

- Laurent, J. (2009). "Evaluación económica de pérdidas y daños". *El terremoto de Cinchona*. Inf. RSN, 101-127.
- Red Sismológica Nacional (RSN: UCR-ICE). (2009) El terremoto de Cinchona del jueves 8 de enero de 2009. En: *Revista Geológica de América Central N° 40*. San José, Costa Rica: Editorial UCR. pp. 92-93
- Soto, G. (1999). "Geología regional de la hoja Poás (1:50000)". *Estudio geológico-geotécnico de avance de factibilidad del P.H. Laguna Hule*. San José, Costa Rica: Informe Interno, Centros de Servicio, Diseño y Exploración Subterránea, ICE. p. 113

SEÑALIZACIÓN TURÍSTICA EN COSTA RICA: HACIA UN MODELO ATRACTIVO Y RESPONSABLE EN CONDICIONES DE COMPETITIVIDAD Y SOSTENIBILIDAD

TOURIST SIGNAGE IN COSTA RICA: TOWARDS A
RESPONSIBLE AND ATTRACTIVE MODEL IN TERMS OF
COMPETITIVENESS AND SUSTAINABILITY

*Nathalia Rodríguez Orozco**

RESUMEN

Es sabido que una adecuada señalización turística puede repercutir favorablemente en el desarrollo turístico de un destino, con las consecuencias socioeconómicas positivas que de ello se derivan. No obstante, algunos análisis que se derivan del Plan Nacional de Turismo Sostenible de Costa Rica 2002-2012 determinan que esta es escasa o nula en rutas nacionales y otras carreteras. Aunado a ello, existe un vacío tanto académico como técnico-administrativo relacionado con la temática; lo que ha motivado la realización de este estudio. El mismo se organiza en tres partes. En la primera de ellas se revisan de forma breve las iniciativas y los convenios que anteceden el periodo comprendido entre los años 2004-2009. En la segunda parte, se describe el estado actual de la señalización turística en Costa Rica, el cual abarca los años mencionados anteriormente. Finalmente, en la tercera parte se presentan cuatro estrategias a través de las cuales la señalización turística puede constituir un elemento diferenciador e innovador, capaz de incrementar la sostenibilidad y competitividad de nuestro país en el mercado global.

* Escuela de Relaciones Internacionales, Heredia, Costa Rica. Universidad Nacional. Correo electrónico soynath@gmail.com

Fecha de recepción: 8 de febrero del 2011.
Fecha de aceptación: 21 de marzo del 2011.

Palabras claves: señalización turística, sostenibilidad, competitividad, estrategias.

ABSTRACT

Proper tourist signage can have a positive impact on the development of a tourist destination, with the resulting positive socio-economic consequences. However, analysis derived from the "National Plan for Sustainable Tourism in Costa Rica 2002-2012" showed that such signage is scarce or nonexistent along national highways and other roads. Moreover, there is an academic and technical-administrative gap related to the topic that has motivated this study. The study is organized into three parts. The first is a brief review of the initiatives and conventions that have taken place prior to the period 2004-2009. The second describes the current status of tourist signs in Costa Rica, which covers the years mentioned above. Finally, the third presents four strategies by which tourist signs can be a differentiator and innovative factor capable of increasing the competitiveness and sustainability of our country in the global market.

Keywords: Tourist signs, sustainability, competitiveness, tourism development strategies.

Introducción

En términos de competitividad internacional de un destino turístico como Costa Rica, la señalización turística se torna un elemento imprescindible no sólo en términos de la ordenación del espacio turístico, sino también para la valorización e incorporación al consumo de recursos turísticos de forma sostenible, como para mejorar las condiciones de acceso, seguridad y orientación que se brindan a los turistas.

En ese contexto es evidente que la existencia de una adecuada señalización turística puede repercutir favorablemente en el desarrollo turístico de nuestro país, con las consecuencias socioeconómicas positivas que de ello se derivan. A pesar de los ingentes esfuerzos que se han venido realizando por parte de las autoridades competentes: el Instituto Costarricense de Turismo (ICT) y el Ministerio de Obras Públicas y Transportes (MOPT), la señalización turística en nuestro país es escasa o nula, tanto en rutas nacionales que permiten el acceso a las distintas unidades de planeamiento, como en algunas carreteras cuya calidad no es la idónea pero que conducen a sitios de interés turístico.

Tal situación, aunada al vacío existente de carácter tanto académico como técnico-administrativo relacionado con la temática ha motivado la realización de este estudio. Así pues, en la investigación se analizan brevemente las iniciativas y los convenios que se han desarrollado de forma individual por parte del ICT, así como de forma conjunta entre éste y otros colaboradores de carácter nacional e internacional, cuya información fue

posible recabar. Posteriormente, se realiza un diagnóstico de la situación actual de la señalización turística en Costa Rica, en el periodo comprendido entre los años 2004-2009. Por último, se han propuesto varias estrategias con las que se pretende que la señalización turística pueda constituir un elemento diferenciador e innovador, capaz de incrementar la sostenibilidad y competitividad de nuestro país en el mercado global.

Desarrollo Histórico de la Señalización Turística en Costa Rica

Se debe iniciar destacando que, como producto del análisis de la situación actual de los planes de uso de la tierra y el desarrollo turístico de las unidades de planeamiento que se enmarca en el Plan Nacional de Desarrollo Turístico de Costa Rica 2002-2012 elaborado por el ICT, se ha determinado que la señalización turística en nuestro país es escasa o nula, tanto en rutas nacionales que permiten el acceso a las distintas unidades de planeamiento, como en algunas carreteras cuya calidad no es la idónea pero que conducen a sitios de interés turístico.

Dicha situación obedece a un problema histórico (del imaginario o del ser costarricense) en el que nuestros sistemas de ubicación y localización se han basado en puntos referentes a lugares, comercios, casas de personajes, entre otros, más que en una ubicación de calles y avenidas. Sin embargo, a partir de 1960 comienza un proceso evolutivo conducente a dotar al país de un producto turístico diferenciado, en cuanto a sus atractivos y servicios, que tiene su mayor auge en la década de los 80. (Quesada, 2007). El aumento de la afluencia turística en el país ha hecho reaccionar lentamente a las autoridades competentes (ICT, MOPT), con el fin de dar más seriedad y significación a la señalización turística y a las direcciones por puntos geográficos y referenciales, como se ha establecido a nivel internacional.

Es por ello que las primeras iniciativas y convenios relacionados con la señalización turística que han sido desarrollados de forma individual por parte del ICT, así como de forma conjunta entre este y otros colaboradores de carácter nacional e internacional, tienen lugar en esos años.

Al respecto, se abarca un periodo de aproximadamente treinta años, durante los cuales se destacan los siguientes proyectos: la Estrategia Nacional de Desarrollo Turístico de 1977 y de 1984-1990; los Convenios ICT-MOPT de 1988 y 1993; el estudio titulado: "*Infraestructura Básica*

para el Desarrollo Turístico de 1990”; el Plan Estratégico de Desarrollo Turístico Sostenible de Costa Rica 1993-1998 y su actualización de 1995-1999. Además, de los proyectos conocidos como: “Demarcación Vertical con Señales Elevadas en la Frontera de Nicaragua y Ruta Nacional No. 1” y “Demarcación con Señales Elevadas en la Frontera con Panamá y Ruta Nacional No.2”. Por último, se mencionan el Convenio ICT-MOPT-CANATUR ejecutado en la Administración 1990-1994 y el Plan Nacional de Desarrollo Sostenible 2002-2012.

