magistralmente y

traducirlas en obras decorativas y utilitarias de las más variadas formas y alta textura. (Ver Gráficos 9 y 10) Se pueden encontrar diversas clases de vasijas, floreros, jarros, pimpinas, anafes, platonos, budares, muñecas y un sin fin de obras ornamentales.



Gráfico 9. Venta de piezas de alfarería, hamacas y artículos fabricados con los árboles de la región de Paraguaná. Fuente: <http://www.analitica.com/global/rediseño/imagenes> (2005)



Gráfico 10. Muestra de la alfarería paraguanaera. Fuente: <http://www.analitica.com/global/rediseño/imagenes> (2005)

Gastronomía

En Venezuela, la cocina es el resultado de un proceso de transculturación que ha venido ocurriendo en el país desde la época de la colonia hasta nuestros días. En la península de Paraguaná, dedicada a la cría del ganado caprino, se aprovecha la leche de cabra, que ocupa un lugar importante en la alimentación, como materia prima para la elaboración de dulces y conservas. (Gráfico 11) Industrializándose para la elaboración de quesos y mantequilla.



Gráfico 11. Conservas de coco y de leche de cabra se ofrecen al visitante. Fuente: www.venaventours.com (2005)

La carne de los cabritos es consumida profusamente, fresca o salada, y constituye un solicitado género que compite en el mercado nacional con el del resto de la región falconiana, Lara y la zona oriental del país.

El chivo se prepara guisado, en sancocho, frito, en parrilla; pero la forma más común es el chivo al “talkarí”, de origen hindú.

La típica arepa pelada de la región, para la cual el maíz se somete a un procedimiento de remojo con cal o ceniza que le quita la corteza y le da un color verdusco, luego los granos se cocinan a fuego lento y se muelen en piedra; con la masa se hacen unas pelotas que se aplastan y redondean, se colocan en el “budare” caliente para endurecer la superficie de ambos lados durante un corto tiempo y se tuestan al calor de las brasas.

Este patrimonio es cada día más valorado, tanto por los viajeros nacionales, como por los visitantes de otros países, que se interesan en conocerlo y experimentarlo.

División Político-Territorial

Se considera pertinente ahondar en algunos aspectos de interés relacionados con la totalidad de los municipios que conforman la península para no perder la visión de conjunto, necesaria para el turismo y su respectiva señalización vial.

La ciudad portuaria de Punto Fijo es la capital del **municipio Carirubana** y segunda ciudad del estado Falcón. Cuatro (4) parroquias componen este municipio: Norte, Punta Cardón, Santa Ana y Carirubana; limitando al norte con los municipios Falcón y Los Taques, al sur con el golfete de Coro, al este con el municipio Falcón y al oeste con el Golfo de

Venezuela. Tiene una superficie de 684 Km² y una población de 190.240 habitantes (año 2000).

Punto Fijo, situada a 23 m de altitud, merece especial mención por ser punto de convergencia de la red vial que comunica con Coro. Este puerto mantiene comunicación preferente con las islas de Aruba, Curazao y Bonaire. Está servida por el aeropuerto internacional Josefa Camejo. Encabeza un complejo urbano que incluye el astillero y zonas pobladas de Los Taques, puerto internacional de Guaranao, refinerías de petróleo de Amuay y Cardón, zona industrial de Paraguaná, ciudad de Judibana, puertos pesqueros de Las Piedras y Carirubana y otros núcleos intermedios.

Mantiene industrias derivadas de petróleo y metalmecánica e instalaciones de procesamiento de atún y camarones. Se originó espontáneamente a partir de 1947 como un caserío del municipio Carirubana, y tomó gran crecimiento demográfico al inaugurarse en 1949 la refinería de Punta Cardón y en 1950 la de Amuay; ese mismo año alcanzó los 15.441 habitantes y en 1974 se constituyó como ciudad con concejo municipal propio. Su población para el año 1990 llegaba a los 88.681 habitantes.

El **municipio Santa Cruz de Los Taques** tiene por capital la ciudad de Los Taques y está conformado por dos (2) parroquias: Los Taques y Judibana. Limita al norte y este con el municipio Falcón, al sur con el

municipio Carirubana y al oeste con el golfo de Venezuela. Su superficie es de 231 Km², contando con 23.231 habitantes para el año 2002.

2.3 Municipio Falcón

La población de Pueblo Nuevo es la capital del **municipio Juan Crisóstomo Falcón**, objeto del presente estudio. Dicho municipio cuenta con nueve (9) parroquias: Pueblo Nuevo, Adícora, Baraived, Buena Vista, Jadacaquiva, Moruy, Adaure, El Hato y El Vínculo. Limita por el norte y el este con el mar Caribe, por el sur con el municipio Carirubana y por el oeste con el municipio Los Taques. Presenta una superficie de 1.577 Km² y una población de 42.026 habitantes para el año 2002.

Destinos y Atractivos Turísticos del Municipio Falcón

Para efectos de la propuesta de señalización vial, objeto del presente estudio, se considera de importancia primordial destacar los lugares del municipio Falcón que constituyen el destino turístico de sus visitantes por su belleza natural o por su atractivo histórico-cultural.

En la población de Pueblo Nuevo, (gráfico 12) de la parroquia con el mismo nombre, se encuentra el **Callejón Los Reyes**, monumento histórico nacional. Obra de arte y técnica propia de la arquitectura colonial, ubicado en mitad del pueblo, posee colores pintorescos muy típicos de los cascos coloniales. Su acceso es por vía terrestre y en esta población es posible encontrar hospedaje y restaurantes.

Por su parte, la **Casa del Hato de Las Virtudes**, lugar histórico con acceso vía terrestre, se encuentra situada entre Buena Vista y Pueblo Nuevo. Construida en pleno siglo XVIII cuya arquitectura, de influencia neerlandesa (antillas holandesas), la convierte en una de las más bellas mansiones de la península de Paraguaná.



Gráfico 12. Pueblo Nuevo. Fuente: www.visitfalcon.com (2005)

Cerca de la población El Vínculo se halla la **Casa del Hato de San Francisco**, lugar histórico que ha sido morada de altos dignatarios de los gobiernos amigos de Venezuela; los viejos vecinos de la referida vivienda cuentan de los muchos tesoros enterrados que deben existir en los linderos de esta suntuosa residencia. Su acceso es por vía terrestre.

En otro lugar histórico, en la Carretera Moruy-Buena Vista, a unos diez minutos de Pueblo Nuevo por la vía de El Vínculo, se encuentra la **Casa Josefa Camejo**, casa natal de la heroína venezolana Josefa Camejo. Por su parte, el **Hato de Tabes**, lugar de nacimiento de Juan Crisóstomo Falcón,

héroe de la lucha por La Federación, se ubica en la población de Jadacaquiva, parroquia del mismo nombre, con acceso vía terrestre.

Sus Playas

En la costa oriental de la península de Paraguaná se encuentran algunas de las mejores playas de la zona, como Adícora, El Supí, Tiraya, Las Cumaraguas, entre otras de las más visitadas por los temporadistas, que vienen a disfrutar del mar, del sol y del viento paraguano. En la costa noreste, en el municipio Falcón, se localizan playas de poca profundidad, protegidas por arrecifes, con aguas frescas y de mayor oleaje que las playas ubicadas en la zona occidental.

Adícora (gráfico 13) se ha convertido en un centro internacional para la práctica de *windsurf*, siendo también adecuada para cualquier deporte de vela debido a los fuertes vientos que allí se producen.



Gráfico 13. **Playa de Adícora**. Fuente: www.visitfalcon.com (2005)

Se puede llegar a ella por carretera desde Coro, por vía aérea a una pequeña pista de aterrizaje para avionetas al sur de Adícora; o desde el Aeropuerto Internacional José Leonardo Chirinos, ubicado en la ciudad de

Coro. La población de Adícora fue en otros tiempos el puerto más importante del litoral oriental en la península de Paraguaná. A comienzos del siglo XVIII era utilizado por los traficantes de esclavos, también fue utilizado para la exportación en 1830, todavía en 1874 constaba de solamente 8 casas de las cuales 3 servían de almacenes para los frutos que se exportaban, a partir de entonces hasta 1930 el puerto no paró de crecer como principal puerto de la Península. Sus rasgos arquitectónicos antillanos y españoles (gráfico 14) dan un toque original y colorido a sus calles. En él se encuentran posadas y residencias para el alojamiento, así como diversidad de restaurantes.



Gráfico 14. Iglesia en la plaza de Adícora. Fuente: www.guiaparaguana.com (2004)

Adícora es actualmente la localidad más desarrollada en el ámbito turístico de la Península y uno de los destinos más concurridos del occidente venezolano. Tiene dos playas: la Norte y la Sur.

Situada a la entrada del pueblo, la playa **Sur** comprende 1.200 m x 100 m de oscuras arenas. (Encartes El Nacional, 2003) Sus aguas, llanas y muy agitadas, de oleaje moderado a fuerte, son ideales para la práctica de deportes acuáticos debido al constante viento. Por ello a todo lo largo de la

playa se encuentran varias escuelas de *windsurf* y *kitesrf*, donde los novatos pueden tomar clases y los expertos perfeccionarse.

Ubicada en el pueblo mismo está una bahía de arenas blancas, aguas llanas y serenas, es la playa **Norte**, rodeada de casas y árboles que ofrecen una agradable sombra natural. Pone a disposición de los visitantes algunos servicios básicos tales como alquiler de toldos y sombrillas, restaurantes y estacionamiento vigilado. Los fines de semana la playa es muy concurrida.

Para mayor soledad y calma es mejor seguir hacia el norte de la Península, hacia la playa Bachuaco, localizada al norte de Adícora, en una angosta bahía (800 m x 6 m), de vegetación llana y arenas grises con unas aguas sin oleaje no obstante el viento constante. Bachuaco, con acceso vía terrestre, es una de las playas preferidas por los temporadistas, la mayoría provenientes del estado Zulia.

Zona amplia para acampar y pasar el fin de semana, se encuentra a solo 10 minutos de la playa de Adícora. En la población de Buchuaco se localizan varias posadas, residencias de alquiler para el alojamiento y variedad de restaurantes. Ofrece servicios de alquiler de toldos y sillas, salvavidas y diversión con los paseos en banana. Es una playa con poco mantenimiento.

A solo cinco minutos al norte de Bachuaco se encuentra la playa **El Supí**, ideal para familias con niños por su tranquilo oleaje y poca profundidad de sus aguas. (Gráfico 15) En las afueras de la población existe una posada,

al igual que residencias y casas de alquiler para alojamiento, restaurantes, abastos y licorerías. Se llega a ella por vía terrestre.



Gráfico 15. Tranquilo balneario de la playa El Supí. Fuente: www.guiaparaguana.com (2004)

Se trata de una pequeña bahía de arena gris (350 m x 15 m), con aguas extremadamente calmas y templadas a causa de una barrera de arrecife que la protege. Sin embargo, no es muy limpia y carece de servicios.

A escasos diez minutos de El Supí, siguiendo la carretera hacia el cabo San Román, al sur de las salinas de Las Cumaraguas, se encuentran el pueblo y la playa de **Tiraya**, (gráfico 16) que se extiende sobre 1.500 m x 15 m. El camino hacia allí es de piedras, sin embargo resulta transitable por todo tipo de vehículos. Su arena oscura es más alta que el nivel del mar, y su oleaje es moderado, ya que al igual que las playas antes reseñadas, se encuentra protegida por arrecifes. Escasean los servicios, tiene poco mantenimiento y hay escasa vegetación. Existe una zona donde se puede ver diversidad de aves por la gran cantidad de flora a las orillas de la playa. Hay algunas residencias de alquiler para alojamiento, así como merenderos en la orilla de la playa.



Gráfico 16. **Playas de Tiraya.** Fuente: www.guiaparaguana.com (2004)

Las Cumaraguas es un sitio natural tipo salinas con acceso por vía terrestre. Presentan un espectáculo digno de ver en horas del atardecer, cuando el tanino que contienen las aguas que irrigan ese sector les torna el color a rojizo. (Gráfico 17) Además, se pueden observar las hermosas garzas rosadas que se posan en estas salinas, este sector atrae a muchos aficionados a la fotografía por su esplendido paisaje y colores que se mezclan para dar ese peculiar estilo al agua salada.



Gráfico 17. **Las Cumaraguas.** Fuente: www.visitfalcon.com (2005)

A 25 minutos de playa Tiraya, vía terrestre, se encuentra **Piedras Negras**. (Gráfico 18) Al oeste de esta playa hay un acantilado hacia Puerto Escondido, muy bonito para su observación. Se requiere de vehículo con

doble tracción. Se encuentran pequeños restaurantes de productos marinos, muy sabrosos para su degustación.



Gráfico 18. **Piedras Negras**. Fuente: www.guiaparaguana.com (2004)

Existen varios caminitos para llegar a esta gran playa de arena gris que se extiende un kilómetro por 40 m, pero el mejor es el que se toma desde la posada Cuaidebo y el restaurante El Chalet, donde se pueden estacionar los vehículos. Las características de esta playa son idénticas a la de las playas anteriores, no obstante ésta se distingue por su limpieza. Piedras Negras es generalmente apacible hasta en temporada de vacaciones. Ideal para los temporadistas que buscan tranquilidad.

La pequeña bahía (200 m x 15 m) de **Playa Angosta**, protegida por un arrecife, ofrece aguas serenas y poco profundas, casi sin oleaje. Aunque está situada en una zona muy árida, sin vegetación, resulta muy atractiva por su pulcritud y la atención y simpatía de sus gentes. Es especialmente recomendable para los niños, pues su tamaño permite una fácil vigilancia. Cuenta con restaurantes y servicios de alquiler de toldos y sillas.

Posterior a Piedras Negras, a unos veinte minutos, se encuentra el espectacular acantilado y playa de **Puerto Escondido**, profunda bahía de

oleaje moderado a fuerte y cubierta de rocas. Ubicada en la costa al noreste de la Península, con acceso vía terrestre. (Gráfico 19) Esta es una playa solitaria, la única ruta para llegar al punto más norte o septentrional de Venezuela, el Cabo San Román, donde se encuentran los faros, Punta Macolla y una de las más hermosas vistas que tiene la península de Paraguaná.

Es necesario un vehículo 4x4 para visitar y recorrer esta zona norteña donde se encuentran las playas más vírgenes. Esta playa (800 m x 20 m) posee dos atractivos especiales: el buque encallado en su parte izquierda, que embellece notablemente el paisaje, y las magníficas puestas del sol que desde ella se pueden apreciar. Los vehículos se estacionan en la orilla y no cuenta con servicios.



Gráfico 19. Puerto Escondido. Fuente: [www. quiaparaguana.com](http://www.quiparaguana.com) (2004)

Para ir hasta **Cabo San Román** se debe seguir por la carretera asfaltada que continúa después de Piedras Negras hasta encontrar una emisora de radio abandonada; luego, a mano derecha, se toma una carretera de tierra que puede ser transitada con un vehículo normal, aunque se

recomienda uno de doble tracción, pues hay muchas piedras y huecos que dificultan el paso. Este promontorio es el punto más septentrional de tierra firme venezolana, donde se halla un faro, visible a 28 km, desde el cual se distingue claramente la isla de Aruba, a 35 km de distancia.

La inauguración del nuevo faro del Cabo San Román, desarrollado a base de concreto y piedra, se llevó a cabo a finales de febrero de 2004. La nueva torre fue dotada de una poderosa lámpara con alcance de 25 millas. (Gráfico 20) La potente luz nocturna es alimentada con energía solar y para ello cuenta con 10 paneles de 40 vatios cada uno, así como con una sofisticada sala de baterías. La torre de la estructura fue inspirada por el faro de piedra más antiguo del mundo, el cual se ubica en la península de La Coruña, España.



Gráfico 20. Cabo San Román. Fuente: www.guiaparaguana.com (2004)

El acceso es por vía terrestre. Se puede visitar el restaurante “La Cabaña del Paraíso”, especializado en langostas y frutos del mar. Posee balneario, paseos a caballo, paseos en lancha y cabañas para hospedaje. También se pueden organizar paseos a la isla de Aruba.

Pasando el cabo y siguiendo hacia el oeste se encuentran unos medanos casi vírgenes conocidos como los **Medanos Blancos**. Para llegar hasta esta zona desértica es necesario un vehículo doble tracción pues la carretera se halla en mal estado. Los medanos caen al mar y crean unas playitas de ensueño, un verdadero edén para los vacacionistas que buscan soledad y belleza. Debe llevarse lo necesario para un día de playa y tomar en cuenta que conviene devolverse antes de que caiga la noche, ya que este es un camino poco señalizado.

Punta Macama y **Punta Macolla** son bahías ubicadas en la costa, al noreste de la Península. El acceso es por vía terrestre. Balnearios casi vírgenes, poco conocidos, requiriéndose vehículo con doble tracción para su visita.

Finalmente están los arrecifes ubicados desde Adícora hasta el Cabo San Román que constituyen la **Barrera Coralífera**, con una diversidad de corales a lo largo de la costa nor-oriental de la península de Paraguaná. Sobresalen del nivel del mar. Se puede caminar sobre ellos, pero se debe usar zapatos deportivos para proteger los pies.

CAPITULO III

MARCO TEÓRICO

3.1 Antecedentes de la Investigación

El arqueo de fuentes realizado mostró que a nivel bibliográfico existe una amplia documentación teórica para sustentar este trabajo. Se evidencia que tanto en Venezuela como en el resto del mundo, son abundantes los trabajos y propuestas sobre señalización turística, los cuales pueden considerarse antecedentes del presente estudio por abordar temas como el turismo, la comunicación y la utilización de mecanismos de información de diversa índole, entre ellos la señalización vial.

Ahora bien, empresas privadas y gubernamentales así como profesionales autónomos, presentan propuestas bajo solicitud expresa de entidades estatales lo que hace que esta información, en casi todos los casos, sea considerada confidencial. No obstante, distintos autores dan diversidad de ejemplos para sustentar sus puntos de vista, sus teorías, los requerimientos a nivel nacional e internacional para una adecuada señalización turística vial, siendo a esta información a la que se ha tenido acceso para la sustentación teórica de esta investigación, además de la normativa legal que rige este tema. Los antecedentes prácticos a la presente

propuesta se han hecho más accesibles a través de tesis o trabajos de grado, por lo que se considera oportuno mencionar algunos de los hallazgos realizados en este sentido, que si bien no son los únicos, son representativos de los que están a disposición en distintas bibliotecas universitarias. También se mencionan, tangencialmente, algunos trabajos de otras latitudes publicados en la red de Internet.

En forma retrospectiva, entre los trabajos de grado se puede mencionar en primer lugar, el realizado en el año 1998 por Kruger para la Universidad Nueva Esparta (UNE) titulado *Propuesta de un sistema de señalización vial turístico en el municipio El Hatillo*, en el cual planteó mejorar el sistema de señalización vial turístico dirigido al visitante de la zona, a fin de orientarle e informarle correctamente acerca de la ubicación de los atractivos turísticos de este municipio. Para ello Kruger realizó un inventario del patrimonio turístico de El Hatillo y analizó las normas legales municipales que regulaban la implantación de señalización, contrastándolas con la regulación y el sistema de señalización nacional e internacional. A partir de estos datos y de la enumeración de la señalización turística existente, presentó su propuesta de mejoramiento de la misma.

El trabajo de Kruger constituye un antecedente del presente estudio porque aborda la misma temática de señalización turística en un municipio de vocación turística como es El Hatillo, aportando una metodología de

investigación basada en la observación directa y el apoyo de bases teóricas y legales.

Posteriormente Pinto (2000), en su trabajo de grado titulado *Evaluación de los factores que inciden en el deterioro físico-ambiental de los paradores turísticos de la vía principal de Oriente*, describe la oferta existente de estos paradores en el tramo carretero que va desde El Banqueo en Caucagua hasta Puerto Píritu, señalando los problemas críticos que afectan su buen funcionamiento y sugiere medidas correctivas.

Pinto analiza en su estudio, mediante observación directa y entrevistas a los viajeros, los requerimientos del turista que se detiene en la carretera para satisfacer necesidades básicas o solicitar información respecto al destino al que pretende llegar, encontrando que generalmente no existen los medios idóneos de información para continuar el viaje en la dirección correcta. Como aporte al presente estudio, este trabajo destaca la importancia del diagnóstico de necesidades de información del viajero que utiliza medios terrestres para trasladarse de un lugar a otro.

Un año más tarde, Tabares (2001) presenta un trabajo específicamente sobre Paraguaná, titulado *Programa de promoción de inversiones turísticas para la península de Paraguaná, estado Falcón*, cuyo propósito era determinar los programas de promoción turística existentes en esa región, a fin de diseñar uno bajo una perspectiva que contribuyese a una mejor promoción de la Península. La autora expuso su propuesta basada en

los recursos y atractivos turísticos más relevantes de Paraguaná. Su aporte para esta propuesta está en la importancia dada a la promoción turística basada en el realce y trascendencia de las riquezas de la zona y lo imprescindible que resulta una adecuada señalización que permita el fácil acceso del visitante a cada uno de los recursos disponibles.

Un trabajo presentado en Coro, titulado *Acondicionamiento turístico y recreacional del casco antiguo de La Vela. Una propuesta de desarrollo sustentable*, realizado por Ferguson (2002), para la obtención del *Magister Scientiarum* en Planificación Turística de la Universidad Nacional Experimental “Francisco de Miranda”, destaca entre sus planteamientos la necesidad de un sistema de señalización e información turística-interpretativa, oportunamente localizado. Su principal aporte para la presente propuesta se relaciona con la importancia que confiere a una señalización que resulte para el visitante cómoda, clara, precisa, atractiva e identificada con la imagen del lugar.

