



UNIVERSIDAD NACIONAL DE LA PLATA
FACULTAD DE CIENCIAS ECONÓMICAS
LICENCIATURA EN TURISMO
MARZO 2007



TESIS DE GRADO

SEÑALIZACIÓN
Elemento Fundamental para la Seguridad
en un Destino Turístico

María del Pilar Savietto
Legajo N° 61435/2
pilarsavietto@yahoo.com.ar

Director: Eduardo Díaz
eadiaz@econo.unlp.edu.ar

Agradezco especialmente a mi mamá, Celina, quién fue la que me apoyó en todo sentido, a mi familia, a mi tutor y a todas las personas que colaboraron de una u otra manera para que pudiera finalizar mis estudios con la presente Tesis de Grado.

RESUMEN

El turismo supone un flujo de grupos de individuos, de diferentes procedencias geográficas y distintos caracteres socioculturales, que se desplazan de su lugar de residencia habitual por motivos muy diversos.

Los visitantes o potenciales visitantes tienen el poder de información y a la hora de elegir un destino se fijan no sólo en las bellezas naturales y/o culturales que ofrece sino también en la seguridad que brinda el destino, en parte dada por la señalización, y finalmente toman la decisión de optar por uno de ellos.

La señalización está al servicio de los individuos para orientarlos en el espacio, o en un lugar determinado lo que les permite una mejor y más rápida accesibilidad a los servicios requeridos y mayor seguridad en los desplazamientos y las acciones.

En el presente trabajo se quiso demostrar que el camino de circunvalación de la Laguna Chascomús y sus accesos: Norte, Lastra, Sur, Ruta 20 y Monte Brown carecen de seguridad, entendiéndose ésta desde el punto de vista de la Señalización Vial y Turística.

Para ello se plantearon cuatro objetivos específicos: Identificar la Señalización Turística y Vial existente en los lugares mencionados; Corroborar el cumplimiento de los Artículos II, III y VII de la Ordenanza N° 3.163; Desarrollar una investigación para obtener información sobre la percepción de los visitantes con respecto a la seguridad que brinda la Señalización Vial y Turística existente y; Analizar las fortalezas y debilidades que posee la Municipalidad de Chascomús con respecto a la seguridad dada por la señalización. Este punto se encuentra en el *Capítulo 1*, junto con la fundamentación del estudio, con ubicación del área a analizar y con la descripción las palabras claves.

Para llevar a cabo dichos objetivos se utilizaron distintos instrumentos tales como el relevamiento del área, se diseñaron esquemas para posteriormente volcar lo encontrado y finalmente se realizó una encuesta. Tales instrumentos se describen en el *capítulo 2*.

Luego se analizaron los resultados obtenidos (*Capítulo 3*) para finalmente redactar la conclusión y posteriormente las recomendaciones (*Capítulo 4*).

Además en la sección *Anexos*, que a su vez se subdivide desde *Anexo A* hasta *Anexo D*, se encuentra información que sirve de apoyo para una mejor comprensión. Cada capítulo tiene su anexo. Y en el *Anexo E* se encuentra un CD con la información impresa.

INDICE

CAPITULO 1

1. INTRODUCCIÓN	6
1.1. Fundamentación del Estudio	6
1.2. Objetivos	7
1.2.1. General	7
1.2.2. Específicos	8
1.3. Ubicación Geográfica del Área de Estudio	8
1.4. Seguridad	9
1.5. Señalización	11

CAPITULO 2

2. METODOLOGÍA.....	14
----------------------------	-----------

CAPITULO 3

3. ANÁLISIS DE LA INFORMACIÓN	17
3.1. Resultados del Objetivo Específico 1	17
3.2. Resultados del Objetivo Específico 2	23
3.3. Resultados del Objetivo Específico 3	25
3.4. Resultados del Objetivo Específico 4	34

CAPITULO 4

4. CONCLUSIÓN Y RECOMENDACIONES.....	36
---	-----------

5. BIBLIOGRAFIA	39
------------------------------	-----------

6. WEB CONSULTADAS	40
---------------------------------	-----------

7. ANEXOS	41
------------------------	-----------

7.1.	ANEXO A	I
7.1.1.	Cuadro A. 1: Ordenanza 3.163	II
7.1.2.	Cuadro A. 2: Chascomús en la Provincia de Buenos Aires	VI
7.1.3.	Cuadro A. 3: Chascomús y sus partidos limítrofes	VI
7.1.4.	Cuadro A. 4: Chascomús en las Encadenadas	VI
7.1.5.	Cuadro A. 5: Señales de la Dirección Nacional de Vialidad	VII
7.2.	ANEXO B	I
7.2.1.	B. 1: Modelo de encuesta	II
7.2.2.	B. 2: Inconvenientes sobre otros aspectos de la ciudad	V
7.3.	ANEXO C	I
7.3.1.	Gráfico C. 1: Área de Estudio	II
7.3.2.	Gráfico C. 2: Acceso Norte	III
7.3.3.	Gráfico C. 3: Acceso Lastra	VIII
7.3.4.	Gráfico C. 4: Acceso Sur	XIII
7.3.5.	Gráfico C. 5: Acceso Ruta 20	XV
7.3.6.	Gráfico C. 6: Acceso Monte Brown	XVII
7.3.7.	Gráfico C. 7: Camino de Circunvalación de la Laguna	XVIII
7.3.8.	Gráfico C. 8: Parques	XXIV
7.4.	ANEXO D	I
7.4.1.	Cantidad de señales recomendadas	II
7.4.2.	Gráfico D. 1: Recomendaciones Acceso Norte	V
7.4.3.	Gráfico D. 2: Recomendaciones Acceso Lastra	VII
7.4.4.	Gráfico D. 3: Recomendaciones Acceso Sur	IX
7.4.5.	Gráfico D. 4: Recomendaciones Acceso Ruta 20	X
7.4.6.	Gráfico D. 5: Recomendaciones Acceso Monte Brown	XII
7.4.7.	Gráfico D. 6: Recomendaciones Camino de Circunvalación	XIV
7.4.8.	Presupuestos	XX
7.5.	ANEXO E	I
7.5.1.	Tesis de Grado en CD	II
7.6.	ANEXO F	I
7.6.1.	Diapositivas de la exposición oral	II
7.7.	ANEXO G	I
7.7.1.	Fe de erratas	II

CAPITULO 1

INTRODUCCIÓN

1.1.- Fundamentación del Estudio

Desde la época primitiva, el hombre se ha desplazado por diferentes motivos, ya sea por cuestiones alimenticias, bélicas, religiosas, deportivas, de negocios, de salud y de placer entre otros.

Esos movimientos provocaron, en la época primitiva, que el hombre colocara marcas, piedras, postes, etc. para recordar los lugares o senderos que le eran necesarios o útiles para su existencia, es decir, comenzó a utilizar un primario sistema de señales.

La normalización de las señales itinerarias tuvieron formalmente su normalización en Francia en 1607.

En nuestro país, el señalamiento vial comenzó el 24 de Enero de 1817 cuando el Director Supremo Gral. Pueyrredón dictó un decreto nombrando una *"Comisión de Caminos"*, la que tenía como misión arbitrar medidas de señalamiento, entre otras.

El primer sistema de señales camineras aprobado en el país fueron las "Señales de Coquet" que establecían la forma de colocación, alturas, tipos de placas, etc. Su nombre se debe al agrimensor Jorge Coquet quien fue el materializador de los trabajos.

La población comenzó a crecer, aumentó la circulación humana lo que llevó al Estado a crear el código de la circulación peatonal y automovilística con el fin de proteger a los ciudadanos y la seguridad pública.

El 5 de Octubre de 1932, fue creada la Dirección Nacional de Vialidad por Ley 11.658 y reglamentada por Decreto 14.137 con el propósito de, señalar y enumerar todos los caminos nacionales, levantar y publicar un plano general y planos detallados para luego preparar la reglamentación general de tráfico para caminos nacionales.

En 1979 la Subsecretaría de Turismo de la Nación crea el Sistema de Señalización Turística con el fin de definir un sistema coherente de señalización para los lugares turísticos, el cual busca un lenguaje que no dependa de los niveles culturales y pueda superar las barreras idiomáticas.

Este sistema puede ser utilizado tanto por el sector público como privado teniendo la posibilidad de ampliarlo o amoldarlo a sus necesidades particulares.

En el 2006 la Secretaría de Turismo de la Nación lanzó oficialmente, en la Feria Internacional de Turismo, un nuevo Sistema de Señalética Turística, el cual contiene

nuevos formato, materiales, etc. Dicho organismo oficial aún no lo ha lanzado públicamente.

El tema que se desarrolló en este trabajo fue llevado a cabo en el Partido de Chascomús teniendo ingerencia en la problemática que afecta al Camino de Circunvalación de la Laguna homónima y sus accesos: Norte, Lastra, Sur, Ruta 20 y Monte Brown, dado que los mismos carecen de seguridad entendiéndose ésta desde el punto de vista de la Señalización Vial y Turística.

La seguridad fue seleccionada como tema a investigar dado que ésta, junto con la originalidad de la oferta, la calidad y el precio, son las principales necesidades del visitante en el momento de elegir un destino.

Dentro del campo de la seguridad se trabajó sobre la Señalización Vial y Turística, elemento fundamental que, generalmente, es la “carta de presentación” que se tiene de un entorno (indicando el acceso, un recorrido, informando lo que se ve, etc.), puede ser que esa señalización sea la principal y en ocasiones la única información con la que puede contar el visitante⁽¹⁾.

La elección de elaborar este tipo de investigación se debe a que la Laguna Chascomús atrae tanto a turistas como excursionistas, así como también a los propios residentes, por diferentes motivos. Ejemplo de éstos puede ser disfrutar de diferentes hobbies (pesca, deportes náuticos y/o motonáuticos, fotografía) o compartir momentos de relajación y distracción ya sea solos, con amigos o en familia.

Un lugar tan estratégicamente colocado por la naturaleza cerca de las grandes ciudades y con la autovía Buenos Aires-Mar del Plata a sus pies, necesita mantener actualizado el Sistema de Señalización. Se considera que todo el Partido de Chascomús se vería beneficiado desde todos los aspectos y puntos de vista si pone especial énfasis en la seguridad que brindaría al visitante un perfecto Sistema de Señalización.

Desarrollar este tipo de investigación hizo a la integración de los conocimientos adquiridos a lo largo de la carrera. Durante el trabajo de tesis se realizaron tareas que alguna vez fueron trabajos prácticos durante diferentes cursadas o temas que componen los programas de las cátedras. Ejemplos de estos son: estudio de casos de seguridad, análisis de fortalezas y debilidades y la realización de una investigación de mercado.

1.2.- Objetivos

GENERAL

- Evaluar la seguridad que brinda el Municipio de la ciudad de Chascomús en cuanto a la Señalización Vial y Turística en el camino de circunvalación de la Laguna homónima y sus accesos.

⁽¹⁾ La OMT clasifica al visitante en visitantes de día (excursionistas) y visitantes que pernoctan (turistas)

ESPECÍFICOS

- Identificar la Señalización Vial y Turística existente en el Camino de Circunvalación de la Laguna Chascomús y sus accesos: Norte, Lastra, Sur, Ruta 20 y Acceso Monte Brown.
- Corroborar el cumplimiento de los Artículos 2, 3 y 7 de la Ordenanza N° 3.163 sancionada en Chascomús el 27 de Diciembre de 2001. ⁽²⁾
- Desarrollar una investigación para obtener información sobre la percepción del visitante con respecto a la seguridad que brinda la Señalización Vial y Turística existente en los lugares mencionados.
- Analizar las fortalezas y debilidades que posee la Municipalidad de Chascomús con respecto a la seguridad dada por la señalización.
- Contribuir con este estudio un aporte a la Municipalidad de Chascomús para que con las conclusiones y recomendaciones logre dar respuesta a las necesidades detectadas.

1.3.- Ubicación Geográfica del Área de Estudio

El partido de Chascomús se encuentra ubicado en la margen Este de la provincia de Buenos Aires⁽³⁾, en el borde de la Bahía de Samborombón, y dentro de la Cuenca del Río Salado. El Partido se extiende entre los ríos Samborombón y Salado, siendo atravesado por la Ruta 2 (en sentido Norte – Sur), que corre al Este de la ciudad de Chascomús.

Tiene una superficie de 4.225 Km² y sus límites son: al Norte y Noreste el Río Samborombón, que lo separa del partido de Magdalena y del de Punta Indio; al Norte el partido de Coronel Brandsen; al Oeste el partido de General Paz; al Sudoeste el partido de General Belgrano; al Sur el de Pila; al Sudeste el de Castelli y al Este con la Bahía de Samborombón.⁽⁴⁾

Dentro del Partido se encuentran las localidades de Adela, Gándara, Lezama, Monasterio y Chascomus, que es la cabecera.

La ciudad de Chascomús cuenta con varios accesos, el Acceso Norte y el Acceso Lastra son considerados los principales debido a que el Municipio los promociona a través de la folletería. Pero también se puede acceder por el Sur, por Ruta 20 (ya sea desde Ranchos o desde la Ruta 2) y camino Monte Brown, siendo éstos 5 los analizados en el presente trabajo.

Se encuentra a 120 Km de Capital Federal y a 90 Km de La Plata.

El Partido cuenta con un Sistema Lagunar denominado “Las Encadenadas” integrado por las siguientes lagunas: Barrancas, Tablillas, Chis-Chis, Adela, del Burro, Chascomús y Vitel.⁽⁵⁾

⁽²⁾ Ver Anexo A, Cuadro A. 1. Pág. II

⁽³⁾ Ver Anexo A, Cuadro A. 2. Pág. VI

⁽⁴⁾ Ver Anexo A, Cuadro A. 3. Pág. VI

⁽⁵⁾ Ver Anexo A, Cuadro A. 4. Pág. VI

La Laguna Chascomús es la de mayor extensión del Sistema de las Encadenadas, con una superficie de 3.044 ha, 15 Km. de largo y 5 Km. de ancho. Su profundidad media es de 1,52 mts. y la máxima de 2,50 mts. El fondo es de limo, arcilla y arena limosa, donde viven dientudos, sábalo, tarariras y pejerreyes.

Esta Laguna tiene dos tipos de costas, una abrupta con barrancas, no inundable, y otra extendida, baja e inundable. La primera predomina en la margen occidental donde ocupa más del 98 % del largo, la segunda en cambio está desarrollada en la margen oriental.

Chascomús tuvo su origen en la fundación del Fortín San Juan Bautista, el 30 de Mayo de 1779. Fundada como Guardia del Sanjón, fue trasladada desde Magdalena hasta la Laguna Vitel y finalmente refundada por Pedro Nicolás Escribano en el terreno que ocupa hoy, la Plaza Independencia, junto a la Laguna Chascomús recibiendo el nombre de Fuerte San Juan Bautista y eligiendo como patronos a San Juan Bautista y a Nuestra Señora de La Merced.

1.4.- Seguridad

La palabra seguridad se puede desglosar en dos términos ingleses, *safety* y *security*.

- Safety se refiere a riesgos ocurridos por lesiones personales ya sea en instalaciones o en el medio ambiente. Es decir, que la amenaza es construida por una red de decisiones en la que está incluido el turista.
- Security se refiere a riesgos de salud, ambientales, civiles y penales y, en este caso, por lo general, la amenaza es socialmente amplia y sobre la cual el visitante carece de control. Como ejemplos se puede citar:
 - Riesgo de Salud: Que un visitante se encuentre conociendo la Casa de Casco⁽⁶⁾ y que como parte de la ambientación colonial pruebe una empanada cuyo relleno estaba en mal estado y por tal razón se intoxique.
 - Riesgo Civil: Que un visitante se encuentre presenciando la apertura de temporada de verano en Chascomús y ocurra un atentado que lesione a dicho visitante.
 - Riesgo Penal: Que un visitante se vea afectado por un robo de su documentación y su cámara digital mientras pasea por la ciudad.

La seguridad turística es

“la protección de la vida, de la salud, de la integridad física, psicológica y económica de los visitantes, prestadores de servicios y miembros de las comunidades receptoras”⁽⁷⁾

Un destino turístico debe brindar los siguientes ítems en cuanto a seguridad:

⁽⁶⁾ Primera casa con planta alta y la más antigua que posee la ciudad de Chascomús. Ubicada en Sarmiento N° 123 entre San Martín y Lavalle.

⁽⁷⁾ <http://www.turismoaccesible.com.ar/seguridad/conc.htm>

- **Seguridad Pública:** sistema que permite el libre desplazamiento del visitante por el destino, disminuyendo el porcentaje de situaciones de conflicto, principalmente los hechos delictivos (casos de robos y hurtos) y los accidentes.
- **Seguridad Social:** Sistema que permite el libre desplazamiento del visitante por el destino ante problemas sociales como movilizaciones, huelgas, etc.
- **Seguridad Médica:** Sistema de prevención, emergencia y protección que permite la asistencia médica al visitante antes de viajar o durante su desplazamiento en el destino turístico.
- **Seguridad Informativa:** Sistema de comunicación que permite el conocimiento de la oferta del destino.
- **Seguridad Económica:** Sistema de reaseguro del viajero para prevenir riesgos desde la óptica económica.
- **Seguridad de los Servicios Turísticos:** Sistema que permita la protección del visitante durante el desplazamiento por los distintos establecimientos de servicios turísticos y recreativos (hotel, restaurante, agencia de viajes, etc.) del destino turístico.
- **Seguridad en Eventos:** Sistema que permite la protección durante la realización o participación de un evento deportivo, musical, recreativo, etc. del visitante del destino.
- **Seguridad Vial y del Transporte:** Sistema que permite el libre y seguro desplazamiento por las vías de comunicación del visitante desde la salida del lugar de residencia habitual hasta su regreso al mismo.

La carencia de seguridad en un destino provoca situaciones de riesgo y de peligro para un visitante. Dichos conceptos pueden ser definidos de la siguiente manera:

“El concepto de “riesgo” es diferente al de “peligro”. Ambos se refieren a una amenaza pero en el primero las personas están -por acción u omisión- involucradas o involucran a terceros (cruzar un puente es riesgoso) mientras que en el concepto de peligro se puede o no estar involucrado (los puentes son peligrosos). Es decir, cuando se habla de riesgo suele expresarse con un verbo, ya que está presente una acción, mientras que los peligros se los suele enunciar con sustantivos.”⁽⁸⁾

Los riesgos, ya sean de salud, deportivos, viales, naturales, económicos, sociales, etc., tienen algo en común: que se construyen, que tienden a negarse, que tienen dos variables: probabilidad y gravedad y que no hay riesgo cero.

Esos riesgos en un destino pueden ser prevenidos, entendiéndose por prevención de riesgos, según Tomás Grigera, lo siguiente:

“Consiste en acciones previas a la acción primordial procurando “bajar” la probabilidad de una amenaza (usar arnés, preservativo o un procedimiento operativo para evitar una caída, un contagio o una maniobra incorrecta) o la gravedad del acontecimiento (casco, cinturón de seguridad o guantes para disminuir las consecuencias de un golpe en la cabeza, un choque con el auto o quemaduras en las manos).”⁽⁹⁾

De ello se desprende que el camino de circunvalación de la Laguna Chascomús y sus accesos son peligrosos, mientras que transitar por el camino de circunvalación de

⁽⁸⁾ Tomás Grigera (2003, noviembre).

⁽⁹⁾ Ídem, Pág. 2

la Laguna Chascomús y sus accesos es riesgoso. Y esto se debe, en parte, a la carencia de señalización.

1.5.- Señalización

La señalización es un medio de comunicación que forma parte de un conjunto amplio de mensajes que se hacen llegar al público, por lo general denominado señalización vial o señalización para el tránsito. Ésta tiene el propósito de orientar al visitante, peatón o conductor automovilístico en un medio urbano o rural, y también de facilitar sus desplazamientos.⁽¹⁰⁾

Para ello fue creado el Sistema de Señalización Vial Uniforme con el objetivo de brindar información a través de una forma convenida y unívoca de comunicación, con el objetivo de transmitir al usuario de la vía pública órdenes, advertencias, indicaciones u orientaciones, mediante un lenguaje que debe ser común en todo el país, según los principios internacionales.

El señalamiento lo realiza el organismo nacional, provincial o municipal responsable de la estructura vial ajustándose al código del Sistema de Señalización Vial Uniforme, siendo también su competencia colocar o exigir la señal de advertencia en todo riesgo más o menos permanente.

Las autoridades mencionadas anteriormente son las responsables de la calidad diseño prestación, funcionamiento y conservación de los dispositivos regulados por dicho sistema.

En dicho Sistema se distinguen los siguientes sistemas que ayudan al movimiento de personas o vehículos:

- el Sistema Vertical, formado por carteles fijados en estructuras de sostén;
- el Sistema Horizontal, consistente en una demarcación sobre la calzada;
- el Sistema Luminoso, que se materializa mediante semáforos;
- el Sistema Manual, que está representado por un Agente de Tránsito; y
- el Sistema Sonoro, que cumplen la función de prevenir o indicar un acontecimiento. Las más frecuentes son las que se instalan en los pasos a nivel ferroviarios y las de los bomberos, ambulancias y autos policiales.

En el sistema vertical⁽¹¹⁾ a su vez las señales se clasifican en:

- Señales de Prevención
- Señales de Reglamentación
- Señales Informativas
- Señales Transitorias

A continuación se desarrollará una breve explicación de las mismas:

Las señales de Prevención preavisan sobre la proximidad de una circunstancia o variación de las condiciones de la vía, que puede resultar sorpresiva o peligrosa para el conductor. No imparten directivas pero ante su presencia, es preciso adoptar una conducta apropiada, por razones de seguridad. De acuerdo a su forma y color se clasifican en:

⁽¹⁰⁾ Sistema Nacional de Señalización Turística. Argentina

⁽¹¹⁾ Ver Anexo A, Cuadro A. 5. Pág. VII

- **Señales Genéricas de Prevención:** son romboides, de color amarillo, con una línea negra perimetral y figura también negra. Previenen sobre riesgos menores y condiciones de la calzada.
- **Señales de Advertencia de Máximo Peligro:** triángulo equilátero con la base hacia abajo, de color blanco con orla roja perimetral y figura de color negro.
- **Señales Especiales:** son de formas variadas como la Cruz de San Andrés. Los paneles de aproximación o delineadores y las flechas direccionales.

Las señales de Reglamentación indican limitaciones o prohibiciones impuestas por leyes y ordenanzas. Sirven para limitar, obligar o prohibir determinadas situaciones en el tránsito; también para instruir al conductor sobre cómo proceder en uno u otro caso.

Transmiten órdenes específicas de cumplimiento obligatorio, en el lugar en que están ubicadas. Generalmente, son de forma circular, aunque hay algunas, como la de “PARE”, que es octogonal, o la de “CEDA EL PASO”, en forma de triángulo equilátero invertido.

También pueden ser de forma cuadrada o rectangular, de color verde, negro o azul con una flecha de color blanco “SENTIDO DE CIRCULACIÓN”. Principalmente, las señales de reglamentación son de color blanco o azul con orla roja. Cuando están atravesadas por una banda diagonal roja, PROHIBEN. Cuando no tienen la banda diagonal, OBLIGAN o RESTRINGEN.

Las señales de Información no transmiten órdenes ni previenen sobre irregularidades o riesgos sobre la vía pública, salvo que contengan señales reglamentarias o preventivas, por lo tanto carecen de consecuencias jurídicas. Están destinadas a identificar, orientar y hacer referencias a lugares, servicios o cualquier otra información útil para el viajero.