Dentro de estas iniciativas y convenios se considera como prioridad la señalización de los sitios de mayor visita, por lo cual en un inicio se contemplaban como tales las zonas costeras, principalmente las playas. Posteriormente, dicha concepción se va extendiendo hacia otros atractivos turísticos de corte natural como las áreas silvestres protegidas. En ese sentido, se puede sugerir que tales disposiciones responden a las necesidades específicas de cada etapa de desarrollo del turismo en Costa Rica y se encuentran relacionadas con el segmento o los segmentos turísticos prevalentes en cada una de estas.

Es importante mencionar que, a pesar de los ingentes esfuerzos de trabajo de campo indagando en los archivos pasados, acerca de datos e informaciones del ICT y del MOPT, no se ha encontrado información suficiente que permita constatar la finalización y el recibo oficial de ninguno de los mencionados.

No obstante, a través del Inventario de Señalamiento Vertical y Horizontal en las diferentes Rutas Nacionales elaborado por la Ingeniera CSYA por petición del Consejo de Seguridad Vial (COSEVI) en el año 2008, se ha encontrado un señalamiento de tipo turístico que data de fechas anteriores al año 2000 y que por sus características tiene grandes posibilidades de pertenecer a alguna de las iniciativas o convenios en cuestión.

Con el fin de ilustrar lo anterior, se presenta la figura subsiguiente en la cual se pueden apreciar dos señales, las cuales se considera que han sido colocadas como parte del Convenio de Cooperación ICT-MOPT de 1988:

Imagen gráfica de las señales elaboradas en 1993 y 1994



Figura 1. Imágenes adaptadas y modificadas por la responsable de la investigación. Extraídas del “Inventario de Señalamiento Vertical y Horizontal en las diferentes Rutas Nacionales”, MOPT e Ingeniera CSYA, 2008a.

Lo anterior, por tres razones fundamentales. En primer lugar, porque las fechas de colocación de las mismas fueron entre 1993 y 1994, respectivamente, periodo en el que se considera que éste fue concluido (Fernández, 1994). De igual forma, porque dentro de dicho Convenio se ha contemplado la compra de 180 señales con el símbolo de hotel. Finalmente, porque estas se encuentran ubicadas en rutas nacionales: dos que van desde San José hasta Paso Canoas, y 126 que brindan acceso al Volcán Barva, las cuales formaron parte de este documento (Memorando remitido por Chaves, D., dirigido a J. Monge, 18 de noviembre de 1991).

Adicionalmente, se encuentran otros dispositivos que a pesar de que no presentan el dato relativo al año de colocación, se acompañan del logo anterior del ICT. Donde la particularidad de su diseño se puede apreciar en la siguiente figura:

Logo Anterior y Logo Actual del ICT

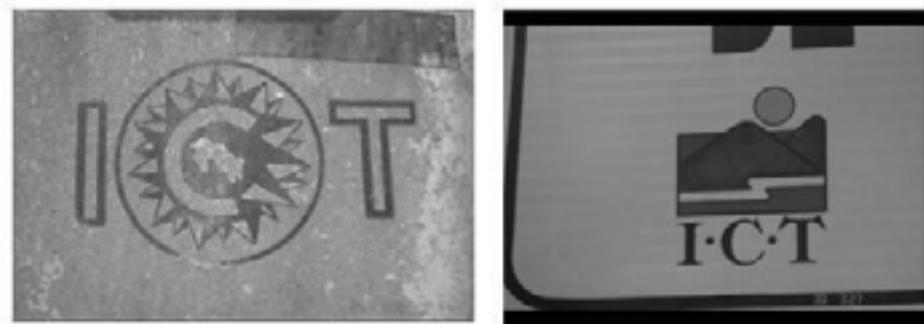


Figura 2. Fotografías tomadas por la responsable de la investigación en Orosí y en La Uruca; 11 de julio de 2009 y 29 de agosto de 2009, respectivamente.

Lo que hace particularmente llamativo a dicho logo es su antigüedad, pues el mismo ha sido modificado en 1992 y sustituido por el que se conoce hoy, en el que se representan dos montañas acompañadas de un sol amarillo y un río en la parte posterior. Dicho cambio ha sido realizado por que el ministro en ejercicio consideró que dicho logo ya no se ajustaba al interés del país de comercializar un producto turístico, cuyo principal atractivo han sido los recursos naturales. (Entrevista realizada a J. Monge, 14 de agosto de 2009).

Cabe destacar que, las limitaciones de información son un aspecto relevante a contemplar, por cuanto, no se puede tener una cronología clara de los intentos realizados de señalización turística en el país, especialmente del grado de cumplimiento de los instrumentos o esfuerzos realizados. Lo cual deviene en un elemento que atenta contra la competitividad del país, si no se registran a futuro, de forma adecuada, los esfuerzos que se realicen y que queden debidamente documentados en un expediente administrativo visible y consultable en el tiempo.

Estado Actual de la Señalización Turística en Costa Rica

Para efectos del presente desarrollo, la señalización existente en nuestro país se subdivide en tres categorías, con el fin de especificar aquello que tenga especial importancia para efectos de la presente investigación. Las mismas se presentan a continuación:

- a. Señalización Turística, incluida en el Inventario de Señalamiento Vertical y Horizontal de las diferentes Rutas Nacionales del MOPT del 2008.
- b. Señalización Turística contenida en el Convenio de Cooperación para la colocación de señales verticales informativas en diferentes destinos del país, firmado por el Instituto Costarricense de Turismo y el Ministerio de Obras Públicas y Transportes del 22 de enero 2007 y del 23 de enero de 2009.
- c. Señalización Turística correspondiente a la Ruta Colonial y de los Volcanes del 2009.

Inventario de Señalamiento Vertical y Horizontal de las diferentes Rutas Nacionales del MOPT

Por muchos años el MOPT se ha encargado de la elaboración y colocación de señales, con el fin de lograr el ordenamiento del flujo vehicular, informar al usuario y prevenir accidentes en las carreteras nacionales. Dicha situación ha motivado la necesidad del Ministerio de contar con un estudio que le permita tener información de primera mano relacionada con estos dispositivos.

Para tal efecto, el COSEVI a través de la Dirección General de Ingeniería de Tránsito (DGIT) ha realizado el “Inventario de Señalamiento Vertical y Horizontal en las diferentes Rutas Nacionales”, mediante la licitación pública 2007LN-000006-00100 correspondiente a la contratación de una empresa que se encargase de dicha tarea. La elegida ha sido la Ingeniera CSYA, la cual en relación con el señalamiento vertical ha aportado entre otros aspectos, la siguiente información: la identificación de la ruta, el registro fotográfico, la georreferenciación, las condiciones de retroreflectividad, año MOPT, codificación, clasificación, cumplimiento de normas del SIECA y evaluación del estado de conservación de cada una de las señales existentes. (MOPT e Ingeniera CSYA, 2008a).

En estos términos, el levantamiento vertical se ha efectuado en 215 rutas de la Red Nacional del total de 324 existentes hasta marzo de 2009. En estas, el país cuenta con un total de 17064 señales distribuidas en las siguientes categorías: reglamentación, prevención, identificación, escuelas, bicicletas y no clasificadas.

