

La Ruta Bioceánica como campo de discursividades producidas

A Rota Bioceânica como campo de discursividades produzidas

The Bioceanic Route as a field of produced discourses

Thiago Andrade Asato¹

Arlinda Cantero Dorsa¹

Debora Fittipaldi Gonçalves²

Milton Augusto Pasquotto Mariani³

Recibido el 9 de jul. de 2021; revisado e aprobado el 28 de sept. de 2021; aceptado el 13 de oct. de 2021
DOI: <http://dx.doi.org/10.20435/inter.v22i4.3450>

Resumen: Este artículo es parte del producto de una tesis titulada *La Ruta Bioceánica como campo de posibilidades para el desarrollo de la actividad turística*. Se enfoca en la posibilidad de abrir una Ruta de Integración entre países sudamericanos orientada al desarrollo en sus diferentes interfaces en los respectivos países que conforman el llamado corredor bioceánico, a saber: Brasil, Paraguay, Argentina y Chile. La designación de “Ruta de Integración” otorga más legitimidad, incluso en el sentido literal de la palabra “integración”, abriendo más posibilidades de desarrollo, interconectando otras ciudades que se beneficiarán de manera inductiva, haciendo más el desarrollo de Mato Grosso do Sul. uniforme. Esta ruta que atraviesa la Ruta Bioceánica y, en consecuencia, el corredor vial bioceánico puede brindar oportunidades para un cambio de perspectiva local, principalmente por las inversiones realizadas en infraestructura de todo tipo en la zona fronteriza que comprende Porto Murtinho y Carmelo Peralta, valorando el colectivo interés de las comunidades locales. Las fuentes teóricas establecen una confluencia de campos disciplinares a medida que se discute el conocimiento del campo del conocimiento en Análisis del Discurso desde diferentes enfoques, contextualizando los caminos necesarios para definir las categorías analíticas que fueron seleccionadas para el análisis de percepciones elegidas.

Palabras clave: análisis del discurso; Ruta Bioceánica; turismo.

Resumo: Este artigo é parte do produto de tese intitulada *A Rota Bioceânica como campo de possibilidades para o desenvolvimento da atividade turística*. Focaliza a possibilidade de abertura de uma rota de integração entre países sul-americanos voltada para o desenvolvimento em suas diferentes interfaces nos respectivos países que compõem o chamado Corredor Bioceânico, a saber: Brasil, Paraguai, Argentina e Chile. A designação de “rota de integração” dá mais legitimidade, inclusive no sentido literal da palavra “integração”, abrindo mais possibilidades de desenvolvimento, interligando outras cidades que serão beneficiadas de forma indutora, fazendo com que o desenvolvimento de Mato Grosso do Sul seja mais uniforme. Esta rota que perpassa a Rota Bioceânica e conseqüentemente, o Corredor Rodoviário Bioceânico pode oportunizar uma mudança de perspectiva local, principalmente em função dos investimentos aportados em infraestrutura de toda ordem na área de fronteira que compreende Porto Murtinho e Carmelo Peralta, valorizando o interesse coletivo das comunidades locais. As fontes teóricas estabelecem uma confluência de campos disciplinares uma vez que são postos em discussão saberes do campo de conhecimento sobre a Análise do Discurso a partir de diferentes abordagens, contextualizando os caminhos necessários para a definição das categorias analíticas que foram selecionadas para as análises das percepções escolhidas.

Palavras-chave: análise do discurso; Rota Bioceânica; turismo.

Abstract: This article is part of the product of a thesis entitled *The Bioceanic Route as a field of possibilities for the development of tourist activity*. It focuses on the possibility of opening an Integration Route between south american countries aimed at development in its different interfaces in the respective countries that make up the so-called Bioceanic Corridor, namely: Brazil, Paraguay, Argentina and Chile. The designation of “Integration Route” gives more legitimacy, even in the literal sense of the word “integration”, opening up more possibilities for development, interconnecting other cities that will benefit in an inductive way, making the development of Mato Grosso do Sul more uniform. This route that crosses the Bioceanic Route and, consequently, the Bioceanic Road Corridor can provide opportunities for a change of local perspective, mainly

¹ Universidad Católica Dom Bosco (UCDB), Campo Grande, Mato Grosso do Sul, Brasil.

² Universidad Estatal de Mato Grosso do Sul (UEMS), Campo Grande, Mato Grosso do Sul, Brasil.

³ Universidad Federal de Mato Grosso do Sul (UFMS), Campo Grande, Mato Grosso do Sul, Brasil.



due to the investments made in infrastructure of all kinds in the border area comprising Porto Murinho and Carmelo Peralta, valuing the collective interest of the local communities. Theoretical sources establish a confluence of disciplinary fields as knowledge from the field of knowledge on Discourse Analysis is discussed from different approaches, contextualizing the paths necessary to define the analytical categories that were selected for the analysis of perceptions chosen.

Keyword: speech analysis; Bioceanic Route; tourism.

1 CONSIDERACIONES INICIALES

Inicialmente, es importante mencionar que la Ruta Bioceánica contempla la integración humana, social, comercial, cultural y ambiental y su amplia relevancia para la academia, desde el establecimiento en 2017 de la red de universidades de la Ruta de Integración Latinoamericana (UniRila), uniendo universidades de esta provincia, Paraguay, Argentina y Chile.

La designación de “Ruta de Integración” otorga más legitimidad, incluso en el sentido literal de la palabra “integración”, abriendo más posibilidades de desarrollo, interconectando otras ciudades que se beneficiarán de manera inductiva, haciendo con que el desarrollo de Mato Grosso do Sul sea más uniforme.

El objetivo general de este artículo es analizar la **discursividad** de los agentes comerciales y políticos en relación al desarrollo turístico desde la viabilidad y posterior implementación de la Rota de Integração Latino-americana (RILA), así como contribuir a una reflexión sobre la integración latinoamericana en el sesgo turístico, a través de múltiples perspectivas, correspondientes a los agentes institucionales del corredor, distribuidos entre autoridades públicas, iniciativa privada y red de universidades.

Para ello, han sido puestos en discusión los saberes del conocimiento sobre el análisis del discurso basado principalmente en Van Dijk, Medeiros y Andrade (2013) y Van Dijk (1984; 1987; 1991; 1993; 1998; 2006; 2008).