Se colocan al costado de la vía de circulación (verticales) en forma similar a las preventivas en zona rural o a las reglamentarias en zona urbana o elevadas sobre la calzada mediante pórticos. La posición varía según las condiciones de la vía y el tipo de tránsito vehicular.

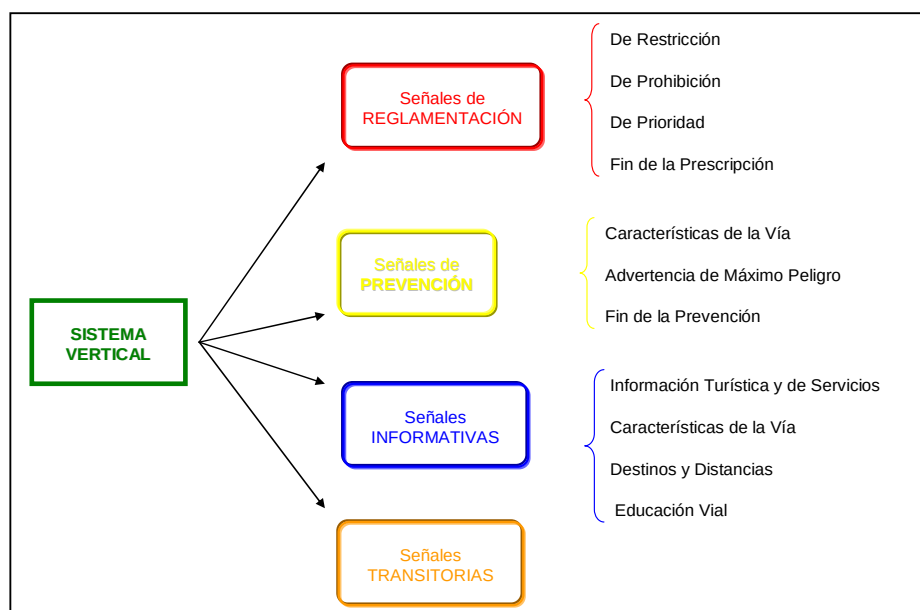
Formas y colores:

- Son rectángulos de posiciones y dimensiones variables.
- El fondo de color verde se usa para señalar destinos o itinerarios.
- El fondo azul se utiliza para señales de carácter institucional, histórico y de servicios.
- El color blanco como fondo, es el apropiado para señales educativas o para anuncios especiales.
- Las señales para nomenclatura urbana pueden tener fondo negro, azul o verde, para las ubicadas en postes, y azul o verde, para murales. Las leyendas y símbolos en su caso serán siempre en color blanco y reflectivas.

Las señales Transitorias “señalizan la ejecución de trabajos de construcción y mantenimiento en la vía, o en zonas próximas a las mismas, siendo su función principal lograr el desplazamiento de vehículos y personas de manera segura y cómoda, evitando riesgos de accidentes y demoras innecesarias.” ⁽¹²⁾

En la página siguiente se encuentra un cuadro resumen del sistema vertical.

⁽¹²⁾ Decreto 779/95



Señalización Turística

La señalización turística pertenece al sistema vertical y, dentro de éste a las señales informativas. Debe entenderse a este tipo de señalización como complementaria de la vial, con el objetivo principal de facilitar el desenvolvimiento del usuario dentro de las áreas turísticas. Así como también tiene el propósito de enriquecer la interpretación del medio físico, de motivar al visitante a respetar el entorno en el que se recrea, a brindarle seguridad y de evitar el deterioro del patrimonio natural y cultural.

El Sistema Nacional de Señalización Turística de La República Argentina define que

"La finalidad de la señalización turística es indicar al usuario la existencia de instalaciones y de servicios en las localidades o centros turísticos, informarle acerca de los sitios donde pueda participar de una actividad recreativa, y darle a conocer la ubicación de las bellezas naturales o los atractivos histórico-culturales." ⁽¹³⁾

La señalética turística se la puede dividir en dos grandes grupos: señalética informativa y señalética descriptiva. La primera, informa sobre cómo acceder al destino, a las instalaciones y los servicios como por ejemplo hospitales, policía, bomberos, restaurantes, alojamiento, etc. La segunda, describe el recurso en el propio lugar.

En cuanto a los antecedentes no se han encontrado trabajos con el mismo enfoque, es decir, la señalización como elemento de la seguridad de un destino turístico. Pero si se hallaron trabajos en donde la señalización es estudiada desde el campo del diseño gráfico. Como ejemplo de ésta se puede citar a la Tesis: *Análisis de la funcionalidad y rediseño de la señalización urbana actual de San Cristóbal de las Casa, Chiapas; como medio de comunicación visual.* ⁽¹⁴⁾ Así como también el *Estudio de Señalización Integral Turística para Costa da Monte.* ⁽¹⁵⁾

⁽¹³⁾ Sistema Nacional de Señalización Turística. Argentina. Pág. 6.

⁽¹⁴⁾ Bustamante Vidal, M.E., Núñez Lagunas, M.D. 2005.

⁽¹⁵⁾ César Abella Vázquez. Director del proyecto.

CAPÍTULO 2

METODOLOGÍA

El espacio geográfico analizado estuvo comprendido por el Camino de Circunvalación de la Laguna Chascomús y sus accesos: Norte, Lastra, Sur, Ruta 20 y Monte Brown.

De los sistemas mencionados que componen el Sistema de Señalización Vial se tuvo en cuenta, en este estudio, el Sistema Vertical que se encuentra formado por carteles fijados en estructuras de sostén. A su vez dentro de éste se analizaron las Señales Preventivas, Reglamentarias e Informativas, dejando de lado las Transitorias por el hecho de que se encuentran en el momento de la ejecución de trabajos de construcción y mantenimiento de la vía.

Tampoco se tuvo en cuenta la señalización correspondiente a los prestadores de servicios como por ejemplo hospedajes, restauración, kioscos, etc.

Para la identificación de la Señalización Turística y Vial del área bajo estudio se utilizaron cuatro planos de la ciudad que fueron otorgados por la Secretaría de Turismo y Producción, por la Secretaría de Planificación y Desarrollo, uno emitido por el Municipio y otro diseñado por un profesional⁽¹⁶⁾ de la ciudad.

Luego mediante un programa llamado *Corel Draw 12* se realizaron los esquemas de los sectores a analizar. Dichos esquemas son meramente ilustrativos, es decir, que no fueron realizados a escala.

Posteriormente cada uno de los accesos analizados se relevaron tres veces, en el primero se realizaron ajustes en los esquemas diseñados, en el segundo se sacaron fotos a cada señal bajo estudio y en el tercero se ubicó cada señal en su esquema. El mismo procedimiento fue llevado a cabo en el camino de circunvalación.

Cada número ubicado en los gráficos de los sectores analizados corresponde a las señales encontradas al finalizar la etapa de relevamiento de cada uno.

El color de dichos números depende al tipo de señal de que se trate, como se mencionó precedentemente la Dirección Nacional de Vialidad clasifica a las Señales Verticales en: Señales de Reglamentación (que se caracterizan por el color rojo), Señales de Información (por el color azul y/o verde) y Señales de Prevención (por el color amarillo). Debido a que el color amarillo es poco visible en las impresiones con fondo blanco éste fue reemplazado por el color naranja.

Para corroborar el cumplimiento de los Artículos 2, 3, y 7 de la Ordenanza Nº 3.163 se relevó el área que abarcaron dichos Artículos y, en el caso del 7º se diseñó, en el *Corel Draw 12*, los parques existentes en el Camino de Circunvalación de la

⁽¹⁶⁾ Carlos E. de Wysiecki, Arquitecto.

Laguna Chascomús, se sacó fotos a las señales y finalmente se ubicaron en los esquemas correspondientes.

Para llevar a cabo el objetivo de investigación en el cual se quiso determinar la percepción del visitante con respecto a la seguridad que brinda la Señalización Turística y Vial existente en los lugares mencionados, se diseñó una encuesta⁽¹⁷⁾ de 27 preguntas en la cual se incluyeron preguntas de tipo dicotómicas, abiertas y cerradas.

Luego se procedió a la realización del muestreo, que involucró los siguientes pasos:

Paso 1: Se determinó la población o universo, que es el conjunto de todos los elementos definidos antes de la selección de la muestra. Esa población fue definida en términos de:

- Elemento: Visitantes que visitan la ciudad de Chascomús.
- Unidad de Muestreo: Visitantes que visitan la ciudad de Chascomús.
- Alcance: Camino de Circunvalación de la Laguna Chascomús.
- Tiempo: Segunda quincena de Enero de 2007.

Paso 2: Se identificó el Marco Muestral, que es una lista de todas las unidades de muestreo disponibles para su selección. En este caso se solicitó a la Secretaría de Turismo de Chascomús la Cantidad de Visitantes que ingresaron a la ciudad en la segunda quincena de Enero de 2006.

Paso 3: Se decidió el tamaño de la muestra.

$$n = \frac{N \cdot (Z/2)^2 \cdot p \cdot q}{N \cdot e^2 + (Z/2)^2 \cdot p \cdot q}$$

Donde:

N= 42154 visitantes

Z= 1,96 para un 95 % de confianza

p= 0,5

q= 0,5

e= 5 % (error)

$$n = \frac{42154 \cdot (1,96/2)^2 \cdot 0,5 \cdot 0,5}{42154 \cdot 0,05^2 + (1,96/2)^2 \cdot 0,5 \cdot 0,5}$$

$$n = \frac{42154 \cdot 0,9604 \cdot 0,5 \cdot 0,5}{42154 \cdot 0,0025 + 0,9604 \cdot 0,5 \cdot 0,5}$$

$$n = \frac{10121,18}{105,63}$$

$$n = 96$$

⁽¹⁷⁾ Ver Anexo B, B.1. Pág. II

Paso 4: Se seleccionó el procedimiento probabilístico y dentro de éste la muestra aleatoria simple ya que cada elemento de la población tiene una posibilidad conocida de ser seleccionado para la muestra.

Una vez realizadas las encuestas, los resultados obtenidos se volcaron al Excel, donde se trabajó con las Tablas Dinámicas.

También se recaudó información a través de los visitantes encuestados que, más allá de responder las preguntas realizadas, se interesaron por el tema y aportaron información extra a la investigación. Además expresaron sus inconvenientes sobre otros aspectos en la ciudad.⁽¹⁸⁾

En el capítulo siguiente se exponen los resultados obtenidos a través de los instrumentos detallados precedentemente.

⁽¹⁸⁾ Ver Anexo B, B.2. Pág. V

CAPÍTULO 3

ANÁLISIS DE LA INFORMACIÓN

En el capítulo anterior se detallaron los instrumentos utilizados para llevar a cabo este estudio con el fin de cumplir con los objetivos propuestos. En el presente, se exponen los resultados obtenidos.

3.1.- Resultados del Objetivo Específico 1

En el camino de circunvalación de la Laguna Chascomús y sus accesos⁽¹⁹⁾: Lastra, Norte, Sur, Ruta 20 y camino a Monte Brown se identificaron cuatro (4) grupos de señales:

- 1) Señales Viales,
- 2) Señales pertenecientes a un concurso,
- 3) Señales pertenecientes a otro concurso y
- 4) Señales Municipales/Ordenanzas.

1) Estas señales fueron detalladas en Capítulo 1, punto 1.5.

2) Estos tipos de señales surgieron en Abril de 2004 cuando la Municipalidad de Chascomús, a través de las Secretarías de Turismo y Producción y Planificación y Desarrollo, convocaron un Concurso Público llamado “Diseño de la Señalización Turística Y Vial de la Ciudad de Chascomús” con el objetivo proveer a la ciudad de Chascomús una señalética única, identificable, síntesis de sus contenidos y alcances.

Dicho concurso clasificó a la Señalización Turística y Vial de la siguiente manera:

- a) Paneles de acceso a la ciudad (tótem)
- b) Placas orientativas de servicios turísticos
- c) Placas con el plano y/o sector de la ciudad
- d) Información turística específica
- e) Placas de nomenclatura de calles
- f) Placas de monumentos
- g) Placas de plazas y parques

Al mencionado concurso se inscribieron dieciocho (18) trabajos de los cuales sólo cuatro (4) fueron los finalmente presentados.

Se seleccionó un proyecto destacado por su claridad, identidad, flexibilidad y jerarquía a la señalización turística, peatonal y vial de la ciudad.

⁽¹⁹⁾ Ver Anexo C, Gráfico C. 1. Pág. II

RASTRO fue el seudónimo del equipo ganador el cual estuvo integrado por un arquitecto, dos diseñadores industriales y dos diseñadores gráficos.

La instalación de la señalización se ha estado llevando a cabo en diferentes etapas.

3) Dichas señales surgieron a través de un Concurso para señalar el Museo Pampeano.

4) Este tipo de señal es dictada por la autoridad máxima de la ciudad, intendente, con el objetivo de ordenar el comportamiento humano cuyo incumplimiento trae aparejado una sanción.

Análisis del área geográfica bajo estudio

Acceso Norte

Tomando como inicio de dicho acceso al Km 114 de la Autovía 2 hasta la Av. Pedro Nicolás Escribano y por ésta hasta la intersección con el camino de circunvalación de la Laguna Chascomús hay Km 5,900.

Según datos obtenidos del Plan Estratégico Chascomús es considerado acceso desde la Ruta 2 hasta la Av. Pedro Nicolás Escribano.

En su recorrido se encontraron 33 señales Preventivas, 10 señales Reglamentarias, 45 señales Informativas y 2 Indefinidas⁽²⁰⁾ sumando un total de 90 señales.

Acceso Lastra

Considerando como inicio del mencionado acceso al Km 122 de la Autovía 2 hasta su intersección con el camino de circunvalación de la Laguna Chascomús hay Km 3,900.

En él se encontraron 14 señales Preventivas, 19 Reglamentarias, 54 Informativas, 1 de Ordenanzas Municipales y 8 Indefinidas haciendo un total de 96 señales.

Parte de este acceso pertenece a la Red Secundaria Provincial por Resolución Nº 2789 que en su ARTICULO 1º dice

“Incorporar a la Red Secundaria Provincial el Camino de acceso a la ciudad de Chascomús desde R.N.2 por Avenida Lastra hasta las vías del F.C. Gral. Roca, asignándole la nomenclatura 027-15.”

⁽²⁰⁾ Son aquellas señales a las cuales se encontró su poste pero no el cartel que las identifica.

Acceso Sur

Tomando como inicio de dicho acceso al Km 124,500 de la Autovía 2 hasta su intersección con el camino de circunvalación de la Laguna Chascomús hay 300 mts.

En él se encontraron 2 señales Preventivas, 3 Reglamentarias, 3 Informativas sumando 8 señales en total.

Acceso Ruta 20

Considerando como inicio de dicho acceso al Km 117 de la Autovía 2 hasta su intersección con la Av. Juan Manuel de Rosas (acceso Norte) hay Km 1,400.

También se consideraron 200 metros de la Ruta 20 (viniendo de Ranchos) hasta el mismo cruce.

Se encontraron 1 señal de Prevención, 4 señales Reglamentarias y 5 señales Informativas haciendo un total de 10 señales.

Acceso Monte Brown

Tomando como inicio del mencionado acceso al Km 86,500 de la Ruta Provincial Nº 20 hasta su intersección con el camino de circunvalación de la Laguna Chascomús hay Km 2,100 de camino consolidado.
Dicho acceso carece de señalización alguna.

Camino de Circunvalación

Se considera al Km 0 (kilómetro cero) del Camino de Circunvalación al Espigón de Pesca "Domingo Catalino", adyacente al Edificio del Turista, sobre Avenida Costanera España. El kilometraje crece en sentido horario.

El Camino de Circunvalación de la Laguna Chascomús tiene un perímetro de Km 30, de los cuales Km 3,400 es de tierra.

Este Camino pertenece a dos jurisdicciones, Municipal y Vialidad Provincial, las cuales tienen el deber de señalizarlo.

En su recorrido se observaron 8 señales Preventivas, 12 señales Reglamentarias, 62 señales Informativas, 14 pertenecientes a Ordenanzas Municipales y 2 Indefinidas haciendo un total de 97 señales.

En los 6 cuadros siguientes se pueden observar los distintos tipos de señales desglosados por acceso y el Camino de Circunvalación.

SEÑALES PREVENTIVAS						
Señales de Advertencia de Máximo Peligro	Acceso Norte	Acceso Lastra	Acceso Sur	Acceso Ruta 20	Acceso Mte Brown	Camino Circunvalación
P.2(a) Paneles de prevención (aprox.)	1	1	-	-	-	-
P.2(c) Paneles de prevención (curva)	7	-	-	-	-	-
P.3 Cruz de San Andrés	2	2	2	-	-	-
Señales de Características de la Vía						
P.5 Cruce de peatones	-	-	-	-	-	1
P.7 Curva pronunciada	-	-	-	-	-	1
P.7(a) Curva (común)	-	-	-	1	-	-
P.7(b) Curva (contracurva)	-	-	-	-	-	2
P.11(b) Perfil irregular (badén)	-	-	-	-	-	4
P.11(c) Perfil irregular (lomada)	7	-	-	-	-	-
P.16 Puente angosto	2	-	-	-	-	-
P.21 Rotonda	-	2	-	-	-	-
P.22 Incorporación de tránsito lateral	2	-	-	-	-	-
P.24(a) Encrucijada (cruce)	2	-	-	-	-	-
P.25(a) Escolares	3	1	-	-	-	-
P.26(a) Ciclistas	6	-	-	-	-	-
P.32 Proximidad semáforo	1	8	-	-	-	-
Total	33	14	2	1	-	8

SEÑALES REGLAMENTARIAS O PRESCRIPTIVAS						
Señales de Prohibición	Acceso Norte	Acceso Lastra	Acceso Sur	Acceso Ruta 20	Acceso Mte Brown	Camino Circunvalación
R.2 Contramano	4	1	1	-	-	2
R.3(1) Prohibido circular (autos)	-	-	-	-	-	1
R.3(4) Prohibida circular (camión)	-	-	-	1	-	-
R.4(a) No girar a la izquierda	-	4	-	-	-	-
R.4(a) y R.4(b) [No girar a la derecha]	-	4	-	-	-	-
R.8 No estacionar	-	3	-	-	-	1

Señales de Restricción						
R.11(a) Limitación de peso	-	-	-	1	-	-
R.15 Limitación de velocidad máxima	4	3	-	-	-	7
R.21(a) Sentido de circulación (derecha)	-	-	1	-	-	-
R.22(a) Paso obligado (derecha)	-	1	-	-	-	-
Señales de Prioridad						
R.27 Pare	1	-	1	1	-	-
R.28 Ceda el paso	1	1	-	1	-	-
Otras	-	-	-	-	-	-
	-	2	-	-	-	1
Total	10	19	3	4	-	12

SEÑALES DE ORDENANZAS MUNICIPALES						
Ordenanzas Municipales	Acceso Norte	Acceso Lastra	Acceso Sur	Acceso Ruta 20	Acceso Mte Brown	Camino Circunvalación
No hacer fuego	-	-	-	-	-	4
No acampar	-	-	-	-	-	2
No hacer fuego y no acampar	-	-	-	-	-	6
Prohibido circular tránsito pesado	-	1	-	-	-	1
No bañarse (Espigón de Pesca)	-	-	-	-	-	1
Total	-	1	-	-	-	14

SEÑALES INFORMATIVAS						
Señales de Nomenclatura Vial y Urbana. Destinos y Distancias	Acceso Norte	Acceso Lastra	Acceso Sur	Acceso Ruta 20	Acceso Mte Brown	Camino Circunvalación
(1.4) Nomenclatura urbana	28	25	-	4	-	12
(1.5) Identificación de región y localidad	1	1	-	-	-	-
(1.6) Orientación (en caminos pri. Y sec.)	3	1	-	1	-	-
(1.7) Orientación (en caminos secundarios)	-	-	-	-	-	-
Señales de Características de la Vía						
(1.20) Estacionamiento permitido	-	-	-	-	-	9
[1.20(a)] Direcciones permitidas (derecha)	-	-	-	-	-	1
[1.22(b)] Direcciones permitidas (izquierda)	1	-	-	-	-	-

Información Turística y de servicios						
Información turística específica (I.T.E.)	-	3	-	-	-	2
Placas de monumentos (P.M.)	1	2	-	-	-	2
Placas de plazoletas, parques y plazas (P.P.P.)	-	6	-	-	-	6
Placas con plano y sector de la ciudad (P.C.)	-	2	-	-	-	9
Placas orientativas de sitios turísticos (P.O.S.T.)	5	11	1	-	-	11
Placas orientativas de prestadores de serv. turisti	-	-	-	-	-	6
Hospital (H.)	-	1	-	-	-	-
Helipuerto (HP.)	-	1	-	-	-	-
Otras (O)						
	6	1	2	-	-	4
Total	45	54	3	5	-	62

SEÑALES INDEFINIDAS						
	Acceso Norte	Acceso Lastra	Acceso Sur	Acceso Ruta 20	Acceso Mte Brown	Camino Circunvalación
Total	2	8	-	-	-	2

TOTAL DE SEÑALES						
	Acceso Norte ⁽²¹⁾	Acceso Lastra ⁽²²⁾	Acceso Sur ⁽²³⁾	Acceso Ruta 20 ⁽²⁴⁾	Acceso Mte Brown ⁽²⁵⁾	Camino Circunvalación ⁽²⁶⁾
	90	96	8	10	-	98

⁽²¹⁾ Ver Anexo C, Gráfico C. 2. Pág. III

⁽²²⁾ Ver Anexo C, Gráfico C. 3. Pág. VIII

⁽²³⁾ Ver Anexo C, Gráfico C. 4. Pág. XIII

⁽²⁴⁾ Ver Anexo C, Gráfico C. 5. Pág. XV

⁽²⁵⁾ Ver Anexo C, Gráfico C. 6. Pág. XVII

⁽²⁶⁾ Ver Anexo C, Gráfico C. 7. Pág. XVIII

3.2.- Resultados del Objetivo Específico 2

Después de haber relevado el área de estudio y analizado los resultados obtenidos se pudo observar que:

- El Artículo 2 de la Ordenanza N° 3.163⁽²⁷⁾ carece de cumplimiento debido a que el Camino de Circunvalación no se encuentra demarcado con mojones o algún otro elemento apropiado ni cada 500 o 1.000 metros, con lo cual el visitante carecerá de una mejor identificación de sectores, acertada información turística y exacta información turística en situaciones de emergencia, en la zona comprendida desde la Rotonda Alfonsina Storni⁽²⁸⁾ y hasta la intersección del Camino de Circunvalación con la Av. Pedro Nicolás Escribano.
- En el Artículo 3 de la Ordenanza N° 3.163⁽²⁹⁾ se encontraron ochenta y tres (83) señales, las cuales a continuación se detallan en un cuadro. Como se puede observar, de los seis puentes que se encuentran en el Camino de Circunvalación ninguno se encuentra señalizado. Además no existen carteles indicando números de teléfonos de emergencia, así como tampoco actividades permitidas ni mensajes reflexivos.