A nivel institucional nacional se encontró el proyecto *Dotación de servicios básicos y consolidación de áreas: Península de Paraguaná*, elaborado por la Fundación para el Desarrollo de la Región Centro Occidental (FUDECO) en el año 2001. Se plantea allí la dotación de los servicios básicos y consolidación general de ocho (8) Áreas-Proyecto articuladas al Modelo de Desarrollo Turístico Sustentable de la Península de Paraguaná. Comprende diversas áreas, entre ellas la de presentación de

propuestas para la señalización turística. Se acota que el fomento del turismo toma rango constitucional en la Constitución Bolivariana, donde se plantea como sector estratégico de desarrollo para la diversificación de la economía nacional.

Entre los trabajos externos al ámbito nacional, que se considera oportuno reseñar por su significación para la presente propuesta, se cuenta el realizado por Abella (2005), titulado *Estudio de señalización integral turística para Costa da Morte*, donde el autor presenta un desarrollo teórico dirigido a mejorar el sistema de señalización de una importante zona geográfica costera ubicada en La Coruña, España, representativo desarrollo turístico de ese país.

Se considera valioso su aporte relacionado con la importancia que le da al tratamiento del sistema de señalización para transmitir una imagen de destino al visitante, en el cual la comunicación adecuada es la base del éxito del proyecto, teniendo como norte la percepción de unidad a través de una señalización clara, uniforme y útil, plataforma fundamental para el trabajo de promoción de un territorio como “destino turístico”.

Cabe mencionar también el proyecto de un manual titulado *Señalizar es culturizar*, presentado por el Ministerio de Desarrollo Económico de Colombia (2004) en el cual se encontró importante información para el presente trabajo en lo relacionado con los sistemas de señalización turística basados en la comunicación, donde se hace énfasis en que “comunicar y

orientar son las bases de la señalización turística”, (p. s/n) como parte importante de la infraestructura turística. El mismo constituye un aporte significativo para el desarrollo teórico en torno a la simbología turística, los pictogramas y las señales turísticas, así como el material informativo y promocional, tomando en cuenta los dictámenes de la Organización Mundial del Turismo (OMT) y adaptando su contenido a las características propias de la realidad latinoamericana.

3.2 Bases Teóricas

3.2.1 El Turismo

Reseña Histórica

Las primeras manifestaciones pueden ser encontradas en los antiguos viajes relatados en obras como La Eneida, La Odisea y La Ilíada. Se sabe que los Juegos Olímpicos Griegos originaron muchos desplazamientos con motivaciones deportivas y de recreación. Los orígenes del turismo pueden ser reconocidos desde el momento en que se empezó a viajar de una región a otra por diversas razones: el deseo de conquista en la Edad Media motiva grandes desplazamientos humanos; la necesidad de expansión y la búsqueda de nuevas rutas comerciales, como los viajes de Marco Polo en el siglo XIII; las peregrinaciones religiosas desde el siglo XI a Santiago de Compostela; entre otras, trayendo como consecuencia la aparición de posadas en los caminos para atender a los viajeros. (Luque, 2004)

A mediados del siglo XVI aparece en Italia el uso de coches y carrozas, en Alemania surge el coche de uso ligero denominado berlina. El siglo XVII se caracteriza por el viaje del caballero y la diligencia. El grand tour de la aristocracia británica a Europa en el siglo XVIII y los viajes de David Livingstone por África en el siglo XIX son ejemplos del turismo temprano. Surge la primera agencia de viajes por el señor Thomas Cook en 1841, quien ofrecía servicios de mediador entre la demanda del cliente y una oferta de transporte, alojamientos y atractivos turísticos. Se le considera el fundador de los viajes organizados en la medida en que utilizó un tren alquilado para transportar turistas de Loughborough a Leicester.

Es en el siglo XIX cuando se desarrollan las líneas ferroviarias, especialmente en Europa y Estados Unidos. A mediados de este siglo se considera a los museos y monumentos como lugares de interés turístico y se establecen regulaciones de horarios y precios. Entre otras manifestaciones tenemos el surgimiento de promotores internacionales y el desarrollo de grandes compañías ferrocarrileras. Se incrementan los eventos deportivos, clubs alpinos, una primitiva labor propagandística y la creación de oficinas de información.

En el siglo XX se vivencia un tímido crecimiento, cortado bruscamente por la primera guerra mundial (1914–1918). El turismo se recupera en la post guerra, hasta el año 1929 que decae por efectos negativos de la gran depresión de los Estados Unidos. El transporte marítimo se establece como

único medio transcontinental. Entre los barcos de pasajeros están el Lucitania, el Mauritania de la Cunard Line; el Titanic de la White Star Line. Comienzan las rutas en el Mediterráneo y los cruceros con iniciación de las rutas turísticas. Sustitución de los antiguos vehículos de vapor por los de combustión interna (Henry Ford). En el siglo XX, antes de 1950 el turismo europeo era sobre todo una actividad nacional, exceptuando algunos viajes internacionales, en particular dentro de Europa continental.

El principio de la transportación aérea data de 1919 cuando un NC4 de Estados Unidos cruzó el Atlántico en vuelo New York- Plymouth. Desde la II Guerra Mundial el continente Europeo entra en una etapa de reconstrucción y recuperación económica y social, el mejoramiento de los niveles de vida incrementa el turismo y se inicia una etapa de avances dentro de la transportación aérea, como la creación de la Asociación Internacional del Transporte Aéreo (IATA) en 1944; aparición del Constellation (1947) y el primer vuelo del Vickers Viscount, turbo hélice en 1948.

En el periodo de recuperación que siguió a la II Guerra Mundial, una mezcla de circunstancias impulsó los viajes internacionales: el número creciente de personas empleadas, el aumento de ingresos reales y tiempo libre disponible y el cambio de la actitud social con respecto a la diversión y al trabajo. Esos factores se combinaron para estimular la demanda de los viajes y vacaciones a lugares distintos a la residencia permanente. La aparición de agencias de viajes especializadas que ofrecían viajes

organizados que incluían el transporte, el alojamiento y los servicios en un precio global, permitió los viajes al extranjero a un nuevo grupo de consumidores cada vez más creciente. El 'paquete' o viaje 'organizado' democratizó los viajes; las vacaciones en el extranjero dejaron de ser exclusiva de las clases sociales altas.

La aviación comercial abre nuevos horizontes. Debido al avance técnico comienza la era de los aviones modernos, como por ejemplo la familia de los Douglas DC3 hasta DC10 con capacidad para 200 pasajeros; la Boeing con sus 707, 727, 747 con capacidad para más de 300 pasajeros y por último los aviones supersónicos como el Concorde y el Tupolev. En materia de navegación se construyen barcos cada vez más lujosos, aunque la rapidez la proporcionan los aviones. Los Ferry Boat usados en el continente europeo; los Car-Ferry para transportar al pasajero y su automóvil y los Hovercraft, entre otros.

El rápido crecimiento del turismo internacional se ve reflejado en el incremento de los miembros de la OMT, que en 1995 contaba con 125 países miembros y 250 miembros afiliados. Con algunas excepciones, la mayoría de los países han establecido una Organización Nacional del Turismo (ONT), generalmente promovida por el Estado. Estas organizaciones son el foco de la actividad del gobierno y el sector privado para representar en el extranjero las ventajas turísticas del país. El apoyo

gubernamental a las ONT se basa en la necesidad de asegurar los beneficios económicos derivados del turismo.

Sin embargo, el crecimiento del turismo a escala internacional ha acarreado problemas, sobre todo en lo referente a su impacto en las sociedades y en el medio ambiente. La aceptación sin restricciones de los beneficios del turismo en la década de 1970 empezó a dar paso a una propuesta más equilibrada sobre el papel del turismo en el desarrollo, especialmente en lo referente a sus impactos no económicos. Los planificadores del turismo empiezan a incluir factores socioeconómicos y medioambientales en su trabajo. Algunos factores que se consideran negativos son la excesiva ocupación en las costas, la mala planificación de los lugares de temporada o el turismo sexual. En los últimos años, las ventajas económicas ya no son el único criterio para apoyar el desarrollo del turismo; éste está cada vez más unido al concepto de sostenibilidad.

Un turismo sostenible puede definirse como "un proceso que permite que se produzca el desarrollo sin degradar o agotar los recursos que posibilitan ese desarrollo". (Encarta, 2002, s/p) La sostenibilidad en el turismo, como concepto, se define como 'eco-turismo', 'turismo verde', o 'turismo responsable'. Cualquiera que sea su descripción, se considera como un medio de reconocer que la Tierra posee recursos limitados y que el turismo, como en otros sectores, tiene límites para el desarrollo, sobre todo en lugares específicos. La interdependencia del turismo, la cultura y el medio

ambiente se ha convertido en una consideración crítica al formular las políticas turísticas. La sostenibilidad no sólo se aplica a los proyectos turísticos a pequeña escala; es igualmente importante, si no más, en zonas donde existe un gran volumen de turistas.

Además del turismo por vacaciones hay también un importante mercado de turismo de negocios. Los viajeros por negocios utilizan el transporte, el alojamiento y los servicios en forma similar a los viajeros que van de vacaciones. Sin embargo, como sus gastos son más de negocios que personales, aunque su estancia sea más corta en general, tienden a efectuar muchos más desembolsos por visita que los viajeros vacacionales.

En la actualidad se ha desarrollado un sub-mercado especialista, el sector de reuniones, incentivos, convenciones y exposiciones, representado en muchos países del mundo. En casi todas las ciudades importantes pueden encontrarse centros cualificados de convenciones y exposiciones. Las convenciones y exposiciones atraen a visitantes de distintas partes del mundo. Hace más de diez años (1994) se estimó que este mercado generaba 97.000 millones de dólares en ingresos globales.

Rodríguez y Escamilla (1999) refiriéndose a los orígenes del turismo en Venezuela advierten que el turismo es tan antiguo como el hombre y nace con él mismo. Señalan que cuando se estudia el origen de la civilización en el continente americano en la escuela primaria, se habla de indios nómadas y de indios sedentarios; se está entonces hablando involuntariamente de

turistas y de receptores de turismo, esto desde luego, bajo una óptica un tanto simplista.

Diego Arria en su libro *Turismo y Desarrollo* (1971) dice: "Los venezolanos hemos sido, en cierto modo precursores de turismo, ya que en el curso de la historia, hemos visitado muchos países, no por motivos de placer sino para cooperar a defender la libertad de esos países". (p. 16)

En cuanto al turismo en Venezuela, históricamente hablando, constituyó inicialmente un privilegio de las clases adineradas, es decir, de la clase social constituida por los grupos o estratos con poder económico. Muchas de estas personas practicaban los viajes, además del placer que de ello derivaba, como un acto expreso de sobresalir como persona importante.

Hoy en día todo ha cambiado y el turismo se ha convertido en una necesidad y en un placer accesible a mayor número de personas y estratos sociales. El turismo venezolano en su historia pasa de haber sido privilegio elitista a ser disfrute de las mayorías y el correr del tiempo ha cimentado al turismo como una gran actividad económica al alcance de grandes masas hoy con derecho a participar en el consumo del "producto industrial" del turismo que es la recreación y el descanso.

Lo interesante en la historia del turismo no es la secuencia cronológica de su desarrollo sino el provecho que puedan obtener, quienes ahora tratan de desarrollar esta actividad, de la experiencia de los países más avanzados.

Una Aproximación a su Conceptualización

La conceptualización del turismo no ha sido tarea fácil, ya que asoman distintos elementos al tratar de llegar a una concepción que procure captar en su integridad lo que el término turismo comprende desde los diferentes ámbitos que ocupa su hacer, sea social, psicológico, económico, político, de entretenimiento, entre otros.

En la enciclopedia Encarta (2002) se señala el turismo como una actividad multisectorial que requiere la concurrencia de diversas áreas productivas y de los sectores públicos y privados para proporcionar los bienes y los servicios utilizados por los turistas. No tiene límites determinados con claridad ni un producto tangible, sino que es la producción de servicios que varía dependiendo de los países y la oferta.

El Diccionario de la Lengua Española (Real Academia Española de la Lengua, 2002), define el turismo como “la afición a viajar por el gusto de recorrer un país”. Esta definición limita el turismo al acto personal del viajero, despojándolo de sus implicaciones sociales, económicas y de otra índole.

Acerenza (1987) plantea que el turismo es un fenómeno sociocultural y económico, combinado por un conjunto de relaciones, bienes y servicios, que se originan como consecuencia de que un individuo se encuentre fuera de su lugar de residencia con el objetivo de satisfacer su necesidad personal de aprovechar el tiempo libre, a través del descanso y el intercambio cultural.

Un concepto un poco más completo es el de La Torre (2000) quien plantea que el turismo es:

Un fenómeno social que consiste en el desplazamiento voluntario y temporal de individuos o grupos de personas que, fundamentalmente por motivos de recreación, descanso, cultura o salud, se trasladan de su lugar de residencia habitual a otro, en el que no ejercen ninguna actividad lucrativa ni remunerada, generando múltiples interrelaciones de importancia social, económica y cultural. (p. 45)

Independientemente de la definición que se acepte o se utilice para hablar de turismo, es importante tener claro que no existe turismo sin turista, de allí la importancia de explicar brevemente quién es el turista.

Señala la Encarta (2002) que todos los tipos de viajeros que hacen turismo son descritos como visitantes, un término que constituye el concepto básico de todo el sistema de estadísticas turísticas; el término 'visitante' puede ser subdividido en visitantes de un día o excursionistas y en turistas, de la forma siguiente: (a) los visitantes son quienes viajan a un lugar distinto de aquel que es su residencia habitual, fuera de su medio ambiental usual, durante un periodo que no exceda los 12 meses y cuyo propósito principal de visita es cualquiera que no sea el ejercicio de una actividad remunerada en el lugar visitado; (b) los visitantes de un día o excursionistas son aquellos que no pasan la noche en un alojamiento público o privado en el lugar visitado y (c) los turistas son visitantes que permanecen una noche como mínimo en el lugar visitado.

Luque (2004) señala que se entiende por turista a toda persona sin distinción de raza, sexo, lengua y religión que entre en un lugar distinto de aquel donde tiene fijada su residencia habitual y que permanezca en él más de 24 horas y menos de 6 meses con fines de turismo y sin propósito de inmigración.

Cuando los países utilicen esas nuevas definiciones aumentará la calidad y fiabilidad actual de las estadísticas turísticas, que no son fáciles de analizar debido a las inconsistencias en las definiciones y clasificaciones utilizadas. Teniendo en cuenta esas limitaciones, el turismo sigue siendo reconocido como una actividad de importancia económica global.

Clasificación del Turismo

Hablar de clasificación del turismo, es hablar de las diversas maneras que existen para agruparlo, para establecer ciertas diferenciaciones, que su vez permiten su mejor estudio y análisis.

El surgimiento de dichas clasificaciones acerca del turismo ha sido variado, debido al deseo de los estudiosos de la materia de tratar de comprender las múltiples características que esas vertientes provocan, lo que conduce a recoger las diversas formas de clasificación.

Flores (2000), brinda una de las más completas clasificaciones del turismo:

Desde el punto de vista del turismo nacional: (a) *interno*, realizado

por habitantes de un mismo país en los límites de ese país; (b) *exterior*, realizado por los nacionales o habitantes de un país hacia otros países; (c) *extranjero*, se realiza fuera de las fronteras del país; (d) *internacional*, realizado por un turista o corriente de turistas que visitan un país distinto al suyo.

También desde el punto de vista del turismo nacional, Flores (*ob cit*) habla del turismo *receptivo*, que es el de residentes en el extranjero que ingresan al país y del turismo *mundial*, resultante de la suma del todo lo anterior.

No obstante, las recomendaciones prácticas distinguen las siguientes categorías de turismo: (a) *doméstico*, que abarca a los residentes de un país que visitan ese mismo país; (b) *de entrada*, que implica a los no residentes de un país 'A' visitando el país 'A', por ejemplo turistas españoles que viajan a Venezuela; (c) *de salida*, que comprende a los residentes de un país que visitan otros países, por ejemplo un residente de Roma, Italia, visitando Bruselas, Bélgica. Las tres clasificaciones básicas pueden combinarse entre sí para derivar en las siguientes categorías de turismo: (a) *interno*, que abarca el turismo doméstico y el turismo de entrada; (b) *nacional*, que incluye el turismo doméstico y el turismo de salida; (c) *internacional*, que comprende el turismo de entrada y de salida. (Encarta, 2000)

Siguiendo con la clasificación presentada por Flores, éste habla del turismo **de acuerdo a la capacidad económica**: (a) *de alta capacidad*

económica. Son los sectores de altos ingresos, los cuales producirán turistas de elevados costos para realizar sus viajes en esa misma medida los ingresos en el país serán igualmente elevados; (b) *de mediana capacidad económica*. Son los que tienen gastos turísticos inferiores, procuran ahorrar en servicios, uso del propio vehículo, utilizan las agencias de viajes, van a grandes centros turísticos y sus gastos son dirigidos a necesidades primarias. Es una de las tipologías del turismo que arroja más cantidad de personas; (c) *juvenil*, se refiere al turismo social pero se acentúa mucho en el segmento juvenil, porque es un sector de la población muy viajero, algunos jóvenes provienen de padres de alta capacidad económica; (d) *popular* o sectores de menores recursos, por lo general el turismo que realizan es interno o nacional, visitan una sola localidad y se alojan según su alcancé económico.

De acuerdo a la duración: (a) *excursionismo*, aquellos visitantes que duran menos de 24 horas en un lugar; (b) *fin de semana*, turistas que se movilizan los fines de semana, días feriados o los ya institucionalizados “puentes”; (c) *vacacional*, constituida en los tiempos modernos como una de las mayores motivaciones e impulsos del turismo; (d) *esporádico*, aquellos que viajan por turismo en contadas ocasiones.

De acuerdo a los objetivos del viaje: (a) *de orden corporal*, comprende al turismo de descanso, al turismo terapéutico, al turismo deportivo y al turismo gastronómico; (b) *de orden espiritual*, comprende el

turismo religioso, el turismo científico-cultural y el turismo histórico; (c) *de orden profesional*, cuyo objetivo tiene como base la superación profesional, lo cual es transformable en verdaderos viajes de placer, comprenden al turismo industrial, al turismo de negocios, al turismo de congresos y al turismo docente; (c) *de diversión y espectáculos*, búsqueda incesante de satisfacciones inmediatas de diversiones y espectáculos.

Sistema Turístico

Según Boullón (1999), alrededor de los viajes que se realizan como una de las formas de aprovechar el tiempo libre, se ha generado un importante número de actividades que no fueron programadas previamente. Su existencia se debe a un movimiento espontáneo por el cual la iniciativa privada, primero, y la pública, después, fueron resolviendo las necesidades de los viajeros al incorporar cada vez un mayor número de servicios destinados a aumentar el confort del turista y a multiplicar sus oportunidades de diversión.

Así, alrededor del turismo se ha ido formando una trama de relaciones que caracterizan su funcionamiento, estas relaciones son las que conforman el Sistema Turístico que se encuentra integrado por:

1. Demanda turística. Se puede medir contabilizando el total de turistas que concurren a una región, país, centro turístico o atractivo y los ingresos que generan. Se profundiza el análisis midiendo cómo se

distribuyen esos datos entre los distintos tipos de servicios que se ofrecen en esas mismas unidades. (Boullón, *ob cit*)

La demanda se clasifica en: (a) demanda real, que indica la cantidad de turistas que hay en un momento dado en un lugar dado y la suma de bienes y servicios solicitados efectivamente por los consumidores en ese lugar durante el tiempo de su estadía; (b) turista real – consumidor potencial. Se refiere a los gastos adicionales que puede realizar la demanda real durante su estadía, en el consumo de bienes y servicios que no fueron pagados antes de salir de viaje o que no son obligados de alojamiento para el turista que viaja por su cuenta. Este turista real se le debe tomar en cuenta a la hora de diseñar campañas publicitarias ya que este es un consumidor potencial y durante el tiempo de estadía se le debe motivar para que realice gastos adicionales que no van incluidos en su paquete turístico; (c) demanda histórica o registro estadístico de las demandas ocurridas en el pasado y el análisis de sus variaciones y tendencias para deducir el ritmo de su evolución; (d) demanda futura, resultado del cálculo que habrá que realizar, tomando como bases las series cronológicas de la demanda histórica de un lugar dado, para proyectar, a partir del presente y mediante la aplicación de fórmulas matemáticas, su probable crecimiento, estancamiento o decremento durante un período de tiempo determinado a partir del presente; (e) demanda potencial, que podría obtenerse desde una plaza de mercado emisor no conquistado, hacia otra plaza de mercado receptor, y también los

incrementos adicionales que podrían conseguirse de la demanda futura como consecuencia del mejoramiento de los servicios y del aumento de la capacidad de alojamiento o por el efecto de los sistemas de publicidad que, para corregir una oferta sub-aprovechada, aumentan a nuevos segmentos del mercado en esas mismas plazas.

2. Oferta turística. Según Boullón (*ob cit.*) es la cantidad de mercancía o servicios que entran en el mercado consumidor a un precio dado y por un periodo dado. Bienes y servicios ofrecidos por las compañías de turismo que promocionan los productos turísticos, dichos productos no presentan ningún tipo de duración, por el contrario los productos no vendidos no se pueden acumular, de tal forma que siempre la oferta turística debe estar renovándose para no perder lo ofrecido.

Tomando en cuenta que el turismo es una combinación de actividades, servicios e industria que provee una experiencia de viaje, es importante identificar y clasificar en categorías a los componentes de su oferta. La cantidad y calidad de éstos determinan el éxito del turismo en cualquier zona.

