

THIAGO ANDRADE ASATO

**A ROTA BIOCEÂNICA COMO CAMPO DE
POSSIBILIDADES PARA O DESENVOLVIMENTO DA
ATIVIDADE TURÍSTICA**

Bolsista Capes



**UNIVERSIDADE CATÓLICA DOM BOSCO
PRÓ-REITORIA DE PESQUISA E PÓS-GRADUAÇÃO
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM DESENVOLVIMENTO LOCAL
DOUTORADO
CAMPO GRANDE – MS
2021**

THIAGO ANDRADE ASATO

**A ROTA BIOCEÂNICA COMO CAMPO DE
POSSIBILIDADES PARA O DESENVOLVIMENTO DA
ATIVIDADE TURÍSTICA**

Tese apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Local da Universidade Católica Dom Bosco, como requisito parcial para a obtenção do título de Doutor em Desenvolvimento Local, sob a orientação da Profa. Dra. Arlinda Cantero Dorsa e coorientação da Profa. Dra. Débora Fittipaldi Gonçalves.

O presente trabalho foi realizado com apoio da Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior - Brasil (CAPES) - Código de Financiamento 001.

Bolsista Capes

**UNIVERSIDADE CATÓLICA DOM BOSCO
PRÓ-REITORIA DE PESQUISA E PÓS-GRADUAÇÃO
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM DESENVOLVIMENTO LOCAL
DOUTORADO
CAMPO GRANDE - MS
2021**

Dados Internacionais de Catalogação na Publicação (CIP)
Universidade Católica Dom Bosco
Bibliotecária Mourâmise de Moura Viana - CRB-1 3360

A798r Asato, Thiago Andrade
A Rota Bioceânica como campo de possibilidades para o desenvolvimento da atividade turística / Thiago Andrade Asato; Orientação da Profa. Dra. Arlinda Cantero Dorsa e co-orientação da Profa. Dra. Débora Fittipaldi Gonçalves.-- Campo Grande, MS : 2021.
177p.: il.; 30 cm.

Tese (Doutorado em Desenvolvimento Local) - Universidade Católica Dom Bosco, Campo Grande, 2021
Bibliografia: p. 168-176

1. Desenvolvimento ambiental - Aspectos econômicos. 2. Turismo ecológico - Corredor bioceânico - América do Sul I. Dorsa, Arlinda Cantero. II. Gonçalves, Débora Fittipaldi. III. Título

CDD: Ed. 21 -- 577.4

FOLHA DE APROVAÇÃO

Área de concentração: Desenvolvimento Local em contexto de territorialidades.

Linha de pesquisa: Políticas Públicas e Dinâmicas de Inovação em Desenvolvimento Territorial.

Tese submetida à Comissão Examinadora designada Pelo Conselho do Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Local. Doutorado da Universidade Católica Dom Bosco, como requisito parcial para a obtenção do título de Doutor em Desenvolvimento Local.

Tese aprovada em: ____/____/____

BANCA EXAMINADORA

Profª Drª Arlinda Cantero Dorsa
Universidade Católica Dom Bosco - orientadora

Profª Dra Debora Fittipaldi Gonçalves - Coorientadora
Universidade Católica Dom Bosco

Profª Drª Maria Augusta de Castilho
Universidade Católica Dom Bosco

Prof. Dr Michel Constantino de Oliveira
Universidade Católica Dom Bosco

Prof. Dr Milton Augusto Pasquotto Mariani
Universidade Federal de Mato Grosso do Sul

Profª Drª Ruberval Franco Maciel
Universidade Estadual de Mato Grosso do Sul

Prof. Heitor Romero Marques - Suplente
Universidade Católica Dom Bosco

O mundo está cada vez mais complexo. Você precisa saber um pouco sobre tudo e bastante sobre algo.

Domenico de Mais (s/d)

AGRADECIMENTOS

A robustez e responsabilidade em desenvolver uma tese de doutorado, além de cumprir com as obrigações do Programa, aliado às demais responsabilidades pessoais, é o primeiro passo a se valorizar em forma de agradecimento nessas linhas iniciais.

Agradeço aos colegas de doutorado, que muito me encorajaram e me ajudaram ao longo dos anos, em especial ao Diego André Sant'Ana.

Expresso também meus sinceros agradecimentos ao corpo docente do Programa de Pós Graduação de Mestrado e Doutorado em Desenvolvimento Local, da UCDB, a começar pela minha orientadora Arlinda Cantero Dorsa e minha coorientadora Débora Fittipaldi.

Estendo meus cumprimentos à banca examinadora externa na pessoa do Professor Milton Augusto Pasquotto Mariani, a quem tive o prazer de conviver e aprender desde os meus tempos de graduação e ao longo de minha vida acadêmica e também ao professor Ruberval Franco Maciel a quem tenho profunda admiração.

Aos demais professores Heitor Romero Marques, Padre Pedro Borges, Cleonice Le Bourlegat e à minha banca interna, Professores Maria Augusta de Castilho, sempre pontual em seus ensinamentos e Michel Constantino, agradeço também pela parceria em artigos e bate papo informal ao longo das idas e vindas à UCDB.

Obrigado aos meus pais pelo incentivo constante em meus estudos. Devo muito a eles pelas conquistas acadêmicas ao longo dos últimos anos.

Um agradecimento e carinho especial à minha esposa, que mesmo trabalhando, conseguia tempo para cuidar do nosso bebê e ajustar sua agenda para que eu pudesse ter tempo de estudar.

Gratidão especial à Professora Doutora Arlinda Cantero Dorsa, que dispensa comentários, uma pessoa especial que carregarei ao longo da minha vida.

O presente trabalho foi realizado com apoio da Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior (Capes) – Brasil, a quem registro meus sinceros agradecimentos pelo auxílio financeiro prestado que tornou viável o sonho do doutorado.

ASATO, Thiago Andrade. **A Rota Bioceânica como campo de possibilidades para o desenvolvimento da atividade turística**. 2021. 177 f. Tese (Doutorado em Desenvolvimento Local) - Universidade Católica Dom Bosco, Campo Grande, 2021.

RESUMO

A presente tese intitulada “A Rota Bioceânica como campo de possibilidades para o desenvolvimento da atividade turística” relaciona-se ao histórico de mais de 20 anos de governos anteriores, a priori brasileiros, bolivianos, e chilenos, na tentativa de abertura de uma rota de integração que diminuísse a escala de tempo e custo para escoamento de grãos com destino aos portos da Ásia, Costa Leste dos Estados Unidos, Canadá e Oriente Médio. Em tal contexto, o Corredor é um espaço físico de passagem, e a Rota contempla o dinamismo de integração humana, social, comercial, cultural e ambiental. Daí sua ampla relevância para a academia, o poder público e a iniciativa privada. O objeto de pesquisa, portanto, recai sobre a possibilidade de uma nova demanda transnacional que envolve quatro países. A partir de iniciativas de empresas privadas do setor de transporte, problemas centenários de escoamento de produtos agrícolas para a Ásia e apoio do governo federal, a denominada “Rota Bioceânica” ou “Rota de Integração Latino-Americana (RILA)”, pode-se transformar, além de um corredor de escoamento da produção agrícola de Brasil, Paraguai, Chile e Argentina, numa Rota Turística Transnacional, em outras palavras, com atividades comuns que beneficiem a todos os países que a compõem. O objetivo geral deste trabalho, portanto, consiste em analisar o potencial turístico da RILA e sua conotação para o desenvolvimento do território sul-mato-grossense e demais países da rota. O estudo apresenta o método dedutivo embasado em pesquisas bibliográfica e exploratória, em face da descrição e da caracterização teórica assim como a pesquisa documental, pelo acesso a arquivos e documentos durante a investigação, como também a pesquisa de campo, para a observação e a coleta de dados do programa em análise. A abordagem é qualitativa, em virtude da análise textual e estatística dos dados feita pelo *software* livre *Interface de R pour les Analyses Multidimensionnelles de Textes et de Questionnaires* (Iramuteq). Para tanto, esta pesquisa se estrutura, basicamente, em três capítulos que tratam de assuntos pertinentes à temática central do estudo, quais sejam, respectivamente: i) as discussões conceituais acerca do Corredor Bioceânico, seus desafios presentes e futuros de ordem territorial, social, ambiental e econômica a partir da implementação de uma nova rota; ii) os aspectos do território, desenvolvimento local, turismo e desenvolvimento e as respectivas relações desses elementos com e no Corredor Bioceânico e; iii) estudo das discursividades dos atores institucionais da rota, utilizando-se da Teoria da Análise Crítica do Discurso, na perspectiva de Van Dijk. Os resultados permitem demonstrar que, em relação ao desenvolvimento econômico produtivo, a Rota representará um aumento na circulação de pessoas e mercadorias, novas perspectivas de geração de emprego e renda, consequente desenvolvimento dos municípios participantes e, por conseguinte, estreitamento das relações entre os países do Corredor. Já no que concerne ao desenvolvimento turístico, estima-se que a Rota viabilizará o fomento às atividades turísticas, resultando em aumento do fluxo turístico, inicialmente por meio de roteiros integrados dos principais destinos turísticos de cada país, dinamizados pela integração cultural e diversidade ambiental. Oportunizará o desenvolvimento turístico no Chaco Paraguai, potencializará a relação entre Chile e Argentina e os demais países bem como a oferta dos destinos de Salta, Jujuy e San Pedro de Atacama e por fim, favorecerá ainda o aumento do fluxo de turistas e visitantes em território sul-mato-grossense.

Palavras-chave: Rota de Integração Latino-Americana. Corredor Bioceânico. Desenvolvimento Local. Desenvolvimento turístico. Território. Discursividades.

ASATO, Thiago Andrade. **The Bioceanic Route as a field of possibilities for the development of tourist activity**. 2021. 177 f. Thesis (PhD. in Local Development) - Don Bosco Catholic University, Campo Grande, 2021.

ABSTRACT

The present thesis entitled “The Bioceanic Route as a field of possibilities for the development of tourist activity” relates to the history of more than 20 years of previous governments, a priori Brazilian, bolivian and chilena, in an attempt to open a route of integration that would decrease that time and cost scale for grain transportation to port in Asin, The East Cost of The United States, Canada and The Middle East. In this context, the Corridor is a physical space of passage, and the Route contemplates the dynamism of human, social, commercial, cultural and environmental integration. Hence its wide relevance for academia, public authorities and private initiative. The object of research, therefore, falls on the possibility of a new transnational demand involving four countries. From initiatives by private companies in the transport sector, centenary problems in the flow of agriculture products to Asia and support from the several government, the so-called “Bioceanic Route” or “Latin-American Integration Route (RILA)”, in addition to a flow corridor for agricultural production in Brazil, Paraguai, Chile and Argentina, can also be a Transnational Tourist Route, with common activities that benefit all the countries that compose it. The general objective of this paper, therefore, is to analyze the tourist potention of the RILA and its connotation for the development of the territory of Mato Grosso do Sul and the other countries on the route. The study presents bibliographic and exploratory research as a methodology, in view of the description and theoretical characterization as well as documentary research, through access to files and documents during the investigation, as well as field research, for observation and data collection of the program under analysis. The approach is qualitative, due to the textual and statistical analysis of the data made by the free software *Interface de R pour les Analyses Multidimensionnelles de Textes et de Questionnaires* (Iramuteq). To this end, this research is basically structured in three chapters that deal with subjects pertinente to the central theme of the study, which are, respectively: i) the conceptual discussions about the Bioceanic Corridor, its presente and future territorial, social, environmental and economic challenges from the implementation of a new route; ii) the aspects of the territory, local development, tourism and development and the respective relations of these elements with and in the Bioceanic Corridor and iii) study of the disursivities of the institutional actors of the route, using the Theory of Critical Discourse Analysis, in the perspective of Van Dijk. In relation to productive economic development, the Route will represent an increase in the circulation of people and goods, new perspectives of Jobs and income generation, consequent development of the participating municipalities, and consequently, closer relations between contries of the Corridor. Regarding tourism development, it is estimated that the Route will make it possiblie to promote touristic activities, resulting in na increase in the tourist flow, initiated through integrated itineraries of the main tourist destinations in each country, boosted by cultural integration and environmental diversity; provide opportunities for tourism development in Paraguay Chaco, enhance the relationship between Chile and Argentina and the other countries, as well as the offer of destinations in Salta, Jujuy and San Pedro de Atacama and, finally, it will also favor the increase in the flow of tourists and visitors in the territory of Mato Grosso do Sul.

Keywords: Latin-American Integration Route. Bioceanic Corridor. Local development. Tourism development. Territory. Discursivities.

LISTA DE QUADROS

Quadro 1 - Síntese dos Assuntos abordados nas Declarações de Assunção (2015) e Brasília (2017).....	34
Quadro 2 - Composição da Rede de Universidades da RILA (UNIRILA)	54
Quadro 3 - A Rede de Universidades - Ações ocorridas	55
Quadro 4 - Eixos de Pesquisa e Proposições I Seminário da UNIRILA	58
Quadro 5 - Principais características do DL	68
Quadro 6 - Fatores ligados à competitividade dos destinos turísticos.....	100
Quadro 7 - Subcategoria 1 - Desenvolvimento econômico - produtivo	120
Quadro 8 - Subcategoria 2 - Desenvolvimento turístico para Mato Grosso do Sul	123
Quadro 9 - Subcategoria 3 - Desenvolvimento turístico para os demais países da Rota ...	127
Quadro 10 - Subcategoria 1 - Enfrentamentos para os países da Rota.....	141
Quadro 11 - Subcategoria 2 - Representações da Rota para Mato Grosso do Sul	145
Quadro 12 - Subcategoria 3 - Representações da Rota para os demais países	147

LISTA DE FIGURAS

Figura 1	- Mapa da Rota de Integração Latino-Americana	29
Figura 2	- Parte do Trecho de Rodovia no Paraguai, da Rota Bioceânica.....	33
Figura 3	- Início de pavimentação de Estradas em trecho paraguaio da RILA	38
Figura 4	- Balsa no Rio Paraguai e projeto futuro de ponte no mesmo local	39
Figura 5	- Coreto em Carmelo Peralta	53
Figura 6	- Centro de San Pedro do Atacama situada no Chile (A) e Cerro de los Siete Colores na Argentina (B)	129
Figura 7	- Imagens do Chaco Paraguaio ao entardecer com pôr do sol em (A) e imagens de Flamingos em (B).....	130
Figura 8	- Mapa da localização do Parque Nacional Paso Bravo no Paraguai (A) e uma imagem da entrada do parque (B)	131
Figura 9	- Duas cidades litorâneas do Chile apresentadas em (A) a cidade de Antofagasta e em (B) a cidade de Iquique	132
Figura 10	- Imagens da festa de Pachamama em que (A) representa as oferendas e (B) um grupo de pessoas na festa com trajes típicos.....	133
Figura 11	- Análise de Similitude do corpus textual das entrevistas relacionadas à subcategoria 1 (desenvolvimento econômico produtivo).....	135
Figura 12	- Análise de Similitude do corpus textual das entrevistas relacionadas a subcategoria 2 (desenvolvimento turístico para Mato Grosso do Sul).....	136
Figura 13	- Análise de Similitude do corpus textual das entrevistas relacionadas a subcategoria 3 (desenvolvimento turístico para os demais países da Rota).....	138
Figura 14	- Mapa do trecho da RILA de MS considerando saída desde Campo Grande	139
Figura 15	- Dendrograma do corpus textual	152

SUMÁRIO

1 CONSIDERAÇÕES INICIAIS.....	11
2 CORREDOR BIOCEÂNICO: PERSPECTIVAS TERRITORIAIS DE DESENVOLVIMENTO EM MATO GROSSO DO SUL	20
2.1 Corredor bioceânico: contexto histórico e possibilidades de integração	20
2.2 Corredor bioceânico e sua relação com os países da Rota de Integração Latino-Americana (RILA)	27
2.3 Perspectivas territoriais de desenvolvimento em Mato Grosso do Sul a partir da viabilidade do corredor bioceânico	46
2.3 A Rede Universitária da Rota de Integração Latino-Americana (UNIRILA) no contexto do Corredor Bioceânico	54
3 DESENVOLVIMENTO LOCAL, TERRITÓRIO E TURISMO	63
3.1 Aspectos conceituais do DL no Corredor Bioceânico	64
3.2 Aspectos do território e sua relação com o Corredor Bioceânico	80
3.3 Turismo e desenvolvimento: perspectivas e desafios	92
4 O CORREDOR BIOCEÂNICO E AS DISCURSIVIDADES PRODUZIDAS	107
4.1 A tríade discurso, sociedade e cognição sob a ótica de Teun Van Dijk	107
4.2 Critérios de seleção do corpus da análise	109
4.3 Categorias e procedimentos de análise	110
4.3.1 O contexto global da pesquisa	111
4.3.2 O contexto local da pesquisa	112
4.3.3 Do domínio discursivo - Rota Bioceânica	114
4.3.4 Dos participantes - Rota Bioceânica	114
4.3.5 Das Intenções - Rota Bioceânica	114
4.3.6 Tópicos discursivos - Das macroestruturas e microestruturas semânticas - Rota Bioceânica	119
4.3.7 Análise de Similitude das Macroestruturas e Microestruturas Semânticas considerando o tópico discursivo “Rota Bioceânica”	134

4.3.8 Enfrentamentos, representações e ações necessárias da Rota para o MS e demais países	140
4.3.9 Percepções das Discursividades sobre as Potencialidades Turísticas da Rota	155
5 CONSIDERAÇÕES FINAIS	160
REFERÊNCIAS	165
ANEXO	165

1 CONSIDERAÇÕES INICIAIS

A possibilidade de abertura de uma Rota de Integração entre países sul-americanos foi um dos fatores que moveu esse pesquisador, a aprofundar-se sobre a temática em questão, voltada para o desenvolvimento turístico nos respectivos países que compõem o chamado Corredor Bioceânico, a saber: Brasil, Paraguai, Argentina e Chile.