Carteles indicando	Existen		Cantidad	Números en el plano ⁽³⁰⁾
	Si	No		
Velocidades máximas	X		7	38, 41, 43, 49, 51, 64, 68
Dirección de curvas	X		3	50, 65, 77
Puentes		X		
Zonas de peatones	X		1	45
Teléfonos de emergencia		X		
Información turística	X		40	2, 5, 6, 12, 15, 16, 17, 18, 21, 23, 25, 26, 29, 30, 52, 54, 56, 57, 62, 66, 67, 70, 71, 72, 73, 74, 75, 76, 78, 79, 83, 84, 85, 86, 87, 88, 89, 90, 96, 97
Espacios públicos	X		7	3, 24, 80, 92, 93, 94, 95
Actividades permitidas		X		
Actividades Restringidas	X		15	1, 14, 31, 32, 33, 34, 35, 37, 39, 40, 42, 46, 47, 48, 53
Estacionamiento Permitido/no permitido	X		9/1	7, 8, 9, 11, 20, 58, 59, 60, 61/69
Mensajes reflexivos		X		
Total			83	

- Del Artículo 7 de la Ordenanza N° 3.163⁽³¹⁾ se identificaron catorce (14) señales en los parques, plazas y paseos existentes, en ambos lados de la totalidad del Camino de Circunvalación.

⁽²⁷⁾ Ver Anexo A, Cuadro A. 1. Pág. II

⁽²⁸⁾ Se encuentra ubicada en el Km. 4 del Camino de Circunvalación.

⁽²⁹⁾ Ver Anexo A, Cuadro A. 1. Pág. II

⁽³⁰⁾ Ver Anexo C, Gráfico C. 7. Pág. XVIII y XIX

⁽³¹⁾ Ver Anexo A, Cuadro A. 1. Pág. II

De los tres parques que se encuentran en el Camino de Circunvalación, del V Centenario, de la Esperanza y de los Libres del Sur, sólo en éste último, se hallaron dos (2) señales indicando la prohibición del ingreso de autos.

A continuación se puede observar un cuadro donde se exponen las señales encontradas.

Prohibido	PARQUES ⁽³²⁾								
	Del V Centenario			De la Esperanza			De los Libres del Sur		
	Si	No	Cantidad	Si	No	Cantidad	Si	No	Cantidad
Acampar		X			X			X	
Hacer fuego		X			X			X	
Pernoctar		X			X			X	
Ingreso, tránsito y estacionamiento		X			X		X		2

En el Camino de Circunvalación se identificaron doce (12) carteles que prohíben acampar y hacer fuego. Lo contradictorio fue que cuando se estuvo en la etapa de relevamiento se pudo observar que personas, llámense turistas, excursionistas o residentes, se encontraban realizando fogatas en la zona aledaña al cartel. Así como también personas acampando en lugares no permitidos.

Prohibido	CAMINO DE CIRCUNVALACION			
	Existen		Cantidad	Números en el plano ⁽³³⁾
	Si	No		
Acampar	X		2	31, 34
Hacer fuego	X		4	32, 33, 39, 53
No hacer fuego y no acampar	X		6	35, 37, 40, 42, 46, 48,
Pernoctar		X		
Ingreso, tránsito y estacionamiento		X		

⁽³²⁾ Ver Anexo C, Gráfico C. 8. Pág. XXIV

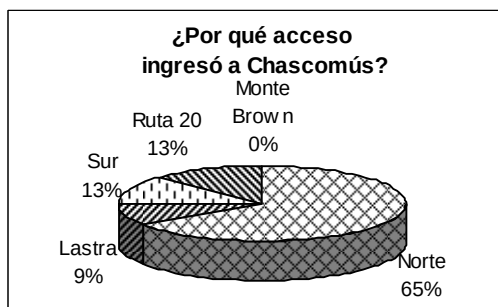
⁽³³⁾ Ver Anexo C, Gráfico C. 7. Pág. XVIII

3.3.- Resultados del Objetivo Específico 3

A continuación se detallan los aspectos más importantes, obtenidos a través de la investigación, sobre lo que perciben los visitantes con respecto a la Señalización Vial y Turística que brinda el Municipio de Chascomús.

Accesos de entrada a la Ciudad

En este gráfico se representa la cantidad de visitantes que ingresaron a la ciudad de Chascomús por cada uno de los accesos seleccionados. Como se puede observar, por el Acceso Norte ingresó el 65 % de los visitantes, todos ellos provenientes de Capital Federal y ciudades⁽³⁴⁾ ubicadas entre ésta última y el partido de La Plata, inclusive.



El Acceso Sur y Acceso Ruta 20 coinciden en un 13 %, éstos fueron provenientes de ciudades aledañas a Capital Federal, por el primero, ingresaron los visitantes que quisieron disfrutar de la tranquilidad que ofrece el lado opuesto a la parte urbana de la Laguna y de esta forma evitar atravesar la ciudad.

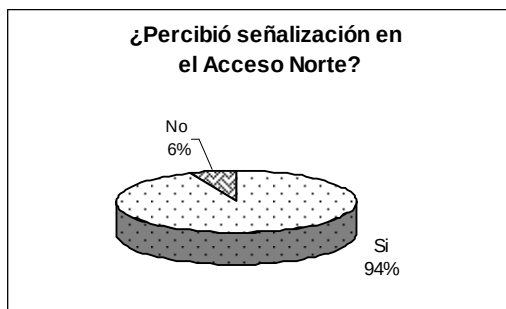
El Acceso Lastra se lleva el 9 % restante de los visitantes, mientras que por el Acceso Monte Brown ninguno ingresó.

A continuación se detalla a cada uno de los accesos, por los cuales ingresaron los visitantes, la percepción de éstos con respecto a la señalización, su calificación y si es la primera vez que visita la ciudad.

Acceso Norte

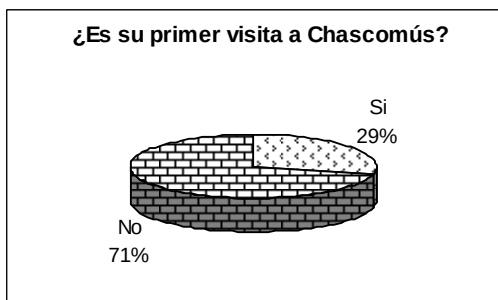
Del 65 % de los visitantes que ingresaron por el Acceso Norte, un 94 % percibió señalización, mientras que un 6 % no la percibió.

El 6 % de los encuestados que no percibieron señalización, en el acceso, eran conocedores de la ciudad, por lo tanto dijeron que no les hacía falta la señalización ya que respondieron que no la percibieron porque *no la necesitaron* o porque *no la recuerdan* haber visto.

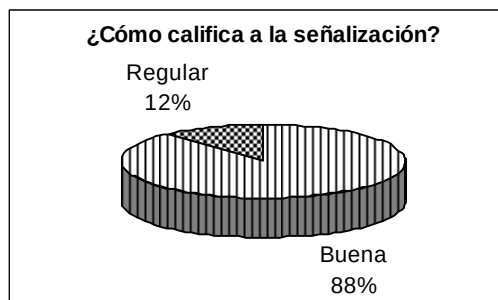


⁽³⁴⁾ Capital Federal, Almirante Brown, Avellaneda, Banfield, Berazategui, Berisso, Branden, Ensenada, Glew, La Plata, Lanas, Lomas de Zamora, Quilmas, Florencia Varela.

De ese 94 % de los visitantes que ingresaron por dicho acceso y que percibieron señalización, un 29 % es la *primera* vez que visita la ciudad, mientras que un 71 % afirmó que la *conocían*.



Del 29 % de los visitantes que vinieron por primera vez a la ciudad, catalogaron a la señalización como *buena* y *regular* un 88 y 12 % respectivamente. Ninguno opinó que es *excelente*, *muy buena* ni *deficiente*.



Del 71 % de los visitantes que conocían la ciudad, calificaron a la señalización como *buena* un 75 %, *regular* un 14 %, *muy buena* un 10 %, *deficiente* un 5 % mientras que ninguno mencionó que era *excelente*.

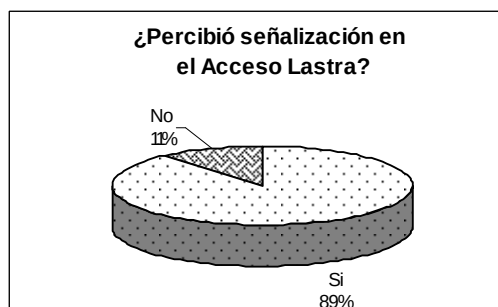


Cabe mencionar que los visitantes observaron señalización vial pero no la suficiente información turística.

Acceso Lastra

Del 9 % de los encuestados que ingresaron por el Acceso Lastra, un 89 % *percibió señalización*, mientras que un 11 % *no la percibió*.

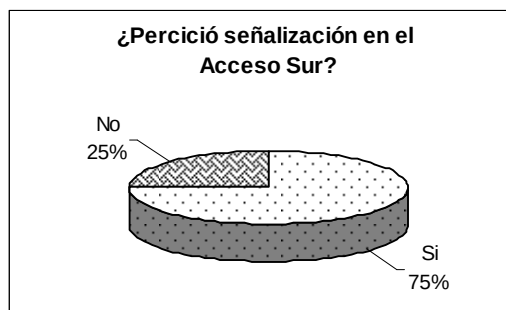
El 89 % de los visitantes que percibieron señalización la catalogaron como *buena*, la mitad de éstos era la primera vez que visitaba a la ciudad mientras que la otra mitad ya la conocían.



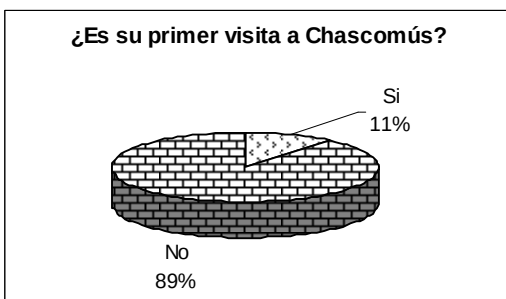
El 11 % de los visitantes que no percibieron señalización se debe a que ya conocían la ciudad, por lo tanto *no necesitaron* de señales para acceder.

Acceso Sur

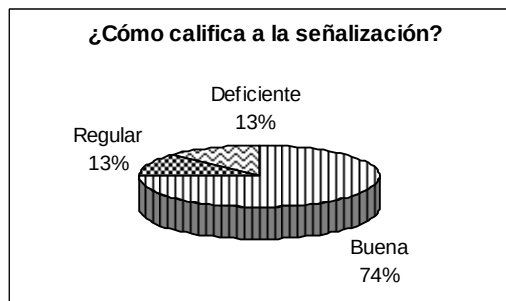
Del 13 % de los visitantes que ingresaron por el Acceso Sur, un 75 % *percibió señalización* mientras que un 25 % *no la percibió*.



Del 75 % de los encuestados que percibieron señalización, un 11 % visitó la ciudad por *primera vez*, mientras que un 89 % ya la *conocían*.



Del 89 % de los visitantes que percibieron señalización y que conocían la ciudad opinaron que la señalización es *buena* un 74 %, *regular* y *deficiente* un 13 %.

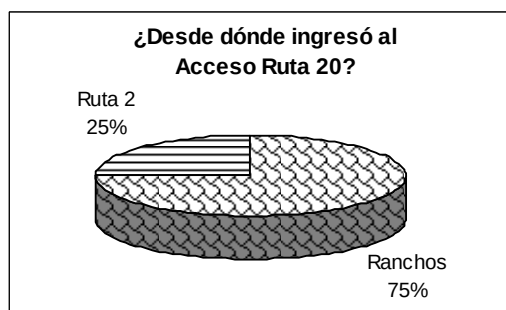


El 11 % de los visitantes que percibieron señalización y es la primera vez que visitan la ciudad mencionan que la señalización es *buena*.

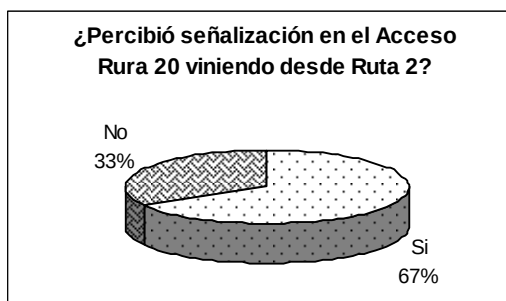
El 25 % de los visitantes que no percibieron señalización se debe que *no la necesitaron* ya que conocían la ciudad (67 %) y a que *no había*, respondieron los que ingresaron por primera vez (33 %).

Acceso Ruta 20

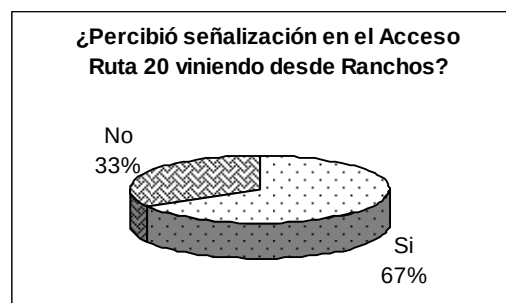
Del 13 % de los visitantes que ingresaron por el Acceso Ruta 20, un 75 % lo hizo viniendo desde *Ranchos* y un 25 % viniendo desde *Ruta 2*.



Del 25 % de los visitantes que ingresaron por Ruta 2, un 67 % *percibió señalización* que la catalogaron como *buen*a y a su vez, ya conocían la ciudad; mientras que un 33 % *no percibió señalización* porque dijeron que *no había* y era la primera vez que ingresaban a la ciudad. Esto último es entendible ya que parte de la Ruta 20 se encuentra muy poceada, por lo tanto el visitantes tiene que prestar atención a cómo esquivar los pozos en vez de la señalización.



Del 75 % de los visitantes que ingresaron desde Ranchos, un 67 % *percibió señalización*, mientras que un 33 % *no la percibió*.

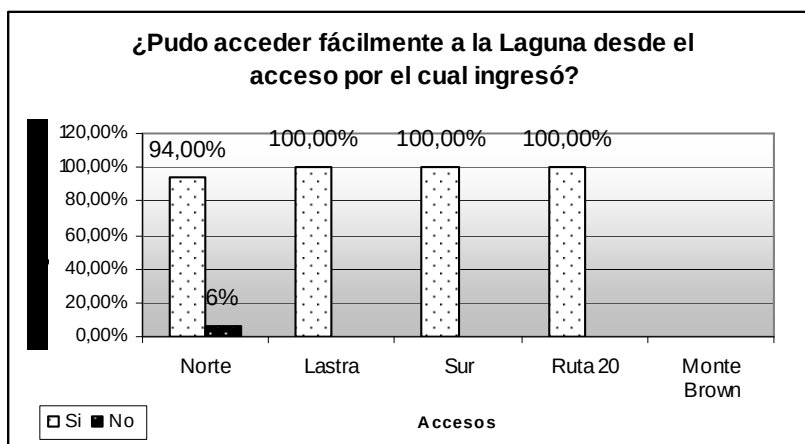


Del 67 % de los visitantes que percibieron señalización la catalogaron como *buen*a un 66 %, como *deficiente* un 17 % y como *regular* el 17 % restante.

Llegaron fácilmente desde el acceso a la Laguna

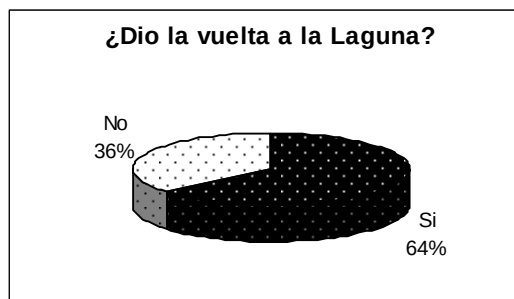
Por el Acceso Norte ingresó un 65 % de los visitantes, de los cuales un 94 % pudo acceder fácilmente a la Laguna, es decir, sin preguntar y sólo guiándose de la señalización existente. Mientras que un 6 % no logró acceder fácilmente por lo que tuvieron que preguntar al sentirse desorientados. De éstos últimos un 75 % era la primera vez que visitaba a la ciudad mientras que un 25 % ya la conocían.

El 9 % de los visitantes que ingresaron por el Acceso Lastra, el 13 % de los que ingresaron por el Acceso Sur y el 13 % de los que ingresaron por el Acceso Ruta 20 (desde Ranchos y desde Ruta 2) pudieron acceder fácilmente.



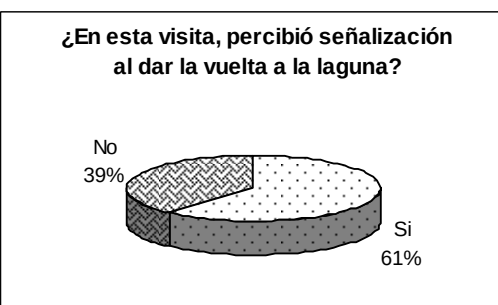
Vuelta a la Laguna

Del total de visitantes encuestados, un 64 % tuvo la oportunidad de dar la vuelta a la Laguna, mientras que un 36 % aún no la ha dado. Las razones de éstos últimos se debe a que la darán cuando esté totalmente asfaltada, porque no les interesa y otros no sabían que se podía dar.



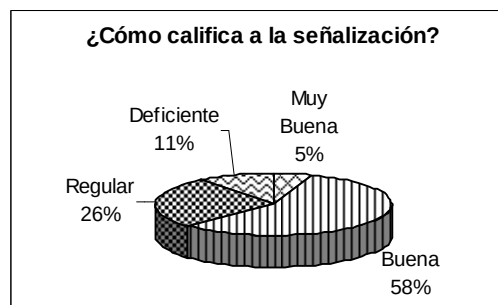
Del 64 % de los que dieron la vuelta a la Laguna, un 51 % la realizó en esta visita mientras que un 49 % la dio en otra oportunidad.

Del 51 % de los encuestados que dieron la vuelta a la Laguna en esta oportunidad un 61 % *percibió señalización*, mientras que un 39 % *no percibió señalización*.

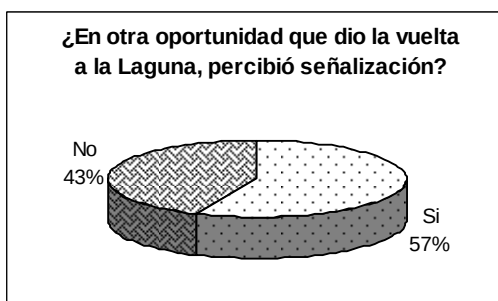


Del 39 % de los que no percibieron señalización afirmaron que *no había* un 92 %, mientras que *no recuerda* un 8 %.

Del 61 % de los visitantes que percibieron señalización, al dar la vuelta a la Laguna en esta oportunidad, catalogaron a la señalización como *buena* un 58 %, *regular* un 26 %, *deficiente* un 11 % y como *muy buena* un 5 %.

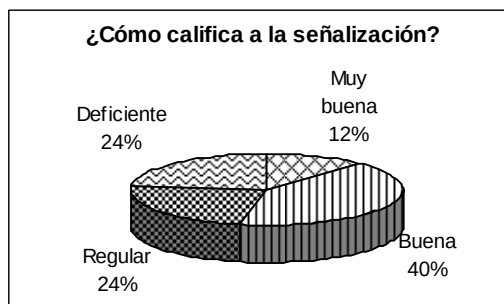


Del 49 % de los visitantes que dieron la vuelta a la Laguna en otra oportunidad, un 57 % *percibió señalización*, mientras que un 43 % *no percibió*.



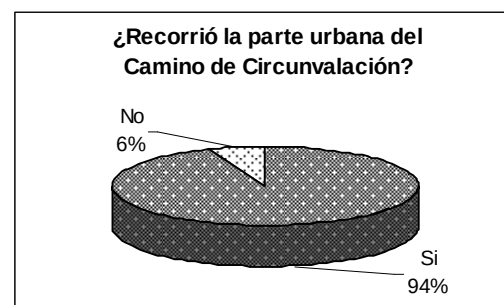
De los que *no percibieron señalización* un 62 % *no recuerda* haberla percibido y un 38 % aseguró que *no había*.

Del 57 % de los visitantes que dieron la vuelta a la Laguna en otra oportunidad, catalogaron a la señalización como *buena* un 40 %, coincidiendo como *deficiente* y *regular* un 24 % y como *muy buena* un 12 %.



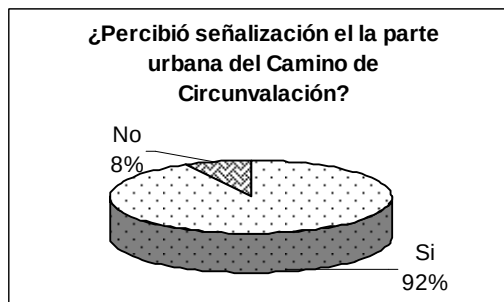
Parte urbana del Camino de Circunvalación de la Laguna

Del total de los encuestados un 94 % recorrió la parte urbana del camino de circunvalación, mientras que un 6 % no la recorrió. De ese 6 %, un 83 % ingresaron por el Acceso sur directamente hacia el lado opuesto de la parte urbana para disfrutar de la tranquilidad, mientras que un 17 % ingresó por el Acceso Norte.

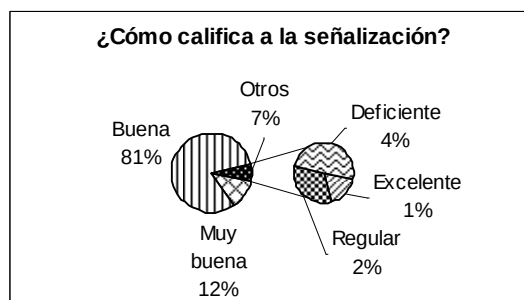


Del 94 % de los visitantes que recorrieron la parte urbana del Camino de Circunvalación, un 92 % *percibió* señalización, mientras que un 8 % *no percibió*.

De ese 8% mencionaron que no percibieron señalización porque *no la necesitaron* y porque *no la recuerdan* un 29 y 71 % respectivamente.



Del 92 % de los encuestados que percibieron señalización en el Camino de Circunvalación, catalogaron a la señalización como *buena* un 81 %, como *muy buena* un 12 % y un 7 % compartido entre *deficiente*, *excelente* y *regular*.



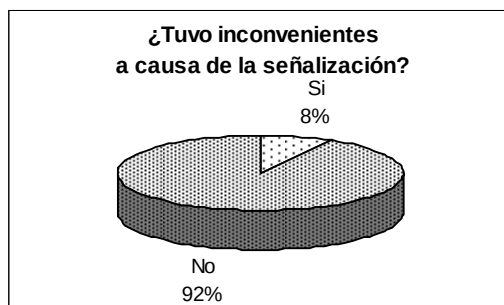
Como se pudo observar a través de los gráficos, de los cuatro accesos por los cuales accedieron los visitantes, así como también en el Camino de Circunvalación y en la parte urbana del mismo camino, hubieron encuestados que *no percibieron* señalización. Esto resulta contradictorio ya que en la resolución del objetivo número uno se identificó la señalización existente. Ante esa pregunta respondieron que no la percibieron porque *no la necesitaron*, debido a que ya conocían, y porque *no la recuerdan*. Estos visitantes no se dan cuenta de que se encuentran ahí las señales, sin embargo, la ausencia de las mismas es realmente notoria.

En realidad es válida la respuesta *no recuerda* ya que la misión del sistema de señales es orientar al visitantes y una vez cumplido su objetivo orientativo se borra inmediatamente del campo de conciencia. Por lo tanto, el sistema de mensajes de señales no se impone, no pretende persuadir, convencer, inducir o influir en las decisiones de acción de los visitantes, sino que sirve a éstos para orientarse, esto es, para que cada uno se oriente a sí mismo en función de sus motivaciones, sus intereses y sus necesidades particulares.⁽³⁵⁾

Inconvenientes a causa de señalización deficiente

Un 92 % de los visitantes no tuvo contratiempo por la falta de alguna señal, mientras que un 8 % si lo tuvo. Hubo dos manifestaciones de contratiempo, por un lado, un 50 % mencionó la falta de señalización en los baños públicos. Porque por ejemplo, en las placas orientativas de servicios turísticos, en dos de ellas, se describe la existencia de baños públicos indicadas con una flecha

hacia adelante. El problema radica en que el visitante camina y camina y nunca encuentra el cartel específicamente del baño en su lugar. Ante esta situación se le preguntó que hicieron para remediar el inconveniente y respondieron a que pidieron permiso en un restaurante y otros fueron a la estación de servicio.