Los componentes de la oferta turística según Mc Intosh, Goeldner y Ritchie (1999) son:

Recursos Naturales: Son los recursos que dispone una área para uso y placer de los visitantes. Los elementos básicos en esta categoría incluyen

al aire, el clima, los accidentes geográficos, abastecimiento de agua potable, usos sanitarios y usos similares.

Infraestructura: Consta de todas las construcciones subterráneas y de superficie con que cuenta un país para sostener sus estructuras sociales y productivas, como los sistemas de abastecimiento de agua, sistemas de eliminación de aguas negras, tuberías de gas, sistemas eléctricos y de comunicaciones, sistemas de alcantarillado y otras instalaciones construidas como autopistas, aeropuertos, vías férreas, carreteras, calzadas, estacionamientos, parques, iluminación nocturna, marinas e instalaciones portuarias, estaciones de autobuses y trenes, centros vacacionales, hoteles, moteles, restaurantes, centros comerciales, lugares de espectáculos, museos, tiendas y estructuras similares.

Transportación: Se incluyen barcos, aviones, ferrocarriles, autobuses, limusinas, taxis automóviles, funiculares, teleféricos e instalaciones similares para el transporte de pasajeros.

Hospitalidad y recursos culturales: Se incluye aquí toda la riqueza cultural de una región que hace posible la estancia satisfactoria de los turistas como la actitud de los residentes hacia los visitantes, la cortesía, la amabilidad, el interés sincero, la disposición de servir y conocer mejor a los visitantes y otras manifestaciones de cordialidad y amistad. Además, se incluyen aquí los recursos culturales de cualquier área: Bellas artes,

literatura, historia, música, arte dramático, danza, compras, deportes y otras actividades.

Planta turística que, según Boullón (1999), la conforman todos los servicios que se venden a los turistas. Está integrada por el equipamiento y las instalaciones, como se observa en los cuadros 1 y 2.

Cuadro 1

Servicios de Equipamiento Turístico según Categoría y Tipo

| Categoría | Tipo |
|-----------------|---|
| Alojamiento | Hoteles Moteles Hosterías y posadas Pensiones Apartoteles Condominios (unidades o conjuntos) Casas (unidades o barrios) Cabañas Albergues <i>Trailer Parks</i> <i>Camping</i> |
| Alimentación | Restaurantes Cafeterías Quioscos Comedores típicos |
| Esparcimiento | <i>Night Clubs</i> Discotecas Bares Casinos y otros juegos de azar Cines y teatros Otros espectáculos públicos (toros, riñas de gallos, rodeos) Clubes deportivos |
| Otros servicios | Agencias de viajes Información Guías Comercio Cambios de moneda Dotación para congresos y convenciones Transportes turísticos Primeros auxilios |

Fuente: Boullon (1999)

Cuadro 2

Instalaciones Turísticas según Categoría y Tipo

| Categoría | Tipo |
|-----------------|-----------------------------|
| De agua y playa | Marinas |
| | Espigones |
| | Muelles |
| | Palapas, quinchos o ramadas |
| | Carpas o tiendas |
| | Sombrillas |
| | Reposeras |
| | Observación submarina |
| De montaña | Miradores |
| | Circuitos de senderos |
| | Refugios |
| | Funiculares |
| | Teleféricos |
| | <i>Sky lift</i> |
| Generales | Piscinas |
| | Vestuarios |
| | Juegos infantiles |
| | Golf |
| | Tenis |
| | Otros deportes |
| | Pasarelas, puentes |

Fuente: Boullon (1999)

Superestructura. Comprende las agrupaciones o dependencias, tanto públicas como privadas, encargadas de optimizar y cambiar, cuando fuere necesario, el funcionamiento de cada una de las partes que integran el sistema así como armonizar sus relaciones para facilitar la producción y venta de los múltiples y dispares servicios que componen el producto turístico. (Boullon, *ob cit.*)

Producto Turístico. “Es el conjunto de prestaciones, materiales e inmateriales, que se ofrece al mercado con el propósito de satisfacer los

deseos o las expectativas de los turistas.” (Acerenza, 2000, p. 123) Indiscutiblemente, desde el punto de vista económico, la oferta turística no es otra cosa que los bienes y servicios que se ofrecen a los turistas, deduciendo que el producto turístico esta conformado por los mismos bienes y servicios que forman parte de la oferta.

Cabe destacar que los servicios son parte importante, pero no los únicos componentes del producto turístico, de tal manera que para que las actividades turísticas se cumplan, el medio son todos los servicios turísticos: alojamiento, transporte, alimentación, amenidades o recreación, tours locales y excursiones, entre otros.

Cuadro 3

Componentes que Integran el Producto Turístico

| | | |
|-------------|------------------|---|
| Atractivos | De sitios: | Naturales, usos y costumbres, infraestructura. |
| | De eventos: | Ferias y exposiciones, congresos, convenciones, acontecimientos especiales. |
| Facilidades | Alojamiento: | Hoteles, moteles, albergues, camping, condominios. |
| | Alimentación: | Restaurantes, cafeterías, fuentes de soda, bares. |
| | Amenidades: | Distracciones, diversiones, deportes. |
| | Complementarias: | Tours locales, excursiones. |
| Acceso | Transportación: | Área, terrestre, marítima, fluvial. |

Fuente: Boullon (1999)

3.2.2 Comunicación y Turismo

Según lo señalado por Ojeda-Castañeda (2005) una de las pocas constantes que se han dado en la gran mayoría de los estudios sociales o informes económicos, artículos o notas periodísticas, ensayos de opinión o declaraciones políticas efectuadas sobre el turismo, desde la década de los años cincuenta en el siglo XX, es el gran reconocimiento internacional a sus funciones y efectos humanos, sean sociales, económicos o culturales. Pero entre todos esos diversos méritos mundiales, un factor de suma importancia ha quedado relegado de los verdaderos impactos o beneficios que este fenómeno social le ofrece al ser humano: *la comunicación*.

Es a partir del interés y la dedicación analítica que tuvieron por el turismo como industria cultural y de ocio, algunos investigadores sociales como Mario Gaviria en España, Armand Mattelart en Chile y Francia, Octavio Getino en Argentina o María Lourdes Rodríguez en México, (citados en Ojeda-Castañeda, ob cit.) que surgió la posibilidad de contemplar el proceso turístico como un indiscutible *medio de comunicación* donde existen emisores y receptores, mensajes e informaciones, en los cuales siempre se manifiestan ideas, actitudes, representaciones, hábitos, comportamientos y expresiones del ser humano.

De hecho, es la propia imagen de los países, los lugares y la gente que se visita y se proyecta por medio del turismo, la que genera un sin fin de mensajes comunicativos o informativos; pero es el uso intenso e

intencionado de estas imágenes a través de otros medios de comunicación como las fotos o las tarjetas postales, los folletos, los carteles o los anuncios en las calles, los vídeos promocionales, documentales televisivos, reportajes o inserciones de prensa, *suvenires* y recuerdos del viajero, los que construyen el verdadero sentido de la representación o del valor simbólico, ideológico e imaginario del turismo. (Ojeda-Castañeda, ob cit)

Para las Naciones Unidas, el turismo no sólo es un medio que permite la supresión de las enormes desigualdades económicas y sociales en el nuevo orden mundial, sino que define además las relaciones del hombre con su entorno geográfico, político, social, económico y cultural. Y entre los distintos procesos sociales, estas funciones serían inherentes a los propios medios de comunicación. “Todos los recursos turísticos pertenecen al patrimonio de la Humanidad y las comunidades nacionales e internacionales deben desplegar todos los esfuerzos necesarios para su preservación...” (Declaración de Manila. Conferencia Mundial del Turismo, 1980)

Todas las grandes posibilidades que tienen los recursos turísticos - a partir de la protección de su patrimonio y de sus diferentes atractivos geográficos, ambientales, históricos y culturales (sitios, monumentos, celebraciones, tradiciones, gastronomía, etc.) -, pueden dar otra dimensión al impacto del turismo en el bienestar social, económico, cultural, educativo y comunicativo de las naciones, es ahí donde las autoridades gubernamentales y los sectores productivos nacionales deberán presentarlo como una nueva

forma de expresión autóctona y una verdadera alternativa real de comunicación para el propio crecimiento de sus poblaciones, y en cada una de las regiones donde llegue dentro de sus territorios nacionales. Integrando como un proceso social único el trinomio *turismo, cultura y comunicación*, en cada uno de sus distintos elementos que lo constituyen.

El potencial acto de comunicar se ha convertido hoy en día, gracias a las nuevas tecnologías, en un extraño viaje a alguna parte que merece una reflexión. Comunicar es un viaje de ida y vuelta donde es difícil lograr el objetivo final de obtener una respuesta del receptor, en este caso del turista, que recibe un mensaje canalizado de un emisor, es decir, del sector turístico. La culminación de la acción comunicacional reside no solo en lanzar el mensaje promocional, sino que el turista visite, responda, consulte e inicie así un intercambio de historias, de tradiciones, de servicios, de sensaciones, de hospitalidad.

Con este poder omnímodo de los *mass-media* el bombardeo de mensajes rozan ya el infinito con datos sobre destinos turísticos, donde se debe viajar para amortizar el tiempo libre. Abruma la idea de ver, que no leer e incluso sólo ojear, tanta y tanta información sobre destinos turísticos, eso sí, garante este hecho de la gran oferta turística. Pero, ¿tanta información no cansa o despista?, ¿qué se comunica? Es necesario recordar la máxima de que un exceso de información genera desinformación.

¿Hasta qué punto el sector turístico se centra en la comunicación como algo activo frente a la presencia masiva de información? En este punto de las nuevas tecnologías -Internet como referencia imprescindible- la idea del ciclo de la comunicación se brinda más accesible. Hay que intentar por estos medios provocar a los receptores desde comunidades o visitas virtuales, a foros, transmisiones audiovisuales, información práctica e incluso personalizada según perfiles, acciones operativas para saber llegar a su destino.

Quienes promocionen el turismo deben medir con toda exigencia el valor y calidad de lo que comunican, no solo debe valer con estar presente, no solo vale con informar. (Nogales, 2005)

Los Medios de Comunicación en el Turismo

Señala Dahdá (2002) que los principales medios de comunicación en el turismo son: el cine, la radio, la televisión, la publicidad y los impresos, conformando este último la base del presente trabajo.

Actualmente, en los medios de comunicación de masas, la información está dominando todos los procesos intelectuales y de decisión. Las artes gráficas cada vez tienen mayores facilidades para producir imágenes atractivas y ofrecer toda la información deseada, en este caso la de uso turístico, empleando materiales de alta calidad. Entre los diferentes tipos de impresos utilizados en turismo están los folletos, *carteles*, *cartas* y *circulares*,

volantes y en especial la fotografía, donde a través de imágenes que muestran la mejor cara de un sitio determinado, quitando ciertas cosas de la realidad para ofrecer la mejor imagen visual. Generalmente aumentan considerablemente los costos, pero para el turismo es importante mostrar imágenes que apoyen a las palabras, en lugar de dibujos que no dicen mucho al que los observe.

La *Arquitectura Publicitaria*. Comprende, todo el material y la decoración que se utiliza para dar a conocer los atractivos turísticos en aparadores o escaparates, oficinas de organizaciones turísticas públicas o privadas, exposiciones, ferias etc. El costo de este medio es muy elevado porque requiere de personas especializadas en la materia y debe ser renovado periódicamente para que no pierdan vigencia.

3.2.3 Sistemas de Señalización

A lo largo de este capítulo se ha venido hablando de diferentes sistemas, como sistema turístico, entre otros, pero ¿qué es un sistema? Para Burch y Strater (1993) "es un conjunto articulado de componentes o subsistemas cuyo propósito es alcanzar un objetivo". (p.28)

A su vez, subsistema según Stoner y Freeman (1994), son las partes que constituyen un sistema global y cada sistema a su vez puede ser subsistema de uno todavía mayor. De tal forma que "un departamento es un subsistema de una planta, la cual puede ser un subsistema de una

compañía; ésta ser un subsistema de una industria, la cual es un subsistema de la economía nacional, que es un subsistema del sistema mundial.” (p. 48)

¿Y qué se entiende por señalización? Se define como señalización, según Suescún, Rodríguez, Varela y Puerta (en Ministerio de Desarrollo Económico de Colombia, 2004), toda la simbología e información gráfica dirigida a la orientación de los habitantes o visitantes de un núcleo urbano y/o rural, así como de las vías que lo conectan. Esta se pone al servicio de los individuos, a su orientación en un espacio o lugar determinado, para la mejor y más rápida accesibilidad a los servicios requeridos y para una mayor seguridad en los desplazamientos.

La señalización no se impone, no pretende persuadir, convencer, inducir o influir en las decisiones de acción de los individuos. Sirve a estos para orientarse, en función de sus motivaciones, sus intereses, sus necesidades particulares. No pretende dejar una huella en la memoria de los individuos, como es el caso de la propaganda o la publicidad. La señalización “hace el mundo más inteligible, más asequible y comprensible, más simple y, por todo ello, más utilizable.” (Suescún *et al*, ob cit, p. 17)

Con el objeto de precisar el grado de especificidad de la señalización, conviene efectuar una división de ésta así:

1. Señalización de tránsito de personas. Está incluida en la estructura urbana de los centros poblados y se refiere básicamente a aquella que viabiliza el tránsito peatonal. Tiene como objetivo básico, la adecuada

utilización de la trama urbana a través de una información oportuna y de fácil comprensión, siendo útil para habitantes del núcleo urbano y de muchísima ayuda para el visitante. Algunos ejemplos son los letreros de identificación de calles y su numeración, los pasos peatonales en cada arteria, las paradas de vehículos de servicio público, la identificación de los lugares públicos, etc.

2. Señalización de tránsito de vehículos o señales de tráfico. Se instala en áreas urbanas y en carreteras o vías de comunicación. Generalmente está a cargo de las gobernaciones y alcaldías de los distintos municipios. Las señales de tráfico tienen un carácter internacional y están concebidas para transmitir información con un mínimo de palabras. La forma y el color de las señales son indicativos de su contenido. En la imagen que se muestra en el Gráfico 22 se observan algunos ejemplos de distintos tipos de señales de tráfico.

3. Señalización de información general. Agrupa toda aquella información adicional no incluida en los tipos anteriores; completa el panel de orientación sobre el acceso a los servicios públicos y suele agruparse en:

- Servicios de salud: Hospitales, clínicas, Cruz Roja y en general todos los servicios de asistencia médica.

- Servicios de comunicaciones: Oficinas de correo, fax, telefonía, etc.

4. Señalización según su tipo. Dentro de los símbolos utilizados, se definen tres grupos de señales principales: (a) señales reglamentarias, que

tienen por objeto indicar a los usuarios de las vías, las limitaciones, prohibiciones o restricciones de uso y la falta que acarrea su violación; (b) señales preventivas, cuyo objetivo es indicar la existencia de un peligro potencial o real que el conductor o transeúnte tiene que conocer antes de llegar al mismo; (c) señales informativas, que sirven para dirigir al conductor o transeúnte a lo largo de su itinerario, proporcionándole información sobre direcciones, sitios de interés y destino de los caminos poblacionales y distancias. La señalización turística hace parte de las señales informativas, pero como se trata de aplicación específica, ésta puede ser utilizada de manera diferente, permitiendo un manejo particular del color y de los diseños. Con el propósito de darle aplicabilidad a la señalización turística, es importante conocer y entender la función de los símbolos que en ella se van a utilizar.

3.2.4 Señalización Turística

Los sistemas de señalización turística, como explica Da Costa (1993), conforman la técnica mediante la cual se indica al viajero las vías de acceso a determinados puntos. “En un terminal la señalización puede mostrarle al pasajero las diferentes áreas del mismo. En una ciudad, puede estar diseñada para ubicar los sitios de interés turístico.” (p. 212)

Desde el punto de vista histórico, según la investigación realizada por Arreaza y Bacci para el *Programa de Señalización Vial de Corpoturismo*

(1998) la señalización turística terrestre nace en la época de la prehistoria, con la utilización de los jeroglíficos que hoy en día se puede asumir que eran un tipo de señalización o forma de comunicarse. Siglos después, con el desarrollo de las civilizaciones y la construcción de vías y caminos el hombre se ve impulsado a utilizar algún tipo de símbolo en las carreteras.

A partir de 1895 con la invención y difusión del automóvil se colocan en Italia señales de tráfico en hierro colado donde se podía visualizar indicaciones de peligro mediante flechas (como por ejemplo, en carretera en declive). Con el cambio de siglo, la Liga Intencional de Asociaciones para el Turismo realizó una serie de propuestas para unificar las señales de circulación; éstas propuestas fueron aceptadas en un congreso en París en 1900. La finalidad era simplificar las descripciones verbales de peligro con flechas en diferentes posiciones, como oblicuas, verticales, curvas, etc.

Para 1935 se incorporan nuevas señales de carreteras debido al crecimiento de las ciudades, lo cual lleva aparejado el aumento de carreteras. Dichas señales fueron, entre otras, teléfono, taller de reparación, estación de servicio e indicaciones informativas de orientación, todas ellas tienen actualmente un intensivo uso de carácter turístico.

Después de la Segunda Guerra Mundial se realizó un convenio sobre derecho de carreteras en el cual se aprobó un nuevo reglamento para las señales de circulación, donde se clasificaron y se identificaron los diferentes

grupos de señalizaciones: señales de prohibición y obligación, y las placas indicadoras, que se impusieron desde entonces.

En 1949 se celebra en Ginebra la conferencia de las Naciones Unidas sobre Circulación y Tránsito, la cual aprobó el siguiente protocolo que explica la nueva división del Sistema de Señales de Circulación:

- Señales de peligro (triángulo).
- Señales perceptivas (redondas). Subdivididas en prohibición y obligación.
- Señales directivas (rectangulares). Subdivididas, en indicadores de orientación e indicadores de trayecto, así como placas de señalización de localidad y carretera.



Gráfico 21. Señales de circulación de uso internacional. Fuente: Enciclopedia Encarta (2002)

Esta división de señales de circulación que se acaba de mencionar aún se mantiene y es utilizada en Venezuela según lo indicado en la Ley de Tránsito Terrestre.

Los Pictogramas

El pictograma tiene una función muy importante en las señales de circulación y de uso turístico, pero antes de hablar de pictogramas es preciso conocer su significado.

Pictograma es el lenguaje de imágenes o figuras abstractas con que se representa un concepto. Es la representación gráfica, generalmente estandarizada, que busca regular las actividades humanas mediante la abstracción de símbolos, facilitando la interpretación de la información.

Para las Olimpiadas de Londres de 1948 los diferentes tipos de deportes y disciplinas se representaron aún con dibujos de contornos sobre rótulos. Para las Olimpiadas de Tokio en 1964 los diseñadores gráficos elaboraron por primera vez pictogramas en el verdadero sentido de la palabra. A partir de allí, para los siguientes eventos de gran envergadura y de público se siguieron utilizando este tipo de pictogramas ofreciendo así un sistema de orientación pública más fácil y rápida de entender y de aplicar.

Los símbolos deben tener un significado semántico, ya que lo que se busca con estas señales es que no solamente sean utilizadas a nivel nacional, sino también internacional, que los puedan entender turistas o

personas que no hablen el mismo idioma, pero si entienden lo que está dibujado, estos dibujos deber ser sencillos, legibles e intemporales. Es importante también que estén colocados en sitios estratégicos donde sean visibles tanto de día como de noche.

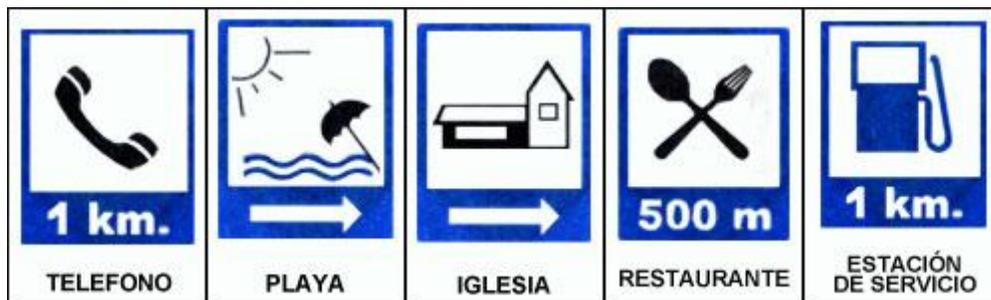
Los pictogramas cumplen su misión si se dan a conocer y si se emplean consistente y universalmente. Suescún *et al*, (2005) señalan que es necesario tener en cuenta las siguientes recomendaciones para lograr un uso adecuado de ellos:

1. Fondo y figura: se deben mostrar los pictogramas con fondo oscuro y figura clara, por un fenómeno óptico conocido como el efecto ona, una figura clara tiende a “sangrar visualmente” o extenderse contra un fondo oscuro, pareciendo más grande que en el caso inverso.

2. Color: el fondo oscuro se deberá limitar al azul marino o azules de tono oscuro. En algunas ocasiones se ha utilizado el negro o el marrón oscuro. No se recomiendan los colores llamativos, ya que tonalidades como el rojo y el amarillo intenso están diseñadas exclusivamente para pictogramas de la categoría reguladora.

3. Tamaño: El tamaño de un pictograma depende de su uso y situación. Si un pictograma se usa como señal o sobre una señal, se aconseja determinar el tamaño en el ambiente en que se va a instalar. Un pictograma de 12 pulgadas (30 cm) de altura (fondo y figura) puede percibirse óptimamente desde aproximadamente 100 pies (30 m), y un

pictograma de 6 pulgadas (15 cm) se puede reconocer desde aproximadamente 50 pies (15 m). Estas pautas se basan en el estándar internacional de pictogramas y en la complejidad media de las figuras de la colección. Los pictogramas con figuras menos intrincadas se podrán leer desde mayores distancias.