Ocorre ainda como adendo para este pesquisador, o fato do contato diário com o universo profissional do turismo desde 1999, quando iniciou o Bacharelado em Turismo, e no mesmo ano ingressou na Viação Aérea São Paulo (VASP), companhia aérea posteriormente extinta, trabalhando nos anos posteriores, em agências de turismo (2001 a 2009); operadora de turismo (2010 a 2012); consolidadora de turismo (2012 a 2015), e até o momento exclusivamente como representante de Seguro Viagem desde 2016, atendendo a uma carteira aproximada de 60 agências de turismo no Mato Grosso do Sul.

Diante de 20 anos como profissional do turismo, buscou-se enquanto profissional da área, e paralelamente como pesquisador, desvendar possíveis contribuições do que a cadeia do turismo pode representar em prol do desenvolvimento local e em todos os aspectos multidimensionais do desenvolvimento. Portanto, há uma vontade significativa de aportar conhecimento sobre a abertura de uma nova rota no viés turístico, considerando que realmente ela supere os entraves que podem atrasar ou abreviar a sua concretização, para que de fato o novo itinerário possa se confirmar.

Nessa linha, há de justificar-se a relevância desta tese, em seu contexto social e educacional, em referência a um novo itinerário que da mesma forma que emerge em potencialidades produtivas no viés logístico e turístico, por outro lado, deve incitar o olhar para vulnerabilidades sociais, econômicas e ambientais. Há, portanto, a necessidade de uma observação criteriosa sobre os aspectos multidimensionais do território que compreende o itinerário dessa nova rota, em que a rede universitária e empresarial é parte integrada nesse contexto, e como tal, deve dividir responsabilidades com o poder público e a comunidade local.

Sob esta última, o que se pode chamar também de sociedade, há de se canalizar perspectivas das comunidades locais, principalmente nas cidades consideradas eixos de desenvolvimento, no caso, em ambientes fronteiriços ou no entorno das fronteiras entre países, de que com a possibilidade de abertura de um novo itinerário, poderão se tornar agentes de desenvolvimento, agentes de transformação da sociedade em que vivem e agentes de promoção de bem-estar social e coletivo, razão pela qual observar situações e ocorrências

que os envolvam é, indiretamente, investigar formas de melhorar as relações e convívio sociais, tanto em prol do desenvolvimento em escala humana, quanto o próprio desenvolvimento local.

Nesse contexto, esta pesquisa é uma maneira de informar à sociedade sobre a existência de caminhos para o desenvolvimento local, promovidos por políticas públicas, que comprovem a viabilidade econômica dessa nova rota, legitimada por uma rede universitária e empresarial, e, sobretudo, comprometida com as relações da comunidade, mediante a promoção de geração de empregos; aproximação humana e comercial e reforço dos valores éticos, morais, sociais e ambientais.

Assim, a pesquisa se justifica ainda para o Programa de Pós-Graduação, Mestrado e Doutorado em Desenvolvimento Local, em razão de o estudo tratar de uma política pública legitimada por governantes dos quatro países do Corredor, mas que depende do protagonismo dos sujeitos sociais, a saber: rede empresarial, universidades, comunidades tradicionais e do envolvimento horizontal entre esses atores, para modificações da realidade, cujos critérios também dependem o desenvolvimento local.

Ao se dedicar tempo aos estudos propostos relacionados ao tema em vigor, percebeu-se pouca bibliografia acerca de uma integração latino-americana entre países, principalmente no que tange ao elemento do turismo, o que reforça a importância do assunto em discussão e do ineditismo da temática enquanto objeto de uma tese de doutorado.

Um novo caminho, que deve potencializar o transporte multimodal, vai gerar muitas implicações ao desenvolvimento local, e, por conseguinte, ao turismo, que representa um relevante instrumento de integração.

O título em referência, “A Rota Bioceânica como campo de possibilidades para o desenvolvimento da atividade turística” vêm em ocorrência ao histórico de mais de 20 anos de governos anteriores, a priori brasileiros, bolivianos, e chilenos, na tentativa de abertura de uma rota de integração que diminuísse a escala de tempo e custo para escoamento de grãos com destino aos portos da Ásia, Costa Leste dos Estados Unidos, Canadá e Oriente Médio. O efeito no transporte e na logística, por sua vez, serviria de potencial para o elemento do turismo como “valor agregado” para a rota.

A falta de dinamismo entre governos brasileiros e bolivianos bem como o encurtamento do trecho pelo lado paraguaio¹ foram alguns dos pressupostos em viabilizar a

¹ A aproximação do governo brasileiro com governantes paraguaios e chilenos permitiu um estreitamento maior em termos de desburocratização aduaneira, ao contrário das tratativas com a Bolívia. Ainda que a fronteira entre Brasil e Bolívia (Corumbá e Puerto Quijarro) seja de fronteira seca, abrindo-se também como possibilidades futuras de integração, o impulso da Itaipu Binacional na ordem de aportar financeiramente a

integração por outros caminhos, fato que beneficiou o Paraguai em comunhão com o Brasil, que fomentou a construção de uma ponte binacional, entre os municípios de Porto Murtinho, no Brasil e Carmelo Peralta, no Paraguai. Além disso, o fato da Itaipu Binacional se dispor a financiar quase que integralmente a construção da citada ponte binacional, impulsionou de vez o processo de legitimação do novo caminho.

Diante dos fatos mencionados, importa-nos esclarecer que com a Rota em questão abre-se a possibilidade para o desenvolvimento turístico entre os quatro países que a compõem, porém ressalta-se que os entraves que possam impedir, abreviar ou estender os prazos para as suas respectivas finalidades, são representativos para a viabilidade da chamada Rota de Integração Latino-Americana, ora institucionalizada como RILA, que perpassa o Corredor Bioceânico. Em outras palavras, espera-se a viabilidade e construção de uma rota que percorre um Corredor Bioceânico.

Importa-nos mencionar que o Corredor é um espaço físico de passagem, e que a Rota contemplaria a integração humana, social, comercial, cultural e ambiental. Daí sua ampla relevância para a academia, o poder público e a iniciativa privada. Salienta-se ainda que “Corredor Bioceânico” é uma denominação mais usada pelo poder público, em razão de pressupostos designados anteriormente por autoridades governamentais (leia-se Conselho Sulamericano de Infraestrutura e Planejamento) como Corredores de Transporte, outrora chamados de Eixos de Integração e Desenvolvimento, balizados por reuniões governamentais. A Rede Empresarial institucionalizou o nome “Rota de Integração Latino-Americana”, entendendo que o nome “Corredor” limita o novo caminho como se fosse somente uma “passagem para escoamento de grãos”, quando na verdade 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.

A interdisciplinaridade deste estudo é comprovada exatamente pela complexidade que envolve uma rota atravessando quatro países sul-americanos. Por isso, infere-se que o desenvolvimento turístico, principalmente em um itinerário “em construção” demanda interfaces com a administração, economia, direito, sociologia, aspectos culturais, impactos

construção de uma ponte binacional entre Brasil e Paraguai (considerando a cidade de Porto Murtinho e Carmelo Peralta – fronteira molhada), proporcionou amplitude ao processo de integração e encutamento do caminho que leva aos portos chilenos, justificado ainda pelos trechos de rodovia já em fase avançada de construção em trecho paraguaio, com grandes possibilidades de serem entregues antes mesmo da finalização da construção da citada ponte.

ambientais e, por conseguinte, os aspectos multidimensionais do desenvolvimento, a saber: econômico, cultural, social, ambiental e político.

Nesses termos, ocorre afirmar que o sistema produtivo local do turismo é uma atividade estratégica para o desenvolvimento econômico e social dos países do Corredor. O desenvolvimento do turismo pressupõe diálogo entre as comunidades/localidades e o poder público e também com a iniciativa privada. No âmbito do desenvolvimento local, ora denominado DL, pode representar uma alavanca de geração de renda, desenvolvimento social e união entre os povos, desde que o elemento da governança contemple os olhares de todas as partes interessadas, sendo a comunidade local uma porção integrante de todo o processo. Esta representatividade a partir da viabilidade de uma rota de integração latino-americana é o que se espera não somente em vias teóricas, mas nas questões práticas também, que demandam além de uma integração comercial entre países, aportes ao empreendedorismo e protagonismo local, sejam em atividades turísticas, acadêmicas ou empresariais como um todo.

A disseminação de práticas de turismo integrado, no caso, conjugado entre mais de um destino, podem promover maior desenvolvimento entre países, principalmente iniciando-se em ambientes de fronteira, fato que poderá ocorrer a priori na divisa entre Porto Murtinho e Carmelo Peralta, dando um novo status para essa respectiva região, outrora conhecida como fim de linha. O turismo tem essa dinâmica de promover destinos desconhecidos para um patamar elevado, desde que munido de infraestrutura adequada e com uma visão prática de sustentabilidade, circunstâncias estas que serão substanciadas ao longo do desenvolvimento da tese.

Dentro do que consideramos primordial para o desenvolvimento de atividades turísticas sustentáveis, há de se considerar a aversão ao turismo de massa. A abertura de um novo caminho, que contemplará a circulação intensa de veículos de grande porte, bens e pessoas, ao ponto de se estimar o tráfego diário em mais de 400 caminhões por dia, além de se disponibilizar serviços aduaneiros que agilizem e atendam essa nova demanda. Há de se ponderar sobre a atividade turística que valorize e reforce os aspectos naturais locais, sociais e que não se deixe levar pela unicidade do contexto econômico empresarial, mas que dê relevância também às comunidades, oportunizando uma relação de autenticidade, em que a comunidade local e os turistas possam desfrutar de uma experiência de interação singular, para que a experiência compartilhada possa ser ainda mais significativa para ambos.

Esse desabrochar para a atividade turística é recorrente principalmente pelas ações institucionais dos governantes dos países que compõem essa nova rota de integração, alinhavando e estreitando relações internacionais que busquem a desburocratização nas

fronteiras, em forma de serviços aduaneiros unificados. Ao propiciar essa facilitação nos trâmites de entrada dos visitantes entre os países dessa nova rota, potencializam-se os outros aspectos profissionais do turismo, com participação da rede empresarial (investimentos em rede hoteleira, bares e restaurantes, serviços de agenciamento de viagens e câmbio, oferta de condução de visitantes por guias bilíngues etc) em consonância com a comunidade local. Esta, abará a característica de dar vazão à sua autenticidade, reforçando o seu sentido de pertença ao local, suas características culturais, tradições religiosas, respeito para com a terra (leia-se meio ambiente), fatores estes que, se bem organizado, podem ser representativos para gerar demanda de turistas, prioritariamente entre os países que compõem a rota, pela proximidade, e posteriormente, atuando de forma global, com possibilidade de receber visitantes de todo o resto do mundo.

O objeto de pesquisa recai, portanto, sobre uma nova demanda transnacional que envolve quatro países e que trará múltiplos impactos e desafios na ordem do turismo e da logística, não se sabendo ainda quais desses dois elementos terão mais relevância para os países que abarcam esse novo caminho. A partir de iniciativas de empresas privadas do setor de transporte, problemas centenários de escoamento de produtos agrícolas para a Ásia e apoio do governo federal, a denominada “Rota Bioceânica” ou “Rota de Integração Latino-americana (RILA)”, pode se transformar, além de um corredor de escoamento da produção agrícola de Brasil, Paraguai, Chile e Argentina, numa Rota Turística Transnacional, em outras palavras, com atividades comuns que beneficiem a todos os países que a compõem.

O turismo, a partir da abertura da nova rota, permitirá por intermédio da conexão rodoviária, a ligação entre biomas como o Pantanal, Chaco Paraguaio, Cordilheira dos Andes e região desértica em trechos argentinos e chilenos, promovendo um fluxo contínuo entre os países da rota.

O objetivo geral deste trabalho, portanto, consiste em analisar os elementos turísticos da RILA e sua conotação para o desenvolvimento do território sul-mato-grossense e demais países da rota. Por esta razão, debruçou-se em palavras-chave que norteiam o andamento dessa tese, a saber: Rota de Integração Latino-Americana; Corredor Bioceânico; Desenvolvimento Local (DL); desenvolvimento turístico; território e vozes discursivas. Essas palavras-chave sintetizam os objetivos específicos da tese, elencados a seguir:

a) Aportar elementos sobre o Corredor Bioceânico, correspondentes ao seu contexto histórico, possibilidades de integração, suas relações com os países da Rota e as perspectivas territoriais de desenvolvimento para Mato Grosso do Sul;

b) Destacar sobre aspectos do território e sua relação com o Corredor Bioceânico, considerando o turismo como vetor de desenvolvimento local, bem como a importância das territorialidades e suas relações multidimensionais no território que compreende o Corredor Bioceânico Brasil-Paraguai-Argentina-Chile.

c) Analisar a **discursividade** dos agentes comerciais e políticos (vide apêndice) em relação ao desenvolvimento turístico a partir da viabilidade e posterior concretização da Rila.

Em virtude dos assuntos relacionados à questão de políticas públicas e desenvolvimento territorial, enquadra-se este estudo na linha de pesquisa de “Políticas Públicas e Dinâmicas de Inovação em Desenvolvimento Territorial” do PPGDL. Diante dos fatos mencionados, entende-se que este trabalho possa contribuir com uma reflexão sobre a integração latino-americana no viés do turismo, por meio de múltiplos olhares, correspondentes aos agentes institucionais do Corredor, distribuídos entre poder público, iniciativa privada e rede de universidades.

