

## **EL TURISMO Y LA CULTURA INTEGRANDO A LOS PUEBLOS SUR AMERICANOS** **Un Estudio de caso: La Ruta “Pantanal-Pacífico”**

Vanilde Alves de Carvalho –Graduada en Turismo  
Pro graduanda en Geografía por la Universidad Federal de Mato Grosso – UFMT  
Miembro del Grupo de Estudios Estratégicos de Planificación Integrado – GEEPI  
Rua Joares Sodré Faria, 179 – Alvorada – CEP:78048-620 – Cuiabá – Mato Grosso  
Brasil. E-mail [valltour@hotmail.com](mailto:valltour@hotmail.com) [institutopantanalpacifico@yahoo.com.br](mailto:institutopantanalpacifico@yahoo.com.br).  
Orientador Prof. Dr. Luiz da Rosa Garcia Netto  
Departamento de Geografía/UFMT/ PPG-Geo/ GEEPI  
End. Av Fernando Correa da Costa, s/n – Campus Universitário. CEP:78.000 – Cuiabá  
– Mato Grosso – Brasil. E-mail: [urbanus@terra.com.br](mailto:urbanus@terra.com.br)

El presente trabajo aborda el proceso de integración en América del Sur, a través de una visión turística y cultural. Es un estudio de la viabilidad turística, cultural, geográfica, económica y social de una de las mayores propuestas de ruta turística del mundo, que tiene por objetivo el fortalecimiento de las relaciones entre las regiones del Centro Oeste – Pantanal del Brasil, del Este al Oeste de Bolivia, el Sur del Perú y Norte Grande de Chile”, que componen la Ruta Pantanal Pacífico. La presente propuesta se inscribe en la tendencia contemporánea del turismo, que es la creación de grandes rutas y toma como ejemplo el camino de Santiago de Compostela en España y Francia y la Estrada Real en Brasil; dos grandes rutas turísticas e históricas del mercado mundial de turismo que se han consolidado como una fuerte herramienta capaz de promover la verdadera integración entre poblaciones distintas, valorando las riquezas naturales y culturales de los sitios y pueblos envueltos. El aislamiento a que fueron sometidos en estos cinco siglos, especialmente los países integrantes de la propuesta ha hecho que, pueblos tan ricos y tan próximos, viviesen aislados y distantes. La gran aspiración es romper con ese aislamiento, principalmente entre la región de estudio, y promover una amplia integración, que rescate la condición de hermanos sudamericanos. La propuesta considera que ha llegado la hora del turismo; una de las actividades más humanas que existen instrumento capaz de proporcionar la inclusión social por medio de la valoración de los recursos naturales y culturales, abarcando 56 sectores de la economía y contribuyendo con el 10% del PIB mundial; que permitirá enriquecer y consolidar la verdadera integración entre los países de la ruta. La metodología utilizada será investigación bibliográfica e información y datos levantados en estadía (viaje técnico), donde se comprobó que existen condiciones viables para esa integración.

Palabras-claves: *Turismo, Cultura, Ruta, Integración.*

## Consideraciones preliminares

El turismo es una de las más importantes actividades económicas contemporáneas y es la más humana que existe, pues cuando es planificada con respecto a su base local ella produce los efectos que se pueden llamar “de apropiación racional de los recursos naturales y culturales” y generar la inclusión de regiones aisladas, proporcionando el surgimiento de una economía solidaria y la agregación de valores económicos, sociales y culturales a comunas, provincias y pueblos que viven al margen de la sociedad y del proceso de desarrollo económico.

Los esfuerzos hechos hasta ahora por los gobiernos que componen el eje del Centro Sur Americano no llevaron a cabo la integración. Y para dimensionar y entender como han sido desarrollados estos esfuerzos, el Continente Sur Americano puede ser dividido en tres grandes fragmentos espaciales, de acuerdo con las estrategias que crearan y que fomentan los organismos internacionales, OTCA (Organización del tratado de Cooperación Amazónica); CAN (Comunidad Andina de Naciones), Centro Oeste Sul Americano y el CAF (Corporación Andina de Fomento). La parte Norte, compuesta por los 08 países (Brasil, Bolivia, Perú, Ecuador, Colombia, Venezuela, Guayana y Surinam) que componen la OTCA, la parte central con el CAF y la CAN que componen el Centro Oeste Sur Americano (que configura el objeto de estudio) y la parte Sur (Brasil, Argentina, Uruguay, Paraguay y Chile).

“Se imaginarmos um círculo com um centro em Santa Cruz de la Sierra, na Bolívia, e um raio de 1.300 km, vamos circunscrever uma área superior a 5 milhões de km<sup>2</sup>, com uma população estimada em 40 milhões de pessoas. Aí fica o chamado Centro-Oeste sul-americano, que envolve o Paraguai e a Bolívia; o norte da Argentina – onde estão situadas Salta, Jujuy e Tucumán; o norte do Chile, desde Antofagasta e Iquique até Arica; o sul do Peru, em Arequipa, Tacna e Cuzco, algumas das mais importantes das sete províncias desta macrorregião sul-peruana; além do Centro-Oeste e do Noroeste brasileiros, representados pelos estados de Mato Grosso, Mato Grosso do Sul, Goiás, Rondônia, Acre e pelo Distrito Federal” , (Melo 2002, 22).

Con esta división se notan las características infraestructurales existentes dentro del continente, dónde los modelos de desarrollo adoptados por los países con sus respectivas políticas internas y externas por medio de los acuerdos bilaterales, siempre utilizaron la economía y el desarrollo de logística de transporte y comunicaciones como

las herramientas para el alcanzar de la integración. No en tanto, estos esfuerzos, especialmente los realizados después de la creación del Mercado Común Sudamericano el (MERCOSUR).