PARQUE NACIONAL **CENTRO HISTÓRICO** **INFORMACIÓN**



Gráfico 22. Pictogramas de uso turístico internacional

4. Presentación de los pictogramas sobre las señales: se recomienda que los pictogramas vayan acompañados de mensajes y/o señales con caracteres. Bajo ninguna circunstancia se deben añadir caracteres al fondo del pictograma. Se aconseja que los mensajes - leyendas se coloquen directamente bajo el pictograma o a su lado.

Algunos ejemplos de pictogramas de uso turístico se pueden ver arriba (Gráfico 22), aunque de uso internacional, varían en su concepción.

3.3 Bases Legales

Los fundamentos legales del turismo en Venezuela se sustentan en la Ley Orgánica del Turismo (2001) Decreto N° 1534, la cual deroga la Ley Orgánica de Turismo, publicada en la Gaceta Oficial de la República de Venezuela N° 36.546 de fecha 24 de septiembre de 1998.

Los aspectos de esta Ley, que atañen directamente a la presente propuesta de renovación del sistema de señalización turística para el noreste de la península de Paraguaná, están contenidos en los siguientes Artículos:

Artículo 4°. A los efectos de este Decreto Ley, el territorio de la República, en su totalidad, se considera como una unidad de destino turístico, con tratamiento integral en su promoción, dentro y fuera del país. A tales fines, el Ministerio del ramo diseñará una estrategia de promoción y mercadeo tanto nacional como internacional para crear, fortalecer y sostener la imagen de Venezuela como destino turístico.

Artículo 26°. Los municipios fomentarán e integrarán la actividad turística en sus planes de desarrollo local, en ejercicio

de su autonomía y de conformidad con lo establecido en la ley respectiva.

Artículo 27º. Los municipios, en lo que compete a su ámbito territorial, y dentro de un marco de cooperación y coordinación con el Poder Público Nacional, incluirán dentro de sus actividades las siguientes:

1. Formular los proyectos turísticos en su circunscripción, en coordinación con los lineamientos y políticas dictadas por el Ministerio del ramo en el Plan Nacional Estratégico de Turismo.
2. Desarrollar en forma armónica los planes de ordenación del territorio, en el ámbito de sus competencias, conforme con el espacio turístico existente y con el Plan Nacional Estratégico de Turismo.
3. Elaborar y mantener actualizadas las estadísticas de la oferta y la demanda turística en su territorio, con la cooperación del sector privado, en concordancia con los lineamientos dictados por el Ministerio del ramo en el Plan Nacional Estratégico de Turismo.
4. Elaborar, actualizar y publicar el inventario de atractivos turísticos y el Catálogo Turístico Municipal.
5. Garantizar la seguridad personal y la de los bienes de los turistas, en coordinación con los órganos de seguridad ciudadana.
6. Incentivar y promover, en coordinación con los entes públicos o privados, las actividades dirigidas al desarrollo del turismo y la recreación de las comunidades.
7. Coordinar un plan de señalización local con énfasis en los sitios de interés turístico, histórico, cultural o natural.

Este último punto, donde destaca la importancia de coordinar un plan de señalización turística, como una de las actividades a desempeñar por el municipio, apoya la propuesta de señalización que se presenta en el presente trabajo.

Artículo 36. Las zonas que sean declaradas de interés turístico tendrán el carácter de Áreas bajo Régimen de Administración

Especial, se establecerán de conformidad con lo dispuesto en la Ley Orgánica para la Ordenación del Territorio, y su administración estará a cargo del Ministerio del ramo.

A los efectos de su delimitación, se entenderá por zonas de interés turístico, aquellas áreas que por las características relevantes de sus recursos naturales, culturales y valor histórico, son capaces de generar corrientes turísticas nacionales e internacionales y cuya dinámica económica se basa principalmente en el desarrollo de la actividad turística.

Artículo 37. La administración de las zonas declaradas de interés turístico comprenderá la gestión, planificación, dirección, ejecución y control de las actividades que desarrollen el sector privado y los organismos públicos nacionales, regionales y locales, así como también las organizaciones no gubernamentales y comunidades organizadas que pretendan actuar sobre ese territorio.

Artículo 38. El Ministerio del ramo realizará las gestiones necesarias ante los organismos públicos competentes, a fin de dotar a las zonas de interés turístico de la infraestructura y equipamientos requeridos para su mejor aprovechamiento.

Artículo 61. Son prestadores del servicio turístico:

1. Las personas que realicen en el país actividades turísticas, tales como: guiatura, transporte, alojamiento, recreación, alimentación y suministro de bebidas, alquiler de buques, aeronaves y vehículos de transporte terrestre y cualquier otro servicio destinado al turista.
3. Las personas que se dediquen a prestar servicios de información, promoción, publicidad y propaganda, administración, protección, auxilio, higiene y seguridad de turistas, sin perjuicio de lo establecido en otras leyes.

Artículo 63. Los prestadores de servicios turísticos, turistas o usuarios turísticos, tienen el deber de:

1. Conservar el medio ambiente y cumplir con la normativa referente a su protección.
2. Proteger y respetar las manifestaciones culturales, populares, tradicionales y la forma de vida de la población.
3. Preservar, y en caso de daño, reparar los bienes públicos y privados que guarden relación con el turismo.

Artículo 65. Los medios de comunicación especializados en turismo, y cualquier otro medio de comunicación, incluyendo los electrónicos, tienen el deber de informar veraz y en forma equilibrada sobre cualquier acontecimiento y situaciones que puedan influir en la frecuencia turística, facilitando indicaciones precisas y fiables a los turistas o usuarios de servicios turísticos, de conformidad con la normativa aplicable.

Artículo 80. El Ministerio del ramo fomentará:

1. Las acciones de los municipios en cuyo territorio existan destinos turísticos, dirigidas a mejorar la infraestructura, equipos o servicios públicos necesarios para la prestación del servicio turístico local.

3.4 Definición de Términos Básicos

Los términos básicos descriptores del contenido técnico de esta investigación, no desarrollados dentro de lo anteriormente expuesto, son los siguientes:

Tour. Recorrido cuya duración no excede de 24 horas, se realiza en una misma localidad o sus alrededores más cercanos e incluye: transporte colectivo con o sin guía, entradas a monumentos o estacionamientos diversos, en algunos casos pensión alimenticia. (Diccionario Turístico by Colonial Tour and Travel, 2004)

Ruta. Vía a seguir con un origen y un destino diferente, que sirve de base para la creación de los itinerarios. Lo que determina la ruta son una serie de valores paisajísticos, culturales, humanos y naturales, que realizan el centro lineal de atención.

Itinerario. Recorrido establecido trazando en los mapas correspondientes y que comprende: punto de origen, punto de toque y punto definitivo del destino.

Estructura. Conjunto de recursos que se desarrollan sobre la infraestructura concurriendo en la prestación de los servicios turísticos y comprende: alojamiento, restaurante, instalaciones recreativas, agencias de turismo, oficinas de información, empresas de transportes y otras.

Infraestructura. Conjunto de medios físicos y económicos que constituyen la base de sustentación para el desarrollo de cualquier sector y por ende del turismo, comprende: aeropuerto, puerto, sistema vial (autopistas, carreteras, y caminos) acueductos, electricidad, telecomunicaciones, instalaciones hospitalarias, transporte (aéreo, terrestre, marítimo, fluvial, ferroviario) y aseo urbano.

Recursos Turísticos. Todo aquello que posee características que implican un atractivo para el turismo, bien sea de carácter natural de esparcimiento y recreación, histórico - cultural.

Guía Turística. Expresión que designa los fascículos, libros u otro tipo de publicación que tiene como fin esencial dotar al turista de la información histórica, artística o de servicios de un lugar.

Producto Turístico. Constituido por el conjunto de aspectos tanto naturales y culturales como estructurales que hacen de un lugar un atractivo para su visita. La primera parte del producto turístico la constituyen los servicios creados para facilitar la permanencia del hombre en los lugares

distantes al habitual. La otra parte estudia aquellos elementos naturales y culturales que por sus características propias poseen lo necesario para que un individuo pueda satisfacer plenamente sus actividades y motivaciones turísticas.

Valores Turísticos. Aspectos materiales o inmateriales que en un país o región, por su atractivo para las personas de otros lugares, son subjetivamente susceptibles de convertirse en motivo turístico.

Conciencia Turística. Conjunto de actitudes y comportamientos de los habitantes de un lugar turístico, que humanizan la recepción de turistas a través de la hospitalidad y comprensión. Conocimiento de los lugares y locales para los turistas, que sin llegar al servilismo conduce a una convivencia cordial.

Núcleo Receptor. Zona privilegiada de reputación turística que posee centros urbanos, que son simplemente proveedores de servicios: infraestructura vial, planta turística general, espacio geográfico potencialmente explotable, compuesta de varias células que cubren integralmente todas las necesidades turísticas.

Corriente Turística. Conjunto de personas que con fines turísticos se desplazan de un lugar a otro, constituyendo un caudal continuo con características especiales para la realización de actividades ajenas a las rutinarias.

Mercado Turístico. El término mercado está relacionado con las actividades de compra-venta (oferta y demanda), que en el caso turístico se

refiere a los servicios que demandan los clientes potenciales, y la oferta de servicios por parte de las empresas prestadoras de los mismos.

Guía de Turismo. Personas con profundo conocimientos sobre patrimonio y servicios turísticos, facultada para acompañar, dirigir, ayudar e informar a los largo de itinerarios en autobús, automóvil, ferrocarril u otro medio de transporte. Su función es muy amplia: dar explicaciones históricas o de otra índole, ayudar a los turistas en los trámites y gestiones aduanales, migratorias y de sanidad, disponer lo relativo a hospedaje y alimentación, planear y aconsejar acerca de viajes, auxiliar en el manejo de equipajes y además encargarse del cobro de pasajes. Su acción puede prolongarse más allá del viaje y realizar la labor de guía local. El servicio lo proporciona a través de un contrato celebrado directamente con el turista o por medio de un organismo público o privado.

CAPÍTULO IV

MARCO METODOLÓGICO

Una vez formulado el problema de investigación, sus objetivos, sus variables y asumidas las bases teóricas que orientan el sentido del mismo, se seleccionaron los distintos métodos y técnicas para lograr la información requerida.

...tales métodos no son fórmulas rígidas susceptibles de ser aplicadas con mayor o menor fortuna, sino que forman parte de un razonamiento... De este modo las conclusiones de orden teórico aparecen como inseparables del método que ha permitido establecerlas; constituyen la prueba de su fecundidad y de sus límites – y a veces de su insuficiencia. (Chazel, Boudon y Lazarsfeld, 1975, citados en Balestrini, 2002, p. 113)

En consecuencia, el marco metodológico del presente estudio, donde se propone un sistema de señalización para el noreste de la península de Paraguaná en el estado Falcón que transmita al visitante una imagen de destino como base fundamental para el desarrollo turístico de la región, es en sí la instancia que alude al momento operacional que debe estar presente en todo proceso de investigación. Aquí se exponen el conjunto de métodos, técnicas y protocolos instrumentales que se emplearon en los procesos de diagnóstico y propuesta. Así, se presentan el diseño y tipo de investigación, la población a la que se dirige el estudio y la muestra seleccionada, las

técnicas e instrumentos de recolección de datos, los procedimientos de investigación y las técnicas para el análisis.

4.1 Tipo de Investigación

De acuerdo al problema planteado y en función de los objetivos expuestos se desarrolló la modalidad de investigación denominada Proyecto Factible que, como lo señala González (1996), consiste en “...una propuesta de un modelo operativo viable o una solución posible a un problema de tipo práctico, para satisfacer necesidades de una institución o grupo social.” (p. 133) ¿Por qué esta investigación puede considerarse como un Proyecto Factible? El ámbito de un Proyecto Factible lo constituye el conjunto de necesidades que pueda tener una institución o colectivo social determinado en un momento dado hacia cuya satisfacción está dirigido, tal como lo indican distintos autores y manuales de metodología. (Arias, 2004, González, *op. cit*, USM, 2000, UPEL, 2003) Se está, en este caso, frente a la necesidad de un sistema de señalización para incentivar el turismo hacia el estado Falcón, como parte de las estrategias de difusión y comunicación que requiere la región en beneficio de su colectividad y en respuesta a las exigencias del momento presente, razón por la cual se consideró oportuno adoptar como técnica metodológica el desarrollo del Proyecto Factible.

4.2 Nivel de Investigación

El nivel de la investigación se refiere, como lo señala Arias, (*op cit*) “al grado de profundidad con que se aborda un fenómeno u objeto de estudio.” (p. 20) Según los objetivos del estudio la investigación realizada se ajusta al nivel descriptivo. Se entiende así porque implica una descripción del problema, lo que lleva a lograr conclusiones y descripciones con mayor grado de profundidad.

La investigación es de nivel descriptivo ya que describe un hecho (Balestrini, *op cit*): la necesidad de un sistema de señalización adecuado que incentive el turismo en el municipio Falcón de la península de Paraguaná. Se realizó el estudio reuniendo información que posteriormente fue analizada para dar cuenta precisa del fenómeno. Se partió de la exploración de los factores o variables involucrados con el problema, para lo cual se recopiló una serie de datos directamente de la realidad mediante el uso de instrumentos elaborados para tal fin.

4.3 Diseño de Investigación

El diseño de investigación seleccionado para este estudio fue el diseño de campo que “consiste en la recolección de datos directamente de los sujetos investigados, o de la realidad donde ocurren los hechos (datos primarios), sin manipular o controlar variable alguna.” (Arias, *op cit*, p. 28) La investigación de campo realizada se apoyó en la aplicación de una encuesta,

por medio de la cual fue posible obtener información cuantificable o cuantitativa, y la observación directa, utilizando una guía de observación para la información de tipo cualitativa recopilada. Siendo la observación "...un procedimiento de obtención de datos que se basa en lo percibido por los propios sentidos del investigados, de los hechos tal como son o tienen lugar espontáneamente, en el tiempo cuando acaecen." (Méndez, 1995, p. 56)

Esta investigación de campo a su vez se inscribe en un diseño no experimental o *ex post-facto*, donde "se observan situaciones ya existentes, no provocadas intencionalmente por el investigador...no puede influir sobre ellas porque ya sucedieron, al igual que sus efectos." (Hernández, Fernández y Baptista, 2003, p. 267)

Trasladando lo planteado por Hernández, *et al (op cit, p. 273)* "Los diseños de investigación transversales recolectan datos en un sólo momento, en un tiempo único. Su propósito es describir variables, y analizar su incidencia en un momento dado", se entiende que la dimensión temporal del estudio realizado es, por tanto, transversal.

Se complementaron las técnicas anteriormente descritas con una fase de investigación documental, en función de ampliar y profundizar el conocimiento de su naturaleza con apoyo, principalmente, en trabajos previos, información y datos divulgados por medios impresos, audiovisuales o electrónicos. Utilizando diversos enfoques, criterios y conceptualizaciones,

con el fin de obtener una visión holística del mismo. De esta manera se conformó el marco teórico-referencial que sustenta este diseño.

4.4 Fases del Proyecto Factible

La modalidad de Proyecto Factible implica en su desarrollo el cumplimiento de tres (3) fases, descritas por la UPEL (Álvarez, 1999) así:

1. Fase de Detección de la Necesidad, comúnmente conocida como examen de la situación o diagnóstico. Puede basarse en una investigación de campo, en una investigación documental o en una combinación de ambas. Como se señaló, en esta etapa se desarrolló una investigación de campo estructurada en función de los planteamientos teóricos que fundamentan el estudio.

2. Fase de Elaboración de la Propuesta. Puede consistir en la formulación o diseño de políticas, programas, elementos visuales o auditivos, tecnologías, métodos o procesos. Dentro del diseño propuesto se incluyen varios de estos aspectos.

3. Fase de Evaluación de la Factibilidad. La determinación de la aplicabilidad. La factibilidad puede estar enmarcada en una factibilidad económica, política, social, etc. Para este proyecto no se llevó a cabo la fase de determinación de la aplicabilidad, aunque sí se enuncia la factibilidad del mismo en función de los recursos, dentro de la fase precedente de elaboración de la propuesta.

4.5 Población y Muestra

Población

Se entiende por población “...cualquier conjunto de elementos de los cuales pretendemos indagar y conocer sus características, o una de ellas, y para el cual serán válidas las conclusiones obtenidas en la investigación.” (Balestrini, *op cit*, p. 137) La población en estudio está conformada por todos los visitantes que llegan al municipio Falcón en calidad de turistas, según registro de la Oficina de Turismo del estado Falcón en la península Paraguaná, siendo su número impreciso, al no existir actualización de estos datos. Por su parte, Corpoturismo (2001) señaló en su momento que mensualmente visitan este municipio miles de turistas. Para efectos del estudio se estimará una población de más de 10.000 turistas al año, cifra que permite establecer cálculos estadísticos normalizados para cualquier cantidad similar o superior, al determinar el tamaño de la muestra.

Las unidades de análisis objeto de observación o estudio, fueron los turistas que visitaron el municipio Falcón en la península de Paraguaná, durante el tiempo de aplicación del campo para esta investigación.

Muestra

Determinada la población del estudio y con ésta el campo de la investigación, se pasa a descartar la posibilidad de recoger los datos sobre la totalidad de unidades que integran la población, para ello se recurre a las

técnicas de muestreo, a fin de definir la muestra dentro del estudio.
(Balestrini, 2002)

Dado que el tamaño de la población es excesivamente grande para ser manejado dentro de las limitaciones de la investigación, y en base a la teoría del muestreo, que señala que una muestra es representativa de la población en estudio si cumple con los parámetros de confiabilidad estadísticamente establecidos, (Briones, 1998) se determinó el tamaño de dicha muestra y las técnicas de muestreo a utilizar.

Determinación del Tamaño de la Muestra

Para determinar el tamaño de la muestra se utilizó un estimador de proporciones muestrales para poblaciones finitas, su fórmula (Briones, *op cit*), es la que seguidamente se explica:

$$n = \frac{Zc^2PQN}{(N-1)e^2 + Zc^2PQ}$$

Donde:

n = Tamaño de la muestra.

N = Tamaño de la población

e = Se especifica en porcentaje y representa la proporción de error máximo admisible por parte de quien efectúa el estudio. Para este caso se decidió 7%.
 $e=7\%$; el intervalo es $P \pm 7\%$

P = La proporción poblacional. No habiendo experiencias anteriores se estima el 50%, es decir, se trabaja sobre la estimación de que el 50% de la población de turistas que visita la región estudiada recibe información adecuada.

Q = La proporción contraria a P, se obtiene calculando $1-P = Q$. Para este caso 50%.

Zc= Coeficiente de confianza, suponiendo normalidad. N° de Desviaciones Estándar que hay entre el valor central y la media. Para el presente caso se determinó un Nivel de Confianza del 95,45%, al cual le corresponde una Zc, obtenida de la tabla normal, de 2,00.

El resultado obtenido fue:

$$n = \frac{2^2 (0.50 \times 0.50) 10000}{(10000-1)(0.07)^2 + 2^2 (0.50 \times 0.50)} = 200$$

En la práctica se entrevistaron 200 personas del total que compone la población, con un margen de error del 7% y un nivel de confianza del 95,45%.

Para seleccionar las unidades de análisis se utilizó el tipo de muestreo aleatorio simple. " El elemento seleccionado para integrar la muestra deja de ser seleccionable, por tanto la población es agotable y por supuesto finita, se suele llamar muestreo irrestrictamente aleatorio." (Hamdam, 1994, p. 28) Se seleccionaron los turistas para ser entrevistados en las distintas playas, durante los días y horarios accesibles para la investigadora.

4.6 Técnicas e Instrumentos de Recolección de Información

La recolección de los datos se realizó por medio de los siguientes instrumentos: (a) cuestionario para encuesta, elaborado por la autora, según los objetivos y las variables a investigar, (Anexo A) con trece (13) ítems

ajustados a los requerimientos de la investigación y preguntas de estructura cerrada, policotómicas y dicotómicas; (b) guía de observación, (Anexo B) también elaborada por la autora, contentiva del listado de situaciones susceptibles de ser observadas.

Estas observaciones se realizaron en el territorio que abarca el municipio Falcón: centros poblados y rutas que conducen a lugares turísticos, acompañadas de fotografías que ilustran dichas observaciones. Con los resultados se cotejó y profundizó la información obtenida en la encuesta efectuada.

Validación de los Instrumentos

Todo instrumento de recolección de datos debe reunir dos elementos: validez y confiabilidad. Según Hernández, *et al* (2003, p. 243) la validez “se refiere al grado en que un instrumento realmente mide la variable que pretende medir”. A fin de determinar si los instrumentos a ser aplicados son confiables, miden lo que se quiere medir y son viables, se les sometió a validez mediante:

1. Juicio de expertos. El instrumento tipo encuesta y la guía de observación fueron evaluados por tres (3) expertos (1 especialistas en metodología y estadística, 1 comunicador social y 1 técnico en turismo) a fin de realizar las correcciones pertinentes y evaluar la validez de contenido, los consultados confirmaron que dichos instrumentos estaban aptos para ser aplicados en el contexto establecido.

2. Prueba piloto. Se aplicaron veinte (20) cuestionarios a turistas o visitantes de la zona, a fin de determinar si las preguntas estaban bien formuladas, eran comprensibles y si los sujetos respondían el cuestionario sin dificultad. La prueba resultó exitosa por lo cual se consideró que el cuestionario era adecuado para ser utilizado.