Toda pesquisa, investigação, enfim, averiguação e ampliação de um estudo, implica avaliar um ou mais problemas que se deseja responder e/ou criar novas reflexões a respeito. O pesquisador deve separar e avaliar aspectos do assunto que deseja investigar, buscando conexão entre teoria e prática. Ao adotar questões norteadoras, há uma disposição em melhor investigar o objeto em questão, ou seja, cria-se um “norte” para onde se pretende chegar.

Nesse prisma, o estudo apresenta como sujeitos de pesquisa, agentes institucionais, políticos e comerciais, pertencentes à rede pública, rede empresarial e rede universitária. A pesquisa pretende responder às seguintes questões norteadoras:

- Em que termos a Rota Bioceânica pode propiciar o desenvolvimento da atividade turística no estado de Mato Grosso do Sul?
- Como potencializar as relações comerciais entre os países da rota no que tange ao turismo, ainda que a rota não esteja concretizada?
- Quais as discursividades dos agentes políticos e comerciais institucionais em relação à Rila?

Assim, a tese em discussão é fruto de reflexões oriundas de investigação ainda inicial, *a priori*, no primeiro semestre do Programa de Pós-Graduação em Doutorado em Desenvolvimento Local na Universidade Católica Dom Bosco (UCDB), no ano de 2017, nas discussões promovidas a partir do I SEMINÁRIO REDE DE UNIVERSIDADES ROTA BIOCEÂNICA “ROTA BIOCEÂNICA E REDE UNIVERSITÁRIA: DESAFIOS SOCIAIS E POTENCIALIDADES ACADÊMICAS”, ocorrido no período de 22 a 25 de outubro de 2017 na Universidade Estadual de Mato Grosso do Sul e na Universidade Católica Dom

Bosco envolvendo, a participação ativa de professores representantes das Instituições de Ensino Superior do Chile, Paraguai, Argentina e Brasil, assim como autoridades do governo federal, estadual e municipal.

O tema é complexo e inédito, e ainda existe uma lacuna na literatura acerca desse corredor logístico e, paralelamente, turístico, seja no contexto acadêmico nacional ou dos demais países que contemplam a rota. Ocorre destaque para a Revista Internacional Interações, que no segundo semestre de 2019, dedicou uma edição exclusiva para essa temática denominada: “Dossiê Desafios da Integração na Rota Bioceânica”, com 20 artigos entre pesquisadores dos quatro países do Corredor. Por isso, uma investigação se mostra de grande relevância para responder questionamentos, encontrar eventuais problemas e soluções, verificar resultados, bem como aprimorar ações e atividades, que contemple prioritariamente o contexto da comunidade local.

Para a concretização dos objetivos delineados, faz-se imprescindível a adoção de determinadas metodologias que viabilizam o desenvolvimento do estudo. Quanto à abordagem metodológica, a pesquisa é qualitativa, em que a ênfase dos dados coletados recai sobre os depoimentos dos questionados, de forma a apontar suas respectivas preferências e tendências dos sujeitos entrevistados em relação ao desenvolvimento econômico produtivo e turístico da nova rota. Quanto aos objetivos metodológicos, constitui pesquisa exploratória, para a familiarização e a aproximação com os diversos assuntos abordados.

Nessa linha, a pesquisa proposta, em relação às suas bases lógicas, pretende-se adotar o método dedutivo, partindo da utilização de dados referentes a uma parcela singular da população para se obter uma análise mais ampla sobre o fenômeno investigado. O método vai auxiliar a parte prática em conjunto com o que se tem de fundamentação teórica, como se fosse um elo entre tais partes, a nosso ver, gêmeos siameses, já que a teoria ajuda a explicar a ação prática e vice-versa.

A pesquisa bibliográfica serviu como aporte para a contextualização, a descrição e a caracterização dos temas; a pesquisa documental teve aporte em virtude das fontes de dados acessadas, como relatórios, questionários, documentos oficiais de reuniões e acordos e; na pesquisa de campo, em razão da coleta de dados junto aos sujeitos entrevistados entre Junho de 2018 a julho de 2019, com a interação entre teoria e prática para o conhecimento e a compreensão das percepções desses atores institucionais, ora entrevistados, acerca da abertura de uma rota de integração e os desafios e perspectivas que envolvem um projeto dessa envergadura.

Em que pese as diversas bases de dados e documentos acessados acima descritos, duas fontes secundárias de dados constituem o foco das análises deste estudo, essenciais à presente pesquisa, sendo as seguintes:

- (1) questionário semiaberto, por meio da plataforma *Google forms*;
- (2) entrevista semiestruturada, realizada presencialmente, em Campo Grande e Porto Murtinho.

Ficou estabelecido como base, o uso da plataforma *Google forms*², no intuito de levantar dados primários a fim de mensurar a percepção dos agentes políticos e comerciais em relação ao desenvolvimento do Corredor Bioceânico. Como critério de escolha dos respectivos agentes políticos e comerciais, foram selecionados 20 sujeitos entrevistados, de diferentes áreas profissionais, com o pressuposto de possuírem envolvimento com o projeto de abertura do Corredor Bioceânico, sendo estes: pesquisadores da Rede de universidades, representantes de associações comerciais, representantes de entidades turísticas como associação de guias, operadoras e agências de viagens, economistas, professores; gestores e ex-gestores municipais, secretários de turismo e profissionais liberais.

As discursividades dos sujeitos de pesquisa foram submetidas a análises textuais estatísticas realizadas pelo *software* livre Iramuteq - *Interface de R pour les Analyses Multidimensionnelles de Textes et de Questionnaires* permitindo-se comparar os resultados dos dados quantitativos com os qualitativos. A combinação de ambos os dados pode revelar comportamentos, ações e posicionamentos dos questionados, possibilitando reflexões mais abrangentes.

Assim sendo, todo trabalho científico necessita de respaldo bibliográfico, a fim de estabelecer conceitos, delinear características e aspectos, difundir teorias e instituir opiniões, as quais serão confrontadas com os resultados alcançados pela pesquisa.

Há uma vontade política pela viabilização da Rota de Integração Latino-Americana como alternativa para gerar desenvolvimento, emprego e renda, além da manifestação de apoio das comunidades das cidades que permeiam o corredor, rede empresarial bem como rede universitária, legitimada pelas ações de levantamento de pesquisas acadêmicas e participação de grupos temáticos juntos com o poder público.

Desse modo, a presente tese estrutura-se em quatro capítulos, assim designados: 1: Considerações iniciais; 2: Corredor Bioceânico: perspectivas territoriais de desenvolvimento

² O *Google Forms* é uma plataforma gratuita para criar formulários online. O seu uso permite a elaboração de perguntas de múltipla escolha e descritivas, servindo de aporte para feedbacks sobre temáticas diversas.

em Mato Grosso do Sul; 3: Desenvolvimento local, território e turismo 4: O Corredor Bioceânico e as discursividades produzidas.

Nas “Considerações Iniciais”, apresenta-se a macrovisão textual da tese com as estruturas metodológicas, o estado de conhecimento sobre a temática investigada e a apresentação dos capítulos.

O capítulo 2, “Corredor Bioceânico: Perspectivas territoriais de desenvolvimento em Mato Grosso do Sul”, versa sobre uma cronologia histórica de corredores de integração considerando países sul-americanos, sendo que pela robustez do tema, o presente capítulo se divide em três seções, a saber: 2.1 Corredor Bioceânico: contexto histórico e possibilidades de integração; 2.2: Corredor Bioceânico e sua relação com os países da Rota de Integração Latino-Americana” conectado com a sub-seção 2.2.1 denominada “Perspectivas Territoriais de Desenvolvimento em Mato Grosso do Sul a partir da viabilidade do Corredor Bioceânico”, e 2.3: A Rede Universitária da Rota de Integração Latino-Americana (Unirila) no contexto do Corredor Bioceânico.

Dando continuidade, em conexão à contextualização sobre Corredor Bioceânico e Rota de Integração Latino-Americana, no capítulo 3, denominado “Desenvolvimento local, território e turismo”, nos debruçamos na importância das territorialidades e suas relações multidimensionais no território que compreende o Corredor Bioceânico Brasil-Paraguai-Argentina-Chile.

Após os referenciais de Corredores de Transporte, que posteriormente se tornaram Corredores de Integração, as perspectivas territoriais de desenvolvimento a partir do turismo como vetor de desenvolvimento local, segue-se o capítulo 4 denominado “O Corredor Bioceânico e as discursividades produzidas”, objetivando-se discorrer sobre aquilo que se considera como a parte central deste estudo, no que se refere às percepções das vozes discursivas dos agentes comerciais e institucionais do Corredor Bioceânico. Para este fim, foi posto em discussões saberes do conhecimento sobre a análise do discurso baseado prioritariamente em Van Dijk (1984; 1987; 1991; 1993; 1998; 2006; 2008 e 2013).

Por fim, esta pesquisa, nas Considerações Finais, procura responder à questão norteadora, retomando os resultados de cada capítulo para comprovar a hipótese elaborada. Nesse momento, apresentam-se também intervenções como agente de desenvolvimento local para futuras ações e novas investigações sobre a temática desta tese.

2 CORREDOR BIOCEÂNICO: PERSPECTIVAS TERRITORIAIS DE DESENVOLVIMENTO EM MATO GROSSO DO SUL

Esse capítulo tem como objetivo ampliar a discussão sobre o Corredor Bioceânico Brasil-Paraguai-Argentina-Chile, explorando os desafios presentes e futuros de ordem territorial, social, ambiental e econômica a partir da implementação da nova rota. Desse modo, aportou-se inicialmente sobre o contexto histórico de Corredores Bioceânicos e as possibilidades de integração que demandam um projeto desse porte. Os autores selecionados, numa ordem cronológica, foram: Raffestin (1993); Geipot (1996); Le Bourlegat (2008; 2019); Thorstensen (2016); Sebben (2015) e o Informe de Actividades do Cosiplan (2017).

A partir da contextualização histórica, abordamos as relações dos países da rota, ora denominada Rota de Integração Latino-Americana (RILA), que perpassa o Corredor Bioceânico. Esse capítulo tem como aporte teórico principal os referenciais dos autores: Sposito (2006); Saquet (2011); Souza (2009); Souza e Gemelli (2011); Le Bourlegat (2010; 2019), Fuini Labigalini (2014); Figueira (2018); Lunas, Melo e Lunas (2019); Maciel *et al.* (2019) e reportagens do site G1 MS (2017a/b; 2018; 2019a/b). Em complemento à subseção 2.2.1, ora denominada “Perspectivas Territoriais de Desenvolvimento em Mato Grosso do Sul a partir da viabilidade do Corredor Bioceânico” teve como referencial teórico: Webinar UCDB (2017); Alves *et al.* (2019) e o Webinar Brasil pós-crise (2020).

Por fim, a última seção enfatiza a Rede Universitária da Rota de Integração Latino-Americana (Unirila) no contexto do Corredor. Os autores que substantivam o aporte teórico para essa seção foram Araújo (2013), Silva (2017), Le Bourlegat (2018) e Anais dos Encontros de Antofagasta, Campo Grande, Salta, Assunção, além do I Seminário da Unirila na UEMS e II Seminário de Turismo e Birdwatching em Porto Murtinho.

2.1 Corredor Bioceânico: contexto histórico e possibilidades de integração

A possibilidade de abertura de um Corredor Rodoviário Bioceânico teve início em meados do ano 2000, a partir da reunião da cúpula de presidentes da América do Sul, tendo como objetivo a construção de uma cooperação estatal e de integração do continente sul-americano. Conhecido inicialmente como iniciativa para a Integração da Infraestrutura Regional Sul-Americana (ora denominada IIRSA), para a composição de um corredor ou uma

rota³ de integração com escoamento da produção desses países pelo Oceano Pacífico, que pudesse minimizar custos operacionais, financeiros, integrar o continente e também diminuir o trajeto para Ásia, logo, abreviando também o tempo para chegada da produção.

Conforme avalia Sebben (2015, p. 171), em estudo contemporâneo sobre infraestrutura, desenvolvimento e integração é necessário um propósito maior aos corredores de integração, que não seja apenas o escoamento de grãos:

Por isso, projetos de infraestrutura conectados por eixos centrais de desenvolvimento, como uma “espinha de peixe”, articulariam as regiões produtivas de modo a gradualmente integrá-las. A integração com a economia global seria o auge do processo (SEBBEN, 2015, p. 171).

Esta abordagem, em primeiro plano, implica uma construção conceitual sobre a concepção de corredores de transporte e Eixos de Integração e Desenvolvimento (ora denominado EID), como origem no transporte e logística como um todo. Os chamados corredores, numa perspectiva histórica, eram denominados inicialmente de “corredores de transporte”, que nos governos militares, mais especificamente no I Plano Nacional de Desenvolvimento (PND) 1972-1974, foram abordados como um conjunto coordenado de infraestrutura viária e de outros recursos, necessários ao funcionamento do transporte (GEIPOT, 1996). Voltava-se especificamente para a garantia de rentabilidade aos produtos agrícolas, associada a políticas de modernização dos portos, armazenamento de grãos, enfim, estritamente enviesado para questões de logística, o que posteriormente passou a ser denominado nos anos de 1980 e na década seguinte de “corredores logísticos de transporte” (THORSTENSEN, 2016).

Sobre esta concepção, amplia esta ideia Le Bourlegat (2019, p.109) ao afirmar que “[...] a nova estratégia passou a ser a de corredores de transporte capazes de favorecer maior agilidade na integração buscada entre fornecedores, produtores e consumidores, por meio de combinações multimodais” (LE BOURLEGAT, 2019, p. 109).

Desse modo, esses corredores logísticos de transporte, ainda que criados a critério de propiciar a continuidade do transporte (leia-se atuar de forma multimodal), tratava-se de um novo itinerário entre países sul-americanos, com a possibilidade de propiciar uma integração que fosse benéfica a todos os países e não de forma unilateral, de modo a aproveitar todo o potencial de uma localidade, além do econômico produtivo.

³ [...] “o conjunto de infraestruturas, sistemas operacionais e meios logísticos que, em diferentes escalas e especializações, se integram com o objetivo de propiciar a continuidade do transporte, desde a origem da produção até o destino do beneficiamento, transformação ou embarque” (BARAT, 2007, p. 21).

Seguindo esse viés logístico, conforme parecer do Ministro brasileiro de Planejamento, Desenvolvimento e Gestão, Dyogo Henrique de Oliveira, constante no Informe de Atividades do Conselho da Infraestrutura e Planejamento, ora denominado Cosiplan (2017), tratando-se de um corredor, a infraestrutura, os trâmites aduaneiros e a logística deveriam transcender interesses individuais dos países integrantes da rota. Nas palavras do Ministro, no referido documento, “no caso de não se adotarem medidas comuns que agilizem o trânsito aduaneiro e garanta ao exportador ou importador segurança, previsibilidade e confiança, o corredor perde atrativo”. De acordo com o Informe de Atividades (2017), essa rota denominada de “Rota Bioceânica” foi intitulada também, de “Corredor Vial Bioceânico”, nomes que se sobrepõem um ao outro.

Institucionalmente, o novo itinerário correspondente a sua origem desde Campo Grande aos Portos do Norte do Chile, atende pelo nome de Rota de Integração Latino-Americana, ora denominada RILA, sendo que essa rota está inserida dentro de um Corredor Bioceânico. Portanto, tratando-se de Corredor Bioceânico, há o entendimento de um Corredor que ligará estrategicamente os oceanos Atlântico (desde os portos de Santos e Paranaguá), ao oceano Pacífico (Portos Chilenos), com destino aos portos asiáticos, Costa Leste dos Estados Unidos, Canadá e Oriente Médio.