Lo que se pretende investigar en ese contexto son las posibilidades que el Centro Sur Americano presenta para la creación de una ruta turística internacional, sobre la óptica del turismo y cultura, una vez que, todos los hechos hasta ahora implementados o en estudio fueron básicamente sobre la visión económica y de infraestructura.

Los estudios y las investigaciones de la propuesta Ruta Pantanal Pacífico, tendrán como el foco la comprobación de que el eje: Brasil (que esta comprendido por el Centro Oeste - Estado de Mato Grosso), Bolivia (de Este al Oeste), Sur de Perú, Norte de Chile y Noreste de Argentina, presenta todas las características para la propuesta de una gran ruta de integración cultural, social, ambiental y económica entre los mismos.

Basta comprobar también que el eje entre el Pantanal y el Pacífico, denominado por medio de la propuesta, de Ruta Pantanal Pacífico, presenta las mismas condiciones que hicieron posible la creación de la Ruta de Santiago de Compostela, que abarca regiones de España y Francia y del itinerario turístico Estrada Real entre los Estados brasileños de Minas Gerais, São Paulo y Rio de Janeiro, ubicados en el Sudeste del país.

Se pretende verificar las condiciones ambientales, geográficas, físicas y humanas del entorno del eje. Que las actividades que se pretenden desarrollar o generar son capaces de promocionar la verdadera integración y la mejoría en la calidad de vida de las comunas existentes en las proximidades de los 2.500Km que interconectan el Pantanal al Pacífico.

La integración del espacio regional, debe trascender las cuestiones económicas para englobar aquellas más inherentes a la calidad de vida de las poblaciones. Y como el uso económico y, consecuentemente, la utilización de los recursos deriva directamente del aprovechamiento racional o irracional del medio ambiente, los acuerdos en el ámbito del continente, especialmente en el Centro Sur, deben tener en

cuenta las acciones sostenibles para el crecimiento de la economía a largo plazo y la distribución de sus beneficios a los pueblos que habitan esta región.

Tal cuestión es esencial en el ámbito de los acuerdos regionales porque representa la superación de conflictos y evita la pérdida de la calidad de vida. En ese sentido, las políticas regionales, más que coordinadas, deben ser planeadas; generando una distribución justa de inversiones y fomentar la transmisión interregional del progreso entre las naciones que componen el Centro Sur Americano. Así, una planificación de la integración debe generar condiciones de inserción, partiendo de las especificidades y heterogeneidades regionales, productivas y sociales ya que esta última es esencial para reducir las desigualdades y alcanzar así el objetivo de la equidad.

Por tanto, el Estado tiene un papel importante en ese proceso; en el sentido de intentar mantener la identidad nacional, impidiendo que ocurra una fragmentación aún mayor del territorio, una vez que la propuesta trabaja con los tres mayores países del Continente, entre ellos Brasil, que es un país que tiene dimensiones continentales, dónde la integración regional y el incentivo al mercado interno y externo son fundamentales para el desarrollo y tiene adoptado el turismo como uno de sus instrumentos. La regionalización del turismo es un modelo de gestión pública descentralizada, coordinada e integrada, con base en los principios de la flexibilidad, articulación, movilización, cooperación intersectorial e interinstitucional y en la sinergia de decisiones. En este contexto, Pearce apud (Lickorish e Jenkins 2000a, 243) contribuye al señalar que

“O setor público se envolve no turismo por diversas razões, o nível de intervenção do governo varia de um país para o outro, em grande parte como uma função as políticas e filosofias políticas mais amplas. Os fatores econômicos estão em geral em primeiro plano. Isso inclui aumentar os ganhos do câmbio exterior, as taxas estaduais, o número de empregos, a diversificação econômica, o desenvolvimento regional e o estímulo do investimento não voltados ao turismo. As responsabilidades sociais, culturais e ambientais também levam a um envolvimento do governo, bem como diversas considerações políticas. O Estado também pode exercer uma função de proprietário da terra ou gerente do recurso”.

## **Naturaleza y cultura como instrumentos de integración**

Ruta Pantanal-Pacífico, “Cuatro Países, un solo destino”. Éste es el slogan adoptado por el organismo idealizador de la ruta y representa el gran desafío de unirlos en un solo camino. La palabra destino para el turismo tiene el significado de espacio sin fronteras, zona libre, donde los viajeros tienen garantizada la acción de ir y venir, y según Souza (1998, 54) es la “Localização de um grupo de atrações, instalações e serviços turísticos relacionados, que un turista ou grupos de excursões decide visitar ou que os fornecedores decidime promover”.

El espacio comprendido por la propuesta abarca oficialmente 4 países Brasil, Bolivia, Perú y Chile, pero tiene a la Argentina como invitado; abarcando las regiones de cada uno que componen la parte central del Continente, entre los Océanos Atlántico y Pacífico, el Centro Sur Americano, y para un mejor entendimiento de la visión de centro

- Bernard Kayser e Pierre George apud Lencioni (2003, 143) “chamam a atenção para as análises dos fatores naturais e históricos para explicar a polarização de um centro, a rede de comunicações e a atuação da administração sobre o território. Consideram, acima de tudo, que uma região será mais madura, no sentido evolutivo do termo, quanto maior for a importância de seu centro e quanto maior for a influência que esse centro exerce sobre o território”. Ainda os mesmos autores apud Lencioni (1999, p143), “consideram que uma região se define segundo três parâmetros: deve haver laços entre seus habitantes, deve ser organizada em torno de um centro e deve fazer parte de um conjunto”.