4.7 Técnicas de Procesamiento y Análisis de Datos

Los procedimientos empleados para manejar los datos obtenidos son los que seguidamente se describen:

Procesamiento

a. Pasos para procesar la información obtenida en la encuesta:

1. Elaboración de planilla de codificación, denominada también hoja o planilla espejo, en la cual se vertieron los códigos de las respuestas obtenidas en los cuestionarios.
2. Transcripción de los datos ya codificados de la planilla de codificación al programa de procesamiento (tabulación). Ésta fue electrónica y no manual ya que se empleó el programa de procesamiento: *SPSS*.
3. Elaboración de tablas de frecuencias relativas y absolutas.
4. Elaboración de gráficos representativos de los resultados de cada pregunta.

5. Elaboración de cuadros estadísticos de cruce de variables, según las variables de desagregación planteadas y la necesidad de profundización detectada.

b. Pasos para procesar la información de las observaciones:

1. Síntesis de las observaciones realizadas, destacando aspectos comunes encontrados, así como situaciones poco frecuentes o referidas a algún hecho específico.

2. Cuantificación de los datos que así lo ameritan, con elaboración de cuadros resumen.

Análisis

Con todos los datos procesados se procedió a realizar el análisis de los resultados que sirvieron de insumo para la elaboración de la Propuesta. Estos resultados se exponen en el Capítulo V, en el que se presenta la totalidad del diagnóstico efectuado.

En consecuencia, en los capítulos siguientes se presentan los resultados de la investigación con un análisis pormenorizado de los mismos, lo que constituye el diagnóstico y se expone la propuesta de señalización turística para el municipio Falcón, al noreste de la península de Paraguaná en el estado Falcón.

CAPÍTULO V

DIAGNÓSTICO

Para la elaboración del diagnóstico se llevó a cabo un trabajo de campo, con aplicación de una encuesta a la muestra establecida y realización de observaciones, a fin de obtener la información necesaria.

5.1 Presentación y Análisis de Resultados

5.1.1 Encuesta

La muestra para la aplicación de la encuesta quedó conformada por doscientos (200) visitantes o turistas, distribuidos entre las distintas localidades que conforman el municipio Falcón.

La información recabada fue debidamente procesada construyéndose con la data obtenida, los cuadros de frecuencias absolutas y relativas, los cruces de variables y los gráficos correspondientes. En el análisis de los datos se hace referencia a la población y no a la muestra, debido a que ésta última es representativa de la población en estudio, con un error máximo admisible del 7% y un Nivel de Confianza del 95,45%, tal como se explicó en la metodología. (*vid supra* Capítulo IV) La segmentación o forma como se distribuye la población, según las distintas variables en estudio, se presenta

en tablas desagregadas de las mismas. Cuando se considera relevante se efectúan cruces entre estas variables a objeto de ampliar la información.

La Población en Estudio

Perfil Sociodemográfico del Turista que Visita el Municipio Falcón

Las variables sociodemográficas utilizadas para segmentar a la población en estudio fueron: (a) género, (b) edad, (c) nivel de instrucción y (d) ocupación. Según estas variables, la población se distribuye como lo muestran los cuadros 1 al 4 y los gráficos 23 al 26, seguidamente expuestos.

Cuadro 4

Distribución de la Población por Género

| Género | Frecuencia | Porcentaje |
|--------------|------------|--------------|
| Masculino | 96 | 48,0 |
| Femenino | 104 | 52,0 |
| Total | 200 | 100,0 |

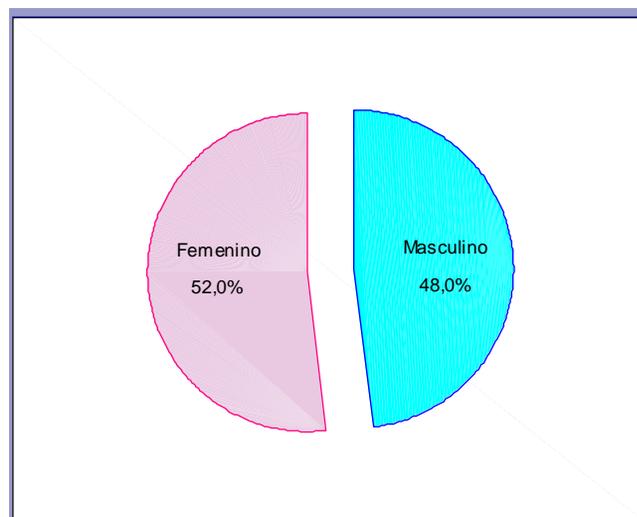


Gráfico 23. Distribución de la población por género

Respecto al género, la población adulta de visitantes del municipio Falcón, en la península de Paraguaná, se encontró que estaba conformada por 52% de mujeres y 48% de hombres, lo que indica prácticamente una relación 1:1 si se toma en cuenta el nivel de error admitido en la muestra.

Cuadro 5

Distribución de la Población por Edad

| Edad | Frecuencia | Porcentaje |
|---------------|------------|--------------|
| 18 a 29 años | 103 | 51,5 |
| 30 a 39 años | 42 | 21,0 |
| 40 a 49 años | 27 | 13,5 |
| 50 a 59 años | 20 | 10,0 |
| 60 o más años | 8 | 4,0 |
| Total | 200 | 100,0 |

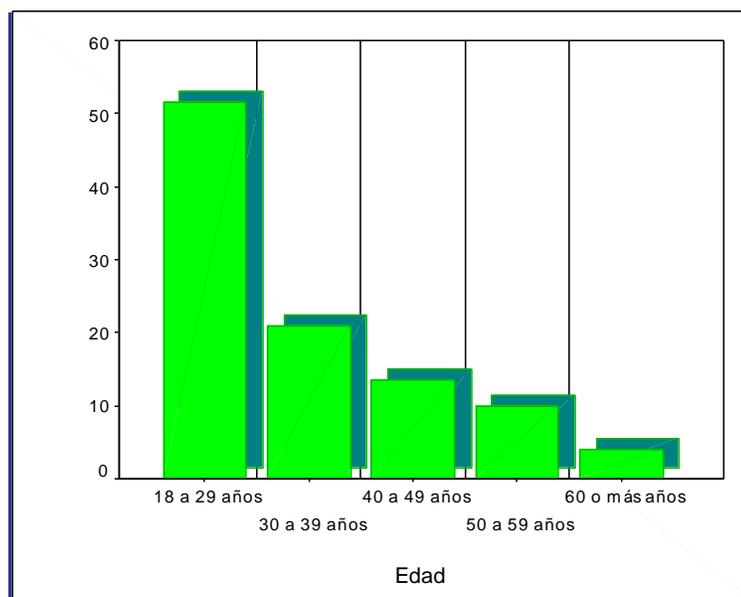


Gráfico 24. Distribución de la población por edad

La composición por grupos de edad se distribuye de forma escalonada, siendo el grupo más representativo el segmento conformado por

los más jóvenes (entre 18 y 29 años) con un 51,5%, le siguen el segmento de 30 a 39 años (21%), el de 40 a 49 años (13,5%) y en menor proporción los grupos con más de 50 años de edad. Esta distribución se explica al comparársela con la distribución general poblacional en Venezuela, aunque en relación a los visitantes o turistas hay que tener presente que también hay turistas provenientes de otros países y latitudes.

Cuadro 6

Distribución de la Población por Grado de Instrucción

| Grado de Instrucción | Frecuencia | Porcentaje |
|----------------------|------------|--------------|
| Primaria | 39 | 19,5 |
| Secundaria | 73 | 36,5 |
| Superior | 88 | 44,0 |
| Total | 200 | 100,0 |

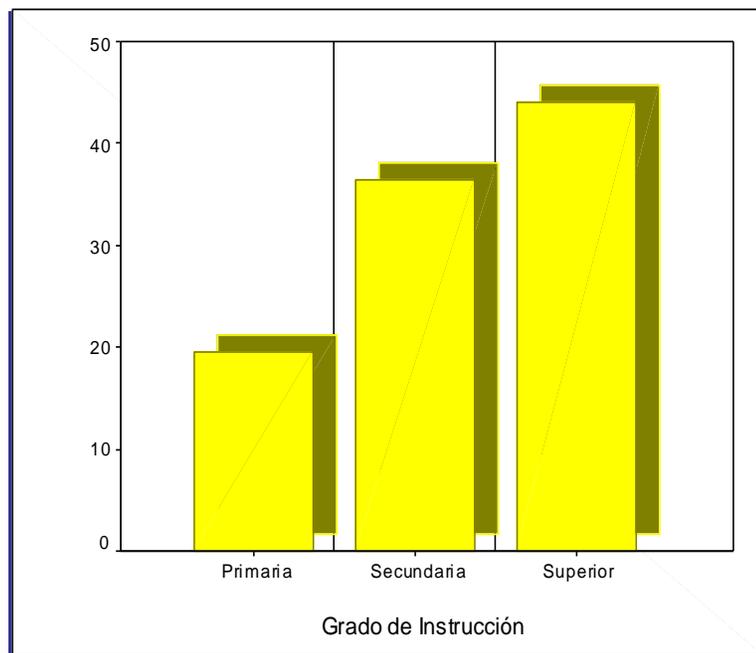


Gráfico 25. Distribución de la población por grado de instrucción

En lo que respecta al nivel educativo de la población se encontró que el 44% tiene grado universitario, o bien, está cursando o cursó algún año de educación superior; 36,5% manifestó tener estudios de nivel secundario y el restante 19,5% estudios de nivel primario.

Cuadro 7

Distribución de la Población por Ocupación u Oficio

| Ocupación | Frecuencia | Porcentaje |
|---------------------------|------------|--------------|
| Ama de casa | 22 | 11,0 |
| Estudiante | 30 | 15,0 |
| Oficinista | 12 | 6,0 |
| Vendedor | 16 | 8,0 |
| Comerciante | 9 | 4,5 |
| Profesional universitario | 60 | 30,0 |
| Empresario | 7 | 3,5 |
| Trabajador independiente | 22 | 11,0 |
| Sector servicios | 22 | 11,0 |
| Total | 200 | 100,0 |

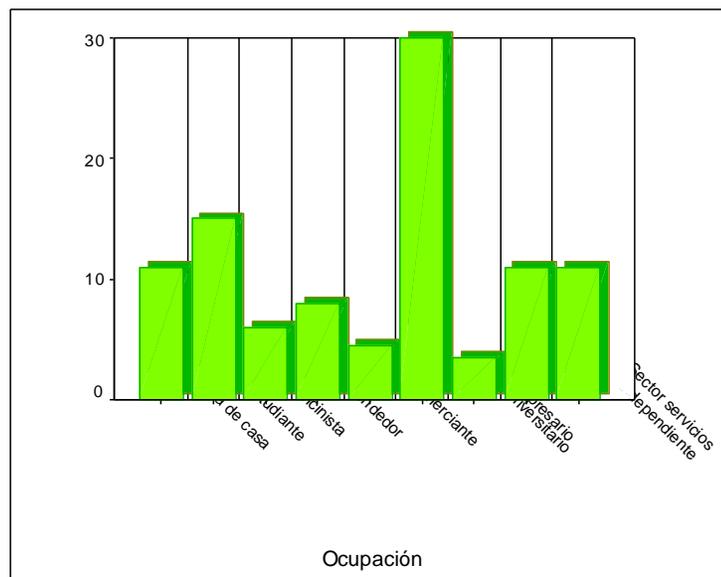


Gráfico 26. Distribución de la población por ocupación u oficio

Según ocupación u oficio esta población está representada por un significativo 30% de profesionales universitarios (médicos, abogados, ingenieros, profesores, entre otros), seguido por el segmento de estudiantes (15%), empleados del sector servicios, amas de casa y trabajadores independientes (11% c/u) y, en proporciones menos significativas, los grupos conformados por empresarios, comerciantes, vendedores y oficinistas, tal como se observa en el Cuadro 7 y el Gráfico 26.

En resumen, se puede afirmar que el perfil del visitante del municipio Falcón de la península de Paraguaná describe un hombre o mujer entre 18 y 39 años de edad, estudiante o profesional con nivel universitario.

Impacto que Genera el Sistema de Señalización Turística en el Visitante del Municipio Falcón en la Península de Paraguaná

Conocimiento del Municipio Falcón

Cuadro 8

Primera Vez que Visita esta Parte de la Península de Paraguaná

| Primera vez | Frecuencia | Porcentaje |
|--------------|------------|--------------|
| Sí | 109 | 54,5 |
| No | 91 | 45,5 |
| Total | 200 | 100,0 |



Gráfico 27. Primera vez que visita esta parte de la península de Paraguaná

Como se observa en el cuadro 8 y el gráfico 27, el 54,5% de la población que visita el municipio Falcón en la península de Paraguaná lo hace por primera vez, mientras que 45,5% ya ha estado allí otras veces. Esta información es fundamental porque permite conocer como una cantidad importante de turistas o visitantes de esta zona lo hace por primera vez, lo cual hace suponer que se requiere información precisa y suficiente acerca de las rutas turísticas, zonas de interés y lugares de recreación y servicios.

Cuadro 9

Recuerda el Nombre del Municipio que Está Visitando

| Recuerda el nombre | Frecuencia | Porcentaje |
|--------------------------------|------------|--------------|
| Respuesta correcta | 75 | 37,5 |
| Respuesta incorrecta o no sabe | 125 | 62,5 |
| Total | 200 | 100,0 |

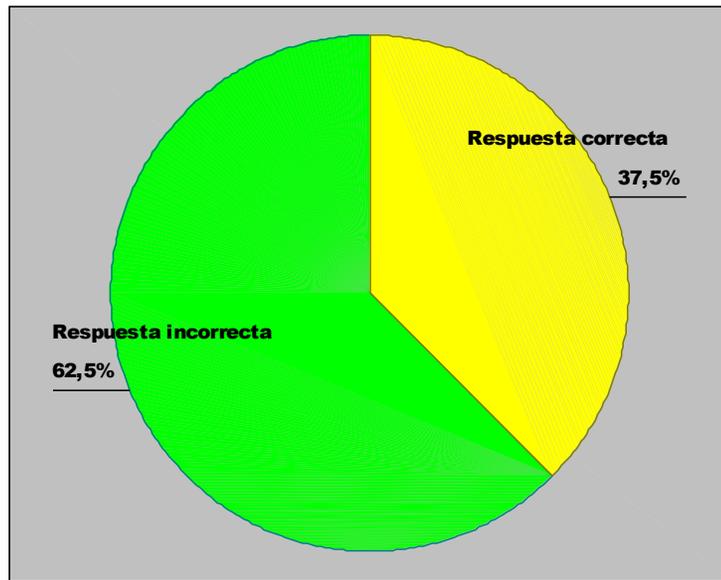


Gráfico 28. Recuerda el nombre de este municipio

La mayoría de los visitantes de esta parte de la península de Paraguaná (62,5%) no recuerdan, o desconocen, cuál es el nombre del municipio que están recorriendo. (Cuadro 9, Gráfico 28) Hay quienes sólo dicen estar en el estado Falcón y otros en Paraguaná, sin contar con algunos turistas extranjeros para quienes la zona no tiene nombre, ella es “una parte bonita de Venezuela”. Esta pregunta reviste importancia debido a que la propuesta que se presenta está referida únicamente al municipio Falcón, no a toda la península, ni al estado como tal y permite destacar la importancia de agregar un elemento informativo adicional para el visitante.

Necesidad de elementos informativos durante la visita turística al noreste de la península de Paraguaná

Cuadro 10

Forma de Orientarse para llegar hasta el Municipio Falcón

| Forma | Frecuencia | Porcentaje |
|---|------------|--------------|
| Utilizando un plano | 38 | 19,0 |
| Vallas de señalización vial | 21 | 10,5 |
| Vallas publicitarias | 11 | 5,5 |
| Información previa de amigos y familiares | 38 | 19,0 |
| Preguntando por el camino | 47 | 23,5 |
| Ya había venido antes | 87 | 43,5 |
| Información recibida en agencia de viajes o turismo | 20 | 10,0 |
| Folletos e Información bajada de Internet | 6 | 3,0 |
| Total | 200 | 100,0 |

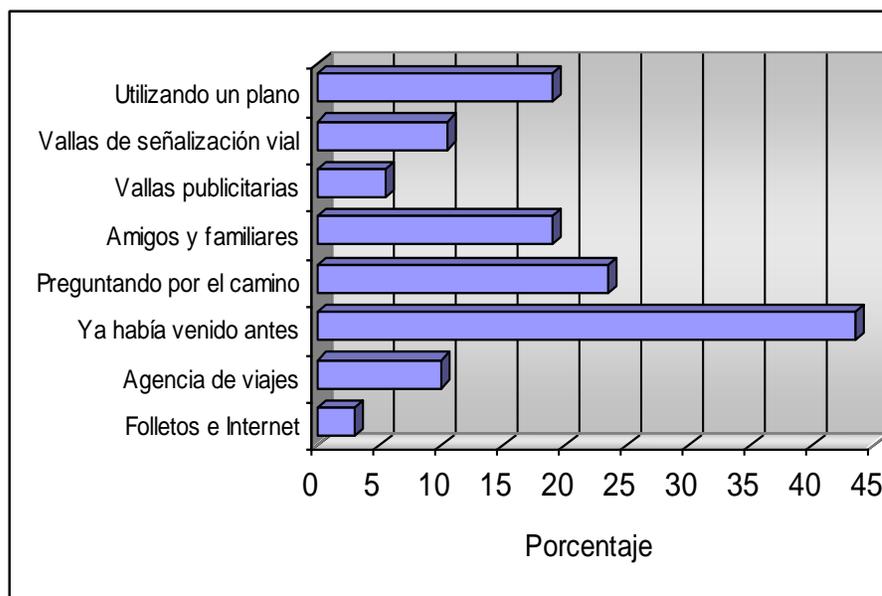


Gráfico 29. Forma de orientarse para llegar al municipio Falcón

Mediante una pregunta de respuestas múltiples se pudo conocer la forma como los turistas y visitantes se orientaron para llegar al municipio

Falcón. Como se observa en el Cuadro 10 y Gráfico 29 un 19% utilizó un plano de vialidad o una guía vial; otro 19% señaló que se orientó mediante las referencias de algún familiar o amigo; 23,5% dijo que preguntó por el camino en varios sitios; 10% fue orientado por una agencia de viajes y turismo; 43,5% informó que ya había venido antes a esta parte de la península de Paraguaná, 3% buscó información en folletos o mediante Internet. Llama la atención que únicamente un 10,5% mencionó las vallas de señalización vial y 5,5% dijo que se guió por la vallas de anuncios publicitarios para los turistas. Se evidenció el escaso uso de la señalización vial para orientarse durante el viaje hacia Paraguaná y dentro de ella.

Cuadro 11

Sitios Visitados o por Visitar en este Viaje al Municipio Falcón

| Sitios | Frecuencia | Porcentaje |
|--------------------|-------------------|-------------------|
| Pueblo Nuevo | 11 | 5,5 |
| Playas en general | 72 | 36,0 |
| Buena Vista | 9 | 4,5 |
| El Vínculo | 4 | 2,0 |
| Casa Josefa Camejo | 9 | 4,5 |
| Jadacaquiva | 6 | 3,0 |
| Bahías - Cabos | 26 | 13,0 |
| Adícora | 43 | 21,5 |
| Bachuaco | 11 | 5,5 |
| El Supí | 10 | 5,0 |
| Cumaraguas | 7 | 3,5 |
| Puerto Escondido | 7 | 3,5 |
| Cabo San Román | 19 | 9,5 |
| Monumentos | 8 | 4,0 |
| Sitios históricos | 15 | 7,5 |
| Total Casos | 200 | 100,0 |

El Cuadro 11 y Gráfico 30 muestran como los visitantes de esta parte de la península de Paraguaná se ven atraídos especialmente por sus playas. Aun siendo esta pregunta de opciones múltiples, el 36% de la población respondió que su destino era las playas en general, mientras que un 21,5% señaló Adícora y 13% bahías y cabos en forma general. El cabo San Román fue nombrado por el 9,5%, mientras que otros balnearios mencionados fueron Bachuaco, El Supí, Las Cumaraguas y Puerto Escondido. Los visitantes que se muestran atraídos por monumentos, poblaciones, lugares históricos se distribuyen en 7,5% “sitios históricos”, 5,5% “Pueblo Nuevo”, “Buena Vista” y “Casa Josefa Camejo” con 4,5% cada una, 4% “monumentos”, 3% Jadacaquiva y 2% El Vínculo.