2 LA TRÍADA DISCURSO, SOCIEDAD Y COGNICIÓN BAJO LA ÓPTICA DE TEUN VAN DIJK

El significado del discurso es una estructura cognitiva, ya que incluye no solo elementos observables verbales y no verbales, o interacciones sociales y actos de habla, sino también las representaciones y estrategias cognitivas involucradas durante la producción o comprensión del discurso (VAN DIJK, 1980). En la acepción del autor (1980), el discurso puede verse como un factor dinámico en nuestras interacciones sociales, pero este dinamismo no implica una falta de esquematización o normas identificables que nos permiten encontrar modelos para su interpretación y análisis, sin embargo, los actos del habla requieren un modelo que explique las formas en que los usuarios individuales del lenguaje se desenvuelven en un contexto social.

El discurso también debe verse como una práctica social que relaciona a los miembros de un grupo de cogniciones sociales; es una práctica institucionalizada organizada por las categorías de: poder, control y acceso. Es a través de eventos discursivos que los individuos comienzan a representar roles sociales, es a través del discurso sociocognitivo que el poder controla el acceso al público, a través del discurso, los individuos construyen o representan el mundo a través de sus cogniciones sociales.

Mirar el mundo desde un mismo punto de vista, según Van Dijk (1998), es tener el mismo marco de cognición social (MCS), ya que cada grupo tiene su objetivo: hacia dónde quiere ir; sus intereses: lo que es bueno, malo, lícito o ilícito y los propósitos: qué caminos deben tomarse.

“En cada contemporaneidad, por tanto, sobreviven de forma diferente el poder económico, la subsistencia, el juego de poder, etc.” (DORSA, 2018, p. 13). Van Dijk (1993) también refuerza que

Un estudio adecuado de las relaciones entre el discurso y la sociedad, presupone que el discurso se localiza en la sociedad como una forma de práctica social o de interacción de un grupo social. Estos estudios deben profundizarse a través de la explicación de qué propiedades del texto y el habla condicionan cuáles propiedades de las estructuras sociales, políticas y culturales, y vice-versa. (VAN DIJK, 1993, p. 32).

Estas categorías, según Dorsa (2018, p. 16) mantienen, entre sí, una interrelación en la medida en que una es definida por la otra, es decir, las formas de conocimiento ideológico son sociales y se construyen en y a través del discurso.

3 CRITERIOS DE SELECCIÓN DEL CORPUS DEL ANÁLISIS

A partir del aporte teórico sobre el Análisis Crítico del Discurso (ACD) y su dimensión bajo la tríada del discurso, la cognición y la sociedad, examinaremos los criterios de selección del corpus de análisis que orientan esta investigación.

Se estableció como base el uso de la plataforma formularios de Google⁴, con el fin de recabar datos primarios para medir la percepción de los agentes políticos y comerciales en relación al desarrollo del Corredor Bioceánico. Por lo tanto, como criterio de elección de los agentes políticos y comerciales, fueron entrevistados 15 sujetos, de diferentes áreas profesionales, con la premisa de poseer algún grado de involucramiento con el proyecto de abertura del Corredor Bioceánico, siendo estos investigadores de la red de universidades; representantes de las asociaciones comerciales; representantes de entidades turísticas como asociación de guías, de operadores y de agencias de viajes; economistas; profesores; gestores y ex gestores municipales; secretarios de turismo y profesionales liberales.

El período de aplicación de la encuesta se llevó a cabo entre julio de 2018 y julio de 2019, con participantes de los cuatro países del mencionado corredor, y parte de los entrevistados ya habían recorrido el camino de la ruta en caravanas empresariales y proyectos privados.

Las entrevistas fueron seleccionadas, a partir de las respuestas enviadas por la plataforma mencionada del formulario de *Google*, en tres categorías temáticas así propuestas y que serán analizadas a partir de distintas categorías analíticas de la ACD según la óptica de Van Dijk, como a continuación: i) Corredor Bioceánico-desarrollo; ii) Corredor Bioceánico- desafíos futuros; iii) ciudades de Mato Grosso do Sul y el Corredor Bioceánico.

En este análisis se utilizaron las siguientes categorías de van Dijk: modelo de contexto, dominio discursivo, participantes, intereses, temas discursivos (macroestructuras y microestructuras semánticas):

- **Modelo de contexto:** Características de la situación discursiva interaccional del evento que tiene por objetivo establecer la interfaz entre la información mental, es decir, el conocimiento con respecto a un evento y los significados construidos. También permite seleccionar las informaciones relevantes en la situación vivida y percibida y construir los significados expresados en la conversación. Pueden ser observados de la siguiente forma: a) contexto global: se relacionan las estructuras históricas, culturales, políticas y sociales presentes en

⁴ Google Forms es una plataforma gratuita para crear formularios en línea. Su uso permite la elaboración de preguntas descriptivas y de opción múltiple, sirviendo como un aporte a la retroalimentación sobre diferentes temas.

un evento comunicativo. En ACD, representan el argumento final para la explicación crítica del discurso y de su análisis; b) contexto local: representan las propiedades de la situación de interacción en las que el evento comunicativo ocurre.

- Dominio discursivo, participantes e intereses: Por tratarse del género textual de las entrevistas, los dominios discursivos son varios debido a las posiciones y roles discursivos de los entrevistados, cada uno con sus intenciones, intereses, objetivos y conocimientos.
- Temas discursivos: Macro estructuras y microestructuras semánticas – definidos como “macro estructuras semánticas” y derivadas de los significados locales (microestructuras), los temas representan lo que el discurso “significa” en términos globales. Ellos encarnan las informaciones más importantes de un discurso y explican toda la coherencia del texto y de la conversación (VAN DIJK, 1980). La relevancia social de los temas en la interacción discursiva y la estructura social definen la orientación de los hablantes, de las organizaciones y de los grupos y provocan discusiones y acciones futuras muy significativas (VAN DIJK; MEDEIROS; ANDRADE, 2013).

3.1 El contexto global de la encuesta

La trayectoria de los intentos de viabilidad de un Corredor Bioceánico sobrepasa décadas. Los políticos chilenos y brasileños a mediados de la década de 1990 ya estaban discutiendo la necesidad de un camino que interconectara los puertos chilenos con otros países sudamericanos como vector de enlace con los puertos asiáticos. La grandiosidad de la apertura de un Corredor Vial Bioceánico dialoga con diferentes áreas como derecho, medio ambiente, economía, gestión, turismo, logística, impactos sociales y desarrollo local.