Lo anterior es importante porque dentro del subgrupo de identificación y eventualmente del de no clasificadas, se enmarcan un total de 2793 señales, consideradas de tipo turístico. En ese sentido, se ha realizado una categorización de las mismas con base en datos del “Revelamiento Fotográfico de Señales Verticales Existentes”, elaborado por el MOPT e Ingeniera CSYA en el año 2008. Dicha clasificación se ha realizado tomando en cuenta las tipologías establecidas en el Manual de la Secretaría de Integración Económica Centroamericana (SIECA), sin embargo, es propia de la responsable.

Cabe destacar que el objetivo primordial de incluir este desarrollo dentro del presente apartado es mencionar, aunque de forma muy general, la existencia de algunas señales turísticas que pudieron resultar de los Convenios firmados por el ICT y el MOPT en el pasado, así como de iniciativas independientes de este último, pero que coinciden con las que se consideran necesarias para guiar a los turistas en su recorrido por nuestro país.

Convenio de Cooperación, para la colocación de señales verticales informativas en diferentes destinos del país, firmado por el Instituto Costarricense de Turismo y el Ministerio de Obras Públicas y Transportes.

Luego de varios años de no registrar ninguna iniciativa conjunta por parte de ambas instituciones, el 22 de enero de 2007 surge un Convenio de Cooperación entre el ICT y el MOPT para la colocación de señales verticales informativas en diferentes destinos del país. (ICT-MOPT, 2007). Dicho esfuerzo busca brindar condiciones de orientación más favorables tanto para los turistas extranjeros como para los nacionales, con el fin de facilitarles la ubicación y el acceso a sitios de interés turístico y patrimoniales como parques nacionales, sitios históricos, entre otros destinos.

Las señales que se ubican en las rutas primarias presentan el fondo de color verde con letras blancas, mientras que las que se ubican en rutas secundarias son de menor tamaño, cuyo fondo es de color blanco con letras negras. La totalidad de las señales se caracterizan por incorporar los logos del ICT y del MOPT debajo del espacio informativo, en una placa de 30 cm de ancho por 50 cm de largo. (MOPT, 2007 & ICT-MOPT, 2007).

Un aspecto importante que sobresale de ambos tipos de señales es que estos cumplen con el mismo objetivo: informar al usuario sobre la dirección

y la distancia a que se encuentran los distintos destinos turísticos. Por otro lado, las diferencias en cuanto a su diseño corresponden a los requerimientos contemplados en el Manual Centroamericano de Dispositivos Uniformes para el Control del Tránsito elaborado por la SIECA.

Asimismo, se debe mencionar que en relación con las que identifican los parques nacionales, estas tendrán el fondo de color café con letras e imágenes de color blanco. También se incluye una placa adicional con los logos del ICT y el MOPT debajo del rótulo principal, con las mismas dimensiones descritas anteriormente.

Respecto a la determinación de las zonas de ubicación de los dispositivos, esta se ha realizado con base en la mayor afluencia de turistas, es decir, aquellas que representan mayores entradas de divisas al Estado. En ese sentido, se han determinado como prioritarias las zonas costeras y los parques nacionales. Así pues, en esta primera etapa del Convenio se ha planteado la colocación de un total de 1269 señales informativas, las cuales están distribuidas en las regiones que de seguido se detallan:

- a. Señales Informativas Tramos Guanacaste, Limón, Quepos: 379 señales
- b. Señales Informativas Ruta No.1 (Barranca – Peñas Blancas – San Ramón – Barranca) : 369 señales
- c. Señales Informativas Ruta 32: 225 señales
- d. Señales Informativas Parques Nacionales: 296 señales. (ICT-MOPT, 22 enero 2007, p. 4).

Posterior a dicha distribución, las instituciones mencionadas determinaron los tipos de señales que se colocarían en cada uno de los tramos. Sin embargo, en un principio se ha contabilizado un total de 1282 dispositivos, que después se concretaría en 1269 señales, tal como se establece en el Convenio.

La figura expuesta a continuación muestra tres fotografías de señales pertenecientes al Convenio de Cooperación de 2007. La primera y segunda de ellas corresponden a dispositivos de parques nacionales, mientras que la tercera, a una de información de destino. Estas se ubican con la carretera San José-Heredia, al frente de la Agencia Peugeot en el cruce de la Valencia a N 09° 57.987', W 84°06.779'; aproximadamente a 100 m de la entrada de

la carretera a Barva a N 10°00.039', W 84°07.011' y frente a la salida del Puente Juan Pablo II a N 09°57.034', W 84°06.680' respectivamente.

En ambas se puede apreciar el uso adecuado del color de fondo y de las letras, símbolos e imágenes, de acuerdo con lo establecido en el Manual de la SIECA. Así como, la placa adicional con los logos del MOPT y el ICT en el caso de la primera y la segunda. En el caso de la última, esta no es necesaria, ya que en la placa principal se observa el logo del ICT y la información respecto al Convenio se encuentra en el lado posterior. Lo anterior se puede observar en la subsiguiente figura:

Señales incluidas en el Convenio ICT-MOPT 2007



Figura 3. Fotografías tomadas por la responsable de la presente investigación en las cercanías del Automercado de Heredia y en La Uruca; el 25 de agosto de 2009, el 5 de septiembre de 2009 y el 30 de agosto de 2009, respectivamente.

Por otro lado, pese a los esfuerzos realizados por ambos entes para finalizar de forma efectiva el Convenio, algunas situaciones han limitado su ejecución. Entre estas se pueden mencionar: las condiciones climáticas generadas por los fenómenos naturales que han afectado al país, sumado a la contaminación visual de algunas zonas, como consecuencia del exceso de señales publicitarias instaladas por negocios como los hoteles, cuyas características son muy similares a las del MOPT, entre otras.

No obstante, de acuerdo con un comunicado de prensa del MOPT, la primera fase del programa se ha completado el año pasado (2009) con la instalación de 1300 dispositivos colocados en las rutas nacionales:

“...N°1 Interamericana Norte; N° 21 Liberia-Carmona, en la Península de Nicoya, en la Región Atlántica (ruta 32 San José-Siquirres-Limón, 36 Limón-Sixaoala) y en el Cantón de Quepos, entre otras.” (MOPT, 2009, p.2). Sin embargo, por parte del ICT no se dispone de un documento oficial a través del cual se reciban las señales a conformidad y se dé por concluido el Convenio ICT-MOPT 2007.

Aunado al ya descrito, a inicios de este año se ha vuelto a firmar un nuevo Convenio, el cual responde al siguiente nombre: “Convenio de Cooperación entre el Instituto Costarricense de Turismo y el Ministerio de Obras y Transportes para la elaboración e instalación de señales verticales informativas en las rutas hacia los diferentes destinos turísticos del país.” (ICT-MOPT, 2009).