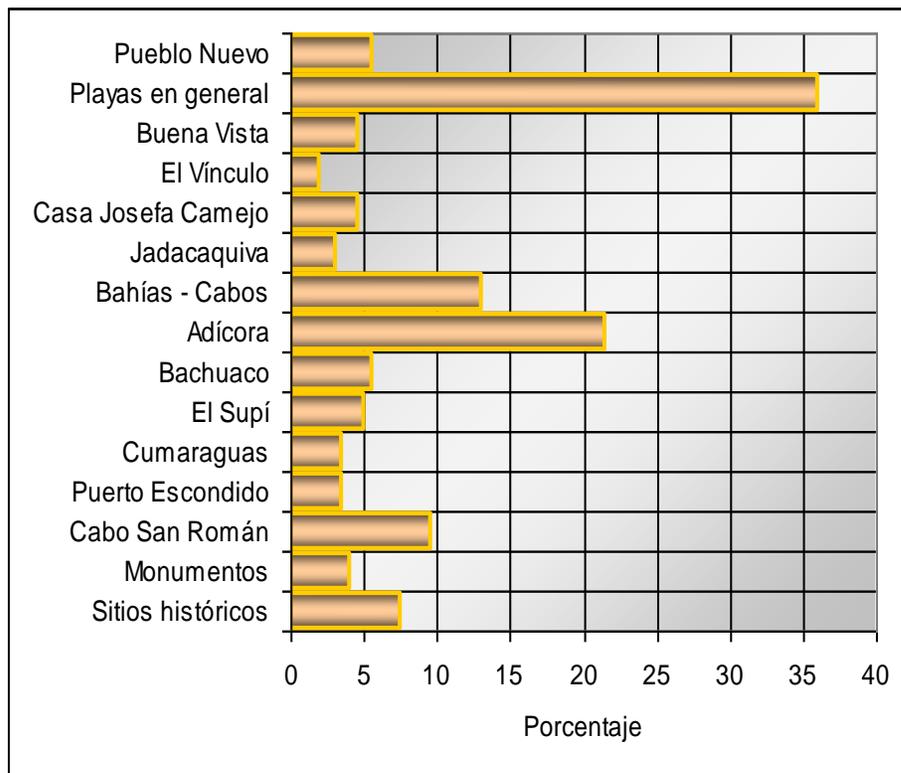


Gráfico 30. Lugares que visitará o visitó en el municipio Falcón

Cuadro 12

Encontró Señalización Vial Turística Durante su Recorrido en el Municipio Falcón

| Encontró | Frecuencia | Porcentaje |
|--------------|------------|--------------|
| Sí | 121 | 60,5 |
| No | 62 | 31,0 |
| No recuerda | 17 | 8,5 |
| Total | 200 | 100,0 |

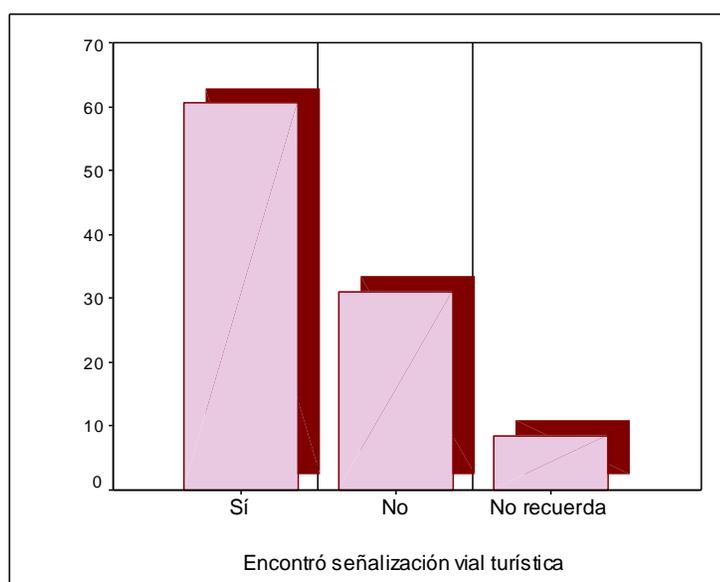


Gráfico 31. Encontró en su recorrido por el municipio Falcón señalización vial turística

Sorprende que el 31% de la población de visitantes de esta zona de la península de Paraguaná afirma que durante su recorrido por el municipio Falcón no encontró señalización vial turística, a lo que se añade un 8,5% que “no recuerda” haber visto estas señales. Si bien es cierto que la señalización existente adolece de muchos defectos e incongruencias, tampoco puede decirse que no exista. Sobre este punto se ahondará en la segunda parte de

este diagnóstico, referido a la observación directa efectuada por la autora de esta propuesta.

Al 60,5% de la población que afirma haber visto este tipo de señalización se le consultó acerca del estado en el cual de encontraban dichas señales. Las respuestas se muestran en el Cuadro 13 y Gráfico 32, seguidamente expuestos.

Cuadro 13

Estado de la Señalización Vial Turística Encontrada

| Estado Vallas Señalización | Frecuencia | Porcentaje |
|--------------------------------|------------|--------------|
| Facilmente visibles | 14 | 11,6 |
| En buen estado físico | 16 | 13,2 |
| Deterioradas | 32 | 26,4 |
| Ilegibles (borradas, oxidadas) | 28 | 23,1 |
| Actualizadas | 16 | 13,2 |
| Desactualizadas | 29 | 24,0 |
| En número suficiente | 8 | 6,6 |
| Total | 121 | 100,0 |

También con posibilidad de opciones múltiples de respuesta, la evaluación del estado de la señalización vial, realizada por el segmento de la población que recuerda haber visto dichas señales, indica que las mismas están deterioradas (26,4%), desactualizadas (24%) o son ilegibles (23,1%). Otro grupo las considera en buen estado físico y actualizadas (13,2% en cada opción), fácilmente visibles (11,6%) y “en número suficiente” (6,6%).

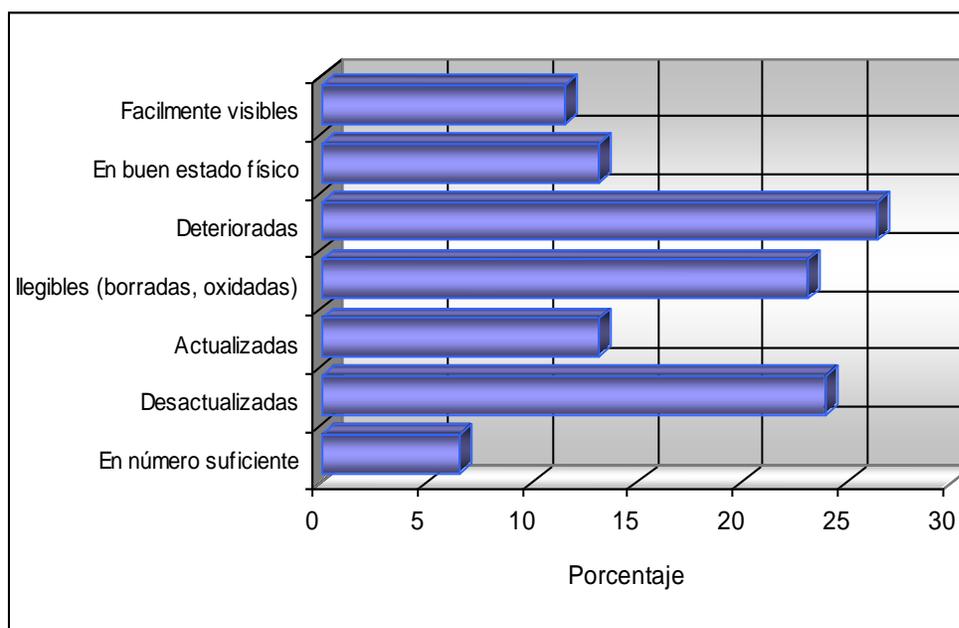


Gráfico 32. Estado de las vallas de señalización vial encontradas

Importancia que el visitante otorga a los sistemas de señalización durante su paso o estadía en la zona.

Cuadro 14

Hay Atractivos Turísticos en Este Municipio Desconocidos por los Visitantes

| Hay atractivos turísticos desconocidos | Frecuencia | Porcentaje |
|--|------------|--------------|
| Sí | 145 | 72,5 |
| No | 55 | 27,5 |
| Total | 200 | 100,0 |

El 72,5% de la población de visitantes señaló que sí hay atractivos turísticos en este Municipio que son desconocidos por los turistas, colocándose, en algunos casos, ellos mismos como ejemplo; un 27,5% respondió negativamente, tratándose, en este caso, de personas que ya

habían venido antes y de algunos que habían realizado un *tour* por casi toda la península de Paraguaná.

Cuadro 15

Grado en que hace falta mejorar la señalización turística en relación a los atractivos que ofrece este municipio

| Grado | Frecuencia | Porcentaje |
|--------------|------------|--------------|
| Mucho | 145 | 72,5 |
| Poco | 48 | 24,0 |
| Nada | 7 | 3,5 |
| Total | 200 | 100,0 |

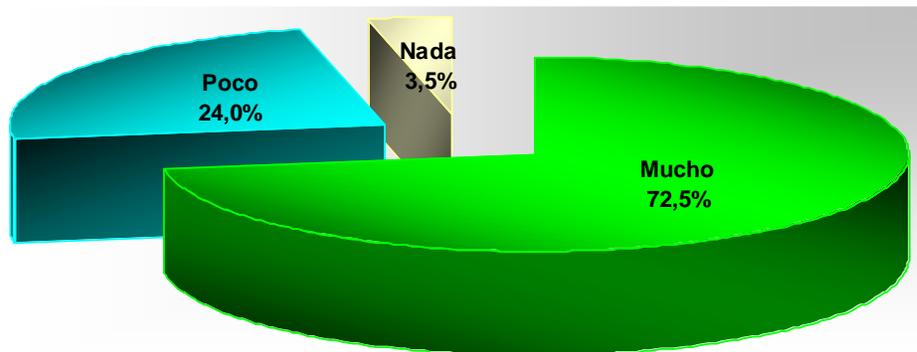


Gráfico 33. Grado en que hace falta mejorar la señalización vial en el municipio Falcón

Según la opinión del 72,5% de los visitantes de esta parte de la península de Paraguaná, hace “muchísima” falta mejorar la señalización vial relacionada con el turismo; otro 24% considera que es “poco” lo que hace falta mejorarla y sólo un 3,5% considera que no hace falta mejorar “nada” en este sentido.

5.1.2 Observación

La observación directa realizada se efectuó recorriendo el territorio del municipio Falcón y recopilando en unas planillas de recolección de información elaboradas con esta finalidad, los datos resaltantes relacionados con la señalización vial y la publicidad exterior que existen en el momento de la recolección de datos.

Los sitios visitados abarcan las distintas parroquias de este municipio, así como las ciudades de Coro y Punto Fijo, como puntos de emisión de turistas hacia el municipio Falcón. Se tomaron fotografías de aquellas situaciones en las cuales se consideró importante mostrarlas gráficamente.

El resumen de lo observado puede apreciarse en los cuadros siguientes:

Se incluyen: (a) señalización de tránsito vehicular en áreas urbanas y en carreteras o vías de comunicación entre áreas urbanas; (b) señalización de tránsito de personas, incluida en la estructura urbana de los centros poblados, es decir, aquella que viabiliza el tránsito peatonal para la adecuada

utilización de la trama urbana a través de una información oportuna y de fácil comprensión, útil para habitantes del núcleo urbano y de muchísima ayuda para el visitante; (c) señalización de información general que orienta hacia el acceso a los servicios públicos, lugares de interés, etc. Estas señales hacen parte fundamental de las señales turísticas.

Cuadro 16

Resumen observaciones: señalización vial en el municipio Falcón

| | |
|---|--|
| √ | Existencia de señales |
| √ | Coexisten en el mismo punto señales diferentes |
| √ | Señales deterioradas |
| √ | Señalización de tránsito (lugares geográficos, distancias, etc.) |
| √ | Señalización vial turística (información, servicios, lugares de interés) |
| √ | Son sufragadas por alcaldía del municipio (según datos que las identifican) |
| √ | Sufragadas o patrocinadas por otra entidad pública (según datos que las identifican) |
| X | Patrocinadas por entidades privadas (según datos que las identifican) |

Las gráficas que seguidamente se muestran permiten una descripción de las situaciones observadas durante el recorrido realizado por el municipio Falcón, en relación a lo expuesto en el Cuadro 16. Es importante señalar que este diagnóstico fue realizado durante dos (2) visitas efectuadas a esta región del estado Falcón, una en 2005 y otra en 2006, encontrándose durante la segunda visita que habían sido colocadas algunas vallas nuevas de señalización vial informativas, que si bien mejoraron en algunos aspectos la situación, no llenaron los objetivos que debían haber cumplido, dadas las deficiencias que se presentan y observan a lo largo del trayecto.



Gráfico 34. Entrada al estado Falcón, carretera que llega desde Caracas.
Fuente: Fotografía tomada por la autora (2005)

En lo que respecta a las observaciones personales relativas a la señalización existente destacan los siguientes aspectos:

a. En la vía desde Caracas, cuando se está entrando al territorio del estado Falcón cerca del primer peaje, la valla vial que da la bienvenida a los viajeros y turistas está deteriorada. La misma no fue cambiada cuando se incorporó la nueva señalización. (Ver gráfico 34)

Se debe hacer notar que las vallas viales de fondo verde que se encuentran a lo largo de las distintas carreteras del país, fueron colocadas por la Dirección de Tránsito Terrestre hace varios años y actualizadas por las dependencias de Tránsito en algunas gobernaciones, conservando las características de uso internacional.



Gráfico 35. **Entrada a Falcón.** Fuente: Fotografía tomada por la autora (2005)

b. A lo largo de la carretera que conduce hacia distintas localidades del Estado es posible encontrar vallas como la que se observa en el Gráfico 35, puestas por la gobernación, según se advierte por el logotipo que la identificaba para el período 1994-98. Están muy deterioradas y se mezclan con las de más reciente data.



Gráfico 36. **Entrada hacia Coro.** Fuente: Fotografía tomada por la autora (2005)



Gráfico 37. **Entrada hacia Los Medanos.** Fuente: Fotografía tomada por la autora (2005)



Gráfico 38. **Vía Adicora – Pueblo Nuevo.** Fuente: Fotografía tomada por la autora (2005)

c. También es común encontrar vallas de bienvenida a ciertas localidades, como las que se muestran en los Gráficos 36, 37 y 38, con el logotipo de la gobernación pero con un uso electoral o político y que han permanecido allí a pesar de que se coloquen vallas nuevas.



Gráfico 39. Señalización vial de uso turístico. Fuente: Fotografías tomadas por la autora (2006)

d. Las nuevas vallas de señalización vial, como las que se muestran en el Gráfico 39, tienen fondo azul, de acuerdo con la norma internacional para vallas de uso turístico, pero con un agregado político en la identificación de la Gobernación, en el tablón amarillo superpuesto, color que es usado universalmente para señales de tránsito que indican atención o peligro, por atraer la atención visual. En este caso el color y ubicación muestran su intencionalidad.

El Gráfico 40 muestra una valla vial de tránsito de vieja data, donde también se identifica la Gobernación de entonces (según logotipo), pero con un tablón de fondo blanco y ubicación en la parte inferior de la misma, lo que no distrae el objetivo principal que es el de informar al visitante acerca de dónde se encuentra y hacia dónde puede dirigirse.



Gráfico 40. Señalización vial hacia puntos distintos. Fuente: Fotografía tomada por la autora (2005)

Debe destacarse que las vallas que se localizan a lo largo del trayecto que lleva a los distintos sitios del Municipio Falcón, sean las verdes o de Tránsito, más antiguas, o las más recientes, azules o de señalización turística, no muestran al visitante la distancia (generalmente se pone en kilómetros o en metros, según la cercanía) que le queda por recorrer para llegar al sitio poblado más cercano, o a algún lugar turístico de interés.

e. No es raro encontrar varias señales en un mismo sitio que hayan sido puestas en distintos momentos, con diferentes estilos y hasta con indicaciones que pudiesen confundir al visitante, como las que se muestran en el Gráfico 41, donde se observa que la valla más antigua de tránsito (verde) señala con una flecha hacia arriba (directo) la ruta hacia El Supí, mientras a su lado, la nueva valla turística (azul) muestra una flecha hacia la izquierda la ruta hacia El Supí.



Gráfico 41. Coexistencia de señales en un mismo lugar. Fuente: Fotografía tomada por la autora (2006)



Gráfico 42. Señales turísticas con pictogramas. Fuente: Fotografías tomadas por la autora (2006)

f. No todas las vallas de señalización turística han sido patrocinadas por la Gobernación, también hay patrocinio del Gobierno Central, como se aprecia especialmente en las vallas de uso turístico con pictogramas. (Ver Gráfico 42) Estas vallas forman parte del grupo más reciente. (2006)

g. En la vía alterna que se dirige hacia Moruy, Buena Vista, Pueblo Nuevo (capital del municipio Falcón) y hacia las playas de la región, las vallas son escasas, la mayoría está deteriorada (localizadas desde el recorrido por la región en el 2005) y no informan acerca de las distancias. Entre otras singularidades no se señala la ruta hacia el monumento natural Cerro de Santa Ana, no identifican las construcciones religiosas de cada pueblo, que datan del siglo XVI y son verdaderas joyas arquitectónicas, ni tampoco los demás lugares de interés turístico que el viajero puede disfrutar, tales como las ventas de artesanía, muebles de madera de cardón y fibra vegetal, únicas en su estilo en Venezuela.

La comunicación en la señalización turística. Es de importancia fundamental el tema comunicacional en la señalización, como ya se ha explicado. El diagnóstico realizado evidencia como ha sido poco valorada la teoría de las comunicaciones en cuanto al trato que debe dársele al receptor mediante un mensaje claro, sin distorsiones para que cumpla con el objetivo para el cual ha sido creado, tal es, en este caso, la información al visitante y en especial para aquellos turistas que por primera vez visitan este territorio.

El Cuadro 17 resume las observaciones hechas en tal sentido: carencia de información oportuna, falta de armonía, claridad y consistencia en gran parte del material de señalización y pictográfico utilizado.

Cuadro 17

Resumen observaciones: comunicación en la señalización turística

| | |
|----|---|
| X | Comunican (las señales) con claridad la ruta, el lugar y la distancia hacia donde el visitante debe dirigirse para llegar al sitio que anuncian |
| √X | Guardan coherencia en cuanto al color, diseño, tamaño y tipo o modelo de pictogramas utilizados |
| X | Se repiten a lo largo del trayecto que conduce a un determinado lugar, especialmente si el camino o carretera se bifurca en algún punto |
| √X | Es consistente la información que aporta la señal o valla con la realidad que el visitante encuentra al arribar al destino señalado |

Seguidamente puede observarse (Gráfico 43) como al bifurcarse el camino hacia dos puntos distintos no se ha colocado ninguna señal que indique hacia dónde se dirige cada uno de ellos. Ese aspecto ha quedado igual a pesar de incorporarse nuevas vallas en el año 2006.



Gráfico 43. **Bifurcación del camino sin identificación de ruta.** Fuente: Fotografía tomada por la autora (2005)

Dentro del grupo de señales más recientes (Gráfico 44) es posible encontrar coherencia en color, diseño, modelo de pictogramas y tamaño utilizados.



Gráfico 44. **Modelo de vallas más recientes.** Fuente: Fotografía tomada por la autora (2006)

Sin embargo, no se indican las distancias que faltan para llegar a algún lugar en ninguna de las señales que recorren el municipio Falcón, ni en las más antiguas con varios años de uso, ni en las colocadas después del año 2005.

Mantenimiento. Uno de los aspectos que aparece con mayor dificultad para su evaluación es el referido al cuidado y mantenimiento de las

señales viales de uso turístico, ubicadas en el municipio Falcón de la península de Paraguaná. La razón de ello es que durante la realización del diagnóstico (2005-2006) ocurrieron cambios que permiten mejoras en cuanto a la apariencia de las señales, sin embargo, el estado de las anteriores y la no eliminación de las mismas muestra un descuido que continúa pese al aparente cambio. El Cuadro 18 muestra como algunas características evaluadas están presentes y también ausentes a causa de esta duplicidad.

Cuadro 18

Resumen observaciones: mantenimiento

| | |
|----|---|
| √X | La pintura está en buen estado |
| √ | La maleza y plantas cercanas han sido podadas para que no obstaculicen la visibilidad de la señal |
| √X | Los datos que contienen son actuales |
| X | Las señales estropeadas parece que son repuestas por nuevas (según el estado observado en las mismas) |

Además de esto ha sido necesario destacar como a lo largo de la ruta aparecen vallas y señalizaciones de todo tipo y en pésimo estado. Algunas son manifestaciones de los vecinos del lugar que muestran su descontento, otras son restos de anuncios y señales de años atrás. Todo esto puede observarse mejor en el gráfico 45.

En cuanto a los pictogramas debe hacer mención al hecho de que no fueron retiradas las vallas con pictogramas de señalización turística en algunos casos y tampoco sustituidas por otras, a pesar de que el estilo no es el mismo y van en franco deterioro.



Gráfico 45. Deterioro e incongruencias a lo largo de la ruta. Fuente: Fotografía tomada por la autora (2005-2006)

El gráfico 46 es una muestra de una señal pictográfica cuya imagen fue fotografiada con un año de diferencia y puede verse su deterioro de un año al otro, además de no responder a la nueva imagen que se exhibe en las señales más recientes.



Gráfico 46. Dos momentos del mismo pictograma. Fuente: Fotografía tomada por la autora (izq. 2005 y der. 2006)

Algunas cosas adicionales a destacar son las siguientes:

- a. Oxidación de varias de las vallas
- b. La señalización turística antes de las entradas a las playas de Buchuaco, El Supí y Tiraya, son escasas.
- c. Ya de regreso del Cabo San Román el único aviso que indica al turista que está pasando por el salinero de Las Cumaraguas, está en sentido contrario a la ruta pues solo es visible cuando ya el viajero pasó por el lugar y se regresa.

CAPITULO VI

PROPUESTA DE SEÑALIZACIÓN TURÍSTICA PARA LA PENÍNSULA DE PARAGUANÁ

6.1 Introducción

El turismo es en Paraguaná una actividad económica de importancia creciente que se desarrolla, en buena parte, mediante pequeñas y medianas empresas estatales y privadas. De acuerdo con esto, es evidente que la existencia de una adecuada señalización puede repercutir favorablemente en el desarrollo turístico de la Península, con las positivas consecuencias socioeconómicas que de ello se derivan.

Sin embargo, no hay que olvidar que la señalización turística reviste una especial complejidad, ya que no sólo debe reunir las características técnicas precisas para que la información se transmita con el máximo respeto a la seguridad vial, de forma homogénea en todo el territorio falconiano, sino que debe realizarse con un nivel de calidad acorde con la imagen que deben ofrecer los recursos turísticos de la región.