Con el aumento de la demanda, a partir de la construcción del Corredor, se necesitará una regulación heterogénea y menos burocrática en lo que respecta principalmente al transporte por carretera antes mencionado y el control policial intrafronterizo recurrente; además de la creación de oficinas de información turística bilingües. Cabe mencionar también la deficiencia de no aceptar tarjetas de crédito internacionales en las gasolineras en buena parte de la ruta, principalmente en territorio paraguayo y argentino; la ausencia de casas de cambio, todo ello reflejando una aún pobre integración del sistema de transportes entre estos países, más significativamente en el tramo brasileño y paraguayo antes mencionado.

3.2 El contexto local de la encuesta

Esta ruta que recorre la Ruta Bioceánica y consecuentemente, el Corredor Vial Bioceánico puede oportunizar un cambio de perspectiva local, principalmente a partir de las inversiones aportadas en infraestructura de toda orden en el área de frontera que comprende Porto Murтинho y Carmelo Peralta, valorando el interés colectivo de las comunidades locales. Además, se espera un incremento en la realización de obras en las carreteras de Mato Grosso do Sul en la ruta de Campo Grande a Porto Murтинho, fomentando la conectividad e integración regional e imponiendo un incentivo a la internacionalización de las pequeñas y medianas empresas de estos territorios que serán impactados por el Corredor.

Porto Murтинho, por localización estratégica, a la orilla del río Paraguay, se ha consolidado como una de las ciudades nudos, como eje de integración entre los países del Corredor e incluso de forma regional. El Corredor debe estimular la articulación entre agentes locales, teniendo como premisas los intereses de los territorios y de sus poblaciones.

Debido a las grandes inversiones de orden pública realizadas en el puente binacional entre Porto Murтинho y Carmelo Peralta, hubo un impulso en la comunidad empresarial local para

invertir en proyectos como grandes restaurantes, estacionamientos, camiones y cargas pesadas, además de la cadena hostelera.

También es importante señalar el contexto del eje vial agregado a los otros ejes, constituyendo una red de transporte multimodal. Por tanto, Campo Grande debería convertirse en un importante centro logístico. El Corredor debe ser una plataforma DL, a través de las comunidades por las que pasará la ruta. El desafío es que con la culminación de las obras de viabilidad del Corredor y la integración con las comunidades locales, desde agricultores familiares, pueblos indígenas, comerciantes, población ribereña y clases más vulnerables, que todos se sientan parte del proceso. Así, frente a estas transformaciones, entonces podemos decir que el visitante tendrá una experiencia transformadora en el territorio de Mato Grosso do Sul y en el resto del itinerario del Corredor. Aún al respecto del contexto local, también es importante destacar algunas ocurrencias relacionadas con este evento comunicativo:

3.3 Desde el dominio discursivo de los participantes – Ruta Bioceánica

Debido a la multidisciplinariedad de los agentes políticos y comerciales involucrados en el contexto de la investigación del Corredor, se observó un abanico de discursos interaccionales bajo diferentes perspectivas, de acuerdo con las experiencias y conocimientos tácitos de estos respectivos agentes institucionales. Ante esto, se infiere una gama de discursos políticos, sociales, económicos, educativos y ambientales, cada uno trayendo a su discurso sus objetivos, intereses y propósitos relacionados con el Corredor Bioceánico.

La investigación se basó en entrevistas con preguntas abiertas sobre las percepciones de los agentes institucionales antes mencionados sobre la apertura de una RILA Latinoamericana y sus aspectos multidimensionales de desarrollo territorial. Los roles comunicativos de los respectivos sujetos, es decir, la representación social, son vastos, y de estas características trataremos en el siguiente ítem. Por motivos de derechos de imagen y exhibición, no se presentarán los nombres de los encuestados. De tal manera, los participantes a través de los análisis habían pasado a ser nominados de E1 (entrevistado con un), de E2 y así sucesivamente.

3.4 Intenciones e intereses – Ruta Bioceánica

Ocurre que cada uno que se entrevistó posee intereses coesos o no, y unilaterales, mucho en virtud de su rama de actuación, no obstante todos de alguna forma relacionados con el Corredor Bioceánico. Ante eso, hemos relacionado en este análisis, tres clases de intereses prioritarios, a saber: 1. Intereses relacionados con investigadores de las Universidades de la Ruta de la Integración Latinoamericana (UniRila), es decir, la red de universidades formada por los 4 países: Brasil, Paraguay, Argentina y Chile; 2. Intereses convergentes con Políticas Públicas; 3. Intereses privados relacionados con la gestión privada, la logística, el desarrollo sostenible.

3. 4. 1 Intereses relacionados con los investigadores de las Universidades de la Ruta de Integración Latinoamericana (UniRila)

En el grupo de intereses relacionados con los investigadores de la Red de Universidades, en las discusiones, fundamentadas y legitimadas en grupos de trabajo (GT), existe una inquietud interdisciplinar, es decir, un conocimiento “sin fronteras disciplinaria”, integrando continuamente

el saber hacer en diversas áreas de cobertura, un proceso de recopilación de conocimientos. Siendo así, los seis (6) investigadores entrevistados discuten sobre movilidad académica y su relación con la internacionalización de proyectos; impactos sociales; desarrollo local; turismo y cuestiones ambientales, teniendo como fundación el espacio físico de las universidades, y como oyente los investigadores de la red (para la alineación estratégica), comunidad local (en las investigaciones de campo, *Webinars* abiertos al público y ayuda en calificaciones) y poder público (siendo este parte mantenedora de algunos proyectos de análisis de competitividad del Corredor).

Bajo esta óptica en el alcance de la academia y de sus responsabilidades con el desarrollo científico y a transdisciplinario en la Ruta, algunos encuestados presentan punto de vista: E1 menciona la posibilidad de *“nuevos nichos para la investigación académica y científica”*. En cuanto a la visibilidad global de Porto Murinho y las transformaciones que deben ocurrir en el corto plazo para la ciudad, también son mencionadas por esta clase de encuestados, señala E2, que *“la ciudad tendrá su rutina cambiada debido al mayor volumen de personas y vehículos”*. Complementa E3 que:

El implemento de la ruta en hasta 5 años puede exponer debilidades y limitaciones de los lugares que no están preparados para recibir ni carga ni turistas. Podrá, aún, haber también puede haber un aumento de población y uso de áreas a lo largo de la carretera sin organización, planificación o desarrollo sostenible. (E3).