Dicho instrumento procura dar continuidad a las labores emprendidas por su antecesor. Bajo esta premisa se proponen otras rutas a ser señalizadas durante el 2009, las cuales se pueden apreciar en la siguiente tabla:

Rutas propuestas para ser señalizadas en el Convenio ICT-MOPT 2009

Ruta	Sector	Cantidad de señales estimada
Ruta 2	Curridabat hasta la frontera Sur, así como el resto de las vías nacionales de la zona sur.	400
Ruta 34	San Mateo-Palmar Norte	180
Rutas Varias	Parques Nacionales	200
Ruta 4	San Carlos, Sarapiquí, Guatuso, Los Chiles y Upala.	200
Ruta 21	Interamericana-Santa Cruz-Nicoya-Carmona.	120
Ruta 10	Cartago, Siquirres y completar los circuitos turísticos en Orosí y el Volcán Irazú.	100
	TOTAL	1200

Tabla 1. Nota: Adaptado del documento “Convenio de Cooperación entre el Instituto Costarricense de Turismo y el Ministerio de Obras Públicas y Transportes para la elaboración e instalación de señales verticales informativas en las rutas hacia los diferentes destinos turísticos del país”, ICT-MOPT, 23 de enero de 2009, p. 2

Respecto a la determinación de las nuevas rutas para la colocación de las señales, se ha dado continuidad al criterio utilizado con su antecesor. Según Víctor Ramírez Jefe del Departamento del Servicio al Turista del ICT, en ambos casos tal decisión ha sido producto de una propuesta conjunta entre este departamento y el de Señalamiento del MOPT. Mediante la cual, se han valorado una serie de factores como: la cercanía a los atractivos turísticos, el estado de la carretera, el flujo vehicular, el grado de dificultad para llegar al sitio de interés, entre otros aspectos de importancia. (Entrevista realizada a V. Ramírez, el 14 de abril del 2010).

Al respecto, se debe reconocer el esfuerzo realizado por ambos actores para dotar al país de las señales de información vial y turística que tanto necesita. Sin embargo, se considera pertinente contar con estudios sobre la materia, ya que conocer sobre la temática permite la toma de decisiones más aptas aunado a que se favorece el mejoramiento de los servicios y el producto que se ofrece. Asimismo, dentro de este documento se establece que una vez finalizada la instalación de los dispositivos correspondientes al año 2009, se coordinará con el Departamento de Servicios Turísticos del ICT y, según sean las necesidades del país en la materia, se distribuirán las 1200 señales correspondientes al 2010. (ICT-MOPT, 2009).

Lo anterior permite a ambas instituciones dar continuidad al objetivo establecido en ambos convenios. Se puede apreciar como uno es complemento del otro, debido a que, cada uno de ellos incluye una serie de rutas a señalizar que no se repite, con excepción de aquellas que quedaron incompletas en el primero y lo referente a la señalización de parques nacionales.

En cuanto al avance en materia de señalización, el MOPT afirma que "...ha concluido en un 90% la instalación de las señales de la ruta 2 y se espera iniciar con las rutas a los Parques Nacionales restantes y otros destinos como la ruta hacia el Monumento Arqueológico Guayabo y Caribe Sur y algunos tramos pendientes en Guanacaste entre otros." (Misiva remitida por V. Ramírez dirigida a J. Borbón, 2010).

Por otra parte, algunas limitaciones están mermando la efectividad de los Convenios acordados. En las giras de inspección que se realizan con el fin de verificar la cantidad y el estado de señales de información vial y turístico instaladas en las diferentes rutas, se han encontrado con situaciones como las que se mencionan a continuación: las señales dañadas por aparentes accidentes de tránsito, sustraídas, maltratadas y en algunos casos la falta de colocación de los logos del convenio, entre otros.

Ante este panorama, surge la necesidad de contar con un sistema especializado de fácil acceso, tanto para el ICT como para el MOPT, mediante el cual se puedan visualizar los avances del Convenio. Aunado a que permita tener una noción real del estado de los dispositivos instalados. Se debe considerar a la señalización como un factor importante dentro de los planes de desarrollo turístico, de forma que se fortalezca la competitividad de nuestro país.

Señalización Turística correspondiente a la Ruta Colonial y de los Volcanes

Esta iniciativa junto con sus semejantes, la Ruta de Sitios del Patrimonio Mundial de Centroamérica y la Ruta Esmeralda o Ruta del Caribe constituyen tres propuestas concretas, a través de las cuales la región centroamericana busca reenfocar su papel dentro de la economía mundial, además de que promueve sus enlaces con fuentes tanto internas como externas para el aprovechamiento racional y la protección de los recursos naturales y culturales.

La Ruta Colonial y de los Volcanes es particularmente importante, no sólo porque constituye el primer producto turístico de carácter regional, sino también porque proyecta en el exterior una Centroamérica más homogénea e integrada. Cabe mencionar que la ruta abarca seis de los países miembros de la Secretaría de Integración Turística Centroamericana (SIT-CA), a saber: Guatemala, El Salvador, Honduras, Nicaragua, Costa Rica y Panamá. (Asociación Guatemalteca de Exportadores, 2009).

Cabe destacar que, a pesar del fuerte contenido cultural presente en los pueblos y las ciudades coloniales de la Ruta, no se puede omitir que la misma cuenta con recursos naturales de gran atractivo turístico como lo son los volcanes. Así pues, cada uno de los países centroamericanos posee ambos tipos de recursos. Estos suman en total 53 sitios de interés turístico, los cuales se identifican como nodos.

En el caso específico de Costa Rica, dentro de esta iniciativa se exaltan doce atractivos turísticos o nodos pertenecientes a las dos tipologías. En calidad de ciudades coloniales se destacan las siguientes: Cartago, Liberia, Escazú, Heredia y Nicoya. En cuanto a los volcanes, se encuentran los que se mencionan a continuación: Volcán Irazú, Volcán Arenal, Volcán Miravalles, Volcán Poás, Volcán Rincón de la Vieja, Volcán Tenorio y Volcán Turrialba.

Según el Inventario de Señalización a Implementar que se incorpora en el Plan de Señalización de la Ruta Colonial y de los Volcanes para Costa Rica, el tipo de señalización que la SITCA ha donado a Costa Rica incluye rótulos de bienvenida, direccionales de carretera, direccionales en carretera multinodo y direccionales inter-urbanas. (Misiva remitida por M. Mena dirigida a E. Vargas, 2009).

Con el fin de ilustrar la señalización implementada en la Ruta Colonial y de los Volcanes se presenta la siguiente figura, la cual está compuesta por tres de estas señales:

Señalización implementada en la Ruta Colonial y de los Volcanes



Figura 4. Fotografías tomadas por la responsable de la presente investigación en Heredia, la Valencia y en las cercanías del Aeropuerto Internacional Juan Santamaría; el 15 de agosto de 2009.

La primera señal corresponde a un dispositivo de Bienvenida, la cual se encuentra ubicada en la entrada de la provincia de Heredia viniendo de la CA-1, a N 09°59.533' W 084°06.704'. En cuanto a la segunda, esta es una señal de identificación de ruta localizada en la carretera que une a San José con Heredia al frente de la Agencia Peugeot en el cruce de la Valencia, a N 09°56.852' W 084°06.585'. Respecto a la tercera, se puede afirmar que es una señal direccional en carretera multinodo y se encuentra frente al Aeropuerto Internacional Juan Santamaría a N 10°00.012', W 084°11.581'.

Tal como se muestra en la imagen anterior, las señales son de color verde, con letras borde y símbolos de color blanco. Estas varían de tamaño y de mensajes, de acuerdo con las necesidades de información que satisfacen. No obstante, cabe destacar que en relación con estas existen algunas incompatibilidades que se analizarán con más detalle en el siguiente apartado.

Aproximación al impacto de la señalización turística en Costa Rica

Para desarrollar el presente apartado se expondrán elementos importantes que se desprenden del desarrollo y la aplicación de la señalización turística en nuestro país. Se debe iniciar reconociendo los ingentes esfuerzos de Costa Rica a través de sus instituciones pertinentes, por atender las necesidades de información turística de su población y de los extranjeros que visitan el país.