La ruta Pantanal-Pacífico tiene como punto inicial la Ciudad de Cuiabá, que es la capital del Estado de Mato Grosso, conocida como el Centro Geodésico de la América del Sur, por su ubicación geográfica dentro del mismo. Estando centralizada entre los océanos, es conocida también como puerta de entrada al Pantanal Norte.

La ruta está comprendida por aproximadamente 2.500 Km en sus tramos centrales, entre las ciudades de Cuiabá en el Centro Oeste de Brasil, Arequipa en el Sur de Perú e Iquique en el Norte de Chile. Tiene como área total los extremos Pantanal, Machu Picchu y Atacama reuniendo así 19 unidades administrativas nacionales, (denominadas: Estados, Departamentos, Regiones y Provincias), siendo distribuidas respectivamente por: Brasil con Estado de Mato Grosso; Bolivia con los Departamentos de Santa Cruz de la Sierra, Cochabamba, Oruro, Potosí, Tarija y La Paz; Perú con las regiones de Puno, Cuzco, Arequipa, Ica, Moquegua y Tacna; Chile con todo su gran Norte, compuesto por Tarapacá, Antofagasta y Atacama y Argentina



114) y dentro de ese contexto el turismo podrá transformarse en la herramienta más eficaz del proceso de integración y de desarrollo territorial.

El lenguaje cotidiano frecuentemente confunde territorio y espacio, en ese artículo ha sido adoptada la definición propuesta por Haesbaert (2002, 121) “território é uma relação desigual de forças, envolvendo o domínio ou controle político-econômico do espaço e sua apropriação simbólica, ora conjugados e mutuamente reforçados, ora desconectados e contraditoriamente articulados”. Es pertinente también la óptica de (Correa 2003, 107), al decir que es “um conjunto de localizações geográficas interconectadas”. Y aún acrescenta “independente da forma como é utilizado, o conceito de região está ligado a noção fundamental de diferenciação de área, ou seja, à aceitação da idéia de que a superfície da Terra é constituída por áreas diferentes entre si”.

Y es en esa diversidad es que está compuesta la gran riqueza de la ruta, que tiene sus argumentos justificados por la existencia de macros atractivos naturales y culturales, (constituida por 14 patrimonios de la humanidad, reconocidos por la UNESCO), según las investigaciones y estudios realizados por el (Instituto Pantanal Pacífico, 2006) órgano proponente de la ruta.

### **Los patrimonios que permitirán conocer la unidad en la diversidad**

Para el turismo los recursos naturales y culturales de una región o de un país caracterizan su materia prima, pues la actividad procesa las mismas como atractivos que condicionarán el surgimiento de la demanda. Los Patrimonios (nacionales o mundiales), sean (naturales, culturales o mixtos), son fuentes y recursos intangibles para el turismo, que pueden ocasionar la creación de itinerarios, que son caracterizados por uno o más elementos que le confieren identidad, definido y estructurado para fines de planificación, gestión, promoción y comercialización turística. Sirven también para creación de las rutas turísticas, que son los recorridos continuados y delimitados cuya identidad es reforzada y/o atribuida por la utilización turística y por fin los destinos turísticos, que son localidades, ciudades, regiones o países para dónde se mueven los flujos turísticos.

Empezando por Brasil – Estado de Mato Grosso, tercero en dimensión en el país y unas de las regiones más ricas del continente en producción agroindustrial y natural. Tiene su territorio constituido por los tres más importantes biomas del país: Amazonía,

Cerrado y el Pantanal. La mayor planicie pantanosa del mundo, 150 mil Km<sup>2</sup>, rica en peces, pájaros, reptiles y mamíferos. Patrimonio Nacional por la Constitución de 1988; Patrimonio Natural de la Humanidad y Reserva de la Biósfera, con gran biodiversidad de fauna y flora, con aproximadamente 1.700 especies entre ellas, destacan los Caimanes y Capibaras, pájaros de muchas especies especialmente los Tuiuius y Garzas, aves símbolos del Pantanal y que constituyen su principal atractivo.

Es importante resaltar el diferencial del Pantanal Mato-grossense, las Bahías de Chacororé, Siá Mariana, Uberaba y Lagoa Milagrosa que caracteriza la abundancia de los recursos hídricos de la región. Existe aún la Estrada Parque Transpantaneira, o carretera trasnpantanera – un camino de tierra cortado por las aguas pantanosas, totalizando 126 puentes y por donde se puede apreciar la belleza impar del Pantanal.

Bolivia, país ubicado en el centro de la ruta, intitulado de corazón de la misma, “Bolivia será el centro de la ruta turística Pantanal-Pacífico: Se trata de un de los proyectos turísticos más importantes de América del Sur, por cuanto se pretende unir las regiones más ricas de América en cuanto a sus potencialidades turísticas y culturales, como el recurso más estratégico para promover y viabilizar en gran corredor turístico internacional entre Bolivia, Brasil, Chile y Perú (Flores, 2006).

Las Misiones Jesuíticas de Chiquitos, constituida por seis pueblos y sus respectivas iglesias de la época misionera, la mayoría de ellas magníficamente restauradas. La originalidad arquitectónica de estas construcciones, el uso de la madera tallada, tanto en la estructura como en la ornamentación, el color y el uso de los materiales del lugar, trabajados artísticamente, junto a las expresiones culturales chiquitanas, vigentes aún, han sido motivo para que la UNESCO, en 1991, haya declarado a estas misiones como patrimonio cultural de la humanidad. Por orden de antigüedad de sus iglesias, estas misiones, son San Javier, San Rafael, San José, Concepción, San Miguel y Santa Ana (Dirección de Cultura, 2006).