En las entrevistas relacionadas con los investigadores se pueden verse diferentes percepciones desde distintas ópticas, como en E4, al señalar impactos ambientales que serán más evidentes *“con una mayor circulación de camiones en una zona con un bioma que presenta aspectos ecológicos débiles, como en los casos del Pantanal Mato Grosso do Sul y el Chaco paraguayo”*. En este sentido, E5 refuerza que la necesidad de estudios *“de los impactos del liminología, del ictiofauna, de residuos sólidos y de la carga del turista”*.

Uno de los exponentes del grupo Red Universitaria ya mencionado anteriormente (E1) también señala la coparticipación del gobierno en el transcurso de la ruta, ingresando ya los aportes intencionales del próximo grupo. En esta nota, E1 evalúa

Posibilidades de vulnerabilidad social, ambiental, económica, tráfico de personas, drogas y contrabando, explotación sexual, transmisión de enfermedades, comercio ilegal de animales y plantas, si no se implementan políticas públicas urgentemente para el monitoreo por parte de los gobiernos, universidades y sectores económicos involucrados, especialmente para alertas y acciones preventivas y ostensivas en materia de seguridad pública, salud, educación, preservación de culturas, tradiciones locales, recursos naturales, campañas de sensibilización social, humanitaria y de sostenibilidad. (E1).

3. 4. 2 Intereses convergentes con las políticas públicas

En cuanto al segundo grupo mencionado, los cinco (5) encuestados, refiriéndose a los intereses convergentes con las políticas públicas, sus discusiones convergen con parte de las intenciones del grupo 1, pero especialmente permean sobre:

- la minimización de impactos sociales, con preguntas orientadoras que conllevan cómo reducir males como el narcotráfico, la prostitución infantil, la inseguridad en la frontera y el daño ambiental (comercio de animales silvestres);

- aumento de población desenfrenado, etc.), ante una estimación de gran circulación de cargas y personas, incluso cómo convergen intereses en logística (transporte en grandes camiones, almacenamiento de carga y su distribución) y turismo por carretera.

En el caso del turismo en especial, hay una preocupación con situaciones de la vulnerabilidad en comunidades marginales y aborígenes en regiones como la del Chaco, más allá del aumento de muertes de animales salvajes en el nuevo transcurso, que tendrá gran impacto en la ruta, pues el Corredor Vial Bioceánico contemplará esta macrorregión directamente esta macrorregión. En este contexto, el discurso se dirige a las autoridades públicas, en órganos superpuestos, como secretarías de turismo, institutos ambientales y asesores políticos, llevando estas demandas a los gobiernos estatal y federal, para ser discutidas en otro momento en un ámbito de gobernanza entre los cuatro países del Corredor.

En este aspecto, relacionando el turismo y la inclusión social, E9 investiga que *“si no se trabaja por un turismo responsable e inclusivo, los sectores vulnerables, especialmente las comunidades indígenas pueden ser afectadas de forma negativa”*. Otros encuestados alzan esta bandera de inclusión y preocupación por las regiones que no están acostumbradas con flujo ni personas ni de vehículos, pero que por otra parte, puede ser una ocasión de conectividad. El Chaco paraguayo ha sido ampliamente mencionado en ese dubio sentido (como oportunidad de desarrollo y conectividad, pero sometido a grandes daños ambientales). Esto es lo que señalan E10 y E9 *“para la construcción de las rutas habría una destrucción de hábitats de animales silvestres que son focos importantes para el avistamiento de la fauna y la flora”*.

E9 también contemporiza sobre la relación del desarrollo y sus transformaciones sociales al afirmar que: *“1659 tendrá un impacto económico muy importante, pero sabemos que, detrás de un desarrollo económico, también se sacrifica parte de los recursos naturales y eventualmente afecta la cultura de los pueblos de las zonas de influencia”*.

En el campo de las oportunidades, principalmente con respecto a Porto Murтинho, que a partir del desarrollo de la Ruta Bioceánica, de final de línea pasó a convertirse en la ciudad más estratégica de la ruta, E11 evalúa que *“los costes de transporte fluvial son mucho más baratos que los del ferrocarril y viales. Estamos sacando los camioness del camino para utilizar el transporte fluvial, disminuyendo accidentes”*. El exponente aún completa: *“creo que Porto Murтинho en 10 años tendrá 100 mil habitantes”*. Según el IBGE (2010), la ciudad tenía 15.372 habitantes, con una estimación de 17.131 en 2019.

El elemento del turismo también es mencionado por los encuestados concernientes a este grupo. E12 amplía esta discusión, que con la viabilidad de la ruta, debe haber un *“potencial incremento en el flujo turístico”*, resultando en *“mayor integración del turismo entre países”* (E11; E12) y también integración *“entre los segmentos del turismo”* (E12), lo que trae *“efectos multiplicadores sobre la generación de empleo, ingresos, y producto”*.

3. 4. 3 Intereses Privados

Finalmente, como tercera clase de intereses prioritarios en el Corredor, en este caso los intereses privados, ocurren a principio discusiones en el ámbito del interés económico con base en la viabilidad de la ruta que transcurrirá por el Corredor Vial Bioceánico. Así, las agendas de discusión de los siete (7) encuestados hacen referencia a diferentes perspectivas que se relacionan en función de atender a los intereses de las iniciativas privadas que son: i) la facilitación posible

en el procedimiento para la exportación y la importación de productos que vienen de Asia y entre los países del Corredor; ii) la posibilidad de aumento de la cadena productiva y de los servicios en las ciudades del participantes de la ruta (es lo que ha ocurrido, a principio, en Porto Murinho, donde empresarios de la localidad de Campo Grande aportaron inversiones en restaurantes, estacionamientos, hostelería etc), iii) incentivos fiscales para algunos sectores, como el de la aviación.

En estas circunstancias, los actores institucionales representados en esta clase de intereses son los empresarios y sus respectivas asociaciones empresariales y comerciales, quienes dialogan principalmente con el gobierno, sus miembros y clientes.