Lamentablemente, existen varios factores que influyen de forma negativa en dicho desarrollo. De forma general, se debe mencionar la inexistencia o la escasez de información relacionada con los Convenios o iniciativas ejecutadas por el MOPT y el ICT, lo cual ha impedido constatar la materialización de algunas de estas. En el caso particular del Convenio de 1988, la falta de un sistema de información turística actualizada, así como de un estudio previo de las necesidades para la adecuada licitación de las señales condujo a una serie de inconvenientes que mermaron la efectividad del mismo, provocando entre otras cosas, que su ejecución se extendiera más allá del tiempo establecido en su respectivo documento de texto y que se produjera un exceso de dispositivos sobre determinados atractivos (Memorando remitido por Chaves, D., dirigida a J. Monge, 1991).

Como medida atenuante para tal problema, dichas señales se guardaron para renovar aquellas que se ubicaron inicialmente. Lo cual constituye un esfuerzo responsable para aprovechar al máximo la inversión que se realizó en esos años para la compra de las mismas. Un ejemplo de ello se puede visualizar en el dispositivo ubicado carretera a Ciudad Colón a la altura de Brasil de Mora. En él se puede constatar una mezcla entre las características de sus semejantes elaborados en el Convenio de 1988 y las que legitiman su reciente utilización como: el color verde en la parte posterior de la misma, las iniciales del MOPT y el año 2004. Tales detalles se pueden apreciar en la siguiente figura:

Señal elaborada en el Convenio de 1988 e instalada en el año 2004



Figura 5. Fotografías tomadas por la responsable de la investigación en Brasil de Mora de Ciudad Colón, el 14 de marzo de 2010.

Cabe destacar que en los Convenios del 2007 y 2009 se ha solventado de alguna forma dicha problemática. Esto por cuanto, el ICT cuenta con un sistema mediante el cual se pueden encontrar aquellas empresas y actividades turísticas que gozan de su respectiva declaratoria, lo que ha facilitado la determinación del tipo de señales a colocarse y su respectiva ubicación. Sin embargo, la finalización del Inventario de Atractivos Turísticos (2008) todavía se encuentra en proceso.

Por otro lado, la implementación del Convenio Interinstitucional de 2007 conlleva a un análisis más detallado de las señales que se incluyen en el mismo. Lo anterior debido a que, en el momento en que la Ingeniera CSYA hizo el Inventario de Señalamiento Vertical y Horizontal en las diferentes Rutas Nacionales ya habían sido instaladas varias de estas. Por ejemplo, en la Ruta 32 que comunica a San José con la provincia de Limón se colocaron 134 señales de identificación.

Dicha coincidencia ha permitido comprobar que algunos de los dispositivos no cumplen con la normativa establecida en el Manual de la SIECA, a pesar de que en el documento de texto del mismo, una de las *consideraciones de mérito* estima necesaria la aplicación de la normativa nacional e internacional aplicable en la elaboración de las señales.

En la misma situación se encuentran 147 dispositivos ID-2-1 y ID-2-5 (ambas, Señales Informativas Tipo Autopista [1 Tablero]) ubicados en la Ruta 32. También 143 señales ID-1-6 (Señal Informativa Fondo Blanco) colocadas en el tramo Guanacaste, Limón, Quepos. Además de 110 señales identificadas y distribuidas de la siguiente forma: 32, IS-1-4 (Gasolinera); 4, IS-1-8 (Hospital); 2, IS-1-11 (INFO); 2, IS-2-3 (Restaurante); 1, IS-2-18 (Rent a car); 26, IS-3-6 (Aeropuerto); 8, IS-3-11 (Ferry); 23, IS-4-1 (Playa); 2, IS-4-6 (Surf); 8, IS-6-1 (Artesanía) y 2, IS-6-9^a (Monumento colonial) ubicadas en el mismo tramo. Finalmente, aunadas a las ya mencionadas se encuentran 92 señales IG-1-2 (Río) implementadas en la Ruta 1¹. (Consejo de Seguridad Vial, 2008).

Es importante destacar que se excluyen del análisis las señalizaciones correspondientes a los Parques Nacionales porque no se cuenta con el dato respectivo a las dimensiones de las mismas. Asimismo, se debe resaltar que se desconoce la razón por la cual en algunos casos las medidas de los dispositivos sí se ajustan adecuadamente a las normas del Manual de la SIECA y por que en otros no. Por ejemplo, las señales informativas de destino en la Ruta 32 presentan la siguiente dimensión: 2,7 m x 40 cm mientras que, en la Ruta 1 el mismo tipo de señal presenta las siguientes medidas 2,4 m x 40 cm, siendo esta última la correcta.

Por otro lado, en relación con los dispositivos enmarcados dentro de la Ruta Colonial y de los Volcanes también existen algunas incompatibilidades. En primer lugar, porque según el Inventario de Señalización en Costa Rica se habría de implementar un total de 57 dispositivos, sin embargo, al finalizar dicho proceso, a nuestro país le han correspondido únicamente 48 señales. (Misiva remitida por M. Meléndez dirigida a E. Vargas 2009 y Entrevista realizada a C. Silva; 2009).

Ante este panorama, queda claro que el volumen de señales que le ha correspondido a Costa Rica fue de 48 unidades, sin embargo, no se puede

1 Abarca desde Sabana Este (R.2) (R.27) (C.42) - La Uruca (R.3) (Hotel Irazú) hasta La Cruz (Entrada Principal) - Peñas Blancas (Frontera Norte).

detallar con exactitud a cual o cuales nodos pertenecen los dispositivos que se eliminaron, ni a que tipología pertenecían los mismos.

Otro aspecto a considerar, según lo hace notar el Ingeniero Edgar Vargas del MOPT es que algunas de las señales no cumplen con los colores utilizados, el tamaño, la estructura, la altura libre y el tipo de información incluida que se establecen en el Manual de la SIECA. Al respecto se detalla lo siguiente:

- Las señales que indiquen un destino de un volcán deben ir en fondo café y letras blancas.
- No se deben mezclar destinos de volcán con otros destinos, pues las señales de volcán son de color café y las de destinos son de fondo verde.
- En las señales colocadas en zonas urbanas debe de corregirse la altura libre del piso a la dimensión interior de la señal, la cual debe de ser de 2,1 m.
- La estructura de soporte de las señales de *Bienvenida* y *Multinodo* se debe cambiar el tipo de poste de forma tal que éste no sea quebrado fácilmente por vándalos y que soporte una velocidad del viento de 108 Km/h (Misiva remitida por Vargas, E., dirigida a V. Ramírez, 18 de mayo de 2009, p.1)

Con el fin de ilustrar las diferencias entre la señalización implementada en el país en el marco del Convenio de Cooperación ICT-MOPT y la Ruta Colonial y de los Volcanes se presenta la siguiente figura, la cual está compuesta por dos señales de parques nacionales. La primera de ellas se encuentra ubicada en la entrada de la provincia de Heredia viniendo de la CA-1, a N 09°59.533' W 084° 06.704', mientras que la segunda está colocada en la carretera al Volcán Barva a N 10°05.554' W 084°06.499'.

Señales turísticas de información de parques nacionales



Figura 6. Fotografías tomadas por la responsable de la investigación en la Valencia de Heredia y camino al Volcán Barva, el 25 de agosto de 2009 y el 5 de setiembre de 2009, respectivamente.