Retornando ao contexto histórico de corredores, por intermédio da Iniciativa para a Integração da Infraestrutura Regional Sul-Americana (IIRSA), a ideia dos eixos de desenvolvimento baseava-se em características comuns das realidades entre países. Nesse processo, no lugar de integrar as regiões a partir de suas particularidades, passou-se a levar em conta como cada uma delas poderia participar de um projeto de desenvolvimento comum.

Portanto, a partir de 2000, por meio da IIRSA foram propostos para o continente sul-americano doze Eixos de Integração e Desenvolvimento (EID), modificados em 2003 para apenas dez EID, a saber: Andino, Andino do Sul, Capricórnio, Hidrovia Paraguai-Paraná, Amazonas, Escudo Guianês, do Sul, Interoceânico Central, Peru-Brasil-Bolívia e Mercosul-Chile. Cada EID deveria, em princípio, ser estruturado, de modo a viabilizar o fluxo de bens, serviços, pessoas e informações no âmbito dos doze países envolvidos na IIRSA, em torno de projetos comuns. Os processos setoriais de integração poderiam ocorrer a partir de pequenos grupos, com potencial para desenvolver ações conjuntas nos setores contemplados pela IIRSA (NOGUEIRA, 2008). Nessa abordagem, explica Le Bourlegat (2019, p. 110):

Os EID foram considerados espaços definidos por fluxos de bens e serviços entre regiões produtoras. Em princípio, os dez EIDs deveriam facilitar o acesso a zonas de alto potencial produtivo, que ainda permanecessem

isoladas ou subutilizadas. Poderiam se manifestar tanto em mercados já bastante expressivos, como naqueles em que as vocações e as potencialidades regionais se apresentassem latentes. Em outros termos, a regionalização seria construída por meio de fluxos comerciais dentro da região, como também fora dela, quando esta apresentasse territórios com potencial para gerar produtos exportáveis (LE BOURLEGAT, 2019, p. 110).

Pelo exposto, há de se mencionar que a IIRSA, como principal referência no quesito “integração sul-americana”, foi incorporada posteriormente em 2008, ao Consejo Suramericano de Infraestructura y Planeamiento (COSIPLAN) da União das Nações Sulamericanas (UNASUL), tendo como objetivo principal a busca pelo desenvolvimento com inclusão social, com seu estatuto aprovado dois anos depois, em 2010. A IIRSA, portanto, tornou-se um foro técnico do Cosiplan.

A finalidade desse Conselho, conforme aponta a supracitada Le Bourlegat (2019, p. 110-111), era de “[...] redefinir a matriz de projetos existentes e priorizar aqueles considerados mais importantes para fortalecimento e integração da infraestrutura regional, assim como procurar fontes de financiamento para os projetos priorizados [...]”.

Ocorre ainda mencionar que com a entrada do Cosiplan, transcorreram mudanças na ordem de planejamento estratégico principalmente no que diz respeito à infraestrutura dos EIDs, com ênfase específica à dimensão do transporte, da energia e comunicação, dando prioridade às cidades consideradas mais “dinâmicas” em sua área de influência, com potencial para gerar novas redes.

Nesse modelo de desenvolvimento, de concepção sistêmica, além da proporção econômica, o modelo levaria em conta também a dimensão social e ambiental. Ocorre que nos tempos contemporâneos, o conceito de desenvolvimento como um todo, envolve mais a interação humana, que é quem gera o desenvolvimento econômico. Desenvolvimento, portanto, é o processo de formação de como as pessoas (leia-se também organizações) se organizam para ter as coisas.

Nesse cenário, afirmamos a necessidade de um desenvolvimento que aporte sobre o tripé: pessoas (aspectos sociais), meio ambiente (cuidar do planeta para que as gerações futuras possam ter mais acesso à natureza, preservando-a), regidos sobre um modelo de governança prévia. O turismo deve ser elemento intrínseco de integração que dialogue com todos esses elementos.

Analisar de forma sistêmica implica tornar mais visível a realidade das organizações (nesse caso, do corredor como um todo), ou seja, envolve olhares interdisciplinares,

estabelecendo conexão com a administração, economia, ética, gestão, turismo, ecologia, geografia, comércio exterior, direito, dentre outros.

Aponta Le Bourlegat (2019) que o modelo em evidência reforça uma estruturação territorial das redes de cooperação desde a escala local e microrregional (subdivisão de uma macrorregião) até a multinacional, com a participação de diferentes partes interessadas, sejam de ordem local, regional e/ou dos países envolvidos.

Ao canalizar os objetivos da abertura desse novo caminho de forma que dialogue com todas as partes interessadas significa enfatizar que o poder público, rede empresarial, rede universitária e comunidade civil participem também horizontalmente do processo de integração. Participar de forma horizontal, numa análise literal, consiste em todos “terem assentos à mesma mesa”.

Diante desse contexto, frente a projetos infraestruturais de grande porte, deve ocorrer a princípio uma sólida estrutura de governança, muito em função de eixos de integração que envolvem outros países, com legislações diferentes. Ocorre ainda que corredores de toda ordem de transporte pressupõem a construção de grandes obras além de uma estrutura portuária e de transbordo, sejam anéis viários, pontes, ampliação e construção de estradas, pontos de apoio, dentre outros.

Assim, torna-se imperativo compreender o território sob uma dimensão de todas as escalas, inclusive a internacional, para que se construam estratégias de desenvolvimento de acordo com a realidade do local, com olhares sobre a divisão social do trabalho, o acesso à informação e uma visão sistêmica, buscando a diminuição das desigualdades e demais conflitos.

Essa linha de pensamento está em consonância com as prerrogativas aqui elencadas, dialogando com o propósito ora exposto do COSIPLAN, de melhorar a condição de vida das populações mais frágeis e contribuir também para a diminuição das diferenças sociais, gerando inclusão e participação coletiva. Ao se contemplar aspectos sociais no planejamento de abertura da Rota Bioceânica, amplia-se o olhar da teoria para a prática, não apenas como uma diligência de “ajuste de rota”, mas antecipando-se a eventuais problemas que possam ocorrer. Nessa linha, enquadra-se a título de exemplo, o relacionamento e inclusão da comunidade local dos arredores das obras em construção – portos, pontes, rodovia – a implantação de gestão da qualidade, principalmente no que concerne a segurança, bem como o bom trato com as respectivas comunidades.

Em tal perspectiva, em função do que já está sendo feito, em termos estruturais, no novo itinerário que transpassa o Corredor Bioceânico, o elemento da governança emerge no

sentido de favorecer a organização no espaço territorial. No apontamento de Castro (2019), foi instituído um mecanismo de coordenação intergovernamental, ao qual se somam os interesses privados (Conselho Empresarial) e o conhecimento acadêmico (Rede Universitária). Há de se considerar ainda o contexto da comunidade local, aproveitando de elementos do turismo como condutor de integração de desenvolvimento local. Sob essa tratativa especificamente, abordaremos práticas de turismo parcialmente no decorrer deste capítulo e com mais ênfase no capítulo posterior.

Neste contexto de integração, a governança deve estabelecer um senso comum de propósito, em que todos os envolvidos “falem a mesma língua”, além do que mecanismos de governança tenham como intuito, facilitar a implementação de processos que facilitem a tomada de decisão. Partimos do pressuposto de que não há gestão sem governança, ainda mais se tratando de relações comerciais entre países. É relevante afirmar que as empresas, universidades e órgãos públicos só prosperam com governança.

Assim, o papel das governanças deve seguir um modelo de desenvolvimento territorial, que no apontamento de Le Bourlegat (2019, p. 111), deve ser:

Fruto da articulação dos interessados envolvidos (públicos e privados) no seu planejamento, mediante disponibilização transparente de informações. Nesse processo, como se pode observar, a lógica organizacional deveria ocorrer, tanto de cima para baixo como de baixo para cima, de modo a se valorizar o território e dotá-lo de maior autonomia e responsabilidade no processo de desenvolvimento.

Com relação à necessidade de um modelo de desenvolvimento, a valorização do território objetiva dar protagonismo a todos os atores envolvidos no processo de desenvolvimento territorial, dando a visibilidade necessária neste contexto, ao Corredor como um todo, de modo que todo investimento – material ou imaterial - venha no intuito de gerar empregos, aumentar a circulação de cargas e pessoas, reforçar a segurança e a união entre os povos, reduzir a violência, dar dignidade e empoderamento às comunidades locais, com processos sustentáveis de capacidade de carga e acessibilidade, apenas para efeito de exemplificação.

A ascensão do turismo como campo de possibilidades de integração entre todas as partes interessadas, em outras palavras – poder público, rede empresarial, rede universitária e comunidade local (sociedade civil) – é uma forma concreta de busca de desenvolvimento, legitimada por uma base infraestrutural (construção de rodovia, portos, pontes, anéis

viários, pontos de apoio) e imaterial (festividades, conhecimento tácito das comunidades tradicionais no auxílio à preservação do território e de suas crenças e costumes).

As possibilidades de desenvolvimento territorial local ampliam-se ao se considerar o turismo como principal condutor de integração. Canalizando as ênfases do turismo (agenciamento e transporte; alimentos e bebidas; hotelaria; planejamento turístico; promoção e organização de eventos; hospitalidade; patrimônio cultural; turismo em áreas naturais; dentre outros), há demanda para todas essas modalidades e os seus respectivos subnichos.

A partir do aumento da demanda de circulação de pessoas e mercadorias e o subsequente aumento de atividades comerciais no contexto da nova rota, emergirão novos empreendimentos, como hotéis e pousadas, pontos de apoio, oficinas mecânicas especializadas em veículos de grande porte, clínicas médicas, agências de viagens e casas de câmbio, restaurantes de gastronomia internacional, escolas de idiomas, polos universitários etc. Com esse aumento substantivo de PJ's (pessoas jurídicas), haverá consequente aumento na arrecadação de impostos, fortalecendo os cofres públicos, oportunizando ainda a possibilidade de internacionalização de pequenas e médias empresas, além da visibilidade para a comunidade local das cidades por onde perpassará o novo caminho.

Entendemos ainda que diante de tais circunstâncias, é possível que a primeira etapa de um processo de desenvolvimento de uma nova rota dentro de um Corredor Bioceânico, seja evoluir de uma visão de corredor meramente econômico para um Corredor de Desenvolvimento.

A possibilidade real de abertura desse novo itinerário está balizada nas recorrentes obras infraestruturais de estradas em trecho paraguaio e argentino, além das obras de acesso no entorno de onde será construída uma ponte binacional entre Brasil e Paraguai, que será o principal eixo de integração entre os países pertencentes ao corredor.

Desse modo, o território que compreende esse novo caminho segue em construção, enquanto território e sociedade, como num círculo virtuoso, manifestado pela interação dos seus atores emersos nesse respectivo espaço. O modelo espacial presente na construção de um território pelos seus atores ou agentes sociais deve corresponder às presunções de toda ordem – política, ética, social, econômica – e, sobretudo um misto de todas elas, a respeito dos objetivos coletivos que se pretende alcançar.

Outrossim, em relação ao processo construtivo dos atores locais no território, ao que chamamos de territorialidade, este correlaciona-se ao conjunto de formas objetivas e subjetivas construídas e vivenciadas em determinado espaço territorial e o comportamento dinâmico naquele respectivo meio territorial constituído (LE BOURLEGAT, 2008). Ressalta-

se que a abordagem conceitual de território e territorialidade será mais abordada no capítulo posterior, em complemento ao outrora exposto.

Dando continuidade, outras formas de integração no território correspondente ao Corredor Bioceânico devem ser consideradas, levando em conta o dinamismo do meio territorial. Sob esse contexto de integração que o Corredor demandará a partir de sua relação com os países componentes da Rota de Integração Latino-Americana, nos debruçaremos na seção seguinte.

2.2 Corredor bioceânico e sua relação com os países da Rota de Integração Latino-Americana (RILA)

O Corredor Bioceânico Brasil-Paraguai-Argentina-Chile, numa perspectiva histórica de mais de duas décadas, com seguidas tentativas de sua viabilidade, em decorrência dos resultados das últimas obras estruturais desde 2018, caminha para a sua concretização.

Sendo assim, importa-nos mencionar que o Corredor é um espaço físico de passagem, e que a Rota contemplaria a integração humana, social, comercial, cultural e ambiental dentro do corredor. Daí sua ampla relevância para a academia, o poder público e a iniciativa privada.

Nesse seguimento, dando continuidade à contextualização histórica do Corredor Bioceânico, a presente seção versa sobre: i) Apresentação dos enfoques relacionados à Viabilidade do Corredor; ii) Entraves para o desenvolvimento econômico produtivo e turístico acerca das relações do Corredor com os países da Rota de Integração Latino-Americana (Rila), conhecida também como Rota Bioceânica. Paralelamente, pautaremos também sobre as perspectivas territoriais de desenvolvimento em Mato Grosso do Sul (subseção 2.2.1), em decorrência da viabilidade a supracitada rota.

Assim, a mencionada Rila é parte de um Corredor Bioceânico, em outras palavras, ela passa dentro de um corredor, chamado a priori de bioceânico, pela possibilidade de integrar na forma de transporte comercial, os portos de Santos e Paranaguá aos portos chilenos de Antofagasta e Iquique. É importante enfatizar que os portos brasileiros evidenciados se encontram com capacidade de carga quase em sua total ocupação e a utilização de portos chilenos (que tem mais da sua metade ainda em espaço para uso) tem entre outras vantagens, a diminuição no valor do frete para território asiático, costa leste norte-americana, Canadá e Oriente Médio.

No que se refere às relações do Corredor com os países da rota, há de se discorrer sobre qual itinerário a rota se materializará. Desse modo, compreende-se a rodovia que cortará

quatro países, isto é, o Brasil, o Paraguai, a Argentina e o Chile, como forma não somente de promover a exportação de produtos, mas também de trânsito de pessoas e de serviços. O trajeto terá cerca de 2,3 mil quilômetros de percurso entre Campo Grande, capital de Mato Grosso do Sul, até Antofagasta no Chile. Trata-se, portanto de um corredor essencial para facilitar a exportação, a importação de produtos e para a promoção multidimensional do desenvolvimento em relação às diversas localidades pelas quais a rodovia passará. Em referência aos aspectos multidimensionais do desenvolvimento, daremos contexto especificamente no capítulo posterior.

Com a definição desse trecho via Porto Murtinho, que faz divisa com Carmelo Peralta, no Paraguai, instituiu-se de vez o caminho que está sendo viabilizado para a rota em questão por onde perpassa o Corredor Bioceânico, reforçando a dimensão das regiões de fronteira como áreas de influência do Corredor. Sendo assim, consideramos que áreas fronteiriças representam os focos primários de desenvolvimento pelos entraves que influenciarão diretamente na continuidade do projeto para o Corredor Bioceânico entre Brasil, Paraguai, Argentina e Chile.

O início dos trabalhos relativos à abertura de uma Rota Bioceânica intensificou-se a partir da segunda expedição realizada entre empresários do estado de Mato Grosso do Sul e poder público, no período de 25 de agosto a 02 de setembro de 2017. A primeira foi feita em meados de 2013, houve ainda outras três viagens isoladas por caminhos que pudessem viabilizar a rota, como um trecho pela Bolívia, porém, a falta de infraestrutura nas estradas e desalinhamento político não permitiu viabilizar a continuidade da mesma por aquele país. Para ilustrar as cidades que permeiam o trajeto da Rota dentro do Corredor Bioceânico, ocorre mapeá-las. Dessa forma, em conformidade com a Figura 1, norteadas por setas considera-se saída e retorno desde Campo Grande:

Figura 1 - Mapa da Rota de Integração Latino-Americana



Fonte: G1 MS (2017a).