En este prisma, ante la superposición del desarrollo de algunas regiones con relación a otras, E14 observa la gran posibilidad de *“diferencias en el grado de desarrollo de la actividad y de la calidad de los servicios dados”*. Las llamadas ciudades nudo también se mencionan como ejes de desarrollo y capaces de *“generar más puestos de trabajo a través de las grandes empresas por venir”*, apunta E15, como ya está ocurriendo en Porto Murinho. Por otra parte, salienta también que la explotación de nuevas rutas turísticas en Porto Murinho y Carmelo Peralta no podrá tener un efecto *“bajo mi punto de vista, solo de paso, pero le puente facilitará la entrada de más turistas en las ciudades ya populares”* (E15).

La creación de los itinerarios turísticos mencionados será otro punto de atención, *“especialmente en la formación de los involucrados en hoteles, restaurantes y paseos turísticos”* (E15). Expande esta discusión E16 con las siguientes consideraciones:

Necesitamos instalaciones para cruzar las fronteras de forma segura y sin burocracia. También se debe considerar la facilitación con una moneda única o el acceso al cambio de moneda. Finalmente, la calificación del idioma, especialmente para los trabajadores que atenderán a los turistas, es de fundamental importancia. (E16).

Además de la creación de itinerarios turísticos, unos individuales, otros conjugados entre países, E17 entiende que *“la comunicación es vital para conocer y organiza rutas o temas afines / iguales / espejo e en distintos países”*. (E17).

El turismo figura en los tres grupos de interés. En este sentido, un gacete señalado por E18 se refiere a *“la consolidación de la conectividad terrestre y aérea con vuelos cortos entre ciudades dentro de los ejes del Corredor particularmente entre el sur de Brasil y el norte de Chile, para el desarrollo turístico”* (E18). En línea con los hechos anteriores, la falta de orientación para la capacidad de carga puede ser un factor atenuante en el desarrollo turístico, señalado por E19 como la posibilidad de que *“el flujo sea mayor que la capacidad de los centros turísticos”* (E19).

Los destinos consolidados por países también se mencionan como *“destinos inductores”*, los cuales abrirán posibilidades de combinarse con nuevos itinerarios. San Pedro de Atacama, en Chile y Bonito, en Brasil, serán aún más evidentes a partir de la viabilidad vial debido al Corredor Bioceánico.

3. 5 Temas discursivos – macroestructuras y microestructuras semánticas – Ruta Bioceánica

Para este análisis de las opiniones, las macroestructuras semánticas corresponden a las ideas principales de los diferentes encuestados y que, consideradas en conjunto, traen una única significación representada por las microestructuras semánticas, es decir, las palabras con poderes significativos capaz que sintetizan las ideas generales de los encuestados. Según esta categoría, los análisis realizados son los siguientes:

3. 5. 1 Subcategoría 1 – desarrollo económico-productivo

Con respecto a la tabla 1 – subcategoría 1 – en referencia al desarrollo económico-productivo del Corredor, de las palabras empleadas por los sujetos encuestados, es decir, las microestructuras semánticas, las que resultaron más evidentes nos permiten realizar un análisis detallado de lo que de hecho tales palabras representan para el grupo de encuestados. Bajo la óptica del transporte de la carga: la cuestión de la reducción de costes y del tiempo del transporte de la carga, resultan fuertemente evidenciados por E1, E6, E9, E3, E12 y E14, es importante ponderar sobre los costes del punto de vista de “costes estratégicos”, es decir, fundamentales para el desarrollo económico-productivo del Corredor, con la promoción al aumento de la circulación de cargas, personas valores, llamados también por E4, E15, E20, E11, E12 y E8 de aumento de movilidad.

El costo estratégico toma en cuenta inversiones cruciales para los objetivos propuestos en la dinámica logística y productiva del Corredor, a través de la conectividad intermodal entre los cuatro países involucrados (una vez mencionados por E4 y E15), que, a su vez, es uno de los caminos destacados con vehemencia para el desarrollo económico (desarrollo económico), explicado en los sujetos encuestados representados por (E2, E5, E7, E2, E5, E7, E8, E4, E3, E9, E12, E10 y E15).

Para el desarrollo económico asociamos la evolución y el progreso, aumento de la conectividad, vinculado no sólo al progreso evolutivo en el transporte de cargas en el cual el Corredor se basará, sino sobre todo en la conectividad y en la integración entre los pueblos sudamericanos. Esta integración latinoamericana, de acuerdo con cada grupo de sujetos encuestados proporcionará una visión multifaz, es decir, lapidada a lo largo del desarrollo del Corredor. Bajo la perspectiva de E10 y de E15, el Corredor traerá un dinamismo de aporte económico, generando el incremento de la economía, principalmente en las ciudades nudo, como Porto Murinho.

La importación y exportación de productos a Asia y Oceanía, en la percepción de E6 y E7, traerá beneficios en términos de generación de empleo y la llegada de grandes empresas, especialmente en ciudades consideradas ejes de desarrollo, con un addendum de oportunidad de desarrollo para las ciudades cercanas a la ruta (mencionado por E9 y E12), beneficiándose del desarrollo del Corredor. Bajo esta perspectiva, los destinos como Salta y Jujuy pueden generar ventajas a otros destinos inductivos como Tartagal (citado por E12), conocido por la producción de los frijoles, iguaría consumida en el día el día del ciudadano brasileño, que podrá fomentar intercambios comerciales a medio plazo. También en la vertiente del territorio argentino, E3, E4 y E7 enfatizan la importancia del Corredor para el desarrollo del norte argentino, fortaleciendo relaciones comerciales, económicas y culturales más cercanas.

Además, importa consideraciones de E6, E8 y E14 sobre el uso de nuevas tecnologías que faciliten el desarrollo económico-productivo en todo el Corredor, como la modernización de los trámites aduaneros (referidos por E1 y E9); mejoras en los sistemas de infraestructura y facilitación de la circulación, como una mayor promoción del transporte aéreo (citado por E11 y E12).

Ante los hechos mencionados, como el incremento de la movilidad y la logística multimodal, la promoción de otros destinos inductores además del itinerario de la Ruta de Integración Latinoamericana y el aporte a las nuevas tecnologías que faciliten a la circulación de cargas y personas entre los países del Corredor, todos estos factores están acordes con lo que resume

E13, al afirmar que la ruta generará *“oportunidad para abrir y mejorar negocios”* (E13), a partir de la satisfacción de nuevas demandas de bienes y servicios en función de la viabilidad de abrir un itinerario dentro de un Corredor Bioceánico.