El Parque Nacional Noel Kempff Mercado, una de las unidades de conservación de Bolivia Con más de 90 mil hectáreas de extensión, alberga gran diversidad de fauna y flora, además de paradisíacos encantos. La UNESCO lo ha declarado Patrimonio Natural de la Humanidad. Esta ubicado en la provincia de Velasco, colindante con Brasil (Santa Cruz, 2006a).



El Samaipata Patrimonio Arqueológico de la Humanidad ubicado al pié de los Andes en la zona de los valles cruceños, a 120Km de la ciudad de Santa Cruz de La Sierra, es una población de topografías montañosas y clima templado agradable. El principal atractivo “El Fuerte, patrimonio cultural de la humanidad (9 Km. del pueblo), es una gran roca tallada con figuras geométricas y zoomorfas, donde se asentaron diversas culturas preincaicas (Santa Cruz, 2006b).

El Carnaval de Oruro es una de las más importantes expresiones culturales del país y por su riqueza cultural es considerado por la UNESCO como Patrimonio Cultural de la Humanidad. La ciudad de Potosí con sus iglesias y monumentos, es también considerada patrimonio cultural, así como la Casa de la Moneda y el Portal Tihuanaco en la ciudad de la Paz. Bolivia contiene una gran parte de los atractivos patrimoniales existentes en la ruta. Según el Vice-ministerio de Turismo es uno de los 8 países con mayor biodiversidad del planeta, con planos y altos, selvas amazónicas, altos picos nevados, valles interandinos, ciudades que son patrimonio cultural de la humanidad (2004)

Perú, el País de los Incas, el Imperio del Sol, es uno de los grandes centros originarios de la antigua cultura, de la misma manera que México, Mesopotania, India y China. Ese es uno de los factores por los cuales el Sur peruano ofrece a la ruta más 6 monumentos patrimoniales. Las Líneas de Nasca que se ubica Ao sul da cidade de Ica, onde após ter percorrido un deserto de dunas, no Km 420 de a rodovia Panamericana Sul, a 25 Km de Nasca, a Pampa de São José mostra un conjunto de misteriosos geoglifos e traços retilíneos cuja antiguidade remonta ao século VI da nossa era, e que são conhecido como as Linhas de Nazca. São sulcos de 20 cm de profundidade, que formam imagens zoomorfas e fitomorfas de quase 500m de longitude (um colibri, um macaco, um peixe, etc.) Maria Reiche, estudiosa alemã discipula de Kosok, dedicou-se durante a vida toda, desde 1940 até 1998, ao cuidado destes geoglifos, que foram tombados pela UNESCO, como patrimonio cultural da humanidade em 1994 (Promperu, 2004a).

La ciudad de Cuzco y el Valle Sagrado de los Incas son uno de los más importantes patrimonios existentes en la ruta y del mundo, desde a chegada dos espanhóis, Cuzco se converteu numa cidade mestiça e colonial, com esplêndidas edificações sobre os cimentos da arquitetura inca, tendo se desenvolvido um estilo mestiço próprio na

arquitetura e pintura, que pode ser admirados na catedral e na igreja da companhia de Jesus. Conhecida como a capital arquiológica da América a cidade foi tombada como patrimônio cultural da humanidade pela UNESCO em 1983, e é um dos principais centros da atividade turística na América do Sul. (Promperu 2004b).

Unos de los más importantes destinos turísticos del mundo está presente en la ruta y se encarga de ofrecer todo su misterio y encanto a todos los que se aventuran por sus caminos: Pero la grandiosidad de su principal atractivo está presente en la ciudad sagrada “Acredita-se que fundamentalmente a cidade teve uma finalidade religiosa. Bingham encontrou un cemitério exclusivo de mulheres, o que fez com que pensasse que era um imenso mosteiro de acilas (mulheres jovens) e um lugar para o descanso e recolhimento do soberano cusqueño. É possível que a construção date dos tempos de Tupac Inca Yupanquy, época final do império inca. O Santuário Histórico de Machu Picchu (32.592ha) é uma área que foi tombada como patrimônio cultural e natural da humanidade pela UNESCO, em 1983”. (Promperu 2004c).

El Parque Nacional del Manu, conocido como “el último refugio natural”, es una zona reservada, donde es permitido el aprovechamiento planificado de los recursos, la investigación y las actividades turísticas; una zona cultural, donde son permitidos los asentamientos humanos y actividades agrícolas. Foi criado em 29 de maio de 1973, visando proteger a rica biodiversidade da zona da exploração irracional. Em 1977, a UNESCO estabeleceu a Reserva da Biosfera do Manu e a declarou Patrimônio Natural da Humanidade em 1987 (Promperu 2004d).

El majestoso Misti y Arequipa, la ciudad blanca, “situada a 2.335m de altitud, é a segunda cidade mais importante do Perú, foi tombada pela UNESCO como Patrimônio Cultural da Humanidade, em 2000”. Conocida como “la Ciudad Blanca” por sus innumerables templos y caserones construidos con sillar (piedra de lava volcánica). Tres volcanes se alzan en frente Arequipa entre ellos el majestoso Misti (5.821m de altitud), que puede ser apreciado de cualquier punto de la ciudad.

Chile es el país Oceánico, de la Antártica, Sudamérica y y de los Andes por excelencia incorpora el nuevo patrimonio de la humanidad, la Salitrea Humberstone y Santa Laura UNESCO 2006, ubicada en la Pampa del Tamarugal, es una ex oficina de antigua usina salitrera llamada Santiago, en la región de Tarapacá, que es Monumento

Nacional del país desde 1971. Para entender mejor la ubicación y distribución de los patrimonios, obsérvese la figura 2.