Por otro lado, el 50 % restante se sintió desorientado. Como ejemplo de esto se puede mencionar el caso de un visitantes que se encontraba en el tramo de tierra del camino de circunvalación donde vio varios caminos que salen y no sabía cuál de ellos era el que desembocaba directamente en la Ruta 20. Otro caso es de un visitante que visitó por primera vez la ciudad y se encontró con dos rotondas en el Camino de Circunvalación, de las cuales no sabía a dónde se dirigía cada salida de ellas.

Orden de importancia para la señalización

Aquí lo que se quiso averiguar es la presencia de que “elemento” le brinda más seguridad a un visitante en un destino y para ello tuvo que enumerarlos.

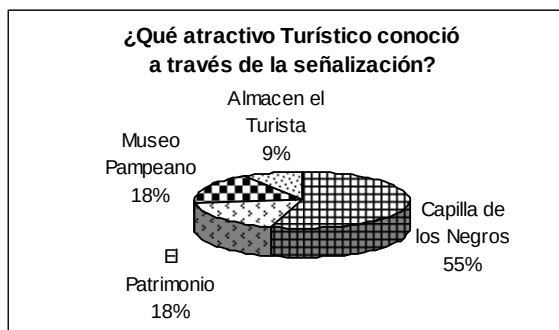
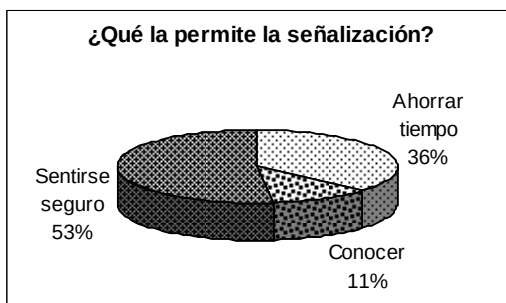
⁽³⁵⁾ Joan Costa, Diciembre 1989. Pág. 11

Como se puede observar en el gráfico, un 39 % de los encuestados se sienten más seguros en un destino con la presencia de la Señalización Vial y Turística. Luego un 38 % se sienten más seguros con la presencia policial y un 23 % con la iluminación.



La señalización permite

Ante este enunciado, un 53 % de los visitantes dijo que la Señalización Turística y Vial le permite sentirse seguro, un 36 % ahorrar tiempo y un 11 % conocer y descubrir atractivos. Éstos últimos mencionaron conocer la Capilla de los Negros, el patrimonio en general y el Museo Pampeano a través de la señalización.

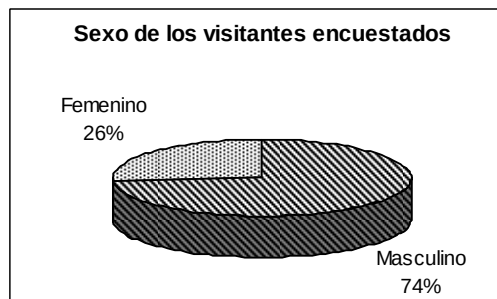


Este gráfico surge del cruce de los visitantes que mencionaron que se sienten seguros con la presencia de la Señalización Vial y Turística (39 %) con los que dicen que es lo que le permite dicha señalización.

De aquí surge que un 53 % dice que la señalización le permite sentirse seguro, mientras que un 36 % le permite ahorrar tiempo y un 11 % conocer y descubrir atractivos.

Sexo de los visitantes

Como se puede observar en el gráfico, el 74 % de los visitantes es masculino, esto se debe a que se encuestó a quien había ido manejando hasta la ciudad de Chascomús, por lo que es quien presta atención al tránsito, a la señalización, etc. El 26 % restante fueron conductoras femeninas.

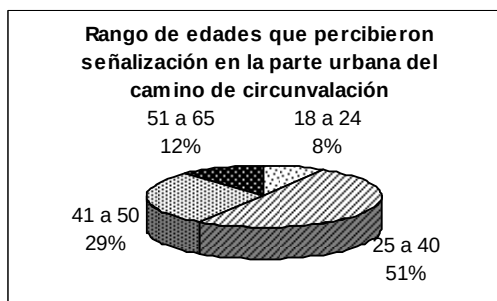
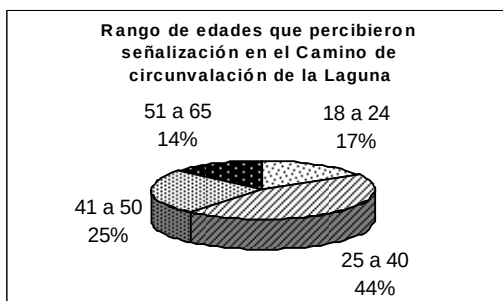
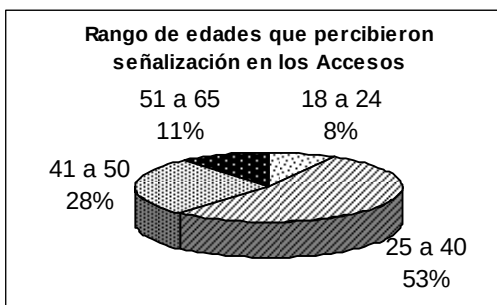


Las edades y su percepción

Los tres gráficos que se encuentran a continuación surgen a través del cruce de: la percepción de señalización, en los accesos, en el camino de circunvalación de la Laguna y en la parte urbana del camino de circunvalación, con las edades de los visitantes.

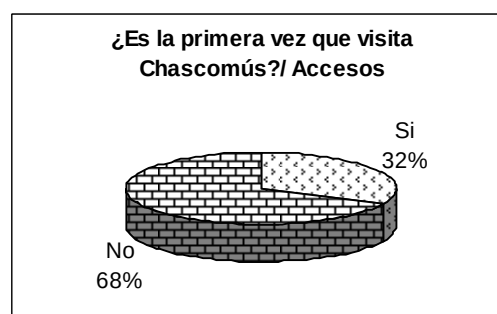
En estos cruces se observa que el rango de edades que más percibe señalización (25 a 40 años) coincide en los tres sectores, es decir, accesos, camino de circunvalación y la parte urbana, con un 53, 44 y 51 % respectivamente.

El rango de edades que percibe menos señalización es el comprendido entre 18 a 24 años en los accesos y la parte urbana del camino de circunvalación, mientras que en el camino de circunvalación los que están entre 51 a 65 años.

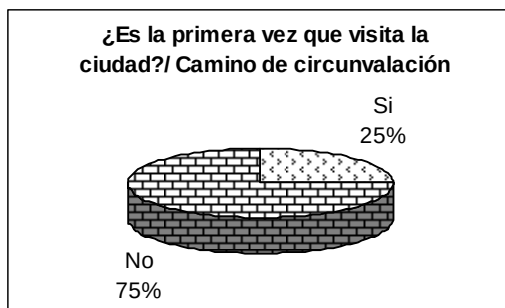


A continuación se analiza el segmento de edades comprendido entre los 25 a 40 años de edad y que a su vez percibieron señalización en: los accesos, en el camino de circunvalación de la Laguna y en la parte urbana del camino de circunvalación, para determinar qué porcentaje es la primera vez que visita a la ciudad con los que ya la conocían. Ya que se supone que los visitantes que visitan por primera vez un destino prestan más atención a la señalización para guiarse y orientarse que los que ya la conocen.

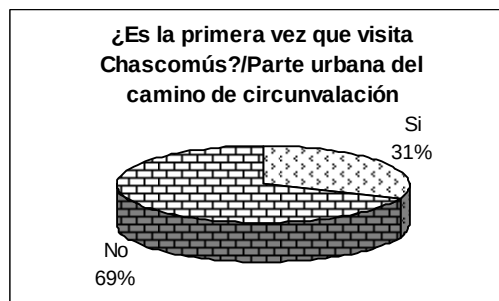
Del 53 % de los visitantes que se encuentran en el rango de edades de 25 a 40 años y que a su vez percibieron señalización en los accesos, un 32 % corresponde a los que ingresaron por primera vez, mientras que un 68 % corresponde a los que ya conocían la ciudad.



Del 44 % de los visitantes que están comprendidos entre los 25 a 40 años de edad y que a su vez percibieron señalización en el Camino de Circunvalación de la Laguna, un 25 % de los visitantes corresponde a los que visitaron por primera vez a la ciudad, mientras que el 75 % restante corresponde a los visitantes que conocían a la ciudad.



Del 51 % de los visitantes que en la parte urbana del camino de circunvalación percibieron señalización y que a su vez están entre los que tienen 25 a 40 años, un 31 % de los visitantes es la primera vez que visitan la ciudad, mientras que un 69 % ya la conocían.



Este resultado es sorprendente ya que se esperaba que el porcentaje fuera al revés, debido a que se suponía que los que ingresan por primera vez prestarían más atención a la señalización para orientarse que los que ya habían ido antes.

3.4.- Resultados del Objetivo Específico 4

El análisis de las fortalezas y debilidades del sistema señalético permite conocer la cantidad y calidad de recursos, señales en este caso, con los que cuenta el Municipio para brindarle seguridad al visitantes

Las Fortalezas son las señales que ofrece la Municipalidad al visitante para que se oriente e informe.

Las Debilidades son la carencia de señales, de información veraz y el mantenimiento de las mismas por parte del Municipio, y que impiden que los visitantes se sientan más seguros y de esa forma que permanezcan más tiempo, lo cual implica menos ingresos para la ciudad.

La ausencia de señalización crea inconvenientes en los destinos, como por ejemplo las señales con problemas de claridad o visibilidad (tamaño de letra inadecuado, etc.) se leen mal a distancia; otras contienen mensajes ambiguos, inexactos o pocos familiares; muchas veces, se ocultan detrás de obstáculos o están mal situados, o incluso se realizan en materiales reflectivos que dificultan su lectura. Como consecuencia de estos errores, las gente no los lee, y se limita a preguntar por el punto al que desea llegar.

Pero también, preguntar por el punto al cual quiere llegar es conflictivo ya que corre el riesgo de no recibir información exacta. Esto generalmente se da en ciudades relativamente pequeñas, en donde la mayoría de los ciudadanos conoce la ubicación

de los lugares pero no por el nombre de las calles donde se encuentra, sino por las casas o comercios aledaños.

FORTALEZAS

* Conocimiento de lugares. En este caso los visitantes conocieron la Capilla de los Negros, el Museo Pampeano y el Almacén El Turista.

* El área bajo estudio cuenta con 302 señales en Km. 43,800.

DEBILIDADES

* Mantenimiento de señales: que se ve reflejado en su visibilidad ya que algunas señales están cubiertas por óxido, otras por verdín y otras destruidas por el vandalismo; en su información, debido a que hay un cartel que se encuentra ubicado en el Acceso Norte⁽³⁶⁾ el cual indica que a 500 metros hay un semáforo, en el que sólo se observa su poste pero no el semáforo en sí.

* Carteles de información turística que tienen letra pequeña, originando que el visitante se acerque a él bajándose del auto.

* Coexistencia de señales informativas que contienen diferentes marcas de la ciudad, ello provoca que el visitante no tenga una imagen clara de la misma.⁽³⁷⁾

* Falta de acuerdo entre Vialidad Provincial y la Municipalidad, ya que para determinadas tareas ninguna de las dos es responsable y para otras las dos lo son.⁽³⁸⁾

* Falta de señales en los accesos y camino de circunvalación.

A través de lo planteado se puede observar que se encontraron más debilidades que fortalezas, esto quiere decir, que el Municipio debería mejorar esta situación.

Para ello en el capítulo siguiente se exponen, además de la conclusión, las recomendaciones.

⁽³⁶⁾ Ver Anexo C, Gráfico C. 2. Pág. III, Foto N° 22.

⁽³⁷⁾ Toda marca está asociada a un nivel de calidad y a rasgos distintivos del centro turístico que lo identifican.

⁽³⁸⁾ Surgió a través de una consulta a la Sra. Laura Moujan, Concejal del Partido Movimiento Vecinalita Provincial.

CAPITULO 4

CONCLUSIÓN Y RECOMENDACIONES

En el Camino de Circunvalación de la Laguna Chascomús y sus accesos, Norte, Lastra, Sur y Ruta 20 se identificó Señalización Turística y Vial, no así en el Acceso Monte Brown que carece de señalización.

Se identificaron cuatro grupos de señales: las viales, las pertenecientes al concurso llamado “Diseño de la Señalización Turística y Vial de la Ciudad de Chascomús”, las pertenecientes al Museo Pampeano y las municipales/Ordenanzas.

Las Ordenanzas son sancionadas para ser cumplidas por quienes se encuentran en la zona de aplicación, ya sea turista, excursionista o residente, pero también deben ser llevadas a cabo (operativizadas) por quienes están a cargo de la gestión.

Como el Camino de Circunvalación de la Laguna Chascomús representa un atractivo importante para la ciudad, se han sancionado Ordenanzas para su regulación. La Ordenanza Nº 3.163 carece de cumplimiento por ambas partes, es decir, por parte del Municipio y por parte del visitante y residente.

Por parte del Municipio, se detectaron las siguientes falencias: el Camino de Circunvalación no se encuentra demarcado con mojones ni cada 500 ni 1000 metros, así como los 6 puentes que se encuentran sobre dicho camino tampoco están señalizados. Además no se hallaron señales con números de teléfonos de emergencia, actividades permitidas ni mensajes reflexivos.

Por parte de los visitantes y residentes, se pudo observar durante la etapa de relevamiento, que tampoco la cumplen, ya que se encontraron individuos en zonas aledañas a dichos carteles realizando fogatas y otros acampando en lugares restringidos.

El acceso por el cual ingresaron más visitantes es el Norte con un 65 %. En su recorrido de Km. 5, 900 se encontraron 90 señales. Éstas fueron percibidas por el 94 % de los ingresantes.

En el acceso Lastra, la señalización fue percibida por el 89 % de los visitantes que ingresaron por él, y catalogada por la mayoría como buena, mientras que un porcentaje menor como regular y deficiente.

Por el Acceso Sur ingresó el 13 % de los visitantes, de los cuales un 75 % percibió señalización catalogándola como buena (74 %), deficiente (13 %) y regular (13%), mientras que un 25% no la percibió.

Del 13 % de los visitantes que ingresaron por el Acceso Ruta 20, un 75 % lo hizo viniendo desde *Ranchos* y un 25 % viniendo desde *Ruta 2*. En ambos casos, un 67 % de los visitantes percibieron señalización, mientras que un 33 % no percibió.

Un 6 % de los visitantes que ingresaron por el acceso Norte tuvieron problemas para acceder, desde dicha entrada a la Laguna, mientras que desde el resto de los accesos ningún visitante tuvo inconvenientes.

La vuelta a la Laguna fue dada por el 64 % de los visitantes. Un 49 % la dio en esta oportunidad, mientras que un 51 % en otra. En ambos casos el mayor porcentaje de visitantes percibió señalización.

El 94 % de los visitantes recorrió la parte urbana del Camino de Circunvalación, mientras que el 6 % restante no la recorrió. Un alto porcentaje de visitantes respondió que percibió señalización catalogándola como buena.

El 39 % de los visitantes opina que la presencia de Señalización Turística y Vial es el “elemento” que mayor seguridad les brinda en un destino. De ese 39 %, un 61% mencionó que dicha señalización les permite sentirse seguros.

El rango de edades de 25 a 40 años es el que más percibe señalización en toda el área bajo estudio. Mientras que el que menos percibe es el de 18 a 24, en los accesos y la parte urbana, y de 51 a 65 en el camino de circunvalación.

Se suponía que los visitantes que visitan por primera vez un destino prestan más atención a la señalización para guiarse y orientarse que los que ya lo conocen. Pero analizando el segmento de edades de 25 a 40 años se detectó que los que ya conocían la ciudad de Chascomús percibieron más señalización que los que no la conocían.

Al realizar el estudio de las fortalezas y debilidades que posee el Municipio con respecto a la señalización se pudo determinar que posee más debilidades (como por ejemplo carencia de señales, de información veraz y el mantenimiento de las mismas) que fortalezas.

En resumen, teniendo en cuenta la señalización encontrada y la que se recomienda, más el resto de los resultados obtenidos, se considera que los accesos que brindan seguridad son el Norte, Lastra y Sur, no así los accesos Ruta 20 y Monte Brown. Con respecto al Camino de Circunvalación, se considera seguro la parte urbana del camino pero no el resto.

Como se sabe, el turismo no puede prosperar con inseguridad, de ahí la necesidad en invertir en propuestas y proyectos que apunten a la seguridad. Por lo tanto, para lograr atenuar las debilidades detectadas, enfrentar las amenazas, aprovechar las oportunidades del entorno y utilizando los resultados obtenidos de la investigación se sugieren a continuación las siguientes recomendaciones:

- Periódicamente sean limpiadas las señales ya que las condiciones climáticas representan una amenaza para las mismas. La lluvia, el granizo, las inundaciones, la sequía, entre otras, provocan que la vida de las señales sea relativamente corta. También se debería eliminar todo elemento que perturbe la visión del cartel, como por ejemplo ramas de árboles.
- Se realicen campañas de reposición de señales y por ende mejorar aspectos desfavorables de las mismas. Tal es el caso de la letra pequeña.

- Se cambie o elimine todo cartel que no cumpla más su función indicadora debido a un cambio ocurrido en el entorno.
- Personal municipal correspondiente recorra las calles de la ciudad para sancionar al individuo que vea estropeando una señal.
- Se distribuyan cartillas, volantes, folletería y otros medios de información en los distintos accesos. Este material junto con la señalización le proporcionaría al visitante una herramienta para lograr desplazarse por la ciudad y encontrar los servicios y atractivos deseados de manera eficiente.
- Espacios en las emisoras locales , asesorando a la comunidad sobre la importancia de una buena información a los turistas.
- Educar al ciudadano desde la primaria a interpretar, saber utilizar y respetar las señales. Así como también aprender a ubicarse en la ciudad no por los nombres de los comercios o casas de familias, sino a la utilización de los nombres de las calles.
- Como las señales son el principal elemento de difusión del patrimonio “in situ” y, a su vez, guían y proporcionan datos que pueden ser de utilidad, comunican la proximidad de un riesgo en el camino y transmiten órdenes específicas de cumplimiento obligatorio, se considera necesario la instalación de más señales.⁽³⁹⁾

⁽³⁹⁾ Ver Anexo D

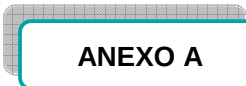
BIBLIOGRAFIA

- Adrián R. Legault. Ingeniería de Carreteras y Aeropuertos. Highway and airport Engineering. Compañía editorial Continental, S.A. México, D.F. Primera edición en español mayo 1962.
- Bases. Concurso, a Nivel Anteproyecto, de Diseño de la Señalización Turística y Vial para la Ciudad de Chascomús. Institución Organizadora Municipalidad de Chascomús. 2004.
- Comité de Seguridad en el Tránsito. Dirección de Vialidad. Educación Vial para Docentes. Publicación Nº 92. La Plata, Junio 1970.
- Costa Joan. Señalética. De la señalización al diseño de programas. 2ª edición. Printed in Spain. Enciclopedia del Diseño. Diciembre 1989.
- EL CRONISTA. Opinión y Actualidad pág. 2. Chascomús 8 de Agosto de 2004. Con un arquitecto Chascomunense. "Rastro" es el equipo de trabajo que ganó el concurso de señalización turística y vial. Reseñan el camino recorrido en pro de la señalización.
- Grigera Tomás. Riesgo Conceptos. Universidad Nacional de La Plata – Facultad de Ciencias Económicas. Licenciatura en Turismo. Psicosociología del Tiempo Libre.
- Norma IRAM 10005 Parte I. Diciembre 1982. 1954 de la norma IRAM 10005 CDU 614.8 (084) Colores y señales de seguridad. Colores y señales fundamentales. Instituto Argentino de Racionalización de Materiales.
- Ordenanza Nº 3163. Municipalidad de Chascomús. Sancionada el 27 de Diciembre de 2001.
- OMT. Tourist Safety and Security. Practical Measures for Destinations. Madrid, Spain, 1996.
- Otl Aicher, Martin Krampen. Sistema de signos en la comunicación visual. Barcelona. Editorial Gustavo Gili, S.A. 1979
- Plan Estratégico Chascomús (PECH). Lineamientos estratégicos. Documento Base de Diagnóstico. Abril 2005.
- Sistema Nacional de Señalización Turística. Argentina. Secretaría de Turismo de La Nación. Dirección Nacional de Promoción Turística. Dirección de Desarrollo de la Oferta. 1979.
- "El factor humano en los accidentes", Revista de Seguridad, julio-agosto-septiembre 1998: 4-14. Año LVII Nº 358 – IISS 0325 – 4518.