Esta generación de nuevos negocios, citados por E14, como destaque para el *“movimiento en agro negocios, industria, comercio y servicios”*, que en el corto, mediano y largo plazo también puede generar *“oportunidad para que la zona se conozca por sus atractivos en el nivel local e internacional”* (E14). Tales oportunidades, como en el sector turístico que será detallado en el subcategoría 2 – además de la promoción a la generación de puestos de trabajo, debe traer mejoras en la calidad de la vida de las poblaciones locales y a comunidades en su entorno.

3. 5. 2 Subcategoría 2 – desarrollo turístico para Mato Grosso do Sul

Al seguir con el análisis de las microestructuras y macroestructuras semánticas, hemos procurado evidenciar los contextos más reportados por los sujetos encuestados. Desde la perspectiva de la apertura de nuevos mercados turísticos, considerando el territorio de Mato Grosso do Sul, es importante mirar las ciudades de Mato Grosso do Sul que forman parte del itinerario de la Ruta de la Integración Latinoamericana por la que pasa el Corredor Bioceánico, y los demás destinos turísticos inductores (cercanos a las ciudades que están en el itinerario).

La abertura de una ruta de integración entre los países de sudamericanos debe estimular el interés de los empresarios del turismo en la comercialización de nuevos destinos a lo largo de la ruta (citados por E3, E7 y E11), siendo que dichos sujetos encuestados señalan un potencial más grande con respecto a Porto Murtinho y Jardim (considerando el itinerario actual) y otras ciudades inductivas como Bonito, Miranda y Corumbá. Esta última ciudad ya tiene una relación turística con la frontera, algo que debería potenciarse en Porto Murtinho, con la construcción del puente binacional. Resulta que en Corumbá ya hay una relación del turismo con el ciudadano boliviano, por ejemplo, que estos últimos años, para la estabilidad económica en ese país, visitaba más la ciudad brasileña, una de las cunas del Pantanal de Mato Grosso do Sul, ocupando hoteles, restaurantes y realizando paseos locales. Bonito, por la demanda de turistas internacionales, ya cuenta con la infraestructura suficiente para recibir a aún más turistas de los países del Corredor Bioceánico, con los profesionales calificados y *“acostumbrados”* con la lengua los los países vecinos.

Además del potencial de comercialización de nuevos (y antiguos) destinos en Mato Grosso do Sul, E5 refuerza la creación de itinerarios integrados entre los países del Corredor, facilitados por la aproximación geográfica de sus principales destinos turísticos. De esta forma, deberá de ocurrir la conjugación de rutas/itinerarios binacionales y entre los cuatro países, con buena posibilidad de incluir Bolivia en la ruta, que también tendrá el destino de Salar de Uyuni – el mayor desierto de sal del mundo – aproximadamente 300 km lejos de Calama, en el desierto del Atacama, Chile. Sobre este aspecto del desarrollo turístico entre los demás países de la Ruta, veremos en detalle la siguiente subcategoría.

En el aporte a E3, este infiere que *“La Ruta contribuirá en el fortalecimiento y la creación de algo que aún nos falta, que es una identidad regional de forma integrada y no más como países vecinos que compitan entre sí”* (E3). Esta integración a través del turismo puede venir relacionada a la *“oportunidad de nuevos vuelos entre las capitales y los destinos”* (E6), siendo que la disponibilidad del nuevo acoplamiento aéreo regional e internacional puede también representar

un *“incentivo a los pueblos para conocer nuevos frentes de visitación”* (E8). La construcción del puente binacional Brasil-Paraguay, junto con la creación de nuevos vuelos entre las principales ciudades del Corredor, representará la integración multimodal, combinando logística y turismo, actividades que deben superponerse con la apertura de RILA.

El elemento del turismo, señalado por E4, posibilitará efectos multiplicadores sobre la generación de empleo, renta, producto y el tributo referente a los más de 50 segmentos relacionados con el turismo, entre ellos, además del ocio y los negocios, también volcado al turismo científico, donde las universidades y las asociaciones comerciales pueden ser los grandes exponentes de la demanda, fomentando según E2, los *“nuevos sitios de investigación académica y científica”*, considerando viajes de investigación in loco y de reconocimiento del Corredor.

En relación a la microestructura semántica *“integración cultural”*, en la contribución al desarrollo turístico del estado brasileño, dicha integración acercará aún más las relaciones entre estos países más allá de los límites fronterizos, según evalúa E4, la logística, con el *“dinamismo económico por la apertura de mercados consumidores y la entrada de los productos regionales de otros países”* (y entre estos países, deben motivar las demás relaciones: sociales, económicas, culturales, y también ambientales. Con la reducción de los costos de transporte, avalada por E9, y la construcción de las carreteras en curso, además de todos los equipamientos de infraestructura turística, hay una gran posibilidad de aproximación humana, social y cultural entre los países del Corredor.

Se espera que con las relaciones vividas en la frontera, una extensión de estas relaciones para el resto de las ciudades de la ruta, principalmente porque gran parte de estas ciudades tienen una evocación histórica muy fuerte. Es lo que podrá ocurrir con Porto Murtinho, con la posibilidad de introducirse un viaje turístico histórico por la ciudad, puesto que hay sitios patrimonio histórico de importancia cultural extrema, que pueden ser conjugados con la ciudad vecina de Carmelo Peralta, y de Vallemi, en Paraguay. En este caso está la posibilidad de conjugarse un paseo turístico entre las ciudades gemelas, principalmente por el hecho de que ambas ciudades se conviertan en una macrorregión, a partir de la construcción del puente binacional. Jujuy, en Argentina, y San Pedro de Atacama en Chile, también con inmenso valor histórico y cultural, serán fatalmente visitadas en conjunto. En este transcurso específico, E20, que hizo el guion cerca de cinco veces, evalúa: *“Jujuy era tierra de incas, así que tiene gran valor histórico. Es una ciudad de paso para Atacama, paso para el Cierro de Siete Colores, pueblo de nativos”* (E15). Finalmente, el *“potencial para los mochileros”* ha sido la última microestructura evaluada en la subcategoría en análisis – desarrollo turístico para el estado brasileño – referenciado por E15 como *“extranjeros con potencial financiero, pero desean hacer viajes con poco recurso. Tienen cultura, bagaje cultural, y a veces tardan de 3 a 4 meses para un tipo de viaje como este”* (E15).