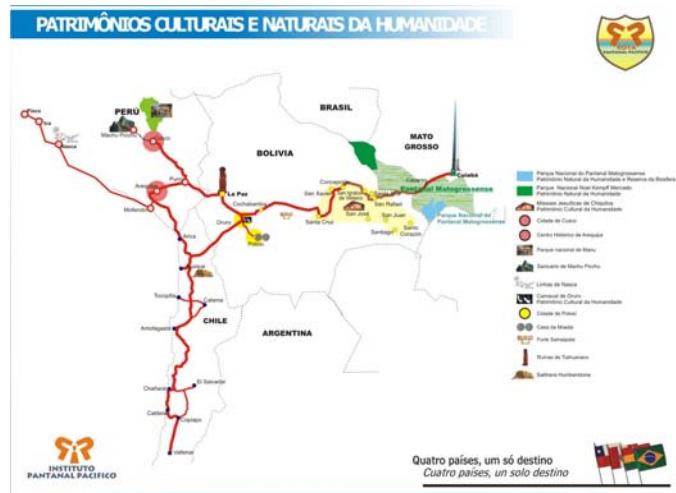


Figura 2: Patrimonios Culturales e Naturales de La Humanidad  
Fuente: Instituto Pantanal Pacífico 2006.

## Los Principales Atractivos

Solamente los patrimonios anteriormente citados ya hacen de la Pantanal-Pacífico una de las más ricas y diversificadas rutas del mundo, aunque ella ofrece mucho más. Su potencialidad se torna aún más grande con los atractivos que no son considerados patrimonios por la UNESCO, pero son reservas naturales, parques nacionales y patrimonios nacionales en sus respectivos países.

Y podrá potencializar la creación de nuevos productos y servicios y la inclusión de los destinos aún desconocidos, que no se encuentran ubicados en las políticas de promoción nacionales o internacionales de sus países y que por ese factor son destinos desaprovechados, donde se ubican poblaciones que viven al margen del desarrollo económico, social o cultural, que en otras hipótesis podrían estar siendo mal utilizados, comprometiendo así su existencia e, incluso, destruidos por las acciones humanas, las acciones naturales y temporales, por falta de protección y valoración.

De acuerdo con las investigaciones realizadas durante los viajes para la recolección de datos, los principales atractivos existentes en la ruta y que circundan los patrimonios que la constituyen, no todos son conocidos en el ámbito nacional o internacional. Pero son ellos los que contribuyen decisivamente para transformar la



Parques Nacionales Calilegua y Baritú y, destacadamente, la ciudad de San Salvador de Jujuy.

La Pantanal-Pacífico defiende la idea de que todos esos atractivos, que caracterizan destinos o potencialidades para la creación de nuevos productos y servicios, justifican la propuesta de adoptar la cultura y el turismo como instrumentos de integración; pues todas las regiones de cada país presentes en la propuesta se caracterizan como “regiones turísticas”. De acuerdo con el (M-tur 2005a), una región turística es constituida por un espacio geográfico que presenta características y potencialidades similares y complementares, capaces de ser articuladas y que definen un territorio, delimitado para fines de planificación y gestión. Así, la integración de los municipios, de uno, o más Estados, o de uno, o más países, pueden constituir una región turística.

Otro aspecto presente en la ruta es la creación de itinerarios que pueden interconectar productos y servicios aún desconocidas en el mercado nacional o internacional, como es el caso, del Valle del Huasco y del Parque Nacional Pan de Azúcar, que no tienen la misma proyección nacional e internacional dentro de las políticas de promoción chilenas; siendo promocionados al mercado internacional básicamente la Comuna de San Pedro de Atacama en la región de Antofagasta, dando la sensación que todo el desierto de Atacama se resume en San Pedro.

Lo mismo pasa en la región del Pantanal en el Estado de Mato Grosso, donde algunos municipios tiene proyección, pero la mayoría continúan aislados. Un buen ejemplo es el caso del Vale do Guaporé, una de las más bellas regiones naturales del país y casi totalmente desconocida; ubicada en el área de influencia del Pantanal, pero que no es absorbida por la promoción del destino Pantanal.

El foco de las estrategias de la ruta es generar la inclusión de esos destinos aislados, crear vínculos entre ellos y promocionarlos dentro de una cadena nacional e internacional integrada, por medio de nuevas rutas e itinerarios que constituirán sus bases, para la creación de procesos de desarrollo turístico. De acuerdo Boullón (2002a, 84), podrá ser ...

Corredores Turísticos - “São as vias de conexão entre as zonas, as áreas, os complexos, os centros, os conjuntos, os atrativos, os portos de entrada do turismo receptivo e as

praças emissoras do turismo interno, que funcionam como elemento estruturador do espaço turístico”. Os corredores turísticos são divididos em: Corredores turísticos de traslado que “Constituem a rede de estradas e caminhos de um país por meio dos quais se deslocam os fluxos turísticos para completar seus itinerários”. E, em Corredores turísticos de estada “Os corredores turísticos de estada são superfícies alongadas, em geral paralelas às costas de mares, rios ou lagos, que têm uma largura que não supera, em suas partes mais extensas, os 05 Km. A largura é indeterminada porque depende da longitude das praias, das costas, dos lagos ou da margem dos rios que têm interesse turístico”.