Conforme explanado na seção anterior, a primeira relação de integração entre países sul-americanos, proporcionada pela Rota de Integração Latino-Americana, como sugere o nome, refere-se a uma integração comercial no viés logístico. Todo o emaranhado de projetos anteriores, que vislumbravam desde a passagem pela Bolívia, outrora via Ponta Porã - Pedro Juan Caballero (cidades gêmeas em divisa seca entre Brasil e Paraguai), tinham como objetivo pleno a facilitação no trâmite de transporte de cargas, e com esse aporte, menos burocracia para a livre circulação de pessoas. O enfoque primário, portanto, sempre esteve pautado na integração logística da rota como vetor de integração entre países sul-americanos.

Na expedição de reconhecimento do itinerário escolhido como o trajeto em viabilidade (obras em andamento), em 2017, conforme explanação de Maciel *et al.* (2019), eram 28 caminhonetes de “rileiros” (membros pertencentes à Rota de Integração).

Na ocasião, em observância a essa expedição, houve demonstração que o desafio de infraestrutura poderia ser progressivamente superado, ainda que com certo grau de dificuldade, em decorrência da ausência de pontos de apoio (por quase todo o novo itinerário); sinalização ainda inadequada; falta de sinais de telefonia e redes de wifi, inviabilizando o tráfego noturno em parte do trecho; inexistência de casas de câmbio; dentre outros.

Ainda com relação à expedição de reconhecimento, observou-se que as cidades com maior infraestrutura no itinerário, como Campo Grande, MS, Salta e Jujuy na Argentina, podem ser beneficiadas pelo potencial e capacidade de se tornarem centros de armazenamento de cargas e/ou parques industriais, além do fortalecimento da atividade turística.

Reafirmou-se ainda a importância de gerar uma rede empresarial, visto que parte dos integrantes da expedição pertencem aos setores do comércio e indústria. A participação desses atores do setor privado, além do reconhecimento do novo itinerário, teve como fomento a iniciativa de atrair novos investimentos em todas as áreas, para com isso criar novos empregos e instigar o progresso do setor produtivo e do turismo como campo de possibilidades no território compreendido pelo Corredor.

Há de se ressaltar ainda a relevância que o projeto tem nas comunidades por onde perpassará o novo itinerário, em função da possibilidade de integração territorial proporcionada pela abertura desta nova rota que perpassa o Corredor Bioceânico. O agravante das questões infraestruturais acima mencionados (em fase de construção) se tornou coadjuvante à medida que o contato com as comunidades locais foi se estreitando durante a expedição. Essa expectativa é condicionada pelo interesse em gerar negócios que deem visibilidade para as respectivas comunidades, e desse modo, que possa gerar também inclusão. Em suma, que possa ressaltar o contexto de união entre povos e integração em todos os aspectos multidimensionais do desenvolvimento.

Com o mapeamento das cidades por onde perpassará a Rila e a aproximação da conclusão das obras rodoviárias bem como o início da construção da ponte binacional entre Porto Murtinho e Carmelo Peralta, é imperativo afirmar que o turismo passará a ter uma dimensão de protagonismo. Cidades maiores e, por conseguinte, mais estruturadas, como Campo Grande, Jujuy, Salta, bem como Antofagasta, pela desejável rede hoteleira, quantidade de restaurantes e similares, e sistema de transportes, dependerão mais de uma readequação nessas atividades, enquanto municípios como o de Porto Murtinho e, em menor proporção Jardim, terão que ampliar sua oferta infraestrutural em relação a criação de novos hotéis, pousadas, albergues, restaurantes, conveniências, leitos hospitalares, bem como opções de economia colaborativa como serviços de Uber, Airbnb, alugueis de bicicletas e similares. San Pedro de Atacama, ainda que seja um destino turístico já consolidado, deverá possibilitar aumento considerável de demanda, o que pode ser benéfico principalmente para canalizar comercialização de seu destino em períodos de baixa temporada, causando menos dependência na alta temporada (período de férias escolares e feriados locais), assim minimizando a sazonalidade da atividade turística.

Carmelo Peralta, em localização estratégica, deverá estruturar-se a partir de uma mudança disruptiva, ou seja, uma readequação total de sua estrutura urbanística, a saber: asfaltamento das ruas principais, sinalização de trânsito e turística, instalação de redutores de velocidade, implantação de um Centro de Atendimento ao Turista (CAT); melhorias de acesso

ao transporte público, água potável e energia elétrica; construção de leitos hospitalares, corpo de bombeiros e postos de policiamento; abertura de um polo universitário com cursos de gestão, turismo e afins. Dessa forma, dá-se maior legitimidade para os elementos ora expostos de aspectos sociais e ambientais preconizados por aspectos de governança.

Em relação ao turismo como campo de possibilidades, aportamos um infográfico (Infográfico 1) com as principais modalidades de turismo existentes da Rota de Integração latino-americana pré-construção. Nos capítulos posteriores, daremos mais ênfase para outras modalidades de turismo que possam ocorrer a partir da aproximação da concretização das obras infraestruturais do novo itinerário.

Infográfico 1 - Modalidades de Turismo na Rota Bioceânica (pré-construção da ponte binacional)



Fonte: Elaboração da própria autoria.

Dando continuidade, como resultado da expedição ora exposta, ficou evidente, por parte dos membros da caravana, que se espera que o Corredor se torne uma realidade materializada inicialmente nas grandes obras, além de dar ênfase aos serviços de controle fronteiriço como fator chave para a competitividade, elemento este que deve impulsionar os outros setores, particularmente o setor empresarial. O infográfico 1 enfatiza atividades turísticas ordenadamente em funcionamento (independente da sazonalidade de alta ou baixa temporada), mas há de se considerar que com a abertura do novo caminho, há chances de êxito em mais modalidades, que serão outrora relacionadas.

Além dos pressupostos materializados em reuniões e expedições pelo novo caminho, com a participação de autoridades do governo federal, estadual e municipal; diretores de universidades; membros de associações comerciais e sindicatos, como o Sindicato das Empresas de Transporte e Logística de Mato Grosso do Sul (SETLOG/MS) e Associação Brasileira de Agências de Viagens, seccional de Mato Grosso do Sul (ABAV/MS), há os pressupostos políticos que legitimam o processo institucional de abertura de uma rota de integração entre países.

Sob os respectivos pressupostos políticos que dão amparo na continuidade do projeto estão as declarações presidenciais de Assunção em 2015 e a de Brasília em 2017 e todas as tratativas do Cosiplan com apoio político nacional e local. Em outras palavras, há uma vontade política para que a rota se concretize e que dá legitimidade para que ocorram os próximos passos.

A Declaração de Assunção, realizada em dezembro de 2015, considerada um ponto de partida, reitera o compromisso de integração, desenvolvimento econômico e social, bem como o de estabelecer maior competitividade dos produtos regionais e facilitar a circulação de bens e pessoas, assinado pelos quatro presidentes dos países do Corredor. Na ocasião, foi constituído um Grupo de Trabalho (GT) para estudos técnicos e de viabilidade da Rota que compreende o itinerário ora exposto desde Porto Murtinho aos Portos do Norte do Chile. Além do compromisso firmado entre os presidentes, a busca efetiva pela conexão regional inclui a participação do setor privado, da academia e das populações locais. Sob a participação da academia, daremos ênfase na última seção desse capítulo.

Em relação ao elemento da competitividade, entendemos que há de fato uma grande possibilidade de o novo caminho potencializar relações comerciais inicialmente entre os países da rota e posteriormente de forma global. Sobre essas relações comerciais, nos debruçamos prioritariamente no turismo como campo de possibilidades para o desenvolvimento de tais relações, que envolvem a criação de novas alternativas de turismo,

como de aventura, consolidação do birdwacthing como um produto regional bem como investimentos na área de gastronomia, hotelaria, agenciamento e transporte e entretenimento.

Ocorre que, balizado em prerrogativas de integração, os governantes dos quatro países entendem, a partir da Declaração de Assunção, que os avanços virão apoiados em acordos gradativos por meio de uma política de convergência na diversidade. Nesse aporte, os eixos de integração são ferramentas centrais e indispensáveis para concretizar esse objetivo de interesse comum.

Nesse seguimento, a Declaração de Brasília, datada de Dezembro de 2017, reiterando o compromisso assinado anteriormente, de encontro ao processo de integração, teve como abordagem levar adiante a convergência entre Mercosul e a Aliança do Pacífico, sacramentada pelo início das obras de construção da nova rodovia, correspondendo inicialmente ao trecho de Carmelo Peralta à Loma Plata (Figura 2).

Figura 2 - Parte do Trecho de Rodovia no Paraguai, da Rota Bioceânica



Fonte: MOPC PY. Ministério de Obras Públicas y Comunicaciones, Paraguai (2020).

A partir das considerações acerca da relevância do Corredor e dos trabalhos intensificados e das duas declarações (Assunção e Brasília), de forma a embasar os próximos objetivos dessa seção (no caso, dar ênfase à viabilidade do Corredor e seus entraves), sintetizamos no Quadro 1, a seguir, os assuntos que tiveram enfoque nas duas declarações.

Quadro 1 - Síntese dos Assuntos abordados nas Declarações de Assunção (2015) e Brasília (2017)

Declaração	Assuntos abordados
DECLARAÇÃO DE ASSUNÇÃO	<ol style="list-style-type: none"> 1. Formação de GT's entre os 4 países, integrando os Ministérios de Obras Públicas, Infraestrutura e Transportes; 2. Plano Piloto para agilizar os procedimentos de fronteira que assegure: maior eficiência, sistematização e homogeneização dos mecanismos de inspeção e controle nos 4 países; 3. Avançar no contexto de informatização integrada com formulários e dados uniformes, permitindo agilidade no transporte de mercadorias e pessoas; 4. Realizar estudo conjunto com a iniciativa privada de modo a avaliar infraestrutura e possibilidades de transporte multimodal; 5. Definição de Método de Trabalho do GT a ser formalizado em forma de relatório a ser apresentado em Seminário no Chile.
DECLARAÇÃO DE BRASÍLIA	<ol style="list-style-type: none"> 1. Afirmação do compromisso de integração latino-americana, através de uma aproximação física entre os países, materializada pelo início das obras em trecho paraguaio; 2. Entendimento da importância dos demais atores no projeto da nova rota inserida dentro do Corredor, a saber: iniciativa privada, universidades e sociedade civil; 3. O Corredor deve permitir o desenvolvimento multidimensional no âmbito sub-regional (desdobramento de uma região que pode ter escala nacional e internacional) e também numa perspectiva de integração com o resto do mundo (nível global); 4. Reconhecimento do avanço das obras infraestruturais do Corredor, porém com déficit nas questões de procedimentos aduaneiros e demais relações fronteiriças; 5. Definição de segundo ciclo de reuniões em território argentino, para dar continuidade ao Plano Piloto de procedimentos em fronteira e possíveis adaptações.

Fonte: Elaborado com base nas Declarações de Assunção (2015) e Brasília (2017).

De acordo com o Quadro 1, evidencia-se a importância das regiões de fronteira no processo de integração entre os países que compõem a nova rota de integração latino-americana, ao passo de que as relações intra-fronteiriças têm representatividade nas relações comerciais (transporte de carga, bens e pessoas), humanas (aproximação das relações entre povos a partir das obras infraestruturais) e de desenvolvimento multidimensional, aproximando uma região da outra em todos os aspectos multidimensionais, que serão aportados no capítulo posterior.

Assim, este Corredor Bioceânico pode oportunizar uma mudança de perspectiva local, principalmente em função dos investimentos aportados em infraestrutura de toda ordem, a começar pelas supracitadas áreas de fronteira entre os países, valorizando o interesse coletivo

das comunidades locais. Além do mais, espera-se com a condução das obras de viabilidade do corredor, um incremento da conectividade e integração regional e um incentivo à internacionalização das pequenas e médias empresas e dos territórios impactados pelo corredor.

Iquique e Antofagasta (Chile), bem como Porto Murtinho (Brasil) e Carmelo Peralta (Paraguai), podem ser consideradas como cidades nós desse eixo de desenvolvimento, sendo que esse termo, referido por Souza e Silveira (2014), se dá pela condição de cidades mais dinâmicas em suas respectivas áreas de influência, consideradas nós de redes regionais com potencial para integrar-se a novas redes de interconexões e interdependências.

Nesse conceito, explica Le Bourlegat (2019), que a visão de desenvolvimento territorial deve levar em conta um vetor de desenvolvimento sustentável e não somente uma dimensão econômica, mas também social e ambiental.

No aporte a demandas binacionais, o maior entrave da RILA e do Corredor Bioceânico é a ponte binacional Porto Murtinho-Carmelo Peralta, prevista para estar pronta a partir de 2023. Sob esse viés, aportaremos a seguir, na nossa visão, o que podem ser considerados os principais entraves que correspondem à viabilidade da rota, que darão legitimidade para sua concretização.

Uma obra dessa grandeza, se concretizada, além de viabilizar a passagem de veículos, já será por si só um atrativo turístico. A obra em questão, ao contrário do que ocorre há mais de duas décadas (leia-se trânsito em balsa para até 4 veículos de pequeno porte) garantiria o tráfego o ano todo.

Salienta-se, em virtude dos fatos mencionados, que corredores e rotas entre países quase sempre remetem a pelo menos uma grande obra de infraestrutura, seja isoladamente em um país (construção e ampliação de estradas, por exemplo) ou binacional, caso da Ponte da Amizade, ligando Brasil (Foz) e Paraguai (Ciudad del Este), que demorou cerca de 6 anos para ficar pronta.

Nesse contexto, Le Bourlegat (2019, p. 109), explica que onde os corredores passam, devem se tornar “núcleos de rede, levando-se em conta a identificação de áreas urbanas que pudessem assumir o papel de grandes nós desses fluxos dinâmicos”. Além disso, a autora explica que cidades de fronteira mais relevantes em cada país envolvido também poderiam assumir esse contexto chamado outrora de cidade-nó, ou pontos de área de influência de um corredor.

Sob o aspecto específico das redes, na ótica de uma rota de integração entre países sul-americanos, há o entendimento que sejam de forma a conectar os sujeitos aos lugares. As

cidades-nós, nesse sentido, localizadas quase sempre em regiões fronteiriças, acabam por se tornar espaços de convivência que podem servir de modelo para outras cidades ao longo do itinerário que corresponde à Rota de Integração Latino-Americana, que perpassa um Corredor Bioceânico. Desse modo, as redes, significam “ligações, interações [...] derivando das relações sociais, que são, por sua vez, multidimensionais, ou seja, econômicas, políticas e culturais [...]” (SAQUET, 2011, p. 9). Sob a dimensão cultural, elencaremos atividades dessas relações no capítulo 3, em observância ao turismo como elemento dinamizador de reforço a questões de meio ambiente, culturais e demais campos de possibilidades.

Pelo exposto, em função da abertura de uma rota de integração para o desenvolvimento produtivo – escoamento de grãos – e outrora turístico, fica evidente o planejamento das ações no território que compreende o supracitado itinerário, observando a dinâmica das redes que o representam. Essas redes são formadas pelo poder público, associações comerciais, empresariado, rede de universidades (ora denominada Unirila) e comunidade local. A representatividade dessas redes e suas discursividades serão apresentadas no último capítulo dessa tese, de modo a trazer reflexões sobre a possibilidade de abertura de uma rota que dialogue com todos os atores e agentes locais envolvidos.

Diante dos fatos mencionados, há uma estimativa, por exemplo, de investimentos maciços em Porto Murtinho, por ocorrência da construção de três portos no Rio Paraguai, com a possibilidade de tornar-se um centro de importação e exportação. Em reportagem do G1 MS (2019a), o então prefeito da cidade, estima em um intervalo de 3 a 4 anos, um fluxo de até 700 caminhões por dia, passando pela rota e pelos portos.