Por ende, se hace necesario normalizar la señalización turística fijando unos criterios y una identidad gráfica común de carácter general, que se aplique, tanto a la nueva señalización como a las futuras reposiciones,

bien por antigüedad o deterioro de las existentes, bien por cualquier otra razón que se estime oportuna en su momento.

Las actuaciones a ejecutar deben dividirse en grupos, dependiendo del lugar en que se instalen. Es evidente que la información que se suministra al usuario que circula a alta velocidad por una carretera principal no puede ser la misma que la que se le ofrece en el interior de una ciudad o población, ni la que aparece recogida en un panel informativo en una carretera regional.

Por lo tanto, esta propuesta tiene como propósito principal la definición de varios tipos de señales turísticas informativas viales. Se define la señalización de tránsito vehicular en áreas urbanas y en carreteras o vías de comunicación entre áreas urbanas y la señalización de tránsito de personas en los centros poblados.

6.2 Contenido de la Propuesta. Alcances y Limitaciones

Esta propuesta contempla en su contenido los siguientes aspectos: (a) objetivos de la propuesta; (b) antecedentes y justificación; (c) fases; (d) modelos de señalización vial: informativa donde se ilustra con ejemplos típicos para señalización en vías principales y secundarias, en intersecciones, en zonas turísticas, peatonales, etc.; (d) factibilidad de la propuesta.

En cuanto a su alcance, la Propuesta de Señalización Turística para la Península de Paraguaná sólo pretende ser un instrumento que oriente las bases de un sistema de señalización turística en esta importante región del país. Su aspiración es sistematizar la señalización turística a objeto de satisfacer las demandas de orientación, dirección e identificación de los visitantes, con claridad y precisión, tal como fue expresado por los turistas que visitan la localidad, durante el estudio diagnóstico, así como transmitir una imagen única y homogénea del producto turístico de la zona.

La obtención de la información relativa a las opiniones que tienen los turistas del Municipio Falcón en la Península de Paraguaná respecto a la señalización turística y los resultados de las observaciones propias realizadas por la autora de la presente investigación, permitieron comprobar que la información promocional y turística que se encuentra en las vías que conducen desde la ciudad de Coro hasta la Península de Paraguaná y dentro de ésta en la ruta de las playas Adícora, Buchuaco, El Supí, las salinas de Las Cumaraguas y el Cabo San Román (este último como ya se señaló al principio de este trabajo constituye la parte más septentrional de Venezuela), está deteriorada, es insuficiente y sus indicaciones no son específicas, ni claras, ni ubican al viajero en la ruta hacia los atractivos naturales y culturales de la región.

Los puntos seleccionados para la aplicación del modelo propuesto responden a las limitaciones espacio-temporales impuestas en la delimitación

del proyecto, no obstante, sólo son pautas a seguir y de fácil implementación en todo el resto de la Península.

6.3 Objetivos de la Propuesta

Presentar a las autoridades del municipio Falcón, península de Paraguaná y a la Corporación de Turismo del estado Falcón, un plan de renovación y mantenimiento de señalización turística para esa región, que cubra las necesidades de conocimiento de los sitios de interés para sus visitantes y turistas.

Indicar las pautas para la renovación del sistema de señalización, en la ruta que conduce desde la ciudad de Coro hasta el Cabo San Román, pasando por los centros poblados Santa Ana, Moruy, Buena Vista, Pueblo Nuevo, El Hato, Adícora, Buchuaco, El Supí, Tiraya, El Vínculo y Las Cumaraguas, indicando los atractivos turísticos culturales y naturales que el turista puede disfrutar.

Impulsar un plan general de señalización local con énfasis en los sitios de interés turístico, histórico, cultural o natural.

6.4 Antecedentes y Justificación

Debido a la diversidad de señales existentes en todo el mundo, en 1949 la Organización de Naciones Unidas (ONU) convocó en Ginebra, Suiza, a una asamblea de países miembros, con el fin de discutir una propuesta

para la unificación de las señales de tránsito, que permitiera a los conductores identificarlas fácilmente al viajar de un país a otro. En virtud de las marcadas diferencias existentes entre los sistemas europeo y norteamericano, no se aceptó una unificación que supusiese un cambio drástico en ellos.

En 1952, el grupo técnico encargado de efectuar el estudio sobre unificación de señales presentó un informe ante la Comisión de Transportes y Comunicaciones de la ONU, en donde se sentaron las bases para un sistema mundial de señales, el cual fue aprobado por el Consejo Económico y Social de la misma Organización en 1955.

Posteriormente, en 1967, el X Congreso Panamericano de Carreteras realizado en Montevideo, Uruguay, aprobó las recomendaciones de la ONU para la elaboración de un sistema mundial de señales de tránsito basado en los símbolos.

La ONU convocó a una convención sobre circulación vial, que se realizó en Viena, Austria, en 1968, en donde el proyecto del Sistema Mundial de Señales fue modificado y adoptado, conservando los símbolos del sistema europeo y aceptando la alternativa de la escritura de leyendas utilizada en el sistema norteamericano.

El XI Congreso Panamericano de Carreteras (COPACA), celebrado en 1971 en Quito, Ecuador, aprobó el proyecto de convenio para adoptar el *Manual Interamericano de dispositivos para el control del tránsito en calles y*

carreteras, puesto en consideración de los países miembros en la sede de la secretaría general de la Organización de Estados Americanos (OEA) en 1979 en la denominada "Convención de Caracas", y adoptado en Washington, D.C., Estados Unidos, el 12 de julio de 1979, la misma fecha en que Venezuela ratifica su adhesión al mismo. La Comisión del Acuerdo de Cartagena, mediante Decisión No. 271/90, acordó que para efectos relacionados con la señalización vial del sistema andino, los países miembros adoptaran el *Manual Interamericano*, aprobado por la OEA.

El XVI Congreso Panamericano de Carreteras, celebrado en Montevideo, Uruguay, aprobó en mayo de 1991, mediante Resolución COPACA XXII, la actualización del *Manual Interamericano del dispositivo para el control del tránsito en calles y carreteras*, segunda edición, como fruto de la labor cumplida por el grupo de trabajo de actualización del documento, presidido por Venezuela e integrado, además, por Argentina, Brasil, Colombia, Chile, Méjico, Panamá, Perú y Uruguay. (OEA, 1995)

A partir de este marco y con énfasis en los aspectos legales actuales de la Republica Bolivariana de Venezuela, contemplados en el Decreto con Fuerza de Ley Orgánica de Turismo (2001) y demás decretos relativos a las normas y prohibiciones para la colocación de vallas, se justifica la presentación de esta propuesta.

6.5 Fases de la Propuesta



Gráfico 48. Fases de la propuesta

6.6 Planteamiento

El desarrollo de la actividad turística en la península de Paraguaná amerita la estandarización de una simbología que describa los atractivos

turísticos, los accesos y servicios disponibles en cada uno de sus destinos. Para esta propuesta se ha tomado como referente la iconografía utilizada en el ámbito internacional, adaptando su contenido a las características propias de la realidad nacional y local.

A fin de ayudar a que la gestión turística se desarrolle de forma eficiente, dentro de la península de Paraguaná, se hace necesario dotar a los municipios que la conforman de herramientas de señalización vial actualizadas, homogéneas y de fácil aplicación, con el propósito de que en el corto plazo se realicen las acciones pertinentes para desarrollar una señalización turística uniforme y efectiva. Es, en este sentido, que se plantea la propuesta

Así mismo, el sector privado podrá utilizar los pictogramas e imagen de destino propuestos, permitiéndole destacar aquellos servicios que ofrecen sus instalaciones mediante una publicidad exterior que ayude a la promoción e información de hoteles, restaurantes, comercios y cualquier otro servicio creado para el turista.

La utilización constante y generalizada de la señalización turística, permitirá mejorar de manera sustancial la información de interés turístico que ofrecen los destinos.

6.7 Diseño

Esta fase de la propuesta presenta una serie de señales y pictogramas basados en el concepto del lenguaje universal que representan los símbolos, según la *International Pictogram Standard* (Pierce, 1996)

Para el tema turístico es necesario agrupar y clasificar los pictogramas a fin de facilitar su comprensión y aplicación. De esta forma se presentan pictogramas de apoyo a los servicios turísticos, universalmente definidos; pictogramas de actividades turísticas, tanto deportivas, culturales como recreativas, utilizados también en muchos países y al igual que los de servicios, avalados por la Organización Mundial del Turismo, (ONU, 1992) de la cual Venezuela es miembro.

En primer término se presentan las señales o vallas **informativas de destino**, comenzando por las más generales: de bienvenida al estado Falcón, a la península de Paraguaná y al municipio Falcón. Se pretende así crear una identidad corporativa e imagen turística, que pueda ser utilizada posteriormente en todos los municipios que conforman el estado Falcón.

El modelo de valla que seguidamente se presenta (gráfico 49) identifica la llegada al estado Falcón desde las vías de acceso por carretera, puertos o aeropuerto.



Gráfico 49. Valla de bienvenida al estado Falcón.

La siguiente valla es el modelo propuesto para identificar la señalización de entrada a la península de Paraguaná desde la red vial que conduce a ella. (Gráfico 50)



Gráfico 50. Valla de bienvenida a la península de Paraguaná.

Vallas, como la que seguidamente se muestra, (ver gráfico 51) permitirán la señalización de entrada a cada uno de los municipios del estado

Falcón desde la red de carreteras. En el presente caso se da la bienvenida al municipio Falcón de la península de Paraguaná.



Gráfico 51. Valla de bienvenida al municipio Falcón.

Descripción de las características. Estas vallas para indicar los límites territoriales serán de color verde, siguiendo las normas para las señales

informativas de destino, con color fuerte de fondo y letras grandes claras que contrasten y puedan leerse a distancia.

Para la concepción de las características físicas de las señales, se tomaron en cuenta los siguientes aspectos:

1. Las señales turísticas deben ser concretas y claras, tendientes a no alterar el entorno o paisaje donde estén ubicadas.

2. Deben utilizarse colores que eviten confusión y que por el contrario la hagan distinta y paulatinamente reconocible. Sin embargo, los colores a utilizar en el sistema de carreteras, deben ajustarse a lo establecido para señales informativas que correspondan a los utilizados en el ámbito internacional.

3. Deben determinarse adecuadamente los sitios de ubicación de las señales turísticas en función del mensaje que se quiera transmitir y de las distancias de visibilidad y de aproximación.

4. La leyenda a utilizar debe ser lo más breve y clara posible.

5. El número de señales a utilizar es producto del estudio que para tal fin se realizó, con el propósito de organizarlas e instalar las estrictamente necesarias.

Para la aplicación de la señalización se deben considerar las circunstancias en las que se desarrolla la comunicación, es decir, la

presencia de la señal en un determinado lugar y para una determinada función, posibilitando al receptor la identificación del mensaje.

En segundo lugar, se propone la colocación de señales o vallas **indicativas de ruta**, desde el Parque Nacional Los Médanos de Coro hasta el Cabo San Román, que contengan indicación de distancias e información de los atractivos turísticos más relevantes. Se colocarán a una distancia no mayor de 5.000 metros del objetivo o destino al que hacen referencia.

Estas señales serán de color azul y letras blancas, siguiendo la imagen corporativa ya presentada en las señales anteriores. Permiten la señalización de los recursos específicos de una determinada zona, están emplazados en las vías principales y se utilizan las ilustraciones con realismo fotográfico para su realización, ya que el uso de pictogramas básicos podría resultar confuso y no ajustado a su correcta interpretación. Se mostrarán recursos naturales, deportivos, monumentales, artesanales o gastronómicos, según sea el caso. (Ver modelo en gráfico 53)

En cuanto a tamaño y forma son iguales al grupo anterior, difieren en el color de fondo y en la información de distancias, así como la inclusión de fotogramas.



Gráfico 52. Modelo de valla indicativa de ruta.

Descripción de las características. Estas vallas para indicar la ruta y la cercanía del destino turístico serán de color azul, siguiendo las normas ya

descritas para las señales turísticas: color oscuro de fondo, letras grandes y claras que contrasten y puedan leerse a distancia.

El total de estas vallas indicativas de ruta está sujeto al número de destinos turísticos que se promocionan en el municipio Falcón desde su entrada hasta el Cabo San Román. Se incluyen ciudades o poblaciones, como el modelo que se muestra en el gráfico 53.



Gráfico 53. Modelo de valla indicativa de ruta hacia poblaciones.

En el caso de las vallas que indican la proximidad a los centros poblados se utilizarán fotogramas con motivos emblemáticos que por sí solos representen la identidad de dicha población, de preferencia una única imagen ocupando gran parte de la valla. Estas vallas son más altas que anchas, a la inversa de las que indican la ruta hacia los destinos turísticos naturales o históricos, precisamente para manejar mejor la idea de un fotograma único.

El complemento necesario de todas estas vallas son las señales informativas, más pequeñas que las anteriores y que se colocan a lo largo del camino, en vías principales y secundarias, en bifurcaciones, etc., que van indicando al viajero la ruta correcta hacia su destino. Estas vallas son de color azul, con letras blancas y tienen forma de flecha, como la que se muestra en el Gráfico 54 que es una señal informativa de decisión de destino.



Gráfico 54. Señal informativa de decisión de destino.

Este tipo de señal se usará para informar a los viajeros, en el sitio mismo de decisión, los destinos a que conducen cada uno de los ramales de una intersección. Está representada por medio de mensajes modulares con tableros en forma de flecha que indican una misma dirección, sin exceder tres (3) destinos.

Adicionalmente a estas vallas, se propone la colocación de señales de servicios turísticos a lo largo de la misma ruta, donde se informe a los turistas y viajeros respecto a lugares para descansar y pernoctar, puestos de salud, autoridades policiales, baños públicos, estacionamientos, comidas y bebidas, bombas de gasolina, venta de artesanías, entre otras informaciones que se consideren necesarias.

Para estas señales se hará uso de una serie de pictogramas o símbolos estandarizados con las variantes que el diseñador o creativo haga, de acuerdo a la imagen gráfica que se pretende crear. (Ver modelo en el Gráfico 55 y siguientes)

Sitio de estacionamiento



Gráfico 55. Señal que indica el lugar y distancia para estacionar, según sea el caso.

Esta señal se empleará para informar a los conductores en el sitio mismo, la dirección (con una flecha) o la distancia (en metros) en el cual se encuentra un lugar autorizado para el estacionamiento de vehículos.

Lugares de interés turístico

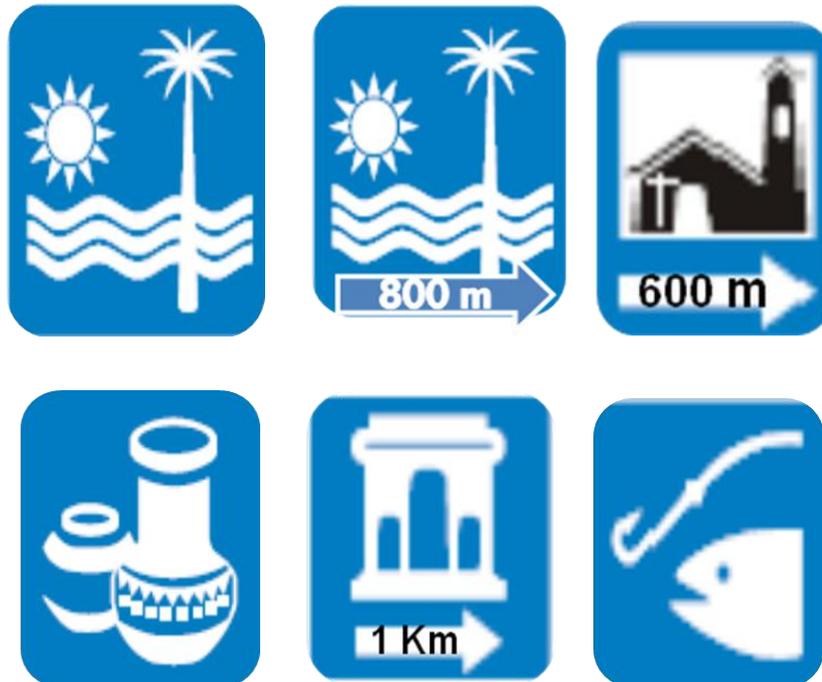


Gráfico 56. Señales que indican lugares de interés turístico y distancia para llegar a ellos, según el caso.

Este grupo de señales indican al viajero, mediante pictogramas, los sitios de interés turístico de la zona visitada, en algunos casos se señala la distancia que se debe recorrer para llegar a ellos. Estos pictogramas informan de playas, iglesias y monumentos, lugares de pesca o venta de artesanía.

Estas señales son de uso internacional y deben ser utilizadas tantas como sean necesarias. Debido a la riqueza turística de esta zona de Paraguaná se estima que serán necesarios unos veinte (20) pictogramas distintos, los cuales se colocaran en las vallas informativas a lo largo de toda la ruta, hasta llegar al cabo San Román.

El uso de símbolos es una práctica muy extendida pues permite la posibilidad de expresar con una sola imagen varios mensajes, inclusive sin las limitaciones idiomáticas, debido a la internacionalización de estas señales. La muestra que aquí se expone no limita la creación o diseño de cualquier otro tipo de símbolo que se considere apropiado para esta región, en función de la imagen e identidad que se le quiere crear.

Las señales con pictogramas pueden variar desde el uso del símbolo sin ningún otro elemento (siempre que indique de manera inequívoca lo que se quiere señalar), hasta el uso de flechas o distancias en metros o kilómetros.

6.8 Factibilidad y Aplicación

La señalización turística reviste una especial complejidad, tanto por el gran número de agentes a los que afecta como por la dificultad que entraña la transmisión de la información. Por otra parte, dicha señalización es tanto más efectiva cuanto mayor es su grado de homogeneización. La continuidad en la información no sólo facilita la orientación del usuario, proporcionando

un mejor servicio, sino que redundará en la imagen global que del municipio, la región o en estado, que conforme el destino turístico, se forman aquellos que lo visitan. Por ello, es importante establecer los mecanismos necesarios para asegurar que la homogeneización de la señalización turística es respetada por todos los agentes implicados en este proceso.

El Ministerio del Poder Popular para el Turismo (MINTUR), como ente encargado de impulsar la actividad turística, en coordinación con el sector privado y las entidades regionales, y en cumplimiento de la Ley Orgánica del Turismo (2001), será quien autorice a las autoridades de este municipio para implementar este plan de señalización local, con énfasis en los sitios de interés turístico, histórico, cultural o natural, en cumplimiento del artículo 27 de dicha ley.

De acuerdo a lo anterior es importante presentar este proyecto a las autoridades competentes en materia turística, del municipio Falcón, a fin que sea estudiado y aprobada la financiación para la elaboración e instalación de vallas turísticas dentro de este municipio. La misma, podrá ser solicitada por la Alcaldía del municipio a la Dirección de Turismo del Estado Falcón.

Si la propuesta que se presenta fuera acogida favorablemente se puede considerar que es factible llevarla a la práctica, dado que el diagnóstico ya fue realizado, así como el diseño preliminar y la imagen

gráfica expuestos con suficiente detalle, lo que implicaría un ahorro en tiempo y recursos, haciéndola más atractiva.

Los recursos materiales y la selección de proveedores dependerán en última instancia de las decisiones que a nivel estatal y gubernamental se tomen a este respecto.

Finalmente hay que tener presente que este proyecto requiere de un seguimiento posterior a su aplicación que incluye la reposición de piezas dañadas y el constante monitoreo tanto de los elementos que conforman el conjunto de señales, como de las variaciones que pueden presentarse en cuanto a lugares o sitios de interés para el viajero, como nuevos balnearios, etc., a fin de mantener actualizado y en buen estado de conservación el sistema de señalización implementado. El presupuesto tiene que contemplar estas actividades.

CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

Conclusiones

Llegado a este punto es importante afirmar que todos los objetivos planteados al comienzo de este trabajo han sido cubiertos, como es posible observar en las páginas precedentes. A continuación se exponen las conclusiones a las que la autora ha arribado, luego de su tránsito por las distintas fases de la metodología empleada.

En cuanto a los objetivos de la etapa diagnóstica:

Tanto la documentación consultada, como los resultados del trabajo de campo sustentan la propuesta de señalización turística presentada para el municipio Falcón en la península de Paraguaná, de tal forma que las conclusiones seguidamente expuestas, establecieron el punto de partida para la elaboración de la misma.

Describir el sistema de señalización turística que posee actualmente el municipio Falcón, se planteó como primer objetivo de esta fase del trabajo, obteniéndose suficiente información durante las dos visitas de observación directa realizadas a la zona en estudio, por lo cual se concluye que dicho sistema posee serios problemas comunicacionales.

Estos se resumen en:

- Coexisten en el mismo punto señales diferentes como consecuencia de haber realizado cambios, sin eliminar las señales anteriores y, en algunos casos, con información contradictoria.

- A pesar de la renovación que se ha hecho a las señales informativas de uso turístico, las nuevas señales, además de superponerse a las ya existentes, no mejoran en fallas tales como la falta de información sobre distancias, sea en metros o en kilómetros, que indiquen al viajero cuánto falta para llegar a su destino, ni se agregan aquellos destinos que ya carecían de información con la señalización anterior.

- Las bifurcaciones que se dan en los caminos y carreteras secundarias carecen en su totalidad de indicaciones que informen al viajero la ruta que debe seguir según sea su destino.