### **Países y regiones integrados por turismo y cultura**

La Pantanal Pacífico solamente por lo expuesto ya caracteriza una gran potencialidad de desarrollo regional. Entretanto, aún tiene como base fundamental, las rutas consolidadas en el mercado mundial del turismo. Una de las rutas más conocidas del mundo sirve de soporte para la propuesta, el Camino de Santiago de Compostela entre España y Francia. La Ruta de Santiago de Compostela es el más extraordinario trayecto de monumentos del Occidente. Son centenas de construcciones históricas; ejemplos vivos de sus estilos arquitectónicos (románico, gótico, barroco, neoclásico y otros). En 1.993 fue declarado por la UNESCO como Patrimonio de la Humanidad y se consolidó como la mayor ruta de peregrinaciones del mundo. Millones de personas ya trillaron sus caminos, practicando tres maneras de peregrinación: a pié, en bicicleta o a caballo.

La Estrada Real, una ruta brasileña entre los Estados de Minas São Paulo y Rio de Janeiro, es un caso de suceso dentro del turismo interno del Brasil y un gran éxito del proceso de desarrollo regional. Dividida en 04 caminos, la ruta contempla regiones históricas del Brasil colonial y sus tramos fueron construidos en el siglo XVIII. Por allí eran transportados los minerales extraídos principalmente en el Estado de Minas Gerais, que precisaban llegar a los puertos en la costa brasileña atlántica.

Y por medio de una gran estrategia de desarrollo, estos caminos, que hicieron parte de la construcción del país, son actualmente la mayor ruta turística de Brasil, con 1560 km de extensión, que es dos veces el Camino de Santiago. Abarca 162 municipios en Minas Gerais, 8 en Rio de Janeiro y 7 en São Paulo y 3 patrimonios culturales de la humanidad, la ciudad de Ouro Preto, Diamantina y Congonhas. La ruta es coordinada y promovida por el Instituto Estrada Real, conforme el Instituto Estrada Real (2006)

“Art. 1º - O INSTITUTO ESTRADA REAL - IER, denominado simplesmente INSTITUTO, é uma associação de fins não econômicos, criada por iniciativa da Federação das Indústrias do Estado de Minas Gerais - FIEMG, regida pelo presente Estatuto e pelas disposições legais e regulamentares que lhe forem aplicáveis”

Y por objetivo, según su “Art. 3º O INSTITUTO tem por finalidade criar, organizar e gerenciar o produto turístico Estrada Real e suas Variantes ...) La Estrada Real tiene una fuerte influencia en la economía local, como herramienta de fomento a la industria de viajes y turismo, con los servicios de hospitalidad, recreación, diversión y transporte. Pero el factor más importante es el fomento a la industria de alimentos, bebidas y de artesanato, que promueve la inclusión de pueblos, servicios y productos ubicados en la ruta y en sus cercanías.

## **Desarrollo Regional y el Turismo**

La planificación de un proceso de desarrollo implica la delimitación de un territorio, de una porción espacial, según Beni, la planificación regional del turismo

“É um conjunto de pólos de desenvolvimento turístico hierarquizado, unidos pôr uma infra-estrutura comum que, em sua totalidade, contribuem para dinamizar o desenvolvimento econômico e social de extensas partes (...). O setor de turismo, que precisa ser sempre expressado e representado em sua complexa totalidade, demanda um tipo de planejamento a que se agrega a palavra integrado, indicando, com isso, que todos os seus componentes devem estar devidamente sincronizados e seqüencialmente ajustados, a fim de produzir o atendimento das metas e diretrizes da área de atuação de cada um dos componentes a um só tempo, para que o sistema global possa ser implementado e imediatamente passar a ofertar oportunidades de pronto acompanhamento, avaliação e revisão”. (Beni 2000, 57),

El autor habla básicamente del ordenamiento entre el área que se pretende desarrollar, sus componentes, que subentienden son los naturales y culturales y sus respectivas logísticas, servicios e infraestructuras. En eso constituye la esencia de la ruta, que tiene el desafío de despertar las iniciativas públicas y privadas para llegar a ese ordenamiento, creando de esa manera una zona de integración turística, o, una área de integración del turismo Sudamericano. Para Boullón (2002b, 80)

Zona turística - “É uma unidade de análise e estruturação do universo espacial turístico de um país. Sua superfície é variável, já que depende da extensão total de cada território nacional e de forma de distribuição dos atrativos turísticos, que são os elementos básicos e levar-se em conta em sua delimitação”.

Área turística - “São as partes em que se pode dividir uma zona e, portanto, sua superfície é menor que a do todo que as contém; no entanto, como as zonas podem

chegar a ter tamanhos diferentes, é possível que uma área da zona maior resulte maior que a outra zona menor” (Boullón 2002c, 83)

El autor aporta una visión muy pertinente del proceso de planificación al hacer consideraciones respecto de los efectos de la explotación de los recursos naturales y aborda muy sabiamente que los patrimonios sean naturales o culturales son las materias primas para el desarrollo de la actividad turística. Boullón (2002d, 79),

“O planejamento físico é uma técnica que pertence às categorias experimentais do conhecimento científico. Sua finalidade é o ordenamento das ações do homem sobre o território, e ocupa-se em resolver harmonicamente a construção de todo tipo de coisas, bem como em antecipar o efeito da exploração dos recursos naturais”.

“O espaço turístico é consequência da presença e distribuição territorial dos atrativos que, não devemos esquecer, são a matéria-prima do turismo. Este elemento do patrimônio, mais o empreendimento e a infra-estrutura turística são suficientes para definir o espaço turístico de qualquer país”.

La gran bandera de la ruta es la integración de los pueblos, teniendo como instrumento la valoración de la cultura y naturaleza, la inclusión y promoción, y define el turismo como el gran articulador en ese proceso: Para Oliveira (2000, 36) ...