WEB CONSULTADAS

- Educación Vial. Señales de Tránsito. Obtenido de Internet el 25 de abril de 2006: <http://www.vialidad.gov.ar/educacionvial/educacionvial.htm>
- Que son las Señales Viales. Obtenido en Internet el 25 de abril de 2006: http://www.oni.escuelas.edu.ar/2003/BUENOS_AIRES/179/
- <http://www.aca.org.ar>
- Sistema de Señalización Vial. Obtenido de Internet el 27 de abril de 2006: <http://www.aca.org.ar/servicios/transito/eduvial/seguridad/frame.htm>
- Transito y Seguridad Vial, Decreto 779/95. Anexo al artículo 22. Anexo L. Sistema de señalización vial uniforme. Obtenido en la Internet el 27/04/2006: <http://infoleg.mecon.gov.ar/infolegInternet/anexos/30000-34999/30389/dto779-1995-anexoL.htm>
- Seguridad Turística. Fundación Turismo para Todos. Obtenido el 30 de mayo de 2006: <http://www.turismoaccesible.com.ar/seguridad/conc.htm>
- Bustamante Vidal, M.E., Núñez Lagunas, M.D. 2005. Análisis de la funcionalidad y rediseño de la señalización urbana actual de San Cristóbal de las Casas, Chiapas; como medio de comunicación visual. Tesis Licenciatura. Ciencias de la Comunicación. Diseño de Información. Departamento de Ciencias de la Comunicación. Departamento de Diseño Gráfico, Escuela de Ciencias Sociales. Escuela de Artes y Humanidades, Universidad de las Américas, Puebla. Diciembre. Extraída de la siguiente página: http://catarina.udlap.mx/u_dl_a/tales/documentos/lco/bustamante_v_me/capitulo_1.html
- César Abella Vázquez. Director del proyecto. *Estudio de Señalización Integral Turística para Costa da Monte*. Extraído de la página: <http://www.triviumect.com/ficheros/articulos/articulo5.pdf>

ANEXOS



ANEXO A

Cuadro A. 1: Ordenanza 3.163



Municipalidad de Chascomús
7130 CHASCOMUS

CHASCOMUS, Diciembre 27 de 2001.-

VISTO:

La necesidad de reordenar y de regular el destino y uso de los espacios ribereños estrictamente públicos, señalar el camino de circunvalación para brindar acertada información turística, exacta información en situaciones de emergencia y reordenar circulación en el camino mencionado, como el estacionamiento en los espacios ribereños, y

CONSIDERANDO:

Que es imperioso reordenar y regular el uso de los espacios ribereños estrictamente públicos, teniendo en cuenta la contaminación ambiental y agresión a los paisajes naturales que posee la laguna de Chascomús que el mal uso le producen;

Que debemos conservar a ultranza, para el bien de nuestra ciudad, nuestra gente y las futuras generaciones, el principal recurso natural que tenemos;

Que es necesario la reglamentación integral del uso y destino de nuestra laguna, siendo importante en ese sentido, el camino de circunvalación, normas de tránsito y estacionamiento;

Que debido a la extensión del camino mencionado (Aproximadamente 40 Km.) y teniendo en cuenta la superficie que ocupan los espacios ribereños, es necesario regular su uso diferenciando sectores;

Que dado el atractivo turístico que el camino representa sería importante señalar su recorrido y a los efectos de generar puntos de referencia en sus zonas despobladas, creemos oportuno kilometrarlo, mejorándolo en la totalidad de su extensión;

Que a partir del mejoramiento tendrán los vecinos o turistas que los visitan, puntos de referencia a los fines de comunicar urgencias;

Que al referenciar el camino de circunvalación se convertiría en una ayuda para cumplir los fines planteados en los considerandos precedentes;

Que para la protección de estos espacios públicos es oportuno delimitar su uso;

Que deben contemplarse prohibiciones al tránsito y estacionamiento de determinados tipos de vehículos;

Que los vehículos mencionados en el párrafo anterior tendrán caminos y lugares para estacionamiento alternativos;

Por ello, el Honorable Consejo Deliberante aprueba la siguiente

ORDENANZA

ARTICULO 1º.- Establécese el Km.0 (kilómetro cero), del camino de Circunvalación al Espigón de Pesca "Domingo Catalino", adyacente al EMU del Turismo, sobre la Avenida Costanera Española. El kilometraje indicará en sentido horario.-



Municipalidad de Chascomús

7130 CHASCOMUS

ARTICULO 2º.- Donárgase el camino de circunvalación con mojones o algún otro elemento apropiado cada 500 o 1000 metros, para una mejor identificación de sectores, acertada información turística y exacta información en situaciones de emergencia; en la zona comprendida desde la Rotonda Alfonso en Storni y hasta la intersección del camino de circunvalación con Av. Pedro Nicolás Escribano.-

ARTICULO 3º.- Señalícese el camino de circunvalación con carteles indicando las velocidades mínimas permitidas según las zonas y carteles indicando la dirección de curvas, puentes, zona de peajes y otras señalizaciones pertinentes, como teléfonos de emergencia, información turística y en los espacios públicos las actividades permitidas o restringidas, estacionamiento, mensajes reflexivos, etc.-

ARTICULO 4º.- En el tramo del camino de circunvalación, comprendido entre la calle Varela y en sentido horario hasta la Av. Pedro N. Escribano, no estará permitida la circulación de camiones con acoplado o semirremolques, tractores y/o maquinaria agrícola con destino a establecimientos rurales cuyo acceso se halle fuera del camino de circunvalación. En el caso de establecimientos rurales con acceso en el camino de circunvalación, deberán solicitar autorización de tránsito ante la Autoridad de Aplicación Municipal. Quedarán exceptuados de esta prohibición los vehículos y maquinarias oficiales o de particulares contratados por el Municipio que realicen tareas de reparación o mantenimiento en el referido tramo.-

ARTICULO 5º.- Partiendo de Av. Pedro N. Escribano por la Av. Costanera, con sus diferentes denominaciones, y hasta la calle Varela se prohíbe expresamente la circulación y estacionamiento de camiones y/o vehículos con ruedas duales y más de 2,10 mts. de altura, ómnibus, microómnibus, camiones autopropulsados y de remolque, tractores y maquinaria agrícola, salvo las exceptuadas en el Artículo 11º.-

ARTICULO 6º.- En el sector referido en el Artículo anterior no estará permitida de estacionar sobre la calzada y/o estacionar dentro de las zonas señalizadas.-

ARTICULO 7º.- En los parques, plazas y paseos existentes en ambos lados de la totalidad del camino de circunvalación no estará permitido acampar, hacer fuego y permanecer en vehículos, debiendo hacerlo sólo en los lugares debidamente autorizados, como camping o recreos. En este sector estará prohibido el ingreso, tránsito y estacionamiento, aún cuando no se hallare empalizada de autos, motocicletas, cuatriciclos y de otros vehículos a motor, excepto la que se hará sobre el ingreso y estacionamiento cuando en estos sectores se autorice la instalación de estructuras destinadas a espectáculos públicos, y que elevará únicamente a los vehículos de sus organizaciones.-

ARTICULO 8º.- Los concesionarios de predios municipales que se encuentren sobre el Camino de Circunvalación deberán exhibir en el frente un cartel con una medida mínima de 1 m2, que indique el acceso libre a los camiones.



Municipalidad de Chascomús
7130 CHASCOMUS

////

ping y/o recreos, el cuadro tarifario, como así también el Número de Ordenanza que regla tal concesión.-

ARTICULO 9°.- Prohíbese el estacionamiento en calles de la Ciudad de casillas rodantes, autopropulsadas o de remolque y el uso de otros vehículos para pernoctar, debiendo hacerlo en el Camping.-

ARTICULO 10°.- Prohíbese el tránsito de caballos, la práctica de equitación y la tracción a sangre en la zona referida en el Artículo 5°, / salvo expresa autorización del Departamento Ejecutivo en caso de eventos culturales o turísticos.-

ARTICULO 11°.- Quedan exceptuados de los alcances del Artículo 5° los ómnibus y microómnibus de contingentes turísticos o escolares cuando / circulen en modalidad de visita guiada, se dirijan a Camping, Hoteles o Restaurantes ubicados en el sector vedado, debiendo estacionarse en calles laterales.-

Letra

Nº

ARTICULO 12°.- El no cumplimiento de lo dispuesto en la presente Ordenanza será sancionado según las infracciones a sus distintos Artículos. Infracción a los Artículos 5°, 6°, 7° y 8°: Desalojo inmediato de los infractores, multa y/o arresto en caso de daño a la propiedad municipal, secuestro/ de vehículos menores, con restitución contra pago de multa. Infracción al Artículo 4°: Multa. Infracción al Artículo 9°: Retiro inmediato de la zona de prohibición.

ARTICULO 13°.- Deróguense las Ordenanzas 1127/79, 2027/89, 2335/92 y toda norma que se contraponga la presente.-

ARTICULO 14°.- De forma.-

CHASCOMUS, Diciembre 27 de 2001.-

ORDEN
1227/01

El señor Intendente Municipal que suscribe en uso de sus atribuciones

DECRETA

ARTICULO 1°.- Promúlguese la presente Ordenanza.-

ARTICULO 2°.- Notifíquese a Secretarías de Obras y Servicios Públicos, de Turismo y Deportes, Subsecretaría de Planeamiento y Desarrollo, / Dirección de Tierras y Catastro y Dirección de Seguridad Urbana.-

////


Municipalidad de Chascomús
7130 CHASCOMUS

////

ARTICULO 3°.- El presente Decreto será refrendado por los señores Secretario de Gobierno y Hacienda, de Obras y Servicios Públicos y de Turismo y Deportes.-

ARTICULO 4°.- Cúmplase, úbliquesse, dése al Registro Municipal y archívese.-


Dr. GUSTAVO JOSE LOPEZ
SRIO. GOBIERNO Y HACIENDA


DANIEL GUSTAVO JACOBONE
SRIO. OBRAS Y SERV. PUBLICOS


ADRIAN IGNACIO REDRUELLO
SECRETARIO DE TURISMO




CPN JUAN A. GOBBI
INTENDENTE MUNICIPAL

Letra

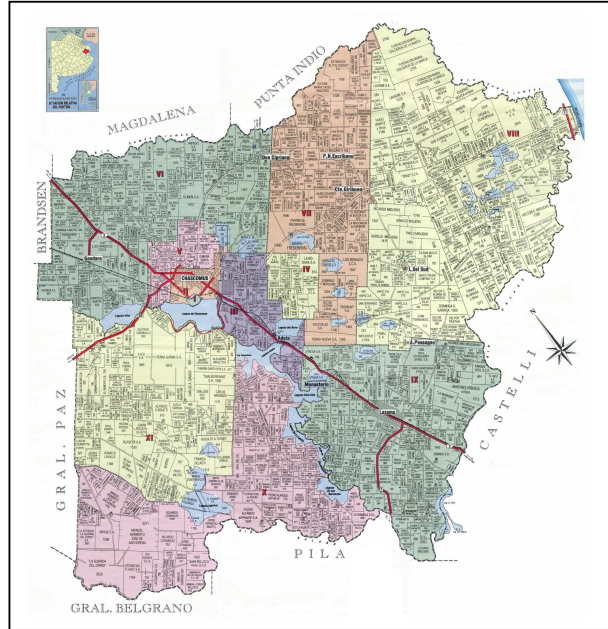
Nº

Cuadro A. 2: Chascomús en la provincia de Buenos Aires.



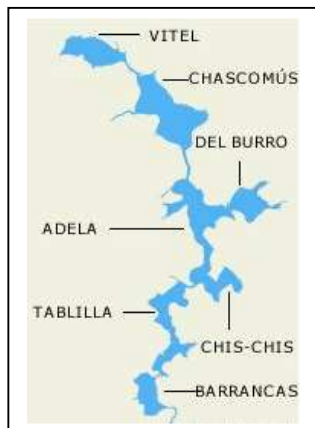
Fuente: Secretaría de Obras, Servicios y Medio Ambiente de Chascomús.

Cuadro A. 3: Chascomús y sus partidos limítrofes.



Fuente: Secretaría de Obras, Servicios y Medio Ambiente de Chascomús.

Cuadro A. 4: Chascomús en las Encadenadas



Fuente: <http://www.chascomus.net>

Cuadro A. 5: Señales de la Dirección Nacional de Vialidad.

LISTADO DE LAS SEÑALES DE TRANSITO

DIRECCION NACIONAL DE VIALIDAD

TRANSITORIAS

INFORMATIVAS

SEÑALES DE INFORMACION TURISTICA Y DE SERVICIOS

Señales de nomenclatura vial y urbana Destinos y distancias

Señales sobre características de la vía

Señales sobre características de la vía

PREVENTIVAS

SEÑALES SOBRE CARAC. DE LA VIA

--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

SEÑALES DE RESTRICCIÓN

--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--



ANEXO B

B. 1: MODELO DE ENCUESTA**ENCUESTA**

¡Buenos días! Soy María del Pilar estudiante de la carrera de Licenciatura en Turismo, para recibirme debo hacer una Tesis para la cual necesito de su colaboración. Simplemente tiene que responder unas preguntas que le demorarán 5 minutos.

1. ¿Por medio de qué vehículo llegó a esta ciudad?

- 1.1. Auto ()
 1.2. Moto ()
 1.3. Otro ()

2. ¿Por qué acceso entró?

- 2.1. Norte ()
 2.2. Lastra ()
 2.3. Sur ()
 2.4. Ruta 20 () Pasa pregunta 3
 2.5. Monte Brown ()

3. Viniendo de:

- 3.1. Ranchos ()
 3.2. Ruta 2 ()

4. ¿Percibió señalización en dicho acceso?

- 4.1. Si () Pasa pregunta 5
 4.2. No () Pasa pregunta 6

5. Ésta fue:

- 5.1. Excelente ()
 5.2. Muy buena ()
 5.3. Buena ()
 5.4. Regular ()
 5.5. Deficiente ()

6. No percibió señales porque:

- 6.1. No las recuerda ()
 6.2. No las necesitó ()
 6.3. Realmente no había ()
 6.4. Otro ()
 6.4.1. ¿Cuál?.....

7. ¿Tuvo algún contratiempo por la falta de alguna señal?

- 7.1. Si () Pasa pregunta 8
 7.2. No () Pasa pregunta 9

8. Análisis del contratiempo:

- 8.1. ¿Qué tipo de contratiempo?.....
 8.2. ¿Qué señal sugiere para ello?.....
 8.3. ¿Cómo solucionó el inconveniente?.....

9. ¿Pudo acceder a la Laguna fácilmente, es decir, sin preguntar y sólo guiándose de la señalización existente?

- 9.1. Si () Pasa pregunta 11
 9.2. No () Pasa pregunta 10

10. Análisis

- 10.1. ¿Qué problema tuvo?.....
 10.2. ¿Qué señal sugiere para ello?.....

- 10.3. ¿Cómo lo solucionó?.....
- 11. ¿Tuvo la oportunidad de dar la vuelta a la Laguna?**
- 11.1. Si () Pasa pregunta 12
- 11.2. No () Pasa pregunta 16
- 12. Cuándo:**
- 12.1. En esta visita () Pasa a pregunta 13
- 12.2. En otra oportunidad () Pasa a pregunta 13
- 13. ¿Percibió señalización en el camino de circunvalación?**
- 13.1. Si () Pasa a pregunta 14
- 13.2. No () Pasa a pregunta 15
- 14. Ésta fue :**
- 14.1. Excelente ()
- 14.2. Muy buena ()
- 14.3. Buena ()
- 14.4. Regular ()
- 14.5. Deficiente ()
- 15. No percibió señales porque:**
- 15.1. No las recuerda ()
- 15.2. No las necesitó ()
- 15.3. Realmente no había ()
- 15.4. Otro ()
- 15.4.1. ¿Cuál?.....
- 16. ¿Recorrió la parte urbana del camino de circunvalación?**
- 16.1. Si () Pasa a pregunta 17
- 16.2. No () Pasa a pregunta 20
- 17. ¿Percibió señalización en la parte urbana del camino de circunvalación?**
- 17.1. Si () Pasa pregunta 18
- 17.2. No () Pasa pregunta 19
- 18. Ésta fue:**
- 18.1. Excelente ()
- 18.2. Muy buena ()
- 18.3. Buena ()
- 18.4. Regular ()
- 18.5. Deficiente ()
- 19. No percibió señales porque:**
- 19.1. No la recuerda ()
- 19.2. No la necesitó ()
- 19.3. Realmente no había ()
- 19.4. Otro ()
- 19.4.1. ¿Cuál?.....
- 20. Enumere en orden de importancia los ítems que le brindan seguridad en un destino turístico**
- 20.1. Policía ()
- 20.2. Señalización Vial y Turística ()
- 20.3. Iluminación ()
- 21. Para Usted la señalización vial y turística le permite:**
- 21.1. Ahorrar tiempo ()
- 21.2. Sentirse más seguro ()
- 21.3. Conocer y descubrir atractivos ()

- 21.3.1. ¿Cuáles?.....
21.4. Otro ()
21.4.1. ¿Cuál?.....

DATOS DEL ENCUESTADO

22. Sexo:

- 22.1. Femenino ()
22.2. Masculino ()

23. Su edad ronda:

- 23.1. 18 a 24 años ()
23.2. 25 a 40 años ()
23.3. 41 a 50 años ()
23.4. 51 a 65 años ()
23.5. más de 65 años ()

24. Lugar de procedencia:

.....

25. ¿Hasta qué grado de educación completo ha llegado?

- 25.1. Primario ()
25.2. Secundario ()
25.3. Terciario ()
25.4. Universitario ()
25.5. Postgrado ()

26. Profesión/Ocupación:

.....

27. Motivo de la visita:

.....

¡Muchas gracias por su colaboración!

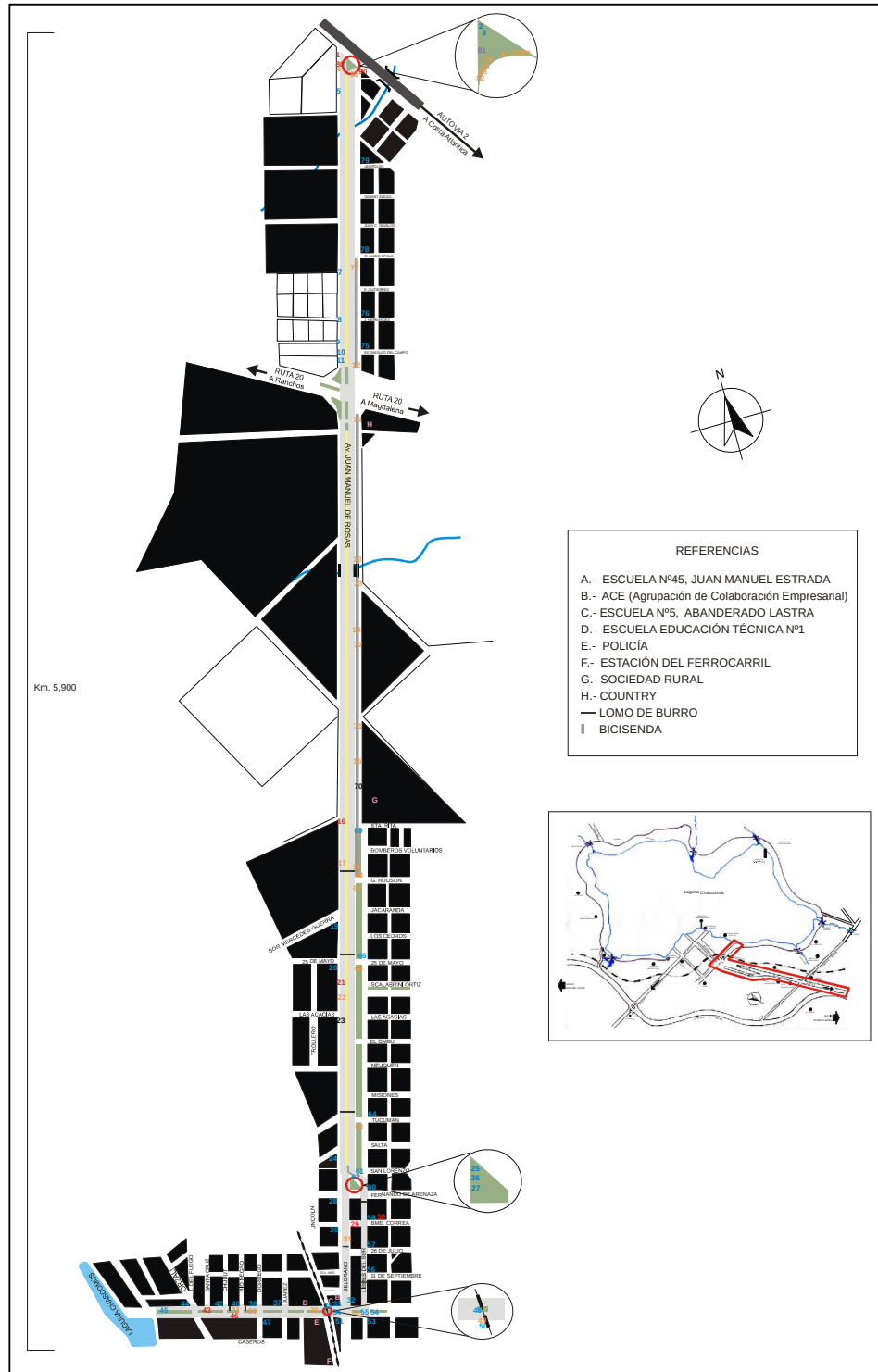
B. 2: INCONVENIENTES SOBRE OTROS ASPECTOS DE LA CIUDAD

- Los lomos de burro no están demarcados con la Señalización Horizontal, es decir, no están pintados con los colores reglamentarios para poder distinguirlos de la distancia a la que se encuentran del cartel indicador, de existir éste último.
- El Acceso Norte debería ser doble mano y el asfalto estar en mejores condiciones.
- La entrada hacia la Laguna desde la Ruta 2 por el camino del Cementerio debería estar asfaltada al igual que el trayecto del camino de circunvalación que aún sigue siendo de tierra.
- Poca presencia de personal policial que recorra las calles de la ciudad.
- Los adolescentes que se encuentran tomando bebidas alcohólicas a tempranas horas de la tarde en la laguna dan una imagen negativa de la ciudad.
- Comercios cerrados el fin de semana.



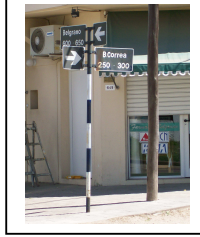
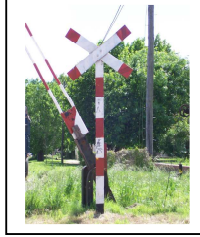
ANEXO C

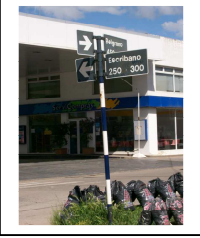
Gráfico C. 2: ACCESO NORTE

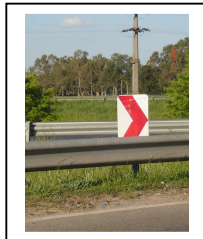


Acceso Norte

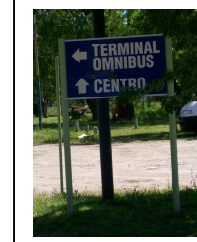
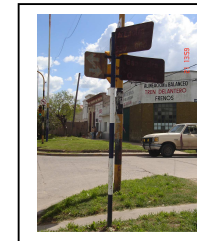
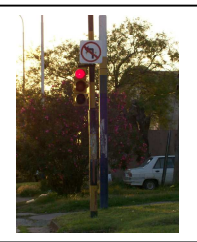
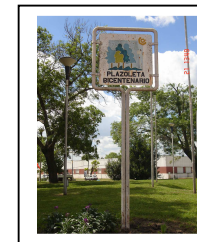
				
1 (R.27)	2 (1.6)	3 O.	4 [P.25(a)]	5 (1.5)
				
6 [P.26(a)]	7 (1.4)	8 (1.4)	9 (1.4)	10 (1.6)
				
11 (1.6)	12 [P.24(a)]	13 (P.16)	14 [P.26(a)]	15 (P.22)
				
16 (R.15)	17 [P.11(c)]	18 [P.26(a)]	19 (1.4)	20 (1.4)
				
21 (R.15)	22 (P.32)	23 O.	24 (1.4)	25 I.

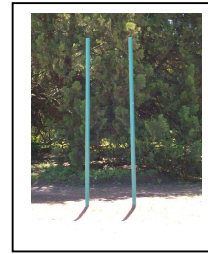
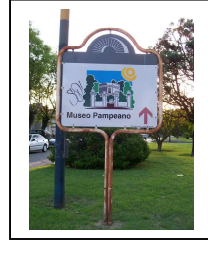
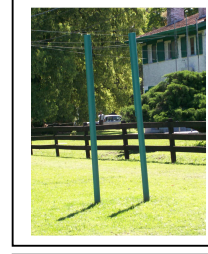
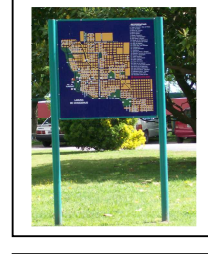
				
26 P.O.S.T.	27 I.	28 (1.4)	29 (R.2)	30 (1.4)
				
31 IP.11(c)I	32 P.O.S.T.	33 (1.4)	34 P.O.S.T.	35 (P.3)
				
36 IP.25(a)I	37 (1.4)	38 O.	39 IP.11(c)I	40 (1.4)
				
41 IP.11(c)I	42 (1.4)	43 (R.15)	44 (1.4)	45 P.O.S.T.
				
46 (R.15)	47 (1.4)	48 P.O.S.T.	49 (P.3)	50 (1.4)

				
51 (1.4)	52 [P.25(a)]	53 (1.4)	54 O.	55 P.M.
				