3. 5. 3 Subcategoría 3 – desarrollo turístico para los demás países de la Ruta

En referencia a la subcategoría 3, al considerar el desarrollo turístico (DT) para los demás países de la Ruta, para un análisis más eficaz, hemos aportado las microestructuras semánticas divididas en desarrollo local del Chaco Paraguayo – desarrollo del local Chaco Paraguayo; acceso de la población del norte de Chile; Norte argentino y San Pedro de Atacama.

La mencionada integración latinoamericana se evidenciará por el elemento del turismo, fundamentado principalmente por la diversidad del turismo con respecto a la ruta en su conjunto.

Las características singulares intrínsecas a cada país – lugar – tendrán aún más énfasis con la posibilidad de apertura de un Corredor Bioceánico. La singularidad del desierto del Atacama, que entre los cuatro países de la ruta, solo en esta región de Chile hay la posibilidad de que turistas de los otros países conozcan sus particularidades desérticas, hecho que no ocurre en los otros tres países del itinerario. De la misma forma, las características del Chaco Paraguayo y sus lagunas son autóctonas de ese lugar, y así sucesivamente en el norte argentino, en referencia a Salta y Jujuy, más específicamente en el Cerro de los Siete Colores, en la provincia de Jujuy, para la particularidad de una región de montaña coloreada, donde las tonalidades de colores cambian de acuerdo con la hora del día y la posición del sol.

Otra región de representatividad, citada de parte de encuestados se refiere al acceso de la población del norte de Chile. El desarrollo y la mayor visibilidad para esta región son considerados por E15 como posibilidad *“de ampliación de la abanico de destinos y el número de turistas en Chile”* (E15), con la mirada más allá de San Pedro de Atacama, la región de la cual aún detallaremos en análisis al desarrollo turístico de los otros países de la ruta.

Otros destinos tendrán visibilidad como los “destinos inductivos”, pudiendo ser conjugados con los llamados “destinos principales”, como el ya mencionado desierto de Atacama, siendo que esta relación señalada por E14, abrirá la posibilidad de *“descubrimiento de nuevos espacios de la actividad turística”*. Este aún complementa que *“hay poco conocimiento entre la región de la ruta”*, como las regiones de Paso Bravo (Paraguay) y ciudades andinas. Para fines de conocimiento, el Parque Nacional Paso Bravo constituye la mayor área de protección dentro de la eco-región del Cerrado en Paraguay, conteniendo las “cuencas del Río Paraguay, del río Aquidauana y del Apa” (ABC COLOR, 2006), abrigando el 48% de los mamíferos salvajes conocidos en el país.

Ampliando la discusión sobre la subcategoría 3, la región del norte argentino, compuesta por las ciudades de Salta (fundada en 1582) y San Salvador de Jujuy (fundada en 1593), deben de sufrir un gran impulso de los visitantes con la viabilidad de la Ruta Bioceánica. En lo referente a este último, E15 indica que Jujuy posee un gran valor histórico por tratarse de la *“primera fortaleza de los Incas. Es una ciudad de paso para Atacama, paso para el Cierro de Siete Colores, pueblo de nativos”* (E15). Todavía en él llega en puerto al valor histórico de esta región, E6 evalúa que las dos ciudades poseen *“las tradiciones más grandes del país”* (E6). La apertura de la ruta, según E13, *“favorece el circulación de las personas por nuestra provincia de Salta”*, considerada *“prioritaria en el desarrollo turístico”*, termina E14.

Finalmente, como resultado a las consideraciones sobre el desarrollo turístico para los demás países de la ruta, nos infiere tratativas respecto al destino de San Pedro de Atacama, considerado por E8 *“el mayor destino de turismo de Suramérica”*, es decir, un atractivo internacional consolidado, y aún tiene el gancho de *“desierto más árido del mundo”*, citada por E13. Este destino en especial, asociado a Antofagasta, inicialmente por las actividades comerciales portuarias, deben de sufrir un *“aumento de las llegadas de los turistas brasileños y extranjeros”* (E13).

4 CONSIDERACIONES FINALES

El foco de la investigación se centró en los aspectos multidimensionales del desarrollo, con la propuesta de analizar la discursividad de los agentes locales involucrados en el proceso de apertura de una ruta de integración latinoamericana y todas las posibilidades de desarrollo,

vulnerabilidades y desafíos que impregnan la viabilidad y construcción del Corredor Bioceánico, relacionando Mato Grosso do Sul, Paraguay, Argentina y Chile.

A respecto de los encuestados, se seleccionaron investigadores de la Red de Universidades; representantes de asociaciones comerciales; representantes de entidades turísticas como asociación de guías, operadores y agencias de viajes; economistas; profesores; gerentes y ex gerentes municipales; secretarios de turismo y profesionales liberales.

De acuerdo con la óptica del desarrollo económico y productivo del Corredor, de acuerdo con los sujetos encuestados, hemos sumariado esta subcategoría de manera que la tenemos así: LA ruta, desde su base de infraestructura, debe fomentar un aumento en la circulación de personas y mercancías, nuevas perspectivas de generación de trabajo y renta, consiguiente desarrollo de los municipios participantes, y por lo tanto, el acercamiento de las relaciones entre los países del Corredor.

Como resultado del análisis del desarrollo turístico (DT) para Mato Grosso do Sul, de acuerdo con los encuestados con y sus macroestructuras, hemos resumido esta subcategoría como: La ruta debe crear alternativas a la promoción de actividades turísticas, de que por lo tanto, puede reflejar en el aumento del flujo turístico, inicialmente a través de los recorridos integrados de los principales destinos de cada país, dinamizados por la integración cultural y la diversidad ambiental, favoreciendo la posibilidad del aumento del flujo de turistas y de visitantes en el territorio de Mato Grosso do Sul.

Para que la ruta se transforme en una ruta turística internacional, además de la base de infraestructura necesaria, marcada por el asfaltado en tramos faltantes, como en el universo paraguayo, los próximos pasos se encontrarán con la construcción del puente binacional entre Porto Murtinho y Carmelo Peralta.

En este escenario, afirmamos la necesidad de un desarrollo que contribuya al trípode: personas (aspectos sociales), medio ambiente (cuidar el planeta para que las generaciones futuras puedan tener más acceso a la naturaleza, preservándola), regido por un modelo de gobernanza previo. El turismo debe ser elemento intrínseco de la integración que dialoga con todos estos elementos. Nos importa mencionar que hay una gobernanza legitimada del Corredor, explicitada en la forma de diálogo entre todas las partes interesadas, en el caso: poder público, empresas, red de universidades y comunidad civil, y que ese modelo anterior de gobernanza le da el endoso para que de hecho la ruta venga a materializarse.