Ademais, a integração gradual de eixos de desenvolvimento, iniciando pela articulação entre macrorregiões por país, e depois gradativamente, entre os países do corredor, possibilitará num médio a longo prazo, um processo de integração, a priori econômica, com a economia em escala global.

Esse entrave logístico do Corredor, a partir de uma infraestrutura ordenada nesse viés, poderá trazer benefícios também para o turismo. Em outras palavras, a logística dará viabilidade ao desenvolvimento turístico, criando uma dependência de um elemento sobre o outro. Ainda que se possa haver turismo sem uma infraestrutura básica, é necessário diante da proximidade das construções das grandes obras (leia-se ultima parte do asfaltamento em trecho paraguaio e ponte binacional) que ocorra um planejamento onde a logística seja parte inerente a esse processo. Dessa forma, ambos os elementos deverão andar de forma horizontal, ou seja, lado a lado, para que tenham uma eficácia similar. A ineficiência de um

poderá sobrecarregar ou inviabilizar o desenvolvimento do outro, ampliando os entraves já mencionados.

A região de potencialidades a ser desenvolvida, segundo o aporte da supracitada Le Bourlegat (2010), vinculada a um setor produtivo ou a uma vantagem de localização estratégica (casos outrora citados de Porto Murtinho, no Brasil e Carmelo Peralta, no Paraguai, por exemplo), passaria a constituir um supracitado Eixo de Integração e Desenvolvimento.

Sob o contexto estratégico das áreas de fronteira, se bem estruturadas, podem ampliar a representatividade do Corredor, servindo de referência para as demais cidades da rota. O Programa de Desenvolvimento da Faixa de Fronteira (PDFF), elaborado pelo Ministério de Integração Nacional relata que:

[...] o meio geográfico que melhor caracteriza a Zona de Fronteira é aquele formado pelas cidades-gêmeas. Estes adensamentos populacionais cortados pela linha de fronteira apresentam grande potencial de integração econômica e cultural assim como manifestações “condensadas” dos problemas característicos da fronteira, que daí adquire maior densidade, com efeitos diretos sobre o desenvolvimento regional e a cidadania (BRASIL, 2005, p. 152).

Na RILA, Porto Murtinho e Carmelo Peralta, consideradas cidades-gêmeas, terão maior visibilidade a partir da viabilidade do novo itinerário, materializado pela ponte binacional que será construída no Rio Paraguai, que divide as duas cidades. Nesse segmento, ressalta-se que as duas cidades são consideradas cidades-nós e, provavelmente, serão as mais beneficiadas no contexto de fronteiras entre os quatro países da rota, já que dentre as demais fronteiras entre os outros países do Corredor, são aquelas que dispõem de melhor infraestrutura.

Ocorre que parte dessa estruturação nessa área específica, pode tanto potencializar a criação de novos negócios e relações comerciais sustentáveis a começar pelas cidades de fronteira e o seu entorno, bem como “esfriar” essas relações pela dependência da concretização (ou ao menos, em via de se concretizar) da ponte binacional Brasil-Paraguai, considerada o maior dos entraves supracitados. Por isso, baseado nas afirmações explicitadas acima, declara-se com veemência que caso não seja construída a ponte, inviabiliza-se o Corredor Rodoviário Bioceânico.

Outrossim, há de se ressaltar que a construção de uma ponte desse porte não pode isentar a responsabilidade de continuidade dos outros projetos dentro do itinerário do corredor, como o que já vem ocorrendo no lado paraguaio da ponte, ilustrado na figura 3:

Figura 3 - Início de pavimentação de Estradas em trecho paraguaio da RILA



Fonte: Mato Grosso do Sul (2019). Foto: Toninho Ruiz

Além dos trechos de fronteira, que demanda uma responsabilidade dúbia, há as questões burocráticas aduaneiras que devem contemplar iniciativas que facilitem o trâmite do transporte de cargas e circulação de pessoas entre os quatro países e, a responsabilidade isolada de cada país no desenvolvimento em seu respectivo território.

O Paraguai tem um desafio maior com o Corredor em função da maior necessidade de infraestrutura necessária para a viabilidade da Rota, em comparação aos outros países. Além da ponte binacional na divisa com o Brasil, há cerca de 150 kms de trecho a ser pavimentado em seu território. Com a pavimentação do trecho em questão, haverá ainda necessidade de pontos de apoio com postos de combustível, hospedagem e oficinas específicas para caminhões com carga pesada e carros de passeio que passarão a trafegar com maior fluxo pelo Corredor Rodoviário Bioceânico.

Diante do exposto, uma problemática inicial que ocorre é na passagem da fronteira de Porto Murtinho, no Brasil, para Carmelo Peralta, no Paraguai, que conforme outrora submetido, nos dias atuais é feita em uma pequena balsa e dependendo do modelo do veículo e peso, dá-se a passagem de apenas quatro veículos por vez. Numa eventual viagem de grupo, dependendo do número de pessoas, tal trecho praticamente inviabilizaria esse tipo de viagem, daí a necessidade extrema da ponte, como ponto de partida para dar viabilidade ao Corredor Bioceânico.

Na atual conjuntura (meados de 2021), não há logística para que haja passagem de ônibus (inviabilizando o turismo de grupos maiores) e de caminhões (dificultando o transporte

de mercadorias em maior escala). Entretanto, houve um considerável avanço na pavimentação de trechos em território paraguaio, situação que deve viabilizar atividades de turismo em pequenos grupos (viagens de carro), antes mesmo da construção da ponte binacional, iniciando por deslocamentos mais curtos, entre Brasil e Paraguai. Para efeito de conhecimento, a Figura 4 ilustra a passagem atual na fronteira do Rio Paraguai (via pequena balsa) e o projeto futuro da ponte estaiada de 680 metros prevista para o mesmo local.

Figura 4 - Balsa no Rio Paraguai e projeto futuro de ponte no mesmo local



Fonte: G1 MS (2019b).

Com a viabilidade da obra, estuda-se um ganho expressivo de competitividade ao agronegócio e, posteriormente, ao turismo. De acordo com reportagem do G1 MS (2019b), o então diretor paraguaio da Itaipu, José Alberto Alderete⁴, financiadora da obra da ponte binacional, ressaltou que a rota não trará benefícios somente ao Brasil e Paraguai, mas também para o Chile, Argentina e Bolívia, comparando a robustez da obra ao Canal do Panamá, sendo a ponte um símbolo de união do Atlântico com o Pacífico, transformando as cidades fronteiriças de Carmelo Peralta e Porto Murtinho de fim de linha, para início de linha.

Sob essa relação específica entre Brasil e Paraguai, correlacionada a grandes obras de integração, há a Ponte da Amizade, que liga Foz do Iguaçu e Ciudad Del Este, construída em meados de 1950, e posteriormente, a Usina Hidrelétrica de Itaipu, em que a barragem foi construída pelos dois países entre os anos de 1975 e 1982. Desse modo, espera-se que realmente transcorra a obra da ponte binacional Porto Murtinho – Carmelo Peralta.

⁴ Para efeito de ilustração, o então diretor José Alberto Alderete, posteriormente, ainda em 2019, renunciou ao cargo, mas permaneceu convicto em sua interpretação sobre a robustez do projeto da Rota Bioceânica.

Se tomarmos o exemplo pós-construção da Usina de Itaipu, é perceptível o impacto que uma grande obra reflete em seu entorno. O primeiro impacto dá-se em referência à necessidade de mão de obra específica, em grande quantidade de pessoas e no longo prazo. No caso de Foz, cidade brasileira no entorno da Usina, em conformidade com Souza e Gemelli (2011), o município saltou, em um espaço de dez anos, de 33.970 habitantes, em 1970, para 136.300 habitantes, em 1980, ou seja, mais do que quadruplicou. Os autores reiteram que um aumento populacional dessa ordem “traz consigo outras consequências, como a necessidade de maior atendimento nos postos de saúde, mais moradias e toda a infraestrutura que necessitam, como saneamento básico, educação, lazer etc” (SOUZA; GEMELLI, 2011, p. 106).

Retornando a Carmelo Peralta e Porto Murtinho, municípios “beneficiados” pela obra da ponte binacional (a palavra beneficiados é ilustrada propositalmente entre aspas, pois com o desenvolvimento recorrente à construção da ponte, deverá haver aumento populacional considerável nas respectivas cidades e acarretar em outros investimentos necessários aos quais os municípios devem antever). Entre os prováveis impactos frente a esta obra específica podemos citar: problemas sociais relacionados à exploração sexual (as cidades têm como característica o turismo de pesca, recepcionando muitos pescadores em temporada), necessidade urgente de formação de mão de obra qualificada, problemas relativos à violência urbana, supervalorização imobiliária, saneamento básico, dentre outros.

A rota, inicialmente, pode ser vinculada a um desenvolvimento comercial e turístico, mas há de se avaliar os impactos sociais, como o tráfico de drogas, a exploração sexual⁵ infantil e a violência. Há de se ressaltar ainda a previsão no aumento de impostos internos no país, o que gera um impacto econômico que pode frear alguns investimentos estrangeiros, por ocasiões de flutuação de câmbio, a título de exemplificação, enfatizando que não há como se promover turismo em clima de instabilidade social, financeira e política. Ademais, a rede hoteleira nas cidades gêmeas deve ser parcialmente remodelada, considerando a possibilidade de alto fluxo de pessoas, à medida que se aproxime a concretização dos trechos rodoviários e da ponte binacional.

⁵ A exploração sexual tem relação com a lucratividade através de práticas sexuais. Em virtude de um destino – no caso Porto Murtinho e Carmelo Peralta – terem a modalidade do turismo de pesca como uma característica de seus municípios, modalidade esta pela qual em geral composta por indivíduos do sexo masculino, há uma preocupação do poder público em relação à exploração sexual infantil, inclusive sendo preconizadas ações pela Fundação de Turismo do estado de Mato Grosso do Sul alertando a população sobre essas possibilidades se potencializarem pelo fato de se empregarem mão-de-obra numerosa ao se aproximar a construção da ponte binacional.

Dando continuidade aos entraves do Corredor Bioceânico, Lunas, Melo e Lunas (2019, p. 4) apontam que “o rol principal de dificuldades está relacionado às questões sanitárias, de segurança e de meios de pagamento”. Em relação aos dois primeiros, os autores Richter e Richter (1999) destacam que os principais apontamentos para o rigor nas fronteiras estão relacionados ao medo do terrorismo e a possibilidade de pandemias.

Ocorre ainda em relação a questões sanitárias, a precariedade de sistemas de saúde no âmbito dos quatro países, o que eleva a importância de se adquirir um seguro viagem para passageiros que venham a transitar nesses territórios. Seguros de assistência em viagens, em geral, auxiliam na cobertura a despesas médicas para enfermidades e acidentes. A construção de hospitais ou pelo menos unidades de assistência devem fazer parte de um plano de infraestrutura à medida que as estradas e pontos de apoio forem viabilizados. Deve ocorrer ainda atuações dos planos diretores das cidades por onde perpassará a nova rota, preservando o desenvolvimento das funções sociais dessas respectivas cidades, bem como a garantia do bem estar de seus habitantes, elementos estes que preconizam um plano diretor.

Sobre a questão específica da saúde pública, amplia essa discussão os autores Lunas, Melo e Lunas. (2019, p. 39):

Observa-se que tanto no Paraguai quanto na Argentina e no Chile o sistema de saúde público não é bom, já que a população local recorre normalmente a planos de saúde que dão acesso à rede particular de atendimento. A população local é amparada por um fundo previdenciário de cada país. Isso deixa os turistas sem alternativa em casos de infortúnios relacionados à saúde e até acidentes ou óbito, tendo que recorrer às instituições privadas e de alto valor comparados a uma apólice de seguro ou assistência viagem.

Estima-se, com o início da construção da ponte binacional entre Porto Murtinho e Carmelo Peralta, tendo como pressuposto a quantidade de mão-de-obra necessária para a respectiva obra bem como a demanda de cidadãos de cidades próximas do Paraguai, que evolua a quantidade de profissionais da saúde e equipamentos hospitalares necessários para atender a um aumento populacional temporário e, posteriormente, não-temporário, principalmente em Porto Murtinho (população estimada pelo IBGE em 2020 de 17.298 habitantes) contra 4.432 habitantes de Carmelo Peralta (dados de Subsecretaría de Estado de Administración Financiera, 2020).

Considerando a cidade de Porto Murtinho, de acordo com dados do Ministério da Saúde (BRASIL, 2017), há a necessidade de ampliação de pelo menos mais duas Esf (Equipe de Saúde para a Família) no município. Esse modelo de equipe, segundo a Secretaria de Atenção Primária à Saúde (SAPS), deve ser composto, por no mínimo um médico e um

enfermeiro generalista ou especialista em Saúde da Família; um auxiliar ou técnico de enfermagem e agentes comunitários de saúde. Há ainda uma recomendação da inclusão de profissionais de saúde bucal como: cirurgião-dentista generalista ou especialista em Saúde da Família e auxiliar ou técnico em Saúde Bucal. Com o adendo dessas equipes multiprofissionais, deverá ocorrer o aumento das instalações do hospital municipal da cidade bem como a possibilidade de abertura de novas clínicas médicas particulares.

Outro entrave evidente é em relação aos meios de pagamento, pois em muitos estabelecimentos só se aceita pagamento em moeda local, não recebendo nem mesmo transações por cartão de crédito. Nas caravanas de reconhecimento do trecho rodoviário em estudos de viabilização do Corredor, há relatos que em postos de combustível no Paraguai e na Argentina em certo modo houve necessidade de vaquinha (termo para pedido de arrecadação monetária entre colegas) para pagamento.

Por outro prisma, o papel integrador das cidades de Porto Murtinho e Carmelo Peralta, como cidades-nós, devem favorecer a mobilidade e relações internacionais, conforme Sposito (2006, p. 116), pois a cidade com essas características deve ser observada como um “espaço propício à relação de atividades que requerem encontro, proximidade ou possibilidade de comunicação, especialização e complementaridade de papéis e funções”.

Nas ponderações de Sposito (2006), sobre o que o autor chama de “rede de cidades”, ainda complementa que tal rede se substantiva em situações de troca de mercadorias, investimentos internacionais, efetiva circulação do conhecimento e novas tecnologias de sistemas e redes de comunicação.

Importante contextualizar também que as cidades gêmeas, em virtude da supracitada obra da ponte binacional, a partir do término de sua construção, deverão tornar-se parte de um mesmo contexto regional, ainda que sejam cidades separadas por um rio, por legislações e idiomas diferentes. Diante disso, é de suma importância que o poder público, em paralelo com a construção da obra, faça também uma “ponte relacional” entre as cidades, com projetos interligados que tragam benefícios para ambos os municípios. Ocorre menção a atividades paralelas de pesquisadores locais e iniciativa privada com projetos de documentários e iniciativas culturais que poderão se tornar novos campos de possibilidades de negócios nesses municípios. Sob essa vertente, trataremos no capítulo posterior.

Nesse contexto, ao citar novamente o exemplo de Foz, a partir da construção do Lago de Itaipu, em região fronteiriça, fica explícita não só uma mudança nas estruturas territoriais, mas principalmente nas relações sociais no território. Em consonância a Souza (2009), com a formação do Lago em Itaipu, “não mudou apenas o aspecto geográfico da região, alterou sua

própria essência. A agricultura, base da economia regional, começou a ceder lugar à atividade turística [...]” (SOUZA; GEMELLI, 2011, p. 126). Tal característica – o desabrochar da atividade turística em sobreposição às demais atividades - pode ocorrer inicialmente nas regiões de fronteira e arredores como caso de Porto Murtinho, Carmelo Peralta e inclusive beneficiar cidades próximas como, Bela Vista e Vallemy, e ainda as outras fronteiras subsequentes, entre Paraguai e Argentina, e Argentina e Chile. Os destinos consolidados como Deserto do Atacama, Salta e Jujuy, bem como aqueles indutores (próximos ao itinerário da rota) como Bonito, Miranda e Salar de Uyuni (Bolívia) deverão receber uma demanda ainda maior de turistas, inicialmente entre os países da rota. A busca pela uniformidade de gestão de atrativos turísticos (leia-se bons acessos, infraestrutura desejável do receptivo do atrativo, guias com desejável entendimento de outros idiomas além do idioma de origem) deve ser uma constante pelas cidades menores, para que num futuro próximo possam vir a ter resultados expressivos com o turismo.