“O turismo precisa se relacionar com muitas das ciências estudadas pelo homem, algumas já consagradas e outras que não são definidas como ciência, mas são úteis para a atividade. O turismo pode ser conceituado levando em consideração que a economia do turismo estuda a atividade do turismo como capaz de transferir recursos financeiros de uma região para a outra em todas as partes do planeta, em termos intra-regional e internacional, enquanto que a ciência política essa é a área que estuda as formalidades, a organização e o papel do Estado perante o turismo”.

La tarea es hacer que los gobiernos comprendan que la integración por medio del turismo, llevará a cabo y consolidará la integración económica, pues, el turismo es una de las más fuerte actividad de la economía mundial y según la OMT – Organización Mundial del Turismo ella se relaciona con 56 sectores económicos, tal como señalamos anteriormente.

Pero para eso es necesaria la creación de una gran estrategia de integración entre los Gobiernos de cada país. La propuesta defiende la creación de la RIT-PP Red de Integración Turística Pantanal-Pacífico, acción que tendrá que ser hecha por los gobiernos por medio de acuerdos bilaterales, firmando y oficializando la ruta, dándole legitimidad (Lickorish e Jenkins 2000b, 237), A função do governo é um aspecto importante do turismo e envolve políticas e filosofias políticas. A intervenção estadual no comércio é uma prática relativamente recente do governo central. A participação do Estado aumentou à medida



que o turismo se tornou um fenômeno de massa, atingindo seu apogeu logo após a Segunda Guerra Mundial ...) y van más alla al decir que

“As principais funções do governo podem ser resumidas como vemos a seguir: formular uma política e aprovar sua estratégia de desenvolvimento; proteger, regulamentar e inspecionar conforme necessário o consumidor; para a coordenação dentro do governo e entre os setores público e privado fornecer um fórum consultivo; realizar uma ação fiscal fornecer assistência financeira ao desenvolvimento do turismo através do fornecimento de infra-estrutura; gerar condições favoráveis para o crescimento do setor privado e de pequenas empresas na economia; fornecer dados de estatística, informações econômicas dentre outras informações técnicas, dar suporte para o gerenciamento efetivo dos recursos turísticos nacional, por parte dos setores público e privado e promover os destinos nacionais por parte das autoridades regionais ou locais assim como também promover os destinos nacionais no exterior”. (Lickorish e Jenkins 2000c, 251).

Pero para ser más precisos en relación a la importancia de la iniciativa pública en el desarrollo del turismo, “num maior detalhamento, podemos considerar o papel do Estado no turismo concentrado em sete pontos principais: coordenação, planejamento, legislação, função empresarial, incentivo do setor privado, promover o turismo e divulgação e promoção” (Dias 2005, 140).

Aún dentro de la óptica del desarrollo regional, la ruta tiene una gran ventaja, pues tiene parte de su eje compuesto por la Panamericana, que es un conjunto de carreteras que se extiende desde Alaska en Norteamérica, pasando por México y Centroamérica, donde lleva el nombre de “Interamericana” y que tiene sus tramos interconectados por carreteras estadounidenses y canadienses. En Sudamérica, la vía terrestre recorre la costa oeste del continente hasta Santiago de Chile, donde se desvía hacia el Este, cruza los Andes, y llega a Buenos Aires, en Argentina. Desde Buenos Aires, la carretera principal recorre la costa este de Sudamérica en dirección norte, pasa por Montevideo, en Uruguay, y llega hasta Río de Janeiro, en Brasil. Un ramal central se extiende desde Buenos Aires hasta Asunción, en Paraguay, donde se fusiona con una ruta transversal que conecta Lima con Brasília, capital de Brasil. La carretera Bolivariana va desde Maracaibo, en Venezuela, hasta las regiones del interior de Bolivia, Colombia, Ecuador, Paraguay y Perú (Encarta, 2006). En términos de logística de comunicación e integración, la Panamericana fue y es una gran acción y junción de Gobiernos intercontinentales; una prueba de que acciones integradas y articuladas son posibles.

Otro aspecto, es la carretera como herramienta de comunicación y traslados a la ruta, y aún configura como vía de acceso directo a grandes atractivos, como es el caso del Desierto de Atacama, Cordillera de los Andes, Desierto Costero del Chile y Perú y las Líneas de Nazca.

### **Consideraciones Finales**

El caso en estudio cree que el movimiento de la unidad Sur Americana debe extrapolar los ámbitos de los gobiernos y de negocios para involucrar en su discusión todos los sectores sociales, desde los empresarios y trabajadores, los culturales, pasando por los militares y académicos. La intelectualidad subjetiva debe estar enganchada en ese proceso, contribuyendo con la inteligencia y sensibilidad cultural y mismo hasta con sentimiento cívico, libre de las amarras del propio sistema, pues, lo que está en juego, es el desarrollo y la autonomía de los países de Sudamérica y la dignidad de sus habitantes.

Durante el tercer viaje de investigación realizado por el Instituto Pantanal Pacífico, fue descubierta una nueva propuesta de ruta y de integración turística, la Ruta Altiplánica, una oportunidad de desarrollo integrado con países vecinos, siendo ellos Chile, Bolivia y Perú. Une culturas y tradiciones: Atacameña, Imperio Tiahuanaco e Incaico y las comunidades de origen Aymara y Quechua. Es un proyecto emblemático de la macro región andina. Cuenta con 1.826 km de ruta que une los 3 países, a una altura promedio de 3.800m que inicia en el desierto más árido del mundo y se eleva por las altas cumbres de la Cordillera de los Andes, recorriendo una Cultura Ancestral en un paisaje conmovedor. Es una propuesta del Gobierno chileno en sociedad con el Gobierno Regional de Tarapacá y de la Asociación Municipalidades Rurales de Tarapacá.