56 (1.4)	57 (1.4)	58 (1.4)	59 (R.2)	60 (1.4)
				
61 O.	62 [1.22(b)]	63 [P.11(c)]	64 (1.4)	65 [P.11(c)]
				
66 (1.4)	67 [P.11(c)]	68 [P.26(a)]	69 (1.4)	70 O.
				
71 (P.22)	72 [P.26(a)]	73 (P.16)	74 [P.24(a)]	75 (1.4)

				
76 (1.4)	77 [P.26(a)]	78 (1.4)	79 (1.4)	80 (R.2)
				
81 (R.2)	82 [P.2(c)]	83 [P.2(c)]	84 [P.2(c)]	85 [P.2(c)]
				
86 [P.2(a)]	87 [P.2(c)]	88 [P.2(c)]	89 [P.2(c)]	90 (R.28)

Acceso Lastra

				
1 (1.5)	2 O.	3 (P.32)	4 P.O.	5 I.
				
6 (P.32)	7 P.O.	8 (P.32)	9 (R.15)	10 [R.4(a) v (b)]
				
11 [R.4(a) v (b)]	12 [P.25(a)]	13 (P.32)	14 [R.4(a)]	15 [1.4(a)]
				
16 [R.4(a)]	17 H.	18 P.O.	19 (P.21)	20 P.P.P.
				
21 P.P.P.	22 [1.4(a)]	23 (R.8)	24 HP.	25 P.O.

				
26 [1.4(a)]	27 [1.4(a)]	28 P.M.	29 [1.4(a)]	30 I.
				
31 P.P.P.	32 [1.4(a)]	33 P.M.	34 P.O.	35 [1.4(a)]
				
36 I.T.E.	37 P.O.	38 [1.4(a)]	39 P.O.	40 [1.4(a)]
				
41 [1.4(a)]	42 I.	43 I.T.E.	44 [1.4(a)]	45 I.
				
46 O.M.	47 O.M.	48 P.P.P.	49 O.M.	50 P.C.

51 P.P.P.	52 I.	53 [1.4(a)]	54 [1.4(a)]	55 [1.4(a)]
56 P.O.	57 [1.4(a)]	58 I.T.E.	59 I.	60 P.C.
61 [1.4(a)]	62 [1.4(a)]	63 [1.4(a)]	64 [1.4(a)]	65 P.O.
66 [1.4(a)]	67 P.P.P.	68 (R.8)	69 (R.8)	70 (R.15)
71 (P.32)	72 [R.4(a) v (b)]	73 [R.4(a)]	74 [R.4(a)]	75 [R.4(a) v (b)]

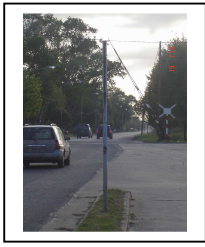
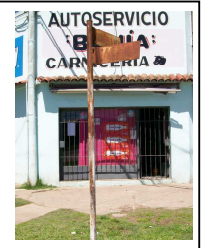
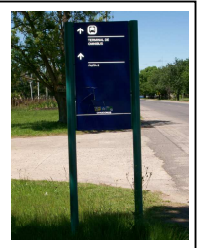
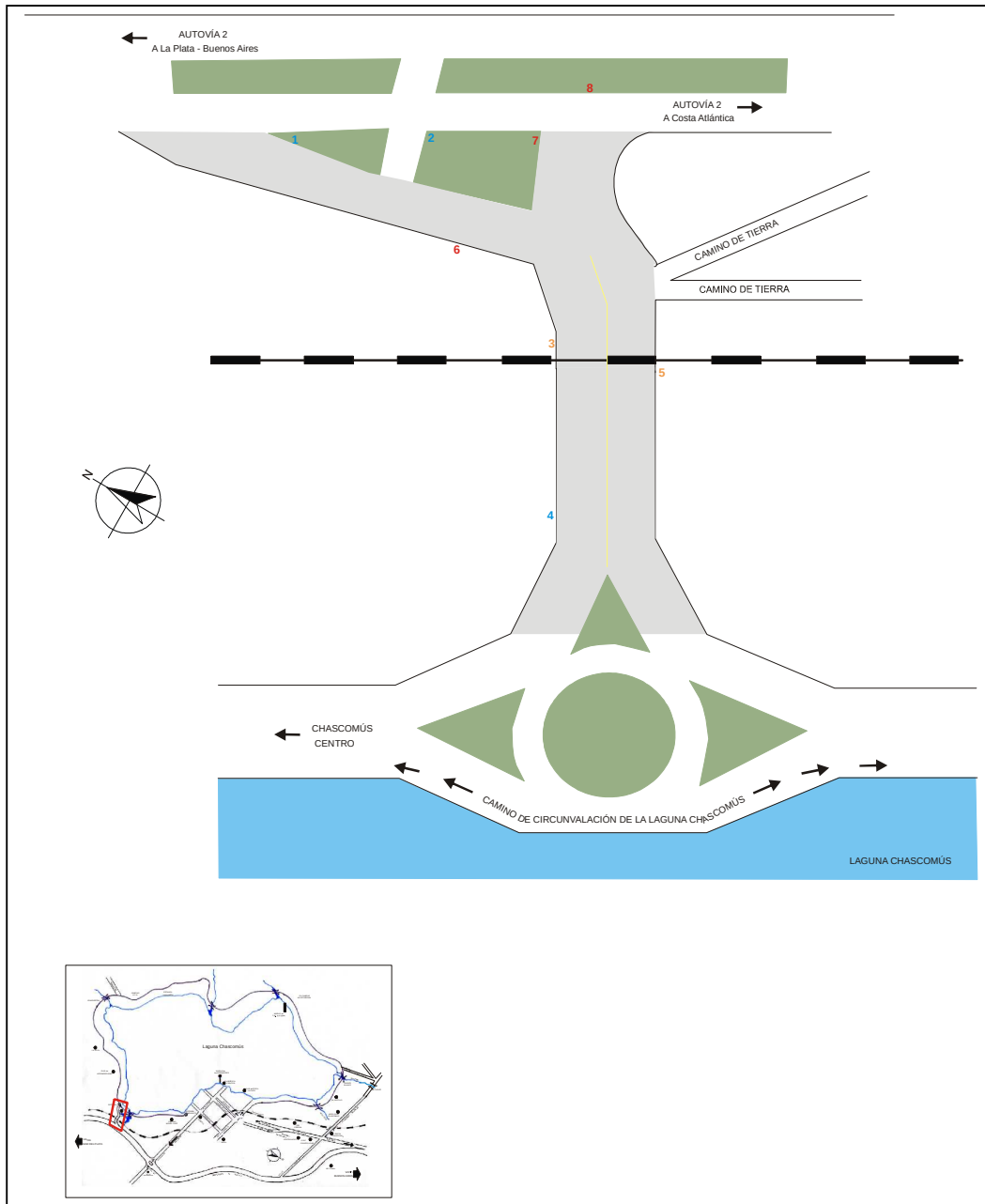
				
76 I.	77 (P.3)	78 (P.3)	79 I.	80 [1.4(a)]
				
81 (P.32)	82 [1.4(a)]	83 (P.32)	84 [1.4(a)]	85 P.O.
				
86 [1.4(a)]	87 (P.32)	88 P.O.	89 [1.4(a)]	90 (R.15)
				
91 (P.21)	92(R.22)/93(P.2ª)	94 (R.2)	95 (1.6)	96 (R.28)

Gráfico C. 4: ACCESO SUR



Acceso Sur



1 O.



2 O.



3 (P.3)



4 P.O.



5 (P.3)



6 (R.2)

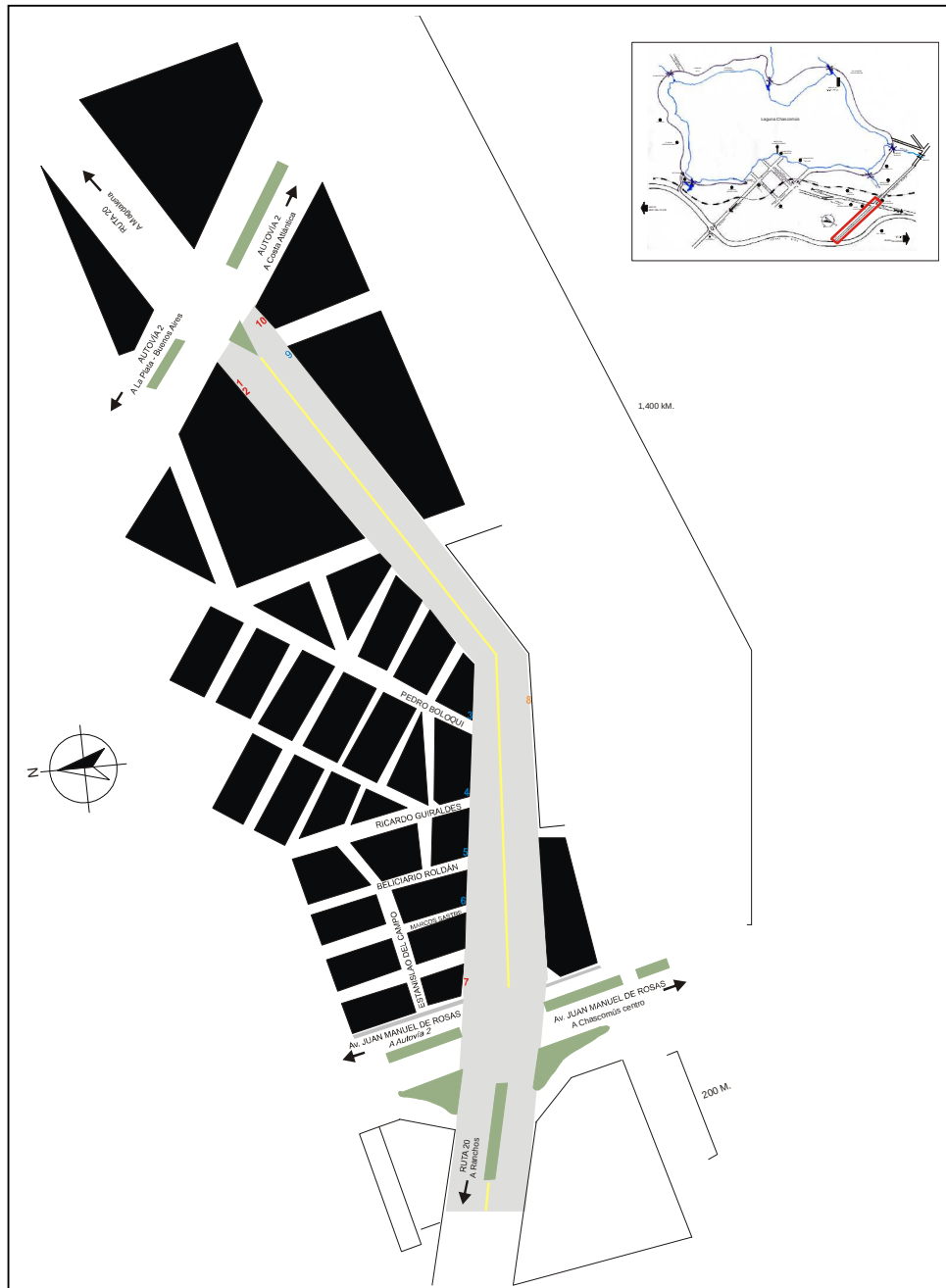


7 (R.27)



8 [R.21(a)]

Gráfico C. 5: ACCESO RUTA 20



Acceso Ruta 20

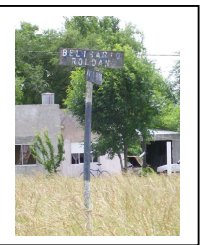
				
1[R.3(4)]/ [R.3(4)]	3 (1.4)	4 (1.4)	5 (1.4)	6 (1.4)
				
7 (R.27)	8 [P.7(a)]	9 (1.6)	10 (R.28)	

Gráfico C. 6: ACCESO MONTE BROWN

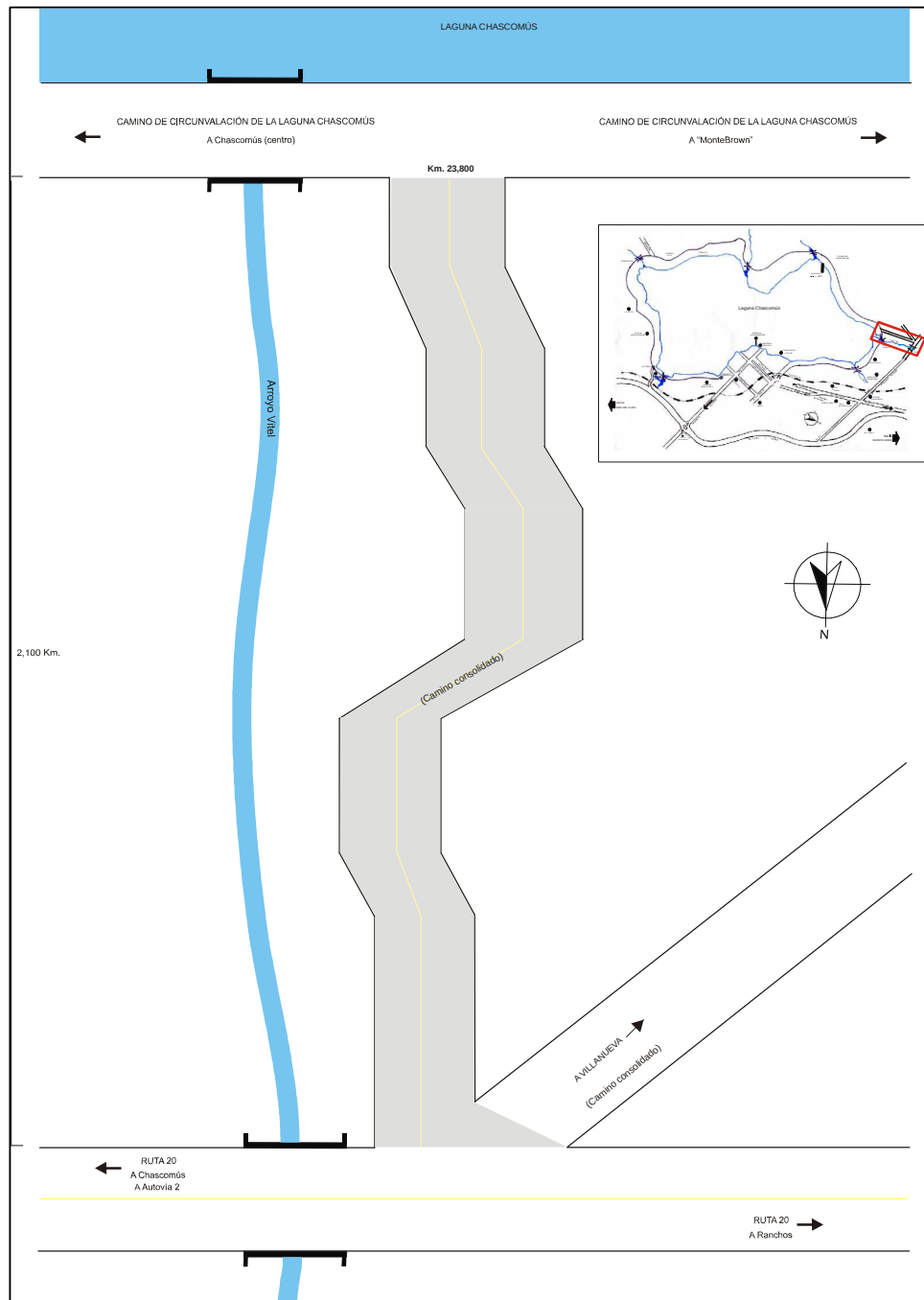
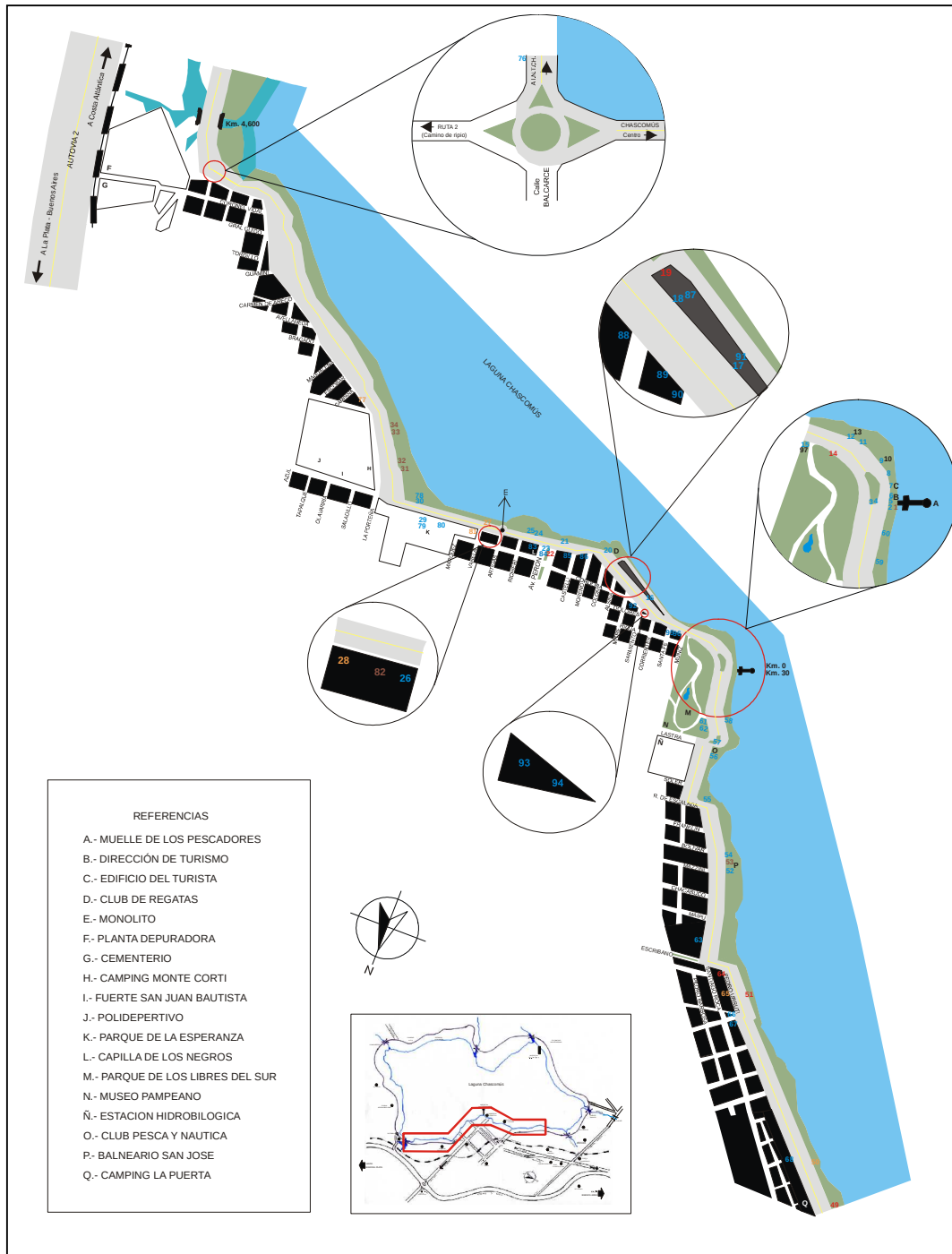
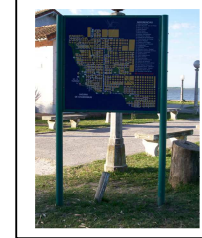
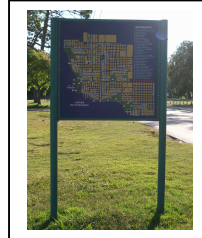


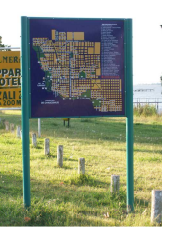
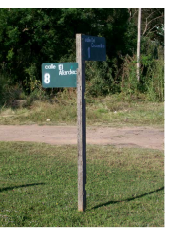
Gráfico C. 7: CAMINO DE CIRCUNVALACIÓN DE LA LAGUNA CHASCOMÚS



Camino de circunvalación de la Laguna Chascomús

				
1 O.M.	2 I.T.E.	3 P.P.P.	4 I.22(a)	5 P.C.
				
6 I.T.E.	7 (1.20)	8 (1.20)	9 (1.20)	10 O.
				
11 (1.20)	12 P.O.S.T.	13 O.	14 (R.3(1))	15 P.O.S.T.
				
16 P.O.S.T.	17 P.C.	18 P.O.P.S.T.	19 (R.2)	20 (1.20)
				
21 P.O.S.T.	22 (R.2)	23 P.C.	24 O.	25 P.M.

26 P.O.S.T.	27 [P.11(b)]	28 [P.11(b)]	29 P.C.	30 P.O.P.S.T.
31 O.M.	32 O.M.	33 O.M.	34 O.M.	35 O.M.
36 O.	37 O.M.	38 (R.15)	39 O.M.	40 O.M.
41 (R.15)	42 O.M.	43 (R.15)	44 [P.11(b)]	45 (P.5)
46 O.M.	47 O.	48 O.M.	49 (R.15)	50 [P.7(c)]

				
51 (R.15)	52 P.O.P.S.T.	53 O.M.	54 P.C.	55 I.
				
56 P.O.S.T.	57 P.C.	58 (1.20)	59 (1.20)	60 (1.20)
				
61 (1.20)	62 P.O.P.S.T.	63 I.	64 (R.15)	65 [P.7(c)]
				
66 [1.4.(a)]	67 [1.4.(a)]	68 (R.15)	69 (R.8)	70 [1.4.(a)]
				
71 [1.4.(a)]	72 [1.4.(a)]	73 [1.4.(a)]	74 [1.4.(a)]	75 [1.4.(a)]

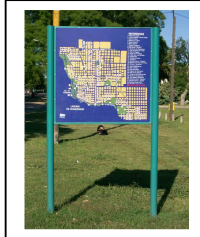
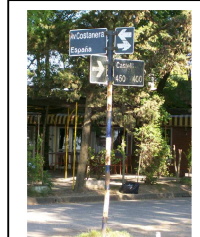
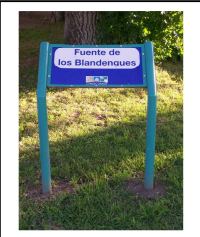
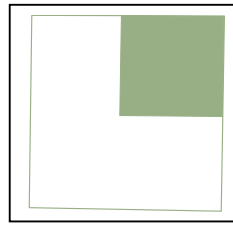
				
76 P.O.S.T.	77 (P.7)	78 P.O.S.T.	79 P.C.	80 P.P.P.
				
81 [P.11(b)]	82 O.M.	83 P.O.S.T.	84 P.C.	85 [1.4.(a)]
				
86 [1.4.(a)]	87 P.O.P.S.T.	88 [1.4.(a)]	89 P.O.S.T.	90 [1.4.(a)]
				
91 P.C.	92 P.P.P.	93 P.P.P.	94 P.P.P.	95 P.P.P.
				
96 P.M.	97 P.O.S.T.			

Gráfico C. 8: Parques



Parque del V Centenario



Parque Libres del Sur



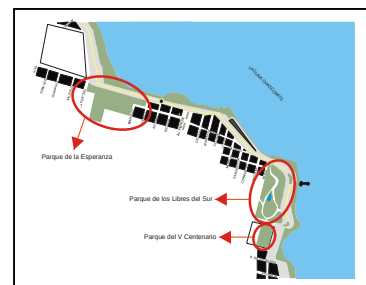
1

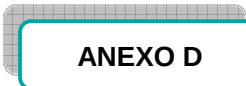


2



Parque de la Esperanza





ANEXO D

Cantidad de señales recomendadas

Se considera necesario la instalación de 271 señales. En el cuadro que se encuentra a continuación, se puede observar la cantidad necesaria para cada acceso así como también para el Camino de Circunvalación.