REFERENCIAS

ABC COLOR. Un día como hoy. *ABC*, [s.l.], 2006. Disponible en: <https://www.abc.com.py/un-dia-como-hoy/2020/03/14/14-de-marzo-del-2006/>. Acceso el: 20 jun. 2021.

DORSA, A. C. *Análise crítica do discurso sob a ótica de van Dijk como prática de ensino*. In: SEMINARIO INTERNACIONAL DE ESTUDIOS DE DISCURSO Y ARGUMENTACIÓN [SEDiAr], 4., 14-16 mar. 2018, Buenos Aires. *Anais [...]*. Buenos Aires: Universidad de Buenos Aires (UBA), 2018.

DORSA, A. C. *Os diferentes gêneros textuais utilizados na Universidade: o papel docente e discente neste caminhar*. In: CONGRESSO NACIONAL DE LINGUÍSTICA E FILOLOGIA, 17., 26-30 mar. 2013, Rio de Janeiro. *Anais [...]*. Rio de Janeiro: Cadernos do CNLF, 2013. Disponible en: http://www.filologia.org.br/xvii_cnlf/min_ofic/08.pdf. Acceso el: 14 mar. 2016.

IBGE. Censo de 2010. *IBGE*, Brasília, DF, 2010. Disponible en: <https://censo2010.ibge.gov.br/>. Acceso el: 20 nov. 2021.

VAN DIJK, T. A. *Discourse and context: a socio-cognitive approach*. Cambridge: Cambridge University Press, 2008.

VAN DIJK, T. A. Discourse and manipulation. *Discourse & Society*, [s.l.], v. 17, n. 2, p. 359-83, 2006.

VAN DIJK, T. A. *Ideology: a multidisciplinary approach*. London: Sage Publications, 1998.

VAN DIJK, T. A. *Elite discourse and racism*. Newbury Park: Sage Publications, 1993.

VAN DIJK, T. A. *Racism and the press*. London: Routledge, 1991.

VAN DIJK, T. A. *Communicating racism: ethnic prejudice in thought and talk*. Newbury Park: Sage Publications, 1987.

VAN DIJK, T. A. *Prejudice in discourse: an analysis of ethnic prejudice in cognition and conversation*. Philadelphia: J. Benjamins, 1984.

VAN DIJK, T. A. *Macrostructures*. New Jersey: Erlbaum, 1980.

VAN DIJK, T. A.; MEDEIROS, B. W.; ANDRADE, M. L. Análise crítica do discurso multidisciplinar: um apelo em favor da diversidade. *Linha D'Água*, São Paulo, v. 26, n. 2, 351-381, 2013.

Sobre los autores y las autoras:

Thiago Andrade Asato: Doctorado y Máster en Desarrollo Local por la Universidad Católica Dom Bosco (UCDB). MBA Ejecutivo en Administración Estratégica y Económica de Negocios por la Facultad de Ampère (FAMPER). Grado en Turismo por la UCDB. **E-mail:** thiago_andrade_asato@hotmail.com, **Orcid:** <http://orcid.org/0000-0001-8865-1518>

Arlinda Cantero Dorsa: Realizando prácticas postdoctorales en Desarrollo Local en el Centro Universitario Augusto Motta (UNISUAM). Doctorado en Lengua Portuguesa por la Pontificia Universidad Católica de São Paulo (PUC-SP). Máster en Comunicación y Letras por la Universidad Presbiteriana Mackenzie (UPM). Grado en Letras/Francés por la Facultad Dom Aquino de Filosofía, Ciencias y Letras; y en Pedagogía por la Facultad de Educación, Ciencias y Letras de Urubupungá (FECLU). Profesora titular de la Universidad Católica Dom Bosco (UCDB), en el curso de Derecho. Profesora y vicecoordinadora del Máster y Doctorado en Desarrollo Local de la UCDB. Miembro del Instituto Histórico e Geográfico de Mato Grosso do Sul (IHG-MS). Líder del Grupo de Investigación en Patrimonio Cultural, Derecho y Diversidades y subdirectora del Grupo de Investigación y Estudios en Tecnología Educativa y Educación a Distancia (GETED) de la UCDB. Coordina el proyecto Ruta Bioceánica y UniRila (Red Universitaria de la Ruta de Integración Latinoamericana): Conociendo el Potencial Existente como Nuevos Espacios de Desarrollo y Prácticas Innovadoras – Continuidad; y el Proyecto Gobernanzas Migratorias en Brasil: Desafíos Contemporáneos en la Agenda 2030 – Organización de las Naciones Unidas (ONU). **E-mail:** acdorsa@ucdb.br, **Orcid:** <http://orcid.org/0000-0002-1120-0273>

Débora Fittipaldi Gonçalves: Realiza estudios de posdoctorado en el Programa de Posgrado *Stricto sensu* en Desarrollo Local de la Universidad Católica Dom Bosco (UCDB). Doctorado *Sandwich* por la Universidad de Barcelona (UB) en el programa de Gestión de la Cultura y el Patrimonio. Doctorado y Máster en Desarrollo Regional de la Universidad Regional de Blumenau (FURB). Posgrado en Metodología de la Educación Superior en el Centro Universitario de Grande Dourados (UNIGRAN). Grado en Turismo por la UCDB. Grado en Pedagogía por la UNIGRAN. Actualmente, es profesora y coordinadora del curso de Turismo en la Universidad Estatal de Mato Grosso do Sul (UEMS), unidad universitaria en Campo Grande. **E-mail:** defittipaldi@uems.br, **Orcid:** <https://orcid.org/0000-0002-4664-8174>

Milton Augusto Pasquotto Mariani: Postdoctorado en Administración por la Universidad de São Paulo (USP). Doctorado en Geografía Humana por la USP. Máster en Historia Social por la Pontificia Universidad Católica de São Paulo (PUC-SP). Grado en Geografía por la Universidad Estadual Paulista “Júlio de Mesquita Filho” (UNESP). Actualmente, es profesor titular de la Universidad Federal de Mato Grosso do Sul (UFMS), acreditado en programas de posgrado: Máster en Administración, Ciencias Contables y Estudios de Frontera. **E-mail:** miltmari@terra.com.br, **Orcid:** <http://orcid.org/0000-0001-9485-0150>