El conocimiento de ese proyecto fue una gran coincidencia, pues, el mismo se acerca a la Pantanal-Pacífico, confirmando de esa manera que, una vez más, el turismo es realmente un eficaz instrumento que los países y los gobiernos están utilizando para el alcance de sus metas de integración y desarrollo regional. En tanto, la Pantanal-Pacífico tiene un gran diferencial en relación a la Altiplánica, pues ésta busca integrar destinos ya consolidados en el mercado internacional del turismo y la Pantanal-Pacífico

tiene una visión de inclusión turística, de inclusión social y cultural y de valoración y promoción de destinos aún desconocidos y aislados.

Según informaciones del Instituto Pantanal Pacífico (2006), las expectativas referentes al proyecto son: que el desarrollo continuo de la ruta sea capaz de hacer con que los bolivianos, chilenos, brasileños, peruanos y argentinos se conozcan y se integren de hecho. Se desea que los tramos de la ruta sean un camino sin fronteras, para un verdadero acercamiento entre estas naciones. Pero no solamente para los países envueltos, sino sea una referencia, un modelo de integración para los demás países Sudamericanos y de otros continentes.

Es necesario entonces motivar a los gobiernos, en el sentido de construir los acuerdos de cooperación que oficialicen la estrategia de integración del centro Sudamericano; garantizando los auspicios e inversiones de la iniciativa privada como, porque ella proporcionará la creación de una cadena de intercambios económicos y de cooperación entre el comercio turístico de los países que lo componen.

Pues, al Instituto Pantanal-Pacífico la propuesta al Centroamérica, Norteamérica, Europa, Asia y Oceanía es solamente una ruta turística y cultural. Pero a los Sudamericanos ella tiene que ser más que eso, tiene que ser un instrumento de identificación y de reconocimiento de los valores naturales, sociales y culturales de sus naciones, el destino que se llevará a una verdadera integración.

### **Bibliografías utilizadas**

- Beni, Mário Carlos. 2000. Análise Estrutural do Turismo. 3º ed. São Paulo: SENAC.
- Boullón, Roberto C. 2002. Planejamento do Espaço Turístico; tradução: Josely Vianna Baptista. Bauru. EDUCS.
- Correa R. L. 2003. Região e organização espacial 7ª ed. São Paulo: Ática.
- Descubriendo el Perú. 2005. El Libro Esencial. 2DA: Ediciones del Hipocampo.
- Dias, Reinaldo. 2005. Introdução ao Turismo. Sao Paulo: Atlas.
- Dirección de Cultura, Patrimonio y Turismo. 2006. Gobierno Municipal Autónomo de Santa Cruz de La Sierra.
- Eco-Tours News. 1998. Um mergulho na Amazônia. Atalaia. Cuiabá. nº. 02, junho/julho.

Encarta. 2006. Carretera Panamericana." *Microsoft® Encarta® 2006* [CD]. Microsoft Corporation, 2005 (Consultado en 16 de enero 2007).

Flores, Germán Quitón. 2006. Bolivia será el centro de la ruta turística Pantanal-Pacífico. *La Estrella del Oriente*, 18 de noviembre de 2006.

Haesbaert,R. 2002. Territorios Alternativos.EduFF; Sao Paulo: Contexto.

IPEA. 1999. Eixos Nacionais de Desenvolvimento e Integração – 1995/1998 Quatro Anos de Transformações.

Instituto Estrada Real. 2006. Estatuto Social. Turismo um grande negócio.

Instituto Pantanal Pacífico. 2006. Rota Pantanal Pacífico.

Lencioni, S. 2003. Região e Geografia.São Paulo:Edusp.

\_\_\_\_\_. 1999. Região e Geografia. *São Paulo*. Editora da USP.

Lickorish, Leonard J. y Jenkins, Carson L. 2000. Introdução ao Turismo. Tradução Fabíola Carvalho S. Vasconcellos. Rio de Janeiro. Campus.

Plan Misiones. 2004. Plan de Rehabilitación Integral de las Misiones Jesuíticas de los Chiquitos. Iriabosh: Instrumento Educativo del Patrimonio Cultural. AECI. San Ignacio de Velasco.

Mato Grosso. 2003. Plano de Ação 2003. Superintendência de Planejamento. SEDTUR. (Plano de Governo). Cuiabá.

Melo, Serafim Carvalho. 2005. Mato Grosso no Centro Oeste Sul-Americano – Cuiabá: UFMT.

\_\_\_\_\_.2002. Revista Brasil Rotario.2006. [http://2.brasil-rotario.com.br/materias/rev/994e994\\_p22.html](http://2.brasil-rotario.com.br/materias/rev/994e994_p22.html), Copyright 2002 (consultado en 15 de janeiro 2007).

Ministério do Turismo. 2005. Programa de Regionalização do Turismo. Brasília.

Promperu. 2004. Comissão para a Promoção do Perú.

Proecotur. 2000. Programa de Desenvolvimento do Ecoturismo na Amazônia Legal.

Oliveira, Antonio Pereira. 2000. Turismo e Desenvolvimento. 2º edição. Sao Paulo: Atlas.

SOUZA, Arminda Mendonça e CORRÊA, Marcus.Turismo - Conceitos, Definições e Siglas.Manaus: Editora Valer, 1998.

Viciministerio del Turismo. 2004. Bolivia: Lo autentico aún existe. La Paz.