Em relação ao viés do turismo, este é um elemento fundamental, além da logística, com poder de criar fortes relações entre os países do corredor. Pela diversidade de atrações turísticas singulares mescladas entre os quatro países, a potencialidade para o desenvolvimento turístico é real, com a ressalva de um planejamento envolvendo a tríade poder público, setor privado e comunidades locais. No caso da participação da comunidade local, daí deve emergirem ações de economia criativa e colaborativa. Sob esta última (podemos chamar também de turismo colaborativo), há possibilidades de implantação nas cidades menores, de aplicativo para transporte de passageiros, como o Uber, 99 e afins, ressaltando que o transporte é uma das ênfases do turismo que mais colaboram com a economia turística. Há espaço ainda para o Airbnb⁶, dando possibilidade ao morador local escalar a sua renda, sendo que a percepção sobre essa plataforma específica deverá ser significativa, pois haverá aumento de demanda de visitantes procurando por esse itinerário, e as cidades estrategicamente localizadas, como pontos de apoio, poderão dispor de iniciativas nesse modelo de hospedagem. Escritórios compartilhados também podem ser evidenciados como um campo de possibilidades para investimentos ao longo de todo o itinerário da rota, pressupondo que haverá demanda pelo trabalho remoto no itinerário da Rila.

Com a viabilização das obras de infraestrutura logística (pontes, estradas e pontos de apoio), dá-se a potencialidade de alavancar o turismo por todo o corredor, em outras palavras,

⁶ O Airbnb é uma plataforma online de aluguel de espaços e acomodações. O site disponibiliza serviços para que anfitriões e hóspedes possam se comunicar com segurança, além de promover o gerenciamento de recolher e transferir pagamentos entre as partes. Disponível em: <https://www.airbnb.com.br/help/article/2503/o-que-%C3%A9-o-airbnb-e-como-ele-funciona>. Acesso em: 20 dez. 2020.

com a visibilidade vêm as possibilidades de condução do elemento do turismo no corredor, desde que fundamentado em melhorias de acesso, sinalização turística adequada, capacidade de carga e enquadramento em normas de segurança, respeito ao meio ambiente e as comunidades tradicionais. Serão essas premissas as que darão legitimidade ao processo de institucionalização do turismo como um dos vetores de desenvolvimento da rota.

Os trechos de menor preocupação em relação às estradas estão entre Argentina e Chile, ainda que há melhorias gradativas sendo feitas, como parte do trecho que conecta a cidade de Salta com a fronteira chilena, em substituição ao antigo caminho que se fazia nesse itinerário. Essas melhorias conexas entre trechos indicarão maiores possibilidades de fortalecimento do turismo.

Nesse quesito, ocorre mencionar que um dos fundamentos do turismo entre países, mais especificamente em áreas de fronteira, é o fato do estímulo da convivência com o outro, com a diferença nacional, os símbolos próprios a cada nação, a história, a cultura e o nacionalismo, que por vezes, se entrelaçam como o caso do culto a Nuestra Madrecita de Caacupé, padroeira do Paraguai, tradicionalmente cultuada também no lado brasileiro de fronteira, em cidades como Porto Murtinho (divisa Carmelo Peralta) e Ponta Porã (divisa do Paraguai com Pedro Juan Caballero).

No momento que se criam demandas turísticas, é necessário ativar o ócio criativo e engajamento das comunidades locais, para que se impulse a qualidade de vida, e no caso dessa festividade de Caacupé, a programação religiosa estende-se também por apresentações culturais e produtos típicos de quermesse. A festa entrará para um eventual Calendário de Eventos da Rota Bioceânica, caso o novo caminho venha de fato a se concretizar.

No contexto brasileiro, não é tão diferente do que ocorrem nos demais países da rota, já que boa parte da população economicamente ativa também recorre aos planos de saúde particular, em função da precariedade em alguns casos do Sistema Único de Saúde (SUS), a depender da localidade e capacidade de leitos.

Ocorre que o fomento à maior circulação de pessoas com objetivos de turismo, exige uma qualificação de oferta, formação de produtos turísticos, que inclua o atendimento às necessidades básicas como, mais postos de atendimento à saúde; internet de qualidade por todo o itinerário; amplificação de rede hoteleira, bares e restaurantes; sinalização turística; diversificação de entretenimento diuturno; casas de câmbio e aceitação de cartões de crédito, como meio de pagamento principal e não a caráter de exceção, como acontece em muitos casos.

O aporte a roteiros integrados de turismo entre países pode ser um instrumento de divulgação e promoção de grande relevância para tornar o Corredor reconhecido. As rotas de turismo internacionais estimulam o aumento do fluxo e da demanda de turistas, intensificam a geração de empregos e de receitas, pela representatividade da cadeia do turismo, envolta em bares, restaurantes, rede hoteleira, centrais de atendimento ao turista, serviços de traslados, locações de carro, passeios guiados, dentre outras atividades.

Nas palavras de Figueira (2018), o objetivo específico da roteirização compreende “[...] ampliar a experiência e satisfação de cada cliente no consumo de roteiros e gerar riqueza institucional, territorial, empresarial e individual [...]” (FIGUEIRA, 2018, p. 122). Em algumas regiões, usa-se também o termo “circuito turístico” ou CT, que na conceituação de Fuini Labigalini (2014, p. 46), trata-se de uma “[...] ferramenta de governança para planejamento e gestão territorial do turismo” [...] e “são compostos por municípios geograficamente próximos e que se associam em função de interesses de explorar turisticamente seus respectivos patrimônios históricos e culturais”.

Na Europa, é comum o termo “circuito”, exatamente pela proximidade entre os países. Circuitos de turismo europeus compreendem geralmente tours pelas principais cidades de países vizinhos. O Corredor Bioceânico deve estimular roteiros dessa proporção, que meschem trechos aéreos e rodoviários entre as cidades com melhor infraestrutura de transportes (leia-se aeroportos e terminais rodoviários). Ao viabilizar a ponte binacional em divisa Brasil-Paraguai e rodovia faltante em trecho paraguaio e argentino, estima-se que um turista possa sair de Campo Grande, capital do estado de Mato Grosso do Sul, de carro de passeio, e chegar a Salta na Argentina no mesmo dia, estando em Calama, Deserto Chileno do Atacama, no dia seguinte.

Os circuitos europeus são ofertados como pacotes fechados em operadoras e agências de turismo e são comuns na cadeia do turismo, principalmente por conjugar destinos próximos, num curto período de tempo. Inclusive, brasileiros que vão pela primeira vez a Europa geralmente costumam aderir esse tipo de produto turístico.

Da mesma forma, deverão ser criados e estimulados roteiros que podem ser denominados como “Circuito Turístico Corredor Bioceânico”, para cidadãos de outras partes do mundo, terem a oportunidade de conhecer quatro países do Corredor numa única viagem, ainda que o que deve ocorrer prioritariamente deve ser a oferta e demanda turística entre os países do Corredor.

Sob tal perspectiva, infere-se que os desafios frente a essa nova rota são complexos. No contexto macroeconômico, há de se mencionarem os trechos de cordilheira no Chile,

aonde serão necessárias infraestruturas de redes de *wifi* e telefonia, além do surgimento de tensões geopolíticas regionais. O avanço do trâmite administrativo para a obra de grande porte da ponte entre Porto Murtinho e Carmelo Peralta já está em fase de início de construção e o acordo binacional de construção encontra-se assinado. A perspectiva econômica de pós-recessão pode ser um fator positivo para os próximos anos (ponte prevista para estar pronta ao final de 2022).

Evidentemente, somente uma geografia de redes não é suficiente, sem uma governança pré-estabelecida. Deve-se considerar numa abordagem territorial das relações entre cidades-nós e demais cidades, ao longo do itinerário, as ligações de produção, circulação de pessoas e escoamento de grãos (parte produtiva), consumo e demais relações comerciais; os nós e as malhas; as relações multidimensionais de poder (econômicas, políticas, culturais, sociais e ambientais), as diferenças e desigualdades e o impacto das ações do homem com a natureza, principalmente em decorrência de que parte do território da rota compreende um bioma de Chaco no Paraguai, região até então intocada.

Em caso de superação dos entraves que envolvem a dinâmica da construção infraestrutural da rota, há um enorme potencial de integração comercial e, turística, para os países do Corredor, ainda que não esteja clara, qual atividade terá mais protagonismo, se a logística ou a turística.

2.3 Perspectivas Territoriais de Desenvolvimento em Mato Grosso do Sul a partir da viabilidade do Corredor Bioceânico

Ocorre que além do tangível (material) ou intangível (não palpável), há de se compreender o território sob a ótica do “território vivido, concebido como espaço e como mundo existencial”. Nessa dimensão subjetiva, segundo Le Bourlegat (2008, p. 2), “o território nasce do processo de vivência dos sujeitos com o território construído e se manifesta como território concebido e como mundo existencial”.

Esta autora contextualiza que no olhar do território concebido há o pressuposto da vivência do indivíduo ou coletivo, impregnado em suas mentes, em forma e conteúdo. Nessa base conceitual, há o elemento da cultura territorial, concebida na estrutura de pensamento e lógica de raciocínio dos atores que dela fazem parte.

Nesse segmento, os sujeitos individuais e coletivos, segundo a autora:

[...] planejam suas ações com base num modelo concebido de território [...] anteriormente vivido (o espaço), mas o modelo efetivamente construído da realidade vivida (território) acaba sendo fruto das probabilidades de ações interativas e condições dadas pelo contexto espaço-temporal (LE BOURLEGAT, 2008 *apud* RAFFESTIN 1993, p. 26).

Após nos debruçarmos sobre o corredor e as relações com os países que o integram, ocorre analisar o contexto territorial da rota sob a perspectiva de circuitos espaciais de produção que envolve o corredor em suas diferentes escalas de abrangência para Mato Grosso do Sul e, ainda, as vantagens e impactos para o município de Porto Murtinho, onde será construída a grande obra da ponte binacional.

As obras de infraestrutura do Corredor, principalmente no que se refere à ponte binacional, impactam o território, transformam a realidade local e podem servir de alavanca para o desenvolvimento como um todo, considerando que Porto Murtinho e Carmelo Peralta, a partir do andamento das respectivas obras, devem sofrer uma integração que servirá de referência para as outras cidades-nós.

O impacto, portanto, da abertura de uma rota dentro de um Corredor Bioceânico, considerando saída desde Campo Grande, Mato Grosso do Sul, numa perspectiva territorial, ocorrerá em função de objetivos como o de ampliar a conectividade, competitividade e integração regional e entre países; na geração de empregos e criação de novos fluxos de comércio, além do fomento ao desenvolvimento das cadeias produtivas e ao crescimento econômico local.

Ressalta-se, ainda, que o Corredor deve estimular a articulação entre os agentes locais, tendo como pressupostos os interesses dos territórios e de suas populações. Sob essa ótica, na presente seção, nos debruçaremos principalmente na região que compreende Campo Grande até Porto Murtinho como espaço territorial de desenvolvimento.

No que se refere a Campo Grande, capital do estado, e com população que se aproxima de um milhão de habitantes, espera-se a promoção de eventos institucionais em consonância com o poder público, empresariado e universidades, sobre o Corredor como um todo e as oportunidades que poderão se abrir desde que a Rila seja concretizada.

A abertura de uma rota de integração pressupõe além de uma integração logística, pela aproximação de Campo Grande e demais cidades do estado por onde perpassará a rota, com outras cidades dos outros países do Corredor, a diminuição do frete para circulação de mercadorias que reverterá em negócios também com países asiáticos, promoção do turismo e abertura cultural. Oportuno mencionar ainda a criação de incentivo para a internacionalização

das pequenas e médias empresas não só nos municípios sul-mato-grossenses, mas em todo o território impactado pelo corredor.

A articulação entre os agentes de desenvolvimento deve levar em conta não somente os interesses centrais de desenvolvimento, mas, sobretudo os interesses locais. Com a abertura de um corredor bioceânico, deve ocorrer uma obra física a serviço do desenvolvimento local.

A estimativa que se tem é que em meados de 2023 haja um Corredor totalmente viabilizado, pavimentado e com a ponte binacional Porto Murtinho – Carmelo Peralta inaugurada. O entrave supracitado da construção da ponte, que dará visibilidade ao corredor, pode ser comparado também ao desafio da pavimentação em território paraguaio já em andamento avançado, que transcorrerá de Carmelo Peralta a Loma Plata, em função de que esta região é de Chaco Paraguai (semelhante ao Pantanal), com recorrentes inundações em períodos de cheia.

Para efeito de conhecimento, antes da concretização da ponte binacional e dos trechos a serem asfaltados em território paraguaio, para se chegar a Loma Plata desde o Brasil, só é possível em roteiro via Foz ou Ponta Porã – uma viagem de aproximadamente um dia – que se reduzirá a duas horas e meia, considerando os 270 kms de distância entre Porto Murtinho a Loma Plata, numa velocidade média estimada em 100 km/hora.

Com a construção das mega obras de infraestrutura, há em paralelo a construção de terminais fluviais para o recebimento de containers em Porto Murtinho, sendo que esses devem finalizar ainda em 2020 com operacionalização em 2021. Diante disso, espera-se um melhor aproveitamento da hidrovia Paraguai-Paraná para o escoamento de grãos aos países vizinhos, que beneficiará de forma primária a cidade sul-mato-grossense de Porto Murtinho e a cidade mato-grossense de Cáceres, estendendo-se os benefícios para os dois estados como um todo. Nas atuais circunstâncias, a hidrovia é utilizada para o escoamento de minério de ferro, com as devidas restrições, para refinarias argentinas.

No entorno dos portos fluviais, numa esfera estadual, ou seja, do governo de Mato Grosso do Sul, ocorre o investimento em obras de acesso aos respectivos terminais fluviais com o propósito de não comprometer o movimento urbano. Além do mais, no decorrer do primeiro semestre de 2020, iniciativas privadas aportaram a construção de um restaurante de grande porte com um mega estacionamento para até 400 caminhões já se adiantando às demandas futuras no transporte de cargas em Porto Murtinho. Estuda-se ainda no mesmo local a construção de um hotel que possa atender a essa demanda beneficiada pela viabilidade do corredor.

Nas circunstâncias atuais, Porto Murtinho dispõe de uma rede hoteleira defasada, onde a maioria dos hotéis e pousadas é estruturada para o turismo de pesca, modalidade turística segmentada e dependente de sazonalidade, diferentemente do que se apropriará o “novo” turista da rota, que ao se deslocar de Campo Grande, capital do estado, a médio prazo, com a viabilidade da ponte binacional e rodovias, deverá chegar em Salta, na Argentina, com apenas um dia de viagem.

Para que Porto Murtinho não se torne apenas uma cidade de turismo de passagem, a comunidade local deve se antever às necessidades eventuais de uma nova demanda de pessoas, e para tanto, apenas uma obra estrutural de grande porte (leia-se ponte binacional), não deve ser um atrativo suficiente que “segure” o visitante por mais de um dia no município. Devem emergir agências de turismo e casas de câmbio; (nova) rede hoteleira ou ao menos uma repaginação da estrutura hoteleira atual; bares e restaurantes que fomentem a gastronomia local, que inclusive disponha de iguarias paraguaias, “importadas” dos costumes culinários vizinhos; patrimônios locais com horários de visitação ampliados; pessoas capacitadas em toda a cadeia do turismo; sendo todos estes balizados por uma sinalização turística adequada.