Cabe destacar que, a pesar de que ambas señales corresponden a diferentes iniciativas, las mismas serían confeccionadas e instaladas bajo los criterios del Manual Centroamericano de Dispositivos Uniformes de la Secretaría (SIECA). Sin embargo, se puede apreciar que el uso adecuado del color de fondo es distinto. También estas difieren en su forma, pues la primera es menos alargada que la segunda. Además, la información complementaria, en el caso de la primera se ubica en una placa adicional, el caso contrario sucede con la segunda en donde esta aparece en la placa principal. En ese sentido se reconoce el logo de la Ruta Colonial y de los Volcanes y el de la Agencia de Promoción Turística de Centroamérica (CATA, por sus siglas en inglés).

Ahora bien, las observaciones indicadas por el Ingeniero Vargas fueron de conocidas por el Departamento de Servicio al Turista del ICT, el cual a través de una misiva dirigida a la Señora Mercedes Meléndez de la

SITCA manifestó dicha situación. Asimismo, se ha agregado que (“para que las señales instaladas en Costa Rica sean de recibo oficial tanto por parte del MOPT como del ICT deberían subsanarse las observaciones indicadas por el Ing. Vargas(...)”) (Misiva remitida por Ramírez, V., dirigida a M. Meléndez, 2009). No obstante, hasta el momento no se conoce la respuesta a tal solicitud.

Además, si se analiza detalladamente el Plan de Señalización de la Ruta Colonial y de los Volcanes para Costa Rica se observa que se propone la utilización de tres colores para el tablero de las señales: verde, azul y café. El primero para los dispositivos de bienvenida, direccionales en carretera, y en carretera multinodo. Mientras que el segundo y el tercero para las señales direccionales inter-urbanas.

Respecto a los colores utilizados en las señales, en una primera fase de la presentación del Plan por parte de la empresa contratada, el consorcio EGYPSA propuso el color azul por ser el que se asocia más fácilmente a la información turística. No obstante, esto no fue aceptado por los Ministerios de Obras Públicas Transportes y Comunicaciones de los países miembros de la Ruta. En su lugar, se ha decidido que las señales de carretera serían de color verde y los parques nacionales de color café, tal como se establece en el Manual de la SIECA. Ante este panorama, el MOPT de Costa Rica estuvo en desacuerdo y ha solicitado las señales que indicaban un parque o volcán fueran de color café aunque se encontraran en carretera, sin embargo, según Silva, esto contradice lo que se ha acordado en el Plan. (Entrevista realizada a C. Silva; 7 de setiembre del 2009).

En estos términos, para la SITCA independientemente de la información que contengan las señales que se encuentran en las carreteras rápidas y autopistas, estas deben tener el fondo de color verde con la leyenda, los símbolos y los bordes de color blanco incluso si se trata de áreas silvestres y parques nacionales. Contrariamente, en Costa Rica se considera que se debe respetar la utilización del color café de fondo con la leyenda, símbolos y bordes de color blanco para todos los casos en los que se busque informar de la existencia o cercanía de estos atractivos. Tal situación es particularmente comprometedor tanto para el organismo como para nuestro país, pues cada uno ha hecho su interpretación de la normativa del Manual de la SIECA y frente al otro se están interpretando erróneamente estas disposiciones.

Lo anterior puede prestarse a crear confusión en el turista nacional y extranjero que se desplaza por nuestro territorio de forma independiente. Esto por cuanto, en Costa Rica desde el 2007 las señales correspondientes a las áreas silvestres y parques nacionales son de fondo de color café, lo que ha conllevado a la familiarización inmediata del uso de este color con estos atractivos.

Cabe destacar que el único dispositivo de color café que forma parte del Plan de Señalización de la Ruta Colonial y de los Volcanes para Costa Rica se encuentra ubicado carretera al Volcán Barva a N 10°06.749' W 084°07.285'. El mismo, se puede apreciar en la subsiguiente figura:

Señal Inter-Urbana CRB1



Figura 7. Fotografía tomada por la responsable de la Investigación camino al Volcán Barva, el 5 de setiembre de 2009.

Finalmente, se debe aclarar que a pesar de que en el Plan se menciona que doce de estas señales serían de color azul, sin embargo se pudo constatar que tal disposición no se cumple al menos en la mayoría de los casos. Uno de ellos corresponde a la señal intraurbana colocada carretera

al Volcán Barva a N 10°05.554' W 084°06.499', la cual se supone debe presentar el fondo de color azul, no obstante, esta es de fondo de color verde como el que presentan los dispositivos que se encuentran en las carreteras rápidas y autopistas. Además en el proceso se ha podido determinar que las señales identificadas como CRB4 y CRH5, ambas de tipo direccional inter-urbana de color azul no existen físicamente. En cuanto a la primera, la misma se puede apreciar en la figura a continuación:

Señal Inter-Urbana CRB3



Figura 8. Fotografía tomada por la responsable de la investigación camino al Volcán Barva, el 5 de setiembre de 2009.

Otra particularidad que se puede constatar en dicho documento es que a pesar de que Escazú constituye uno de los nodos turísticos que conforman dicha ruta y de que ha sido asignado como antena de la misma en nuestro país, se ha confirmado que en el mencionado Plan no se propone ni se implementa ningún dispositivo en relación con éste.

Así mismo, tanto en la propuesta como en el inventario que componen el plan se designan las señales CRB1, CRB3, CRB4 y CRB5 con información específica relacionada con el Volcán Barva, aún cuando éste no forma parte de los doce nodos del recorrido principal y de las extensiones de la Ruta. Lo anterior, se puede constatar en la tabla que se muestra de seguido:

Señales de la Ruta Colonial y de los Volcanes correspondientes al Volcán Barva

SEÑAL #	NODO	TIPO DE SEÑALIZACIÓN	INFORMACIÓN A CONTENER	COORD. GPS	RUTA
CRB1	Volcán Barva	Direccional intraurbana (café)	Volcán Barva	N 10°06.749" W 084°07.285"	
CRB3	Volcán Barva	Direccional intraurbana (azul)	Volcán Barva	N 10°05.554" W 084°06.499"	
CRB4	Volcán Barva	Direccional intraurbana (azul)	Volcán Barva	N 10°05.292" W 084°06.674"	NO EXISTE
CRB5	Volcán Barva	Señal de identificación de la ruta	Símbolo de la Ruta	N 10° 02.797" W 084°07.030"	

Tabla 2. Nota. Tabla adaptada y modificada del documento "Plan de Señalización de la Ruta Colonial y de los Volcanes: Costa Rica", AECID, CCT-ST, CATA, División de Turismo de PWC y Grupo GDT para Centroamérica y El Caribe, Grupo GDT & EGYPSA, 2007, p. 120.

Sobre las señales mencionadas se puede constatar que la primera y la segunda si han sido instaladas con las observaciones presentadas anteriormente (figura 7 y 8). Mientras que el trabajo de campo realizado en la investigación es suficiente para determinar la inexistencia de la tercera más no de la cuarta.

Apostar por la señalización turística como clave para seguir manteniendo el posicionamiento como destino turístico competitivo a nivel internacional

Basándose en todo lo expuesto a lo largo de esta investigación, los proyectos de señalización turística en Costa Rica deben estar más acorde con el concepto de turismo sostenible. A través de esta política, la misma puede establecerse como un elemento diferenciador e innovador capaz de incrementar la competitividad de nuestro país en el mercado global. En esta línea, se han identificado cuatro estrategias por seguir:

1. Cantidad justa de señales
2. Elaboración de señales sostenibles
3. Establecimiento de un mecanismo de evaluación para calificar la señalización turística
4. Establecimiento de un sistema de información de acceso compartido entre el MOPT y el ICT

Cantidad justa de señales

Se considera de suma importancia contar con los mecanismos de información necesaria para poder desarrollar la cantidad justa de señales. Lo anterior debe acontecer sobre la base del Inventario de Atractivos Turísticos que elabora el ICT. Sin embargo, como se ha mencionado anteriormente, dicho documento se encuentra en proceso de elaboración. Ya sea sólo con el apoyo de este estudio o con otros aportes que se realicen en torno a la materia, es importante que se tome en cuenta la información aplicable que en ellos se condensa y proyectarla en la cantidad y el tipo de dispositivos que se elabore e instalen en el país.