A su vez, se enumeraron y se ubicaron (aproximadamente) en sus respectivos esquemas. Las señales de Orientación y las que engloba el rubro "otras" fueron diseñadas de acuerdo al lugar de su ubicación.

Posteriormente, se recurrió al arquitecto Carlos E. de Wysiecki⁽¹⁾ y a la Dirección Provincial de Vialidad⁽²⁾ para solicitarles un presupuesto. Al primero, de las señales diseñadas y al segundo, las señales establecidas por ellos.

SEÑALES PREVENTIVAS	Acceso Norte	Acceso Lastra	Acceso Sur	Acceso Ruta 20	Acceso MteBrown	Circunvalación	Total	Precio Unitario	Precio Total
Señales de Características de la Vía									
P.7(a) Curva común	-	-	-	1	-	-	1	\$ 209,01	\$ 209,01
Curva pronunciada	-	-	-	-	2	1	3	\$ 209,01	\$ 627,03
P.11(c) Perfil irregular (lomada)	5	-	-	-	-	-	5	\$ 209,01	\$ 1.045,05
P.16 Puente angosto	1	2	-	-	-	12	15	\$ 209,01	\$ 3.135,15
P.21 Rotonda	-	1	1	-	-	4	6	\$ 209,01	\$ 1.254,06
P.24 (a) Encrucijada (cruce)	1	-	-	3	-	-	4	\$ 209,01	\$ 836,04
P.25 (a) Escolares	-	1	-	-	-	-	1	\$ 209,01	\$ 209,01
P.26 (a) Ciclistas	-	2	-	-	-	-	2	\$ 209,01	\$ 418,02
Señales de Advertencia de Máximo Peligro									
P.1 Cruce ferroviario	2	2	2	-	-	-	6	\$ 111,47	\$ 668,82
P.2 (a) Paneles de prevención (aprox.)	2	2	2	-	-	-	6	\$ 111,47	\$ 668,82
P.2 (c) Paneles de prevención (curva)	-	-	-	-	-	12	12	\$ 16,72	\$ 200,64
P.5 Cruce de peatones	2	-	-	-	-	-	2	\$ 111,47	\$ 222,94
Sub. Total	13	10	5	4	2	29	63		\$ 9.494,59

⁽¹⁾ Ver Pág. XX

⁽²⁾ Ver Pág. XXI

SEÑALES REGLAMENTARIAS	Acceso Norte	Acceso Lastra	Acceso Sur	Acceso Ruta 20	Acceso Mte Brown	Circunvalación	Total	Precio Unitario	Precio Total
Señales de Restricción									
R.11 (a) Limitación de peso	-	-	-	1	-	-	1	107,25	107,25
Señales de Prohibición									
Prohibido circular (camión)	-	-	-	1	-	-	1	107,25	107,25
Sub total	-	-	-	2	-	-	2		214,50

SEÑALES INFORMATIVAS	Acceso Norte	Acceso Lastra	Acceso Sur	Acceso Ruta 20	Acceso Mte Brown	Circunvalación	Total	Precio Unitario	Precio Total
Señales de Nomenclatura Vial y Urbana. Destinos y Distancias									
1.4 (a) Nomenclatura urbana	29	29	-	8	-	36	102	\$ 25	\$2.250
1.6 Orientación (caminos prim. y sec) (Tipo 1, 2, 3, 4, 5)	1	-	-	2	4	6	13		\$ 6.098,40
1.10 Mojón kilométrico	-	-	-	-	-	48	48	\$ 10,45	\$ 501,60
Sub. Total	30	29	-	10	4	90	163		\$ 8.850

ORDENANZAS MUNICIPALES	Acceso Norte	Acceso Lastra	Acceso Sur	Acceso Ruta 20	Acceso Mte Brown	Circunvalación	Total	Precio Unitario	Precio Total
Prohibido acampar y hacer fuego (Tipo 2)	-	-	-	-	-	2	2	\$ 363	\$ 663
Sub. Total	-	-	-	-	-	2	2		\$ 663

OTRAS	Acceso Norte	Acceso Lastra	Acceso Sur	Acceso Ruta 20	Acceso Mte Brown	Circunvalación	Total Señales	Precio Unitario	Precio Total
A 500 m. camino consolidado (Tipo 2)	-	-	-	-	-	2	2	\$ 363	\$ 726
A 500 m. camino pavimentado (Tipo 2)	-	-	-	-	-	2	2	\$ 363	\$ 726
Zona fabril (Tipo 1)	-	1	-	-	-	-	1	\$ 242	\$ 242
Fin zona fabril (Tipo 1)	-	1	-	-	-	-	1	\$ 242	\$ 242
Acceso Norte (Tipo 3)	1	-	-	-	-	-	1	\$544,50	\$ 544,50
Laguna Chascomús a Km. (Tipo 3)	2	-	-	-	-	-	2	\$544,50	\$1.089
Visite en Chascomús (Tipo 6)	2	-	-	-	-	-	2	\$1.052,70	\$2.105,40
Castillo de la Amistad (Tipo 3)	1	-	-	-	-	-	1	\$ 544,50	\$ 544,50
Sanitarios (Tipo 2)	-	-	-	-	-	4	4	\$ 363	\$ 1.452
Teléfonos de emergencia (Tipo 7)	-	-	-	-	-	6	6	\$ 1.452	\$ 8.712
Atención a 500 m .curva peligrosa (Tipo 3)	-	-	-	-	-	2	2	\$ 544,50	\$ 1.089
Plano de la Laguna (Tipo 7)	-	-	-	-	-	10	10	\$ 1.452	\$ 14.520
Características de la Laguna Chascomús (Tipo 5)	-	-	-	-	-	7	7	\$1.113,20	\$ 7.792,40
Sub. Total	6	2	-	-	-	33	41		\$ 39.785

TOTAL	50⁽³⁾	41⁽⁴⁾	5⁽⁵⁾	16⁽⁶⁾	6⁽⁷⁾	154⁽⁸⁾	271		\$59.007,90
--------------	-------------------------	-------------------------	------------------------	-------------------------	------------------------	--------------------------	------------	--	--------------------

⁽³⁾ Ver Gráfico D. 1. Pág. V

⁽⁴⁾ Ver Gráfico D. 2. Pág. VII

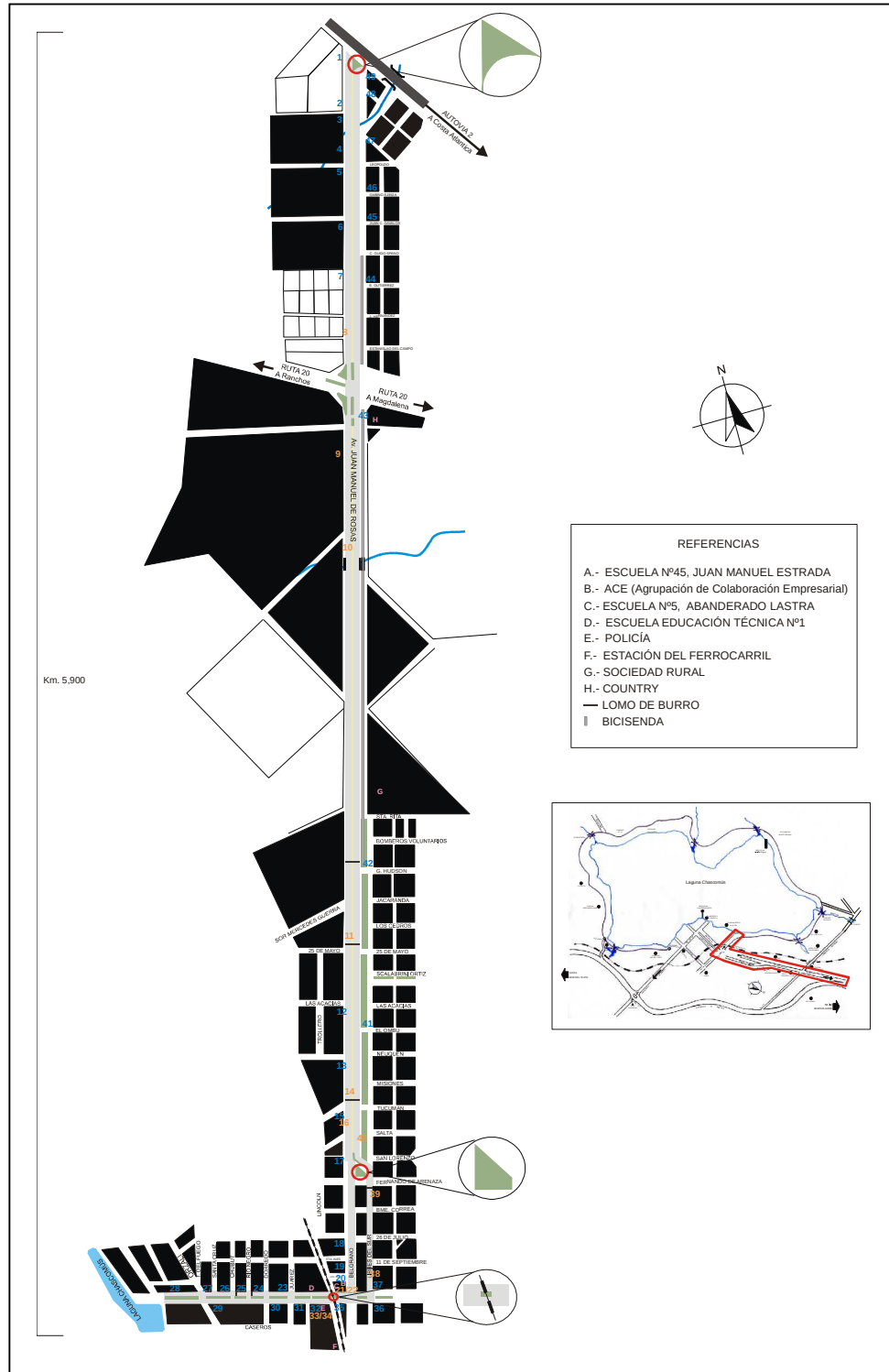
⁽⁵⁾ Ver Gráfico D. 3. Pág. IX

⁽⁶⁾ Ver Gráfico D. 4. Pág. X

⁽⁷⁾ Ver Gráfico D. 5. Pág. XII

⁽⁸⁾ Ver Gráfico D. 6. Pág. XIV

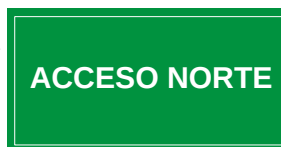
Gráfico D. 1: Recomendaciones del Acceso Norte



Referencias Acceso Norte

- 1.- Acceso Norte
- 2.- Laguna a Km.5
- 3.- Nomenclador
- 4.- Visite Casco Histórico
- 5.- Nomenclador
- 6.- Nomenclador
- 7.- En Chascomús visite
- 8.- Cruce
- 9.- Laguna a Km. 4,700
- 10.- Puente
- 11.- Lomo de burro
- 12.- Nomenclador
- 13.- Nomenclador
- 14.- Lomo de burro
- 15.- Nomenclador
- 16.- Cruce de peatón
- 17.- Nomenclador
- 18.- Lomo de burro
- 19.- Nomenclador
- 20.- Nomenclador
- 21.- Cruce ferroviario
- 22.- Panel de prevención (aproximación)
- 23.- Nomenclador
- 24.- Nomenclador
- 25.- Nomenclador
- 26.- Nomenclador
- 27.- Nomenclador
- 28.- Castillo de la Amistad a Km. 3
- 29.- Nomenclador
- 30.- Nomenclador
- 31.- Nomenclador
- 32.- Nomenclador
- 33.- Cruce ferroviario
- 34.- Panel de prevención (aproximación)
- 35.- Nomenclador
- 36.- Nomenclador
- 37.- Nomenclador
- 38.- Lomo de burro
- 39.- Lomo de burro
- 40.- Cruce de peatón
- 41.- Nomenclador
- 42.- Nomenclador
- 43.- Orientación
- 44.- Nomenclador
- 45.- Nomenclador
- 46.- Nomenclador
- 47.- Nomenclador
- 48.- Nomenclador
- 49.- Nomenclador

Nº 1



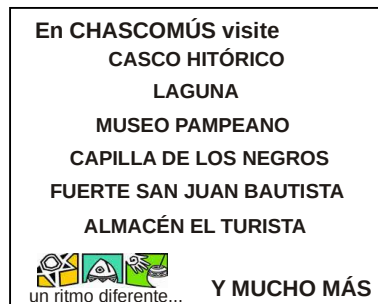
Nº 2



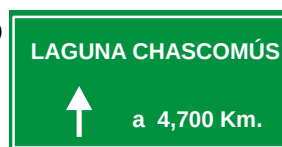
Nº 4



Nº 7



Nº 9



Nº 28



Nº 43



Referencias Acceso Lastra

- 1.- Nomenclador
- 2.- Nomenclador
- 3.- Ciclista
- 4.- Nomenclador
- 5.- Nomenclador
- 6.- Zona fabril
- 7.- Nomenclador
- 8.- Puente
- 9.- Fin zona fabril
- 10.- Nomenclador
- 11.- Nomenclador
- 12.- Nomenclador
- 13.- Panel de prevención
- 14.- Cruce ferroviario
- 15.- Nomenclador
- 16.- Nomenclador
- 17.- Nomenclador
- 18.- Nomenclador
- 19.- Nomenclador
- 20.- Rotonda
- 21.- Nomenclador
- 22.- Nomenclador
- 23.- Escuela
- 24.- Nomenclador
- 25.- Nomenclador
- 26.- Nomenclador
- 27.- Nomenclador
- 28.- Nomenclador
- 29.- Nomenclador
- 30.- Panel de prevención
- 31.- Cruce ferroviario
- 32.- Nomenclador
- 33.- Ciclista
- 34.- Nomenclador
- 35.- Puente
- 36.- Nomenclador
- 37.- Nomenclador
- 38.- Nomenclador
- 39.- Nomenclador
- 40.- Nomenclador
- 41.- Nomenclador

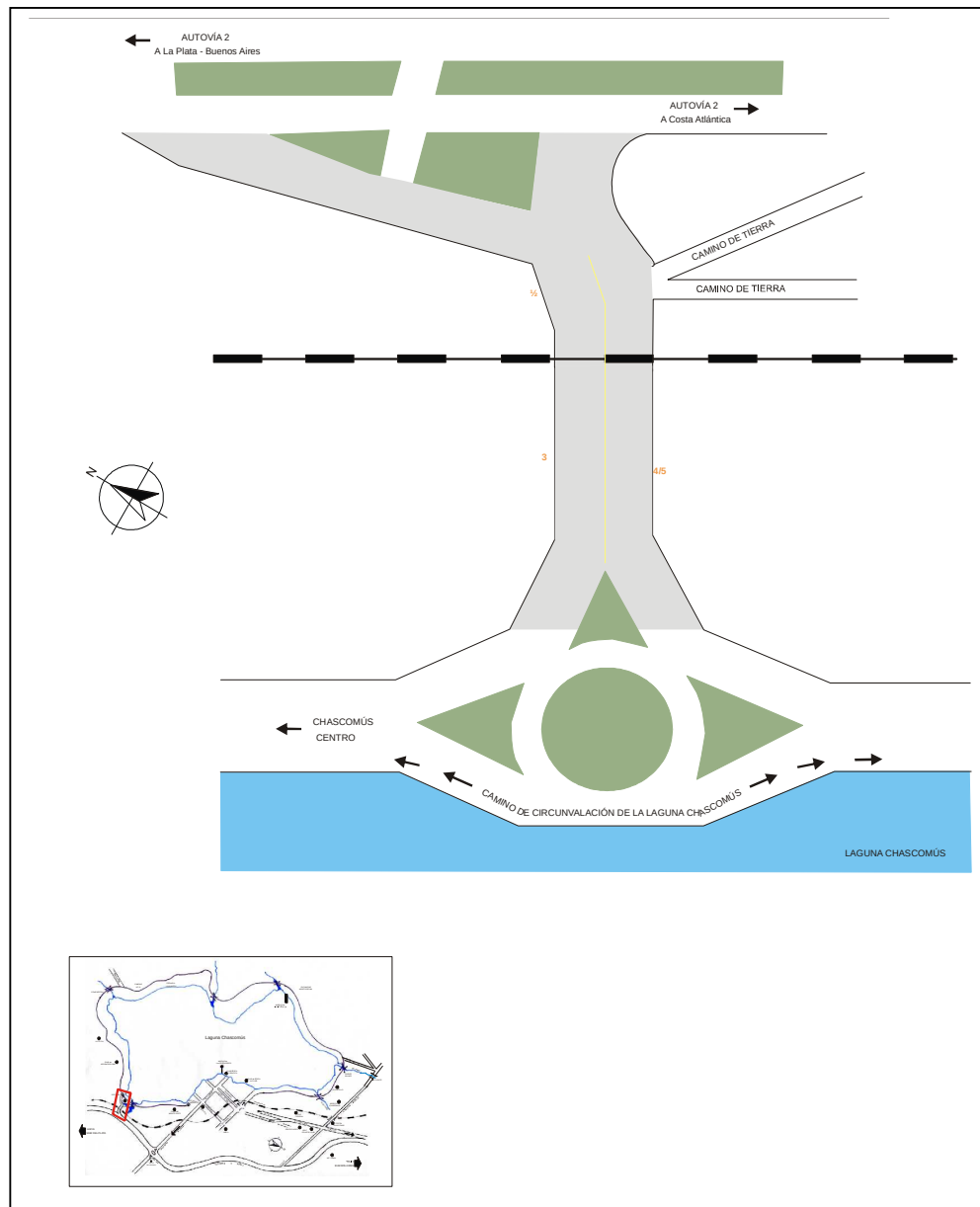
ZONA FABRIL

Nº 6

FIN ZONA FABRIL

Nº 9

Gráfico D. 3: Recomendaciones del Acceso Sur



Referencias

- 1.- Panel de prevención
- 2.- Cruce ferroviario
- 3.- Rotonda
- 4.- Panel de prevención
- 5.- Cruce ferroviario

Gráfico D. 4: Recomendaciones del Acceso Ruta 20



Referencias Acceso Ruta 20

- 1.- Nomenclador
- 2.- Nomenclador
- 3.- Nomenclador
- 4.- Curva
- 5.- Nomenclador
- 6.- Nomenclador
- 7.- Cruce
- 8.- Orientación
- 9.- Cruce
- 10.- Orientación
- 11.- Prohibido circular camión
- 12.- Limitación de peso
- 13.- Nomenclador
- 14.- Nomenclador
- 15.- Cruce
- 16.- Nomenclador

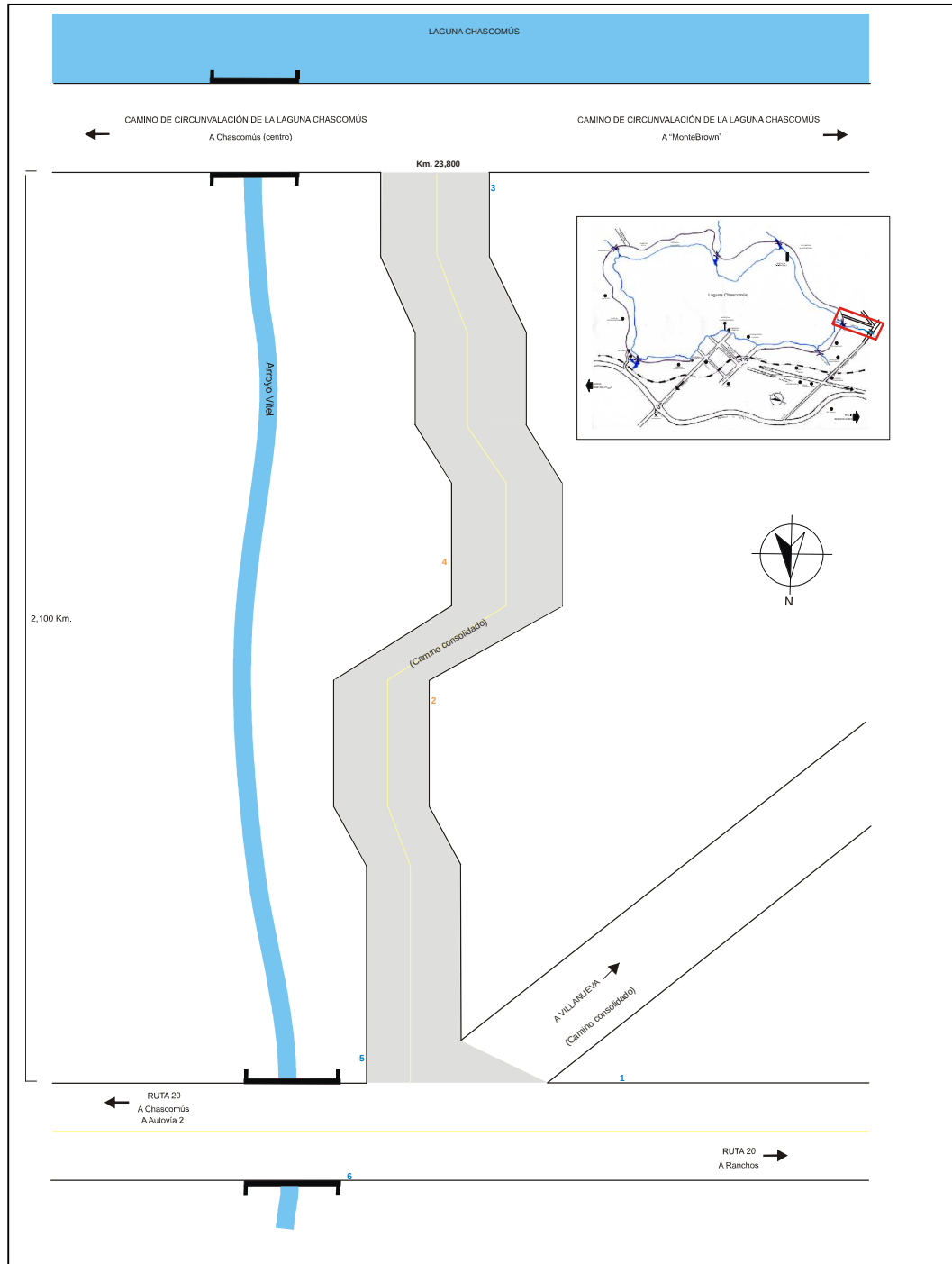


Nº 8



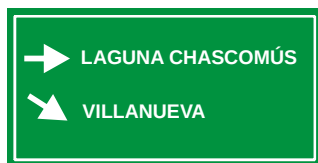
Nº 10

Gráfico D. 5: Recomendaciones del Acceso Monte Brown.