- Las nuevas vallas de señalización vial tienen fondo azul, de acuerdo con la norma internacional para vallas de uso turístico, pero con un agregado político que identifica la Gobernación, un tablón amarillo en la parte superior - color usado universalmente para señales de tránsito que indican atención o peligro por atraer la atención visual- así tanto el color y ubicación muestran su intencionalidad distractora haciendo que el conductor fije primero la mirada en este punto de atención. Las vallas anteriores también identifican la

Gobernación de entonces, pero con un tablón en fondo blanco ubicado en la parte inferior de la misma, lo que no distrae el objetivo principal que es el de informar al visitante acerca de dónde se encuentra y hacia dónde puede dirigirse.

El segundo objetivo, de esta primera fase, propone la realización de un diagnóstico de la condición físicas de los elementos de señalización implementados en el municipio Falcón para motivar a los turistas a visitar los sitios de mayor interés.

En este sentido se encontró, durante las visitas de observación, que algunas señales están seriamente deterioradas, lo que daña o contamina la armonía del paisaje, sin aportar información relevante. Esto se hace más evidente cuando se contrastan las viejas señales con las de reciente data.

Durante la realización del diagnóstico (2005-2006) ocurrieron cambios que permiten mejoras en cuanto a la apariencia de las señales, sin embargo, el estado de las anteriores y la no eliminación de las mismas muestra un descuido que continúa pese al aparente cambio.

A lo largo de la ruta aparecen vallas y señalización de todo tipo y en pésimo estado. Algunas son manifestaciones de los vecinos del lugar que muestran su descontento, otras son restos de anuncios y señales de años atrás.

No fueron retiradas las vallas con pictogramas de señalización turística en algunos casos y tampoco sustituidas por otras, a pesar de que el estilo no es el mismo y van en franco deterioro, con serios daños causados por la oxidación.

Este objetivo también se concretó con algunas de las preguntas planteadas en la encuesta a los visitantes, donde el segmento de la población que recuerda haber visto dichas señales, indica que las mismas están deterioradas (26,4%), desactualizadas (24%) o son ilegibles (23,1%). Otro grupo las considera en buen estado físico y actualizadas (13,2% en cada opción), fácilmente visibles (11,6%) y “en número suficiente” (6,6%).

En el siguiente objetivo se planteó determinar el impacto que genera en el viajero que visita el municipio Falcón, el sistema de señalización turística existente. Este objetivo fue alcanzado mediante la aplicación de la encuesta directamente a una muestra de temporadistas. En cuanto al impacto en el viajero se debe señalar que es muy bajo, un 10,5% mencionó las vallas de señalización vial para orientarse dentro de este territorio. De esta forma se evidenció el escaso uso de la señalización vial para orientarse durante el viaje hacia Paraguaná y al municipio Falcón.

El 31% de la población de visitantes de esta zona de la península de Paraguaná afirma que durante su recorrido por el municipio Falcón no encontró señalización vial turística, a lo que se añade un 8,5% que “no

recuerda” haber visto estas señales. Si bien es cierto que la señalización existente adolece de muchos defectos e incongruencias, tampoco puede decirse que no exista. Lo que sí parece confirmarse es el escaso impacto que ejerce la señalización existente sobre el visitante.

Como objetivo del estudio también estaba detectar la importancia que el visitante otorga al sistema de señalización durante su paso o estadía en la zona. Según la opinión del 72,5% de los visitantes de esta parte de la península de Paraguaná, hace “mucha” falta mejorar la señalización vial relacionada con el turismo; otro 24% considera que es “poco” lo que hace falta mejorarla y sólo un 3,5% considera que no hace falta mejorar “nada” en este sentido.

Las necesidades del turista en relación a los elementos informativos que espera encontrar durante su visita al noreste de la península de Paraguaná quedan explícitas, cuando un 72,5% de la población de visitantes señala que existen atractivos turísticos en este Municipio que son desconocidos por los turistas y sobre los cuales se obtiene poca información o ninguna durante el trayecto.

Finalmente, en relación a los objetivos planteados para el diagnóstico, es posible afirmar que el perfil del visitante de esta zona de la península de Paraguaná describe un hombre o mujer entre 18 y 39 años de edad, estudiante o profesional con nivel universitario.

En cuanto a los objetivos de la segunda fase del proyecto factible, estos se han cumplido al presentarse la propuesta que se expone en el Capítulo VI donde se definen las características de un sistema de señalización unificado, claro y útil, como base fundamental para el trabajo de promoción del municipio Falcón, capaz de transmitir una imagen de “destino turístico”.

Finalmente se concluye que en la propuesta se han establecido los elementos que integrarán la nueva estructura de señalización, para canalizar los flujos turísticos de la región noreste del municipio Falcón. Igualmente se presenta el diseño de algunos de los elementos a ser utilizados, a fin de entender la imagen gráfica y comunicacional que se quiere implementar y transmitir en un nuevo sistema de señalización para dicho municipio.

Todo lo anterior permite concluir que se han cumplido los objetivos planteados al inicio del trabajo por lo cual se hace necesario hacer algunas recomendaciones.

Recomendaciones

No es posible dar por terminado este trabajo sin intentar algunas recomendaciones relacionadas con la presentación y puesta en práctica de una propuesta de señalización vial turística para el municipio Falcón en la península de Paraguaná.

- En concordancia con los resultados obtenidos durante el diagnóstico efectuado se determina la necesidad de realizar la actualización del sistema de señalización turística para el municipio Falcón en la península de Paraguaná. En tal sentido se presenta la propuesta expuesta en el Capítulo VI de este trabajo.

- La propuesta presentada sólo puede contemplar los aspectos comunicacionales y una visión general de la imagen corporativa susceptible de ser implementada para dicha señalización en virtud de que los aspectos netamente técnicos no pertenecen al área de la autora.

- Es necesario dar coherencia y sentido de destino turístico, mediante una imagen que unifique e identifique el territorio señalado, al grupo de vallas, pictogramas, imágenes y mensajes que se utilizan para guiar al viajero dentro del municipio Falcón. Esta imagen debe servir igualmente para ser utilizada en el resto de los municipios que conforman el estado Falcón, por tanto ser representativa de todo el territorio falconiano.

- Se recomienda, a las autoridades competentes, hacerse cargo de retirar todas aquellas vallas y señales que ya no tienen actualidad o vigencia a fin de evitar confusión en el viajero y pérdida de imagen de identidad.

- Es necesario poner en manos de una empresa experta en señalización el diseño técnico de las vallas, dado que esta propuesta sólo se ocupa de la imagen gráfica para la señalización turística del municipio Falcón.

- El municipio Falcón posee un importante conjunto de elementos urbano arquitectónicos muy valiosos, que reciben la visita de numerosos visitantes y turistas. Muchos de estos visitantes prescinden del apoyo de los guías de turismo y lo realizan por sus propios medios. Este recorrido tiene muchas dificultades ya que la presencia simultánea de diferentes tipos de señalización, logra confundir tanto a los residentes como a los visitantes y turistas, creando malestar entre ellos, desorientación y pérdida de tiempo. Se hace entonces necesario efectuar una limpieza y actualización de todos estos elementos informativos.

- A lo largo de los años, se han realizado esfuerzos para señalar las carreteras, calles y caminos de este municipio, mediante el uso de paneles, vallas, etc., teniendo cada uno de ellos su propio estilo, por lo tanto, contienen diferente tipo de información, formatos, colores y símbolos, deteriorando el paisaje. Además la señalización actual manifiesta desorden por lo antes expuesto, esto se hace notar cuando se observa que algunos caminos no poseen ninguna señalización, así como otros presentan un exceso de señales, lo cual es evidencia de un trabajo descoordinado e inadecuado de señalización en el municipio Falcón de la península de Paraguaná. De allí que se recomienda la aplicación del plan de señalización de manera coordinada, bien sea por un ente regional o gubernamental.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Abella, C. (2005). Estudio de señalización integral turística para Costa da Morte. A Coruña: Boletín Oficial Provincial de 25 de febrero de 2005. [Resumen en línea] Accesible en: www.triviumect.com/ficheros/articulos/articulo5.pdf [Consulta: 29-01-2006]
- Acerenza, M. (1987). Administración del turismo. V.1., 3ª ed. México: Trillas Turismo.
- Acerenza, M. (2000). Promoción turística, un enfoque metodológico. México: Editorial Trillas.
- Álvarez, G. (1999). Sugerencias para la elaboración de un trabajo de grado de maestría en la modalidad de proyecto factible, según la UPEL. Venezuela: Autor.
- Analítica.com Venezuela (2005). [Publicación en línea] Accesible en: <http://www.analitica.com/global/rediseño/imagenes> [Consulta: 18-01-2006]
- Arias, F. (2004). El proyecto de investigación. Guía para su elaboración. 2da. ed. Caracas: Editorial Episteme, C.A.
- Arreaza O. y Bacci, M.E. (1998). Programa de señalización vial. Caracas: Corputurismo
- Balestrini, M. (2002). Cómo se elabora el proyecto de Investigación. Para los estudios formulativos o exploratorios, descriptivos, diagnósticos, evaluativos, formulación de hipótesis causales, experimentales y los proyectos factibles. Caracas: BL Consultores Asociados.
- Boullon, R. (1999), Planificación del espacio turístico. México: Trillas.
- Briones, G. (1998). Métodos y técnicas de investigación para las ciencias sociales. 3ª edición. México: Trillas.
- Comunicación Digital C.A. (2005) [Página web] Falcón, puerta continental del Caribe. Accesible en: www.visitfalcon.com [Consulta: 18-06-2005]
- De La Torre, O. (2000). El Turismo: Fenómeno Social. México: Fondo de Cultura Económica.
- Declaración de Manila. Conferencia Mundial del Turismo, 1980
- Decreto con Fuerza de Ley Orgánica de Turismo (2001). Gaceta Oficial de la República Bolivariana de Venezuela Nro. 37.332 (Decreto 1534), Nov. 26, 2001.
- Diccionario de la Lengua Española. (2002). Real Academia Española de la Lengua.

- Diccionario Turístico. Colonial Tours & Travel. Accesible en: <http://www.colonialtours.com.do/frame.htm> [Consulta: 15-03-2005]
- Enciclopedia Concisa de Venezuela. (2004). Barcelona, España: Editorial Océano
- Enciclopedia Encarta. (2002). Microsoft® Encarta® Biblioteca de Consulta. [CD]
- Ferguson, L. (2002). *Acondicionamiento turístico y recreacional del casco antiguo de La Vela. Una propuesta de desarrollo sustentable*. Trabajo de Grado no publicado, para la obtención del *Magíster Scientiarum* en Planificación Turística. Caracas: Universidad Nacional Experimental “Francisco de Miranda”.
- Flores, S. (2000). *Introducción a la teoría y técnica del turismo*. Caracas: Vadell Hermanos Editores.
- Fundación para el Desarrollo de la Región Centro Occidental (FUDECO) (2001) *Dotación de servicios básicos y consolidación de áreas: Península de Paraguaná*.
- González, F. (1996). “Proyectos especiales. Ideas para su conceptualización” Investigación y Postgrado. Vol. 11. Nro. 1. pp. 132-135.
- Guía Paraguaná.com. (2004). Lo mejor de Paraguaná en clik. Accesible en: www.guiaparaguana.com [Consulta: 06-08-2005]
- Hamdan, N. (1994). *Métodos estadísticos en educación*. 5º edición. Caracas: Publicaciones Bourgeón C.A.
- Haulot, A. (1993). *Turismo social*. México: Trillas.
- Hernández, R., Fernández, C. y Baptista, P. (2003). *Metodología de la investigación*. 3ª edición. México: McGraw-Hill.
- Kruger, R. (1998). *Propuesta de un sistema de señalización vial turístico en el municipio El Hatillo*. Trabajo de Grado no publicado. Caracas: Universidad Nueva Esparta (UNE)
- Ley de Turismo* (1992).
- Ley sobre Derechos de Autor* (1993).
- Luque, Y. (2004). *Turismo*. Ayuda Instruccional. Unidad Educativa “Instituto Educativo Metropolitano”. Accesible en: www.monografias.com
- McIntosh, R. Goeldner, Ch. y Ritchie, B. (1999). *Turismo, planeación, administración y perspectiva*. (2da. Ed.) México: Editorial Limusa S.A.
- Méndez, C. (1995). *Guía para elaborar diseños de investigación en ciencias económicas, contables, y administrativas*. España: McGraw Hill.

- Ministerio de Desarrollo Económico de Colombia (2004). Suescún, H. (Coord.) Señalizar es culturizar. Manual de señalización turística. Colombia: Dirección General de Turismo. Autor.
- Murillo, D. (2005) Venezuela primero [Página web personal] Accesible en: <http://www.mipagina.cantv.net/dmurillo/venezuelaprimer.htm>
- Ojeda-Castañeda, G. (2005). Los desafíos de la democracia iberoamericana. Turismo, cultura y educación en Iberoamérica. [Portal de Cumbres iberoamericanas de jefes de estado y de gobierno]. XV Cumbre. <http://www.cumbresiberoamericanas.com/ant/sumario.htm>
- Organización de Estados Americanos (OEA) Congresos panamericanos de carreteras. (1995). *Manual Interamericano de Dispositivos para el Control del Tránsito en Calles y Carreteras*. (3ra ed.) Venezuela: Universidad de Carabobo.
- Organización Mundial del Turismo (OMT). (1992) <http://www.cinu.org.mx/onu/estructura/organismos/omt.htm>
- Pierce, T. (1996), *The International Pictograms Standard*. Cincinnati, Ohio: Design Pacifica International, LLC.
- Pinto, J. (2000). *Evaluación de los factores que inciden en el deterioro físico-ambiental de los paradores turísticos de la vía principal de oriente*. Trabajo de Grado no publicado. Caracas: Universidad Nueva Esparta (UNE)
- Popic, M. (1997). Atlas de carretera. Guía vial de Venezuela. Caracas: Miró Popic.
- Producto, 269, pág. 78
- Rodríguez, J. y Escamilla, F. (1999) 500 años del nombre de Venezuela. Revista Bibliográfica de Geografía y Ciencias Sociales. Universidad de Barcelona N° 152, 19 de abril de 1999.
- Sabino, C. (1993). *Cómo hacer una tesis. Guía para elaborar y redactar trabajos científicos*. 2ª edición. Venezuela: Panapo.
- Tabares, E. (2001). *Programa de promoción de inversiones turísticas para la península de Paraguaná, estado Falcón*. Trabajo de Grado no publicado, Caracas: Universidad central de Venezuela (UCV).
- Universidad Pedagógica Experimental Libertador, (UPEL) Vicerrectorado de Investigación y Postgrado. (1998). Manual de trabajos de grado de especialización y maestría y tesis doctorales. Caracas: Autor.
- Universidad Santa María (2000). Normas para la elaboración, presentación y evaluación de los trabajos especiales de grado. Caracas: Autor.

- Venantours.com. (2005) En pro del desarrollo turístico y artesanal de Venezuela. [Artículo en línea] Accesible en: <http://www.venaventours.com>
- Venezuelatuya.com. (2006) Historia del Turismo. Arria, D. (1971). *Turismo y Desarrollo* cit en: Ramírez Castellano, R. “Venezuela, conciencia, turismo y desarrollo”. [Artículo en línea] Accesible en: www.venezuelatuya.com
- Zavarce, J.A. y Cristofaro, L. (2004). Estado Falcón [Trabajo en línea] Accesible en: www.monografias.com

ANEXOS

[ANEXO A]

Número de Cuestionario _____

Buenos días (tardes, noches) Mi nombre es _____ y quisiera que me concediera unos minutos de su valioso tiempo respondiendo unas preguntas relacionadas con la señalización que el turista o visitante de esta región encuentra durante su recorrido hasta llegar al destino deseado.

1. ¿Es la primera vez que usted visita esta parte de la península de Paraguaná?

- (1) Sí (2) No

2. ¿Cuál es el nombre de este municipio?

- (1) Respuesta correcta (2) Respuesta incorrecta o no sabe

3. ¿Cómo se orientó para llegar hasta este municipio, llamado municipio Falcón, que forma parte de la península de Paraguaná? *(El entrevistado puede dar más de una respuesta)*

- (1) Utilizando un plano
- (2) Guiándose por la señalización existente en el trayecto (vallas turísticas de señalización vial)
- (3) Por los anuncios (vallas publicitarias que dan a conocer hoteles, restaurantes u otras ofertas para el visitante)
- (4) Información recibida de familiares o amigos
- (5) Preguntando por el camino
- (6) Ya había venido antes
- (7) Información obtenida en agencia de viajes y turismo
- (8) Otro. Señale: _____

4. ¿Cuál(es) sitio(s) tiene pensado visitar (o ya visitó) en esta parte de la península de Paraguaná? *(El entrevistado puede dar más de una respuesta)*

- (1) Pueblo Nuevo (Callejón Los Reyes)
- (2) Playas de Adícora, Las Cumaraguas, Bachuaco, El Supi, etc.
- (3) Buena Vista (Hato de Las Virtudes)
- (4) El Vínculo (Hato de San Francisco)
- (5) Casa de Josefa Camejo (Carretera Moruy-Buena Vista)
- (6) Jadacaquiva (Hato Los Tabes)
- (7) Bahías de Puerto Escondido, Piedras Negras, Yaima, Cabo San Román, entre otras.
- (8) Otros. Señale: _____

5. ¿En el trayecto o recorrido que ha realizado dentro del municipio Falcón, encontró señalización turística, es decir, vallas indicativas de lugares de interés para el visitante de la región?

- (1) Sí (2) No

6. En caso de que el entrevistado haya respondido afirmativamente ¿En qué condiciones se encuentran estas vallas de señalización turística? *(El entrevistado puede dar más de una respuesta)*

- (1) Fácilmente visibles
- (2) En buen estado físico
- (3) Deterioradas
- (4) Ilegibles (borradas, oxidadas)
- (5) Actualizadas
- (6) Desactualizadas
- (7) En número suficiente

7. ¿Cree que hay atractivos turísticos en este municipio que son desconocidos por una buena parte de quienes conforman el flujo turístico que visita la región?

- (1) Sí (2) No

8. ¿En qué grado considera hace falta mejorar la señalización turística, en relación a los atractivos turísticos que ofrece este municipio, a fin de orientar a sus visitantes?

- (1) Mucho
- (2) Un poco
- (3) Nada

Datos Demográficos

10. Género del entrevistado

- (1) Masculino (2) Femenino

11. Edad

- (1) 18 a 29 años (3) 40 a 49 años
- (2) 30 a 39 años (4) 50 a 59 años

(5) 60 o más

12. Nivel de Instrucción

- (1) Sabe leer y escribir
- (2) Primaria
- (3) Secundaria
- (4) Superior (Universitaria o Técnico-Superior)

13. Ocupación u Oficio

- (1) Ama de casa
- (2) Estudiante
- (3) Oficinista
- (4) Vendedor
- (5) Comerciante
- (6) Profesional universitario
- (7) Empresario
- (8) Trabajador independiente
- (9) Sector servicios

GRACIAS POR SU COLABORACIÓN

[ANEXO B]

GUÍA DE OBSERVACIÓN

Lugar: _____

DE LA SEÑALIZACIÓN VIAL (tránsito de vehículos)

| | |
|--------------------------|--|
| <input type="checkbox"/> | Existencia de señales actuales |
| <input type="checkbox"/> | Coexisten en el mismo punto señales diferentes |
| <input type="checkbox"/> | Están deterioradas |
| <input type="checkbox"/> | Señalización vial (lugares geográficos, distancias, etc.) |
| <input type="checkbox"/> | Señalización vial turística (información servicios, lugares de interés) |
| <input type="checkbox"/> | Son sufragadas por el municipio (según datos que las identifican) |
| <input type="checkbox"/> | Sufragadas o patrocinadas por otra entidad pública (según datos que las identifican) |
| <input type="checkbox"/> | Patrocinadas por entidades privadas (según datos que las identifican) |

DE LA COMUNICACIÓN DE LA SEÑALIZACIÓN TURÍSTICA

| | |
|--------------------------|---|
| <input type="checkbox"/> | Comunican (las señales) con claridad la ruta, el lugar y la distancia hacia donde el visitante debe dirigirse para llegar al sitio que anuncian |
| <input type="checkbox"/> | Guardan coherencia en cuanto al color, diseño, tamaño y tipo o modelo de pictogramas utilizados |
| <input type="checkbox"/> | Se repiten a lo largo del trayecto que conduce a un determinado lugar, especialmente si el camino o carretera se bifurca en algún punto |
| <input type="checkbox"/> | Es consistente la información que aporta la señal o valla con la realidad que el visitante encuentra al arribar al destino señalado |

DEL MANTENIMIENTO

| | |
|--------------------------|---|
| <input type="checkbox"/> | La pintura está en buen estado |
| <input type="checkbox"/> | La maleza y plantas cercanas han sido podadas para que no obstaculicen la visibilidad de la señal |
| <input type="checkbox"/> | Los datos que contienen son actuales |
| <input type="checkbox"/> | Las señales estropeadas parece que son repuestas por nuevas (según el estado observado en las mismas) |

Instrucciones y recomendaciones

- 1.** Llenar una (1) hoja o Guía por cada sitio o zona, estas pueden ser las distintas parroquias del municipio Falcón: Pueblo Nuevo, Adícora, Baraived, Buena Vista, Jadacaquiva, Moruy, Adaure, El Hato y El Vínculo, con los sitios o atractivos turísticos de cada una de ellas.
- 2.** Tomar fotografías donde sea posible de aquello que se evidencia en la observación.
- 3.** Tomar a las ciudades de Coro y Punto Fijo (esta última en especial), como puntos de emisión del turista, desde las cuales debería haber suficiente información o señales turísticas hacia los distintos destinos del municipio Falcón, con lo cual una hoja de la Guía corresponde llenarla con dichas observaciones.