Es importante destacar que, aumentar la cantidad de señales sin que estas respondan a necesidades constatadas a través de algún estudio o inventario turístico, no es la solución al problema de la falta de información. Por el contrario, en algunos destinos el exceso de dispositivos ya sean de carácter público o privado, o de ambos tipos, en su defecto atentan contra el derecho constitucionalmente consagrado de un ambiente sano y ecológicamente equilibrado (artículo 50 de la constitución política), por la contaminación visual que se genera.

De igual forma, se contraría el objetivo para el cual fueron colocados ahí, el cual es brindar a los conductores la información necesaria para que estos puedan tomar sus decisiones con mayor agilidad y seguridad mientras continúan desplazándose por las carreteras. Finalmente, si se considera que los recursos públicos son escasos, se pueden estar dejando de utilizar en donde más se necesitan (señalizar algún punto importante), mientras que en otros lados estos no se están aprovechando eficientemente, sobrecargando el lugar.

Elaboración de señales sostenibles

Se deben transmitir los criterios de aplicables del desarrollo sostenible a la infraestructura turística, en este caso a la señalización, de forma que esta última sea ecológicamente compatible con el medio natural y se encuentre en armonía con el entorno. En el caso de Costa Rica, se cuenta con una guía mediante la cual se podrían integrar los criterios de sostenibilidad en el proceso de elaboración y colocación del señalamiento turístico.

El “Manual para la implementación de las compras verdes en el sector público de Costa Rica” elaborado por el Centro de Gestión Tecnológica e Informática Industrial (CEGESTI), es un instrumento creado para que las instituciones afronten el cambio hacia la compra y contratación de servicios más amigables con el medio ambiente. Cabe destacar que, de acuerdo con dicho documento “...cada compra requiere un análisis de las especificaciones técnicas, ambientales y legales aplicables según el objeto de la contratación (...)” (2008, p.3), por lo que no todos los principios y criterios son válidos para cualquier tipo de compra.

Tal estrategia le permite al país una serie de beneficios. Por un lado, le confiere la posibilidad de utilizar de mejor manera la inversión nacional. También al crear un señalamiento acorde con el producto turístico que se quiere proyectar y se protegen los recursos naturales, mismos que sirven como atractivos turísticos. Además, con ello se favorecería al cumplimiento de uno de los ejes de acción estratégicos del Plan Nacional de Competitividad de Costa Rica 2006-2016: el balance y la sostenibilidad ambiental. De igual forma, se evita la contaminación visual, toda vez que las señales son elaboradas y colocadas en armonía con el entorno.

Tal iniciativa se debe realizar a través de un proceso de planificación y coordinación con las respectivas autoridades ambientales, la población del país, los empresarios del turismo, las asociaciones y los demás actores que se vean identificados con el proyecto. Además, ya que en Costa Rica se aplica la normativa establecida en el Manual de la SIECA, se debe procurar que el mismo se convierta en un instrumento abierto a la continua revisión, de manera que se incluyan aquellos avances que permitan que las señales sean elaboradas con materiales cada vez más duraderos y amigables con el ambiente.

Establecimiento de un sistema de información de acceso compartido entre el MOPT y el ICT

Para la materialización de dicha estrategia se recomienda el uso de programas similares a: Arcview o ArcGis que permiten realizar acciones como: la representación de datos georreferenciados, el análisis de las características y patrones de distribución de esos datos y generación de informes con los resultados mencionados.

Tal instrumento podría satisfacer la necesidad de información existente en torno a los avances de los convenios. De igual forma, tener una noción real del estado de los dispositivos instalados, sus características, ubicación, tipología, entre otros aspectos. Se debe considerar que este mecanismo debe ser accesible tanto para el ICT como para el MOPT de modo que se le faciliten a ambos, las tareas relacionadas con esta temática. También es importante que el alcance del mismo no se limite solamente a estos dos entes, si bien son los principales actores, también otras instituciones públicas, el sector privado y el público en general se pueden beneficiar de él.

Otro beneficio que se podría obtener de la constitución de un sistema de datos relacionado con las señales es que este podría ser un servicio complementario en el uso de los GPS. Dicha información puede sumarse a las rutas que se descargan en tales aparatos como un elemento confirmador, para mayor seguridad de los usuarios. Como la señalización que se coloca en nuestro país cumple con las normas del Manual de la SIECA, facilita que los turistas la identifiquen fácilmente. Y en caso de desaparecer alguna de ellas, siempre existe un soporte digital para continuar el recorrido.

De común acuerdo ambos entes podrían adquirir, instalar y operar estos programas y el sistema en general, pudiendo financiarlos por sus propios medios. Sin embargo, otra posibilidad consiste en apelar a la cooperación internacional que se lleva a cabo con las organizaciones públicas y privadas para recibir asistencia técnica, asesoramiento o ayuda económica.

Establecimiento de un mecanismo de evaluación para calificar la señalización turística

La creación de un *sello verde* específico que permita el análisis de las características ambientalmente positivas de las señales turísticas es una herramienta que puede contribuir a promover la sostenibilidad y el prestigio del país a nivel internacional.

Para ello, en el Manual de CEGESTI se establecen cuatro pasos para alcanzar el éxito en la gestión ambiental, a saber: planear, hacer, verificar y actuar (CEGESTI, 2008). Tales disposiciones pueden establecer la base para el desarrollo del sistema de reconocimiento de la señalización turística, de forma que se valore que la misma sea implementada tomando en cuenta aspectos ambientales desde la adquisición de las materias primas para su elaboración hasta su eliminación final. El ICT con la asistencia del MOPT y el Ministerio de Ambiente, Energía y Telecomunicaciones (MINAET) podría ser la entidad encargada de analizar los dispositivos y otorgar o no dicho distintivo.

Esta estrategia representa una ventaja competitiva no sólo para Costa Rica sino para toda la región, ya que estas características diferenciadas en las señales pueden convertirse en una alternativa preferencial en el sector turístico internacional, por su aporte al desarrollo sostenible de éste, de forma que el medio ambiente se vea lo menos afectado posible a la hora de brindar este servicio. De esta manera, las innovaciones relacionadas con la señalización pueden contribuir a que los países se proyecten con mayor fuerza y por ende, captar el reconocimiento internacional y la publicidad que tal situación pueda generar.

Cabe recordar que la priorización de los segmentos del mercado turístico del país responde al interés de quienes nos visitan y al mismo tiempo, al tipo de turista meta que se busca; con lo cual la implementación del

señalamiento ecológicamente compatible con el medio contribuye a atraer el tipo de turista deseado y al fomento del turismo sostenible.