Referencias Acceso Monte Brown

- 1.- Orientación
- 2.- Curva
- 3.- Orientación
- 4.- Curva
- 5.- Orientación
- 6.- Orientación



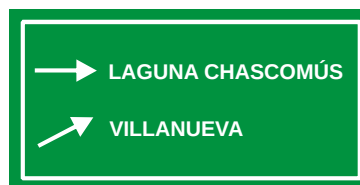
Nº 1



Nº 3

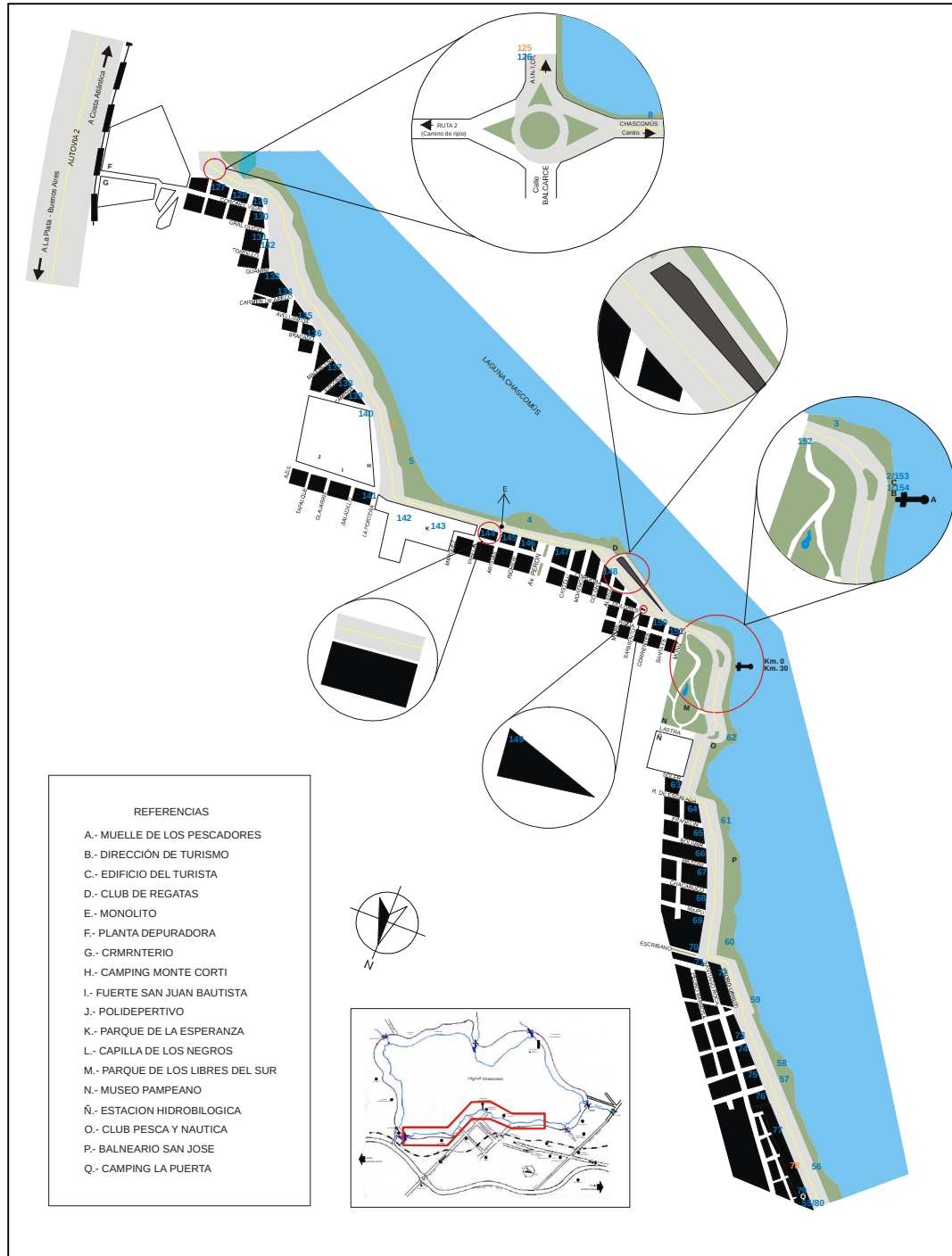


Nº 5



Nº 6

Gráfico D. 6: Recomendaciones del Camino de Circunvalación





Referencias del Camino de Circunvalación

- | | |
|--|--|
| 1.- Baño público (caballeros) | 53.- A 500 m camino pavimentado |
| 2.- Baño público (damas) | 54.- Mojón |
| 3.- Características de la Laguna | 55.- Plano de la Laguna |
| 4.- Características de la Laguna | 56.- Mojón |
| 5.- Características de la Laguna | 57.- Mojón |
| 6.- Curva | 58.- Características de la Laguna |
| 7.- Rotonda | 59.- Mojón |
| 8.- Orientación | 60.- Características de la Laguna |
| 9.- Puente | 61.- Características de la Laguna |
| 10.- Mojón | 62.- Características de la Laguna |
| 11.- Rotonda | 63.- Nomenclador |
| 12.- Orientación | 64.- Nomenclador |
| 13.- Mojón | 65.- Nomenclador |
| 14.- Mojón | 66.- Nomenclador |
| 15.- Plano de Laguna | 67.- Nomenclador |
| 16.- Mojón | 68.- Nomenclador |
| 17.- Teléfonos de emergencia | 69.- Nomenclador |
| 18.- Mojón | 70.- Nomenclador |
| 19.- Puente | 71.- Nomenclador |
| 20.- Mojón | 72.- Mojón |
| 21.- Mojón | 73.- Mojón |
| 22.- Mojón | 74.- Nomenclador |
| 23.- Plano de Laguna | 75.- Nomenclador |
| 24.- Mojón | 76.- Nomenclador |
| 25.- Atención a 500 m. curva peligrosa | 77.- Mojón |
| 26.- Puente | 78.- A 500 m. camino consolidado |
| 27.- Mojón | 79.- Mojón |
| 28.- Panel de aproximación (curva) | 80.- Plano de la Laguna |
| 29.- Panel de aproximación (curva) | 81.- Mojón |
| 30.- Panel de aproximación (curva) | 82.- Mojón |
| 31.- Panel de aproximación (curva) | 83.- Puente |
| 32.- Panel de aproximación (curva) | 84.- Mojón |
| 33.- Panel de aproximación (curva) | 85.- Teléfonos de emergencia |
| 34.- Mojón | 86.- Puente |
| 35.- Mojón | 87.- Mojón |
| 36.- Teléfonos de emergencia | 88.- Orientación |
| 37.- Puente | 89.- Plano de la Laguna |
| 38.- Mojón | 90.- Mojón |
| 39.- Plano de la Laguna | 91.- A 500 m. camino pavimentado |
| 40.- Mojón | 92.- Mojón |
| 41.- Mojón | 93.- Mojón |
| 42.- A 500 m. camino consolidado | 94.- Mojón |
| 43.- Mojón | 95.- Plano de la Laguna |
| 44.- Orientación | 96.- Puente |
| 45.- Mojón | 97.- Mojón |
| 46.- Plano de la Laguna | 98.- Teléfonos de emergencia |
| 47.- Puente | 99.- Mojón |
| 48.- Mojón | 100.- Atención A 500 m curva peligrosa |
| 49.- Teléfonos de emergencia | 101.- Panel de aproximación (curva) |
| 50.- Mojón | 102.- Panel de aproximación (curva) |
| 51.- Puente | 103.- Panel de aproximación (curva) |
| 52.- Mojón | 104.- Mojón |

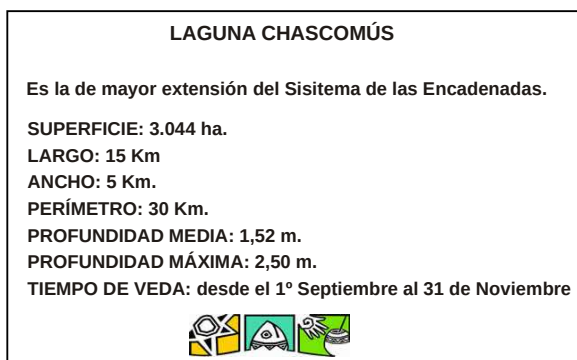
105.- Panel de aproximación (curva)	130.- Nomenclador
106.- Panel de aproximación (curva)	131.- Nomenclador
107.- Panel de aproximación (curva)	132.- Nomenclador
108.- Puente	133.- Nomenclador
109.- Mojón	134.- Nomenclador
110.- Mojón	135.- Nomenclador
111.- Plano de la Laguna	136.- Nomenclador
112.- Mojón	137.- Nomenclador
113.- Mojón	138.- Nomenclador
114.- Puente	139.- Nomenclador
115.- Mojón	140.- Nomenclador
116.- Teléfonos de emergencia	141.- Nomenclador
117.- Mojón	142.- Prohibido acampar y hacer fuego
118.- Mojón	143.- Prohibido acampar y hacer fuego
119.- Plano de la Laguna	144.- Nomenclador
120.- Mojón	145.- Nomenclador
121.- Mojón	146.- Nomenclador
122.- Rotonda	147.- Nomenclador
123.- Orientación	148.- Nomenclador
124.- Puente	149.- Nomenclador
125.- Rotonda	150.- Nomenclador
126.- Orientación	151.- Nomenclador
127.- Nomenclador	152.- Nomenclador
128.- Nomenclador	153.- Baño público (damas)
129.- Nomenclador	154.- Baño público (caballeros)



Nº 1, 154



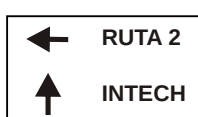
Nº 2, 153



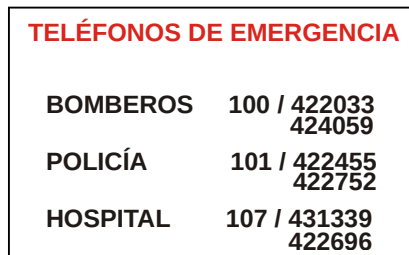
Nº 3, 4, 5, 58, 61, 62, 63



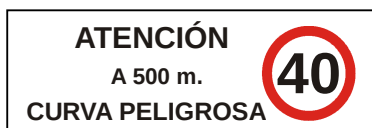
Nº 8: Orientación



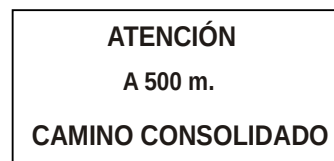
Nº 12: Orientación



Nº 17, 36, 49, 85, 98, 116.



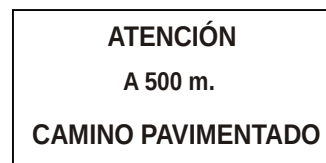
Nº 25 Y 100



Nº 42 y 78



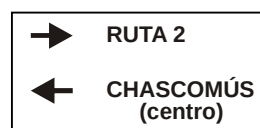
Nº 44: Orientación



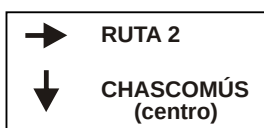
Nº 53 y 91



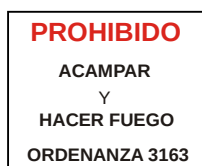
Nº 88: Orientación



Nº 123: Orientación



Nº 126: Orientación



Nº 142, 143

PRESUPUESTO

PRESUPUESTO ESTIMATIVO		Nº 332/07	
Sr/es : Maria del Pilar Savietto Ref. : Carteles de señalización Vial		Fecha: 08/03/2007	

De mi mayor consideración: Tengo el agrado de dirigirme a Ud. para poner a su consideración el siguiente presupuesto estimativo para la provisión de cartelería vial de acuerdo al siguiente detalle:

Especificaciones Técnicas
Soporte de las señales : se construirán en postes de madera dura de 1 ½" x 11/2" , tratados, rectos sin nudos, cepillados y pintados con 3 manos de esmalte sintético color gris.
Elementos de fijación : se fijarán con bulones de ½" cincados con tuerca y arandelas de seguridad.
Base del cartel : se construirá con chapas de acero galvanizado n°. 18 con ángulos redondeados.
Gráfica Adhesiva : se aplicará como fondo de diferentes colores de acuerdo al tipo de cartel una lámina de corte de tipo reflectivo grado ingeniería , espesor 100 micrones marca 3M – GRADO INGENIERÍA VIAL.

Dimensiones:
 Tipo 1 : 0.30x1.00
 Tipo 2 : 0.50x1.00
 Tipo 3 : 0.50x1.50
 Tipo 4 : 0.80x1.50
 Tipo 5 : 1.00x1.50
 Tipo 6 : 1.20x1.20
 Tipo 7 : 1.00x2.00

Valor del Presupuesto:
Precio Unitario

PRECIO UNITARIO TIPO 1 0.30X1.00	\$200 ,00 +IVA
PRECIO UNITARIO TIPO 2 0.50X1.00	\$300.00 + IVA
PRECIO UNITARIO TIPO 3 0.50X1.50	\$450.00 + IVA
PRECIO UNITARIO TIPO 4 0.80X1.50	\$720.00 + IVA
PRECIO UNITARIO TIPO 5 1.00X1.50	\$920.00 +IVA
PRECIO UNITARIO TIPO 6 1.20X1.20	\$870.00 + IVA
PRECIO UNITARIO TIPO 7 1.00X2.00	\$1200.00 + IVA

Plazo de ejecución: a convenir .
Condiciones de pago: 60% anticipo materiales, saldo contra entrega del trabajo..

Sin otro particular lo saluda atte.
 Carlos E. de Wysiecki

Muñiz 247 (7130) Chascomús - Tel/Fax. (02241) 42-4794 - e-mail: wysiecki@speedy.com.ar

PRESUPUESTO DE LA DIRECCIÓN PROVINCIAL DE VIALIDAD

Señalización Vertical en Taller Departamento Conservación

Se considera los materiales componentes de la señal sin colocación

Señal tipo de 1 pie 0,81 m2

Chapa galvanizada 0,81 m2 x 151 \$/m2 = 122,31

Poste de 3 x 3 x 3m 1 un x 37 \$/un = 37,00

Papel reflectivo 0,81 m2 x 82 \$/m2 x 1,20 = 66,42

225,73 \$/cartel**278,68 \$/m2****Señal tipo de 2 pies 1,53 m2**

Chapa galvanizada 1,53 m2 x 151 \$/m2 = 231,03

Poste de 3 x 3 x 3m 2 un x 37 \$/un = 74,00

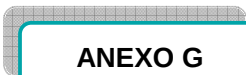
Papel reflectivo 1,53 m2 x 82 \$/m2 x 1,20 = 125,46

430,49 \$/cartel**281,37 \$/m2**

Señales preventivas o de reglamentación 70% 195,08 \$/m2

Señales informativas o de educación vial 30% 84,41 \$/m2

279,49 \$/m2



ANEXO G

Fe de erratas

Pág. 2

Donde dice:

Agradezco especialmente a mi mamá, Celina, quién fue la que me apoyó en todo sentido, a mi familia, a mi tutor y a todas las personas que colaboraron de una u otra manera para que pudiera finalizar mis estudios con la presente Tesis de Grado.

Debe leerse:

Agradezco especialmente a mi mamá, Celina, quién fue la que me apoyó en todo momento, a mi familia, a mi tutor, a Cecilia Gayoso, a Silvia Bava y a todas las personas que colaboraron de una u otra manera para que pudiera finalizar mis estudios con la presente Tesis de Grado.

Pág. 3 (resumen)

Donde dice: Corroborar el cumplimiento de los Artículos II, III y VII de la Ordenanza N° 3.163;

Debe leerse: Corroborar el cumplimiento de los Artículos 2, 3 y 7 de la Ordenanza N° 3.163;

Donde dice: Este punto se encuentra en el *Capítulo 1*, junto con la fundamentación del estudio, con ubicación del área a analizar y con la descripción las palabras claves.

Debe leerse: Este punto se encuentra en el *Capítulo 1*, junto con la fundamentación del estudio, con la ubicación del área a analizar y con la descripción de las palabras claves.

Pág. 7 (capítulo 1)

Donde dice: En el 2006 la Secretaría de Turismo de la Nación lanzo oficialmente, en la Feria Internacional de Turismo, un nuevo Sistema de Señalética turística, el cual contiene nuevos formato, materiales, etc.

Debe leerse: En el 2006 la Secretaría de Turismo de la Nación lanzó oficialmente, en la Feria Internacional de Turismo, un nuevo Sistema de Señalética turística, el cual contiene nuevos formatos, materiales, etc.

Pág. 17 (capítulo 3)

Donde dice: 2) Estos tipos de señales surgieron en Abril de 2004 cuando la Municipalidad de Chascomús, a través de las Secretarías de Turismo y Producción y Planificación y Desarrollo, convocaron un Concurso Público llamado “Diseño de la Señalización Turística Y Vial de la Ciudad de Chascomús” con el objetivo proveer a la ciudad de Chascomús una señalética única, identificable, síntesis de sus contenidos y alcances.

Debe leerse: 2) Estos tipos de señales surgieron en Abril de 2004 cuando la Municipalidad de Chascomús, a través de las Secretarías de Turismo y Producción y Planificación y Desarrollo, convocaron un Concurso Público llamado “Diseño de la Señalización Turística Y Vial de la Ciudad de Chascomús” con el objetivo de proveer a la ciudad de Chascomús una señalética única, identificable, síntesis de sus contenidos y alcances.

Pág. 24 (capítulo 3)

Donde dice: No hacer fuego y no acampar.

Debe leerse: hacer fuego y acampar.

Pág. 25 (capítulo 3)

Donde dice: ⁽¹⁾ Capital Federal, Almirante Brown, Avellaneda, Banfield, Berazategui, Berisso, Branden, Ensenada, Glew, La Plata, Lanas, Lomas de Zamora, Quilmas, Florencia Varela.

Debe leerse: ⁽¹⁾ Almirante Brown, Avellaneda, Banfield, Berazategui, Berisso, Brandsen, Ensenada, Glew, La Plata, Lanús, Lomas de Zamora, Quilmes, Florencio Varela.

Pág. 26 (capítulo 3)

Donde dice: Del 71 % de los visitantes que conocían la ciudad, calificaron a la señalización como *buena* un 75 %, *regular* un 14 %, *muy buena* un 10 %, *deficiente* un 5 % mientras que ninguno mencionó que era *excelente*.

Debe leerse: Del 71 % de los visitantes que conocían la ciudad, calificaron a la señalización como *buena* un 71 %, *regular* un 14 %, *muy buena* un 10 %, *deficiente* un 5 % mientras que ninguno mencionó que era *excelente*.

Pág. 28 (capítulo 3)

Donde dice: Esto último es entendible ya que parte de la Ruta 20 se encuentra muy poceada, por lo tanto el visitantes tiene que prestar atención a cómo esquivar los pozos en vez de la señalización.

Debe leerse: Esto último es entendible ya que parte de la Ruta 20 se encuentra muy poceada, por lo tanto el visitante tiene que prestar atención a cómo esquivar los pozos en vez de la señalización.

Pág. 31 (capítulo 3)

Donde dice: En realidad es válida la respuesta *no recuerda* ya que la misión del sistema de señales es orientar al visitantes y una vez cumplido su objetivo orientativo se borra inmediatamente del campo de conciencia.

Debe leerse: En realidad es válida la respuesta *no recuerda* ya que la misión del sistema de señales es orientar al visitante y una vez cumplido su objetivo orientativo se borra inmediatamente del campo de conciencia.

Pág. 32 (capítulo 3)

Donde dice: Éstos últimos mencionaron conocer la Capilla de los Negros, el patrimonio en general y el Museo Pampeano a través de la señalización.

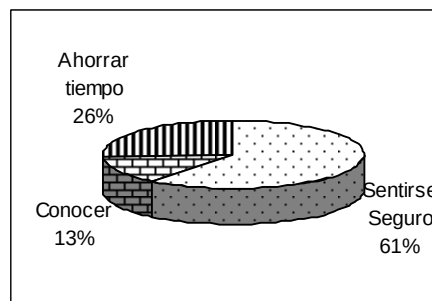
Debe leerse: Éstos últimos mencionaron conocer la Capilla de los Negros, el patrimonio en general, el Almacén el Turista y el Museo Pampeano a través de la señalización.

Donde dice: Este gráfico surge del cruce de los visitantes que mencionaron que se sienten seguros con la presencia de la Señalización Vial y Turística (39 %) con los que dicen que es lo que le permite dicha señalización.

De aquí surge que un 53 % dice que la señalización le permite sentirse seguro, mientras que un 36 % le permite ahorrar tiempo y un 11 % conocer y descubrir atractivos.

Debe leerse: Este gráfico surge del cruce de los visitantes que mencionaron que se sienten seguros con la presencia de la Señalización Vial y Turística (39 %) con los que dicen que es lo que le permite dicha señalización.

De aquí surge que un 61 % dice que la señalización le permite sentirse seguro, mientras que un 26 % le permite ahorrar tiempo y un 13 % conocer y descubrir atractivos.



Pág. 33 (capítulo 3)

Donde dice: El rango de edades que percibe menos señalización es el comprendido entre 18 a 24 años en los accesos y la parte urbana del camino de circunvalación, mientras que en el camino de circunvalación los que están entre 51 a 65 años.

Debe leerse: El rango de edades que percibe menos señalización es el comprendido entre 18 a 24 años en los accesos y la parte urbana del camino de circunvalación, mientras que en el camino de circunvalación los que están entre 51 a 65 años.

Donde dice: A continuación se analiza el segmento de edades comprendido entre los 25 a 40 años de edad y que a su vez percibieron señalización en: los accesos, en el camino de circunvalación de la Laguna y en la parte urbana del camino de circunvalación, para determinar qué porcentaje es la primera vez que visita a la ciudad con los que ya la conocían. Ya que se supone que los visitantes que visitan por primera vez un destino prestan más atención a la señalización para guiarse y orientarse que los que ya la conocen.

Debe leerse: A continuación se analiza el segmento de edades comprendido entre los 25 a 40 años de edad y que a su vez percibieron señalización en: los accesos, en el camino de circunvalación de la Laguna y en la parte urbana del camino de circunvalación, para determinar qué porcentaje es la primera vez que visita a la ciudad y cuántos ya la conocían. Ya que se supone que los visitantes que visitan por primera vez un destino prestan más atención a la señalización para guiarse y orientarse que los que ya lo conocen.

Pág. 34 (capítulo 3)

Donde dice: El análisis de las fortalezas y debilidades del sistema señalético permite conocer la cantidad y calidad de recursos, señales en este caso, con los que cuenta el Municipio para brindarle seguridad al visitantes

Debe leerse: El análisis de las fortalezas y debilidades del sistema señalético permite conocer la cantidad y calidad de recursos, señales en este caso, con los que cuenta el Municipio para brindarle seguridad al visitante.

Donde dice: Como consecuencia de estos errores, las gente no los lee, y se limita a preguntar por el punto al que desea llegar.

Debe leerse: Como consecuencia de estos errores, la gente no los lee, y se limita a preguntar por el punto al que desea llegar.

Anexo C. Pág. XVIII

Donde dice: Estación Hidrobiologica

Debe leerse: Estación Hidrobiológica

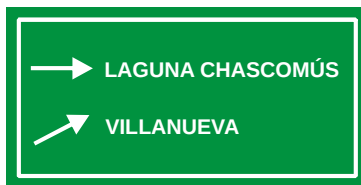
Anexo D. Pág. VI

Donde dice: Casco Hitórico

Debe leerse: Casco Histórico

Pág. XIII

Donde dice:



Nº 6

Debe leerse:



Nº 6

Pág. XVIII

Donde dice: Es la de mayor extensión del Sisistema de las Encadenadas

Debe leerse: Es la de mayor extensión del Sistema de las Encadenadas.