Conclusiones

- La elaboración de planes de desarrollo turístico en Costa Rica desde hace más de 20 años, constituye un factor muy importante dentro del desarrollo de éste sector. Sin embargo, hasta la fecha no se encuentran indicios de una política global o metas alcanzadas en relación con un programa permanente de señalización turística.
- En nuestro país, la señalización turística ha sido determinada como prioritaria en las zonas de mayor visitación de turistas. Por lo cual se considera que, la misma ha estado condicionada al segmento turístico prevaleciente en las etapas de desarrollo del turismo en Costa Rica y a las necesidades específicas de cada una de ellas.
- La falta de un sistema de información turística ha sido la principal constante en la investigación. Dicha carencia ha conducido a una serie de inconvenientes que han mermado en la efectividad de algunas iniciativas, tal es el caso del Convenio de 1988. Así mismo, ha impedido constatar si algunas de estas fueron finiquitadas exitosamente.
- En los últimos años se registran iniciativas de señalización turística de gran impacto a nivel nacional e internacional. A través de los Convenios ICT-MOPT 2007 y 2009, el país habrá de contar con un aproximado de cuatro mil quinientos dispositivos de información turística y atractivos en las rutas hacia los diferentes destinos turísticos. También, se han instalado señales turísticas correspondientes a la Ruta Colonial y de los Volcanes, el primer producto turístico de carácter regional y del cual forma parte Costa Rica.
- Sin embargo, el incumplimiento en cuanto al tamaño de algunos dispositivos y el mal estado otros están mermando la efectividad de los Convenios MOPT-ICT 2007 y 2009. Del mismo modo, debido a algunas diferencias encontradas en las señales turísticas recibidas e instaladas en Costa Rica el marco de la Ruta Colonial y de los Volcanes, las mismas no gozan del reconocimiento oficial del ICT y del MOPT.

- Lo mencionado anteriormente y el estudio realizado en la investigación permiten concluir que, la señalización turística constituye un factor de competitividad toda vez que se exalten sus características especiales y diferenciadas mientras que se cumple el fin para el cual ha sido constituida. En ese sentido, la implementación de un sistema de señalización turística que se ajuste a los criterios de sostenibilidad forma parte en el desarrollo competitivo de los países. De esta forma se presentan las siguientes estrategias: cantidad justa de señales, elaboración de señales sostenibles, el establecimiento de un mecanismo de evaluación para calificar la señalización turística y de un sistema de información de acceso compartido entre el MOPT y el ICT con el fin de favorecer la constitución de ventajas competitivas y el mejoramiento de la calidad del producto turístico costarricense.

Listado de Siglas y Acrónimos

CANATUR:	Cámara Nacional de Turismo.
CATA:	Central American Tourism Agency. (Agencia de Promoción Turística de Centroamérica).
CEGESTI:	Centro de Gestión Tecnológica e Informática Industrial.
COSEVI:	Consejo de Seguridad Vial.
DGIT:	Dirección General de Ingeniería de Tránsito.
ICT:	Instituto Costarricense de Turismo.
MINAET:	Ministerio de Ambiente, Energía y Telecomunicaciones.
MOPT:	Ministerio de Obras Públicas y Transportes.
SIECA:	Secretaría de Integración Económica Centroamericana.
SITCA:	Secretaría de Integración Turística Centroamericana.

Bibliografía

- Agencia Española de Cooperación Internacional para el Desarrollo, Consejo Centroamericano de Turismo-Secretaría Técnica, Agencia de Promoción Turística de Centroamérica, División de Turismo de PWC y Grupo GDT para Centroamérica y El Caribe, Grupo GDT & EGYPSA. (2007). Plan de Señalización de Ruta Colonial y de los Volcanes, Costa Rica. Recuperado el 30 de julio del 2009, de los archivos del Departamento de Servicio al Turista del Instituto Costarricense de Turismo.
- Asociación Guatemalteca de Exportadores. (febrero, 2009). Ruta Colonial y de los Volcanes, turismo regional histórico, cultural y natural. En: *Revista de Comercio Exterior Dataexport N° 20, Vol. 194*. Disponible en: <http://www.revistadataexport.com/Portal/Documents/Magazines/2009-02/2388/ca.pdf>
- CEGESTI. (2008). Manual para la Implementación de compras verdes en el sector público de Costa Rica. San José, Costa Rica. Disponible en: http://www.hacienda.go.cr/comprared/Manual_Compras_Verdes.pdf
- Chaves, D. (18 de noviembre, 1991). *Información del Programa (Memorando)*. Instituto Costarricense de Turismo. San José, Costa Rica.
- Consejo de Seguridad Vial. (2008). 4 Proyectos. Documento de Excel, 22773510DGIT-MOPT. San José, Costa Rica.
- Fernández, K. (1994). *Señalamiento Vial Turístico Informativo en la ruta: San José-Puntarenas-Cabo Blanco*. Tesis para optar por el grado de Bachillerato en Turismo. Universidad Internacional de las Américas. San José, Costa Rica. pp. 70-74.
- Instituto Costarricense de Turismo. (1985). Estrategia Nacional de Desarrollo Turístico 1984-1990. (Tomo II.). San José, Costa Rica.
- Instituto Costarricense de Turismo & Ministerio de Obras Públicas y Transportes. (22 de enero, 2007). Convenio de Cooperación entre el Instituto Costarricense de Turismo y el Ministerio de Obras Públicas y Transportes para la colocación de señales verticales informativas en diferentes destinos del país. San José, Costa Rica.

- Instituto Costarricense de Turismo & Ministerio de Obras Públicas y Transportes. (23 de enero, 2009). Convenio de Cooperación entre el Instituto Costarricense de Turismo y el Ministerio de Obras Públicas y Transportes para la elaboración e instalación de señales verticales informativas en las rutas hacia los diferentes destinos turísticos del país. San José, Costa Rica.
- Meléndez, M. (14 de enero, 2009). *Programación de las Señales*. Secretaría de Integración Turística Centroamericana. La Libertad, El Salvador: SITCA
- Ministerio de Obras Públicas y Transportes. (13 de noviembre, 2009). El MOPT inició la instalación de señales informativas. Disponible en: http://www.mopt.go.cr/documentos/Boletines/2009/Nov-2009/Convenio_ICT-MOPT.pdf
- Ministerio de Obras Públicas y Transportes & Ingeniera CSYA. (2008a). *Inventario de Señalamiento Vertical y Horizontal en las diferentes Rutas Nacionales. Contrato COP001-2007*. Resumen Ejecutivo. Informe Final. San José, Costa Rica: MOPT.
- Ministerio de Obras Públicas y Transportes & Ingeniera CSYA. (2008b). “Disco Compacto No. 4: Revelamiento Fotográfico de Señales Verticales Existentes”. *Inventario de Señalamiento Vertical y Horizontal en las diferentes Rutas Nacionales Contrato COP001-2007*. Resumen Ejecutivo. Informe Final. San José, Costa Rica: MOPT.
- Ministerio de Obras Públicas y Transportes – Instituto Costarricense de Turismo. (8 de diciembre, 1988). *Convenio para la elaboración y colocación de señales informativas turísticas en las principales carreteras y caminos de Costa Rica entre el Consejo de Seguridad Vial y el Instituto Costarricense de Turismo*. San José, Costa Rica.
- Quesada, R. (2007). *Elementos del Turismo*. San José, Costa Rica: EUNED
- Vargas, E. (18 de mayo, 2009). DIGT-SV-0855-2009. Departamento de Señalamiento Vial de la Dirección General de Ingeniería de Tránsito. San José, Costa Rica.
- Ramírez, V. (22 de mayo, 2009). Departamento de Servicio al Turista del Instituto Costarricense de Turismo. San José, Costa Rica.
- Ramírez, V. (03 de marzo, 2010). Departamento de Servicio al Turista del Instituto Costarricense de Turismo. San José, Costa Rica.