Ocorre ainda mencionar que se deve sair de uma esfera “caseira” para uma gestão profissionalizada, a fim de atender a uma demanda de circulação de pessoas de outras regiões e países sul-americanos. Cidades como Bonito (distante aproximadamente 214 kms de Porto Murtinho), Corumbá (563 kms de Porto Murtinho) e Campo Grande (440 kms distante de Porto Murtinho) já dispõem de rede hoteleira internacional, e por esse fato, com capacitação para atender hóspedes internacionais. Ao se aproximar da finalização da construção da ponte binacional, há de se observar a expertise de empreendedores dessas cidades, inclusive com a possibilidade de subsídios municipais e estaduais para investimentos em Porto Murtinho, de repente para abertura de filiais de hotéis, bares, restaurantes e similares.

Importa-nos ressaltar sobre a condição arquitetônica e cultural que envolve a autoestima da população murtinhense. Muitos patrimônios na cidade foram restaurados nas últimas duas décadas, como igrejas, prédios históricos, hotéis e colégios antigos, e com a abertura da rota (leia-se construção da ponte binacional), o município deve se potencializar em relação ao seu valor arquitetônico.

A população de Porto Murtinho gira em torno de 17.000 habitantes (dados do IBGE de 2020) e por considerar a construção da ponte uma obra de grande porte, é fato que haverá intensa circulação de pessoas para a realização da obra (mão de obra especializada e não especializada). Desse modo, com a ponte pronta, as atividades com a cidade vizinha de

fronteira Capitán Carmelo Peralta se intensificarão, trazendo novos significados para ambas as comunidades, como se todas fossem parte de um só núcleo.

Pelo exposto, há de se afirmar que a construção de terminais fluviais; estacionamentos de triagem para atendimento a cargas destinadas aos portos de Porto Murtinho; um restaurante com capacidade para atendimento superior a 800 pessoas sentadas, com pátio para até 400 veículos, e a previsão de um hotel no mesmo local, já contribuem efetivamente para a geração de empregos estimulada pelo Corredor Bioceânico.

Além do mais, como premissa para uma antecipação de demanda, em outras palavras, uma metodologia ágil de gestão, já há um estudo de espaço para um novo pátio para atendimento para cerca de 400 caminhões, duplicando a atual capacidade do local. Em paralelo, ainda que a ponte binacional não tenha sua construção iniciada, há trabalhos ordenados no seu entorno, com mão-de-obra atuante no futuro canteiro de obra da respectiva ponte.

No olhar isolado ao estado de Mato Grosso do Sul é necessário pensar o aspecto da urbanização e o papel das cidades na penetração da rota enquanto objeto de estudo, pois até a ponte binacional ficar pronta o corredor se encontrará permanentemente em construção. Para efeito de conhecimento, no trecho de Jardim a Porto Murtinho, com aproximadamente 200 kms de rodovia, não há posto de gasolina e em boa parte do trecho não há acostamento. Ocorre mencionar que parte do projeto de desenvolvimento do Corredor estima-se um ponto de apoio (leia-se posto de combustível, com oficina mecânica, borracharia, troca de óleo e conveniência), além de estacionamento robusto dotado de câmeras de segurança a cada 350 kms de distância, considerando Campo Grande a Antofagasta.

Em virtude ainda do crescimento de nômades digitais – profissionais que trabalham exclusivamente online – há de se ressaltar a importância de desejáveis pontos de apoio com internet de qualidade e estrutura com cabines compartilhadas e individuais no trecho sul-mato-grossense da rota.

A abertura de uma rota de integração tem despertado também interesse em novas obras de integração regional, como a readequação do ramal ferroviário Ponta Porã – Indubrasil (distrito industrial no entorno de Campo Grande), num percurso de 303 kms, sendo justificado a sua retomada pela rentabilidade de um itinerário com áreas de grande representatividade produtiva agrícola, por perpassar os municípios de Maracaju e Sidrolândia, sendo operado pela iniciativa privada.

Ponta Porã pode ser ainda duplamente beneficiada no médio e longo prazo em função de iniciativas na cidade gêmea de Pedro Juan Caballero, em fronteira seca, caso o governo

paraguaio formalize um interesse antigo de aproveitamento de uma conexão ferroviária entre Ponta Porã – Pedro Juan Caballero e o porto fluvial de Concepción, em trecho aproximado de 210 kms. Tal investimento fortaleceria e, de certa forma, traria mais legitimidade para o trecho ferroviário Ponta Porã – Indubrasil, intensificando os acordos no âmbito político.

Ainda no viés logístico, ressalta-se que a viabilidade de um Corredor Bioceânico via Portos do Chile, segundo fala do Ministro de Relações Exteriores João Parkinson no Webinar Brasil pós-crise (2020), em comparação ao trajeto via portos de Santos e Paranaguá com destino à Ásia, deve reduzir em torno de 23% no tempo de viagem, com 12 dias a menos.

Em suma, o trajeto aos portos de Shangai desde Santos, via Canal do Panamá, leva uma média de 54 dias e 8 horas, sendo que a partir da concretização da Rota Bioceânica, via Antofagasta, levará uma estimativa de 42 dias e uma hora. Ocorre ainda menção aos custos menores no trecho via Chile, muito em função do alto custo operacional portuário no Canal do Panamá e o espaço disponível para cargas nos portos chilenos, muito acima da capacidade atual dos portos de Santos e Paranaguá.

Portanto, a integração logística via portos chilenos torna o acesso ao Pacífico mais vantajoso, sendo um dos pressupostos do Corredor Bioceânico. A infraestrutura logística, além do benefício de diminuir o deslocamento de pessoas e cargas e estímulo ao escoamento de grãos a um frete mais econômico, trará legitimidade para o turismo inicialmente entre os países do corredor, como outrora mencionado, iniciando-se por circuitos turísticos regionais e binacionais (na aproximação da construção da ponte), para posteriormente (pós-construção da ponte) estenderem-se para circuitos entre os quatro países da nova rota.

Por outro lado, a iniciativa da abertura do Corredor estimulará também eventuais trocas comerciais de importação e exportação entre os países da rota e países asiáticos, criando e fomentando novos fluxos de comércio, em outras palavras, conexões comerciais diretas. O trigo argentino, muito conhecido pela sua qualidade, poderia representar um ativo importante para importação da macrorregião Centro-Oeste brasileiro. Da mesma forma, a carne brasileira poderá ter muito mais ênfase para os países da rota, dentre outros.

Sobre a carne especificamente, considerada um dos principais ativos de Mato Grosso do Sul, pela quantidade de rebanhos emergentes no estado, a abertura do Corredor via Porto Murtinho deve acelerar a construção de novos frigoríficos, além da reativação de outros em Campo Grande e no próprio município de Porto Murtinho, aportando uma competitividade maior para exportação de carnes para o Pacífico.

A exportação e importação de peixes também será outra iniciativa demandada pelo Corredor, como a exportação de tilápias desde Mundo Novo e Itaporã (municípios sul-mato-

grossenses) aos portos chilenos e a importação do salmão, peixe de água salgada, oriundo das cidades portuárias chilenas.

Nesse caso, estuda-se um “aproveitamento de frete”, em que os caminhões brasileiros podem descarregar a mercadoria no Chile e recarregar com o produto chileno, visto que são produtos do mesmo nicho e com os pré-requisitos frigoríficos necessários. Universidades, associações comerciais e demais entidades podem ajudar com aporte de capital intelectual para essas novas demandas de exportação que surgirão a partir dos novos fluxos comerciais viabilizados pela rota.

Nessa linha de pensamento a Associação Comercial e Industrial de Campo Grande (ACICG), de modo a ampliar o mercado de atuação dos seus associados, criou em 2018 o Programa de Promoção da Internacionalização e do Comércio Exterior (PROGIEX). Esse modelo de programa incentiva empresas a diversificar seu mercado de atuação, consequente aumento da produção e escalabilidade além da possibilidade de consultoria tributária.

Ampliando essa discussão de trocas comerciais, nos debruçamos também na condição de Salta, na Argentina. O município é um dos maiores produtores de feijão preto, porém culturalmente, a população argentina não tem tanto costume no consumo do feijão, como no Brasil, que é o maior país que recebe essa iguaria importada da Argentina, e com essa conexão rodoviária facilitada pela ponte binacional, há de se incrementar essa exportação para o Brasil, que tem na feijoada um de seus maiores produtos gastronômicos.

Além do mais, a construção de Centros de Distribuição para produtos típicos de pelo menos dos países que fazem fronteira, como facilidade para entrega e comercialização, pode ocorrer como um estímulo para a comercialização entre países, desde que sejam produtos específicos e que apótem vantagens para ambas as partes. Este seria o caso de produtos como o trigo argentino de San Miguel de Tucumán e a própria carne sul-mato-grossense, como contrapartida.

Além da supracitada esfera logística, nos ocorre debruçarmos na ressignificação do turismo como perspectiva de desenvolvimento territorial a partir da viabilidade do Corredor Bioceânico. O turismo como mencionado anteriormente, deverá ser ressignificado em território sul-mato-grossense, numa perspectiva multidimensional do desenvolvimento.

Por ressignificação, entendemos viabilizar o turismo como campo de possibilidades para a Rila, desde que balizado em governança prévia e que aproxime a relação das pessoas com o meio ambiente de forma sustentável, dando incentivo às iniciativas locais, priorizando atividades turísticas que favoreçam o bem estar da população por onde perpassará a nova rota.

Alves *et al.* (2019) reforçam que modalidades turísticas como o turismo de observação de aves e vida selvagem, o turismo de aventura e o turismo cultural podem representar potencialidades para a cidade de Porto Murtinho. Ressalta-se ainda a conexão histórica e cultural com o país vizinho, o Paraguai, com a possibilidade de circuitos turísticos envolvendo a região das cidades gêmeas e seu entorno. Do lado brasileiro, além de conhecer Porto Murtinho, abrem-se possibilidades para que o turista sul-americano visite Jardim, Bodoquena e Bonito. Já no lado paraguaio, além da cidade fronteiriça de Carmelo Peralta (Figura 5, que ilustra trecho da rodovia paraguaia com destino a Loma Plata), há abertura para conjugar visitação até Vallemi, conhecida também pelo ecoturismo.

Figura 5 - Coreto em Carmelo Peralta



Fonte: Simone Mamede (2020).

Campo Grande, como capital do estado de Mato Grosso do Sul, deverá ser a cidade mais articuladora, em relação à capacidade de tornar-se uma base industrial no estado e abrir-se-á a possibilidade de um fluxo maior de turismo de negócios e, caso se concretize obras, como a do Aquário do Pantanal, poderá vislumbrar o posto de “capital brasileira da Rota de Integração Latino-Americana”, desde que aporte investimentos como o mencionado Aquário, como um atrativo a mais para o visitante sul-americano e intrarregional.

O contexto do Corredor para Porto Murtinho deverá causar um impacto inestimável. O instrumento de planejamento urbano em particular do município sul-mato-grossense e a cidade gêmea de Carmelo Peralta precisam visar ao desenvolvimento econômico, turístico, ambiental e social.

A participação da comunidade local deve ser efetiva nesse processo, para que a mesma saiba previamente do conceito das vulnerabilidades antes de enfrentá-las, principalmente pela

possibilidade de aumento ímpar na circulação de cargas e pessoas, nacionais e internacionais. Para a realização desses passos metodológicos uma das iniciativas consiste no fomento, organização e apoio de seminários para a construção desses planos operativos locais em conjunto com a comunidade local e o estabelecimento coletivo de estratégias para o fortalecimento das potencialidades locais e posterior superação das vulnerabilidades pré-identificadas. A real participação comunitária leva ao engajamento social, coeso e inclusivo.

2.3 A Rede Universitária da Rota de Integração Latino-Americana (UNIRILA) no contexto do Corredor Bioceânico

Conforme tratamos nas seções anteriores, a institucionalização da rota é amparada por uma governança prévia do corredor, ou seja, há pressupostos que fundamentam os próximos passos, como as Declarações presidenciais de Assunção ainda em 2015 e a de Brasília em 2017 e todas as tratativas do COSIPLAN com apoio político nacional e local.

Neste enfoque, os projetos em universidades podem colaborar decisivamente no levantamento de dados de cunho social, ambiental, educacional, logístico, ambiental, turístico e inclusivo. Nessa presente seção, nos debruçaremos sobre essa relação das universidades no contexto do Corredor Bioceânico.

Quando se menciona o papel fundamental da pesquisa e a formação de redes de pesquisadores, pode-se afirmar que “[...] essas redes podem ser desenvolvidas sem cair em dogmas ideológicos ou metodológicos, promovendo pluralismo epistemológico estabelecendo objetivos regionais comuns” (SILVA, 2017, p. 11). Enfatiza-se então que o apoio das universidades é parte integrante e primordial ao desenvolvimento do Corredor Bioceânico. O Quadro 2 ilustra a relação das universidades que compõem a Rede.

Quadro 2 - Composição da Rede de Universidades da RILA (UNIRILA)

Universidades	Locais
Universidades brasileiras	UEMS (Universidade Estadual de Mato Grosso do Sul), UCDB (Universidade Católica Dom Bosco), UFMS (Universidade Federal de Mato Grosso do Sul), UFGD (Universidade Federal da Grande Dourados), Uniderp - Universidade Anhanguera/Uniderp e IFMS (Instituto Federal de Mato Grosso do Sul)
Universidades argentinas	Universidade Nacional de Jujuy, Universidade Nacional de Salta, Universidade Católica de Salta

Universidades	Locais
Universidades paraguaias	Universidade Nacional de Assunção
Universidades chilenas	Universidade de Antofagasta e Universidade Católica do Norte do Chile

Fonte: Elaboração da própria autoria

A criação e fortalecimento da Rede de Universidades (UNIRILA) é produto do esforço de pesquisadores dos quatro países e o Quadro 3 demonstra, a partir de uma cronologia os encontros ocorridos e as ações que ao longo do tempo têm se fortalecido.

Quadro 3 - A Rede de Universidades - Ações ocorridas

Data /local	Título	Ações ocorridas
06/10/2016 Argentina San Salvador de Jujuy	Mesa de Trabalhos “Universidades”	<ul style="list-style-type: none"> - Continuidade aos acordos firmados na 2ª Reunion del Corredor - Formação da Rede de Instituições universitárias do Corredor Bioceânico - Estabelecimento de linhas prioritárias que expressem: problemas sociais, econômicos, políticas de serviços e outras - Formação de base de dados das ações docentes -a cargo UEMS (Brasil), UCN (Chile) UNJ (Argentina) - Convite a Universidade Nacional do Paraguai para agregar-se à Rede.
23/25 /10/2017 Brasil UEMS-UCDB	I Seminário da Rede Universitária	<p>Identificação e análise dos três eixos relativos à Rota de Integração Latino Americana, sendo eles:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) Internacionalização e Mobilidade Acadêmica; 2) Impactos Sociais; e 3) Desenvolvimento Local e Turismo. <p>Consolidação de ações concretas com a formação da UNIRILA (Universidades da Rota de Integração Latino Americana).</p>
4/5/06/2018 Salta Argentina	VI Reunion de Trabajo Corredor Bioceanico VIAL	<p>Mesa Rede de universidades</p> <ul style="list-style-type: none"> -Breve contexto das reuniões realizadas- Coordenador Geral Prof Dr Ruberval Maciel -Discussões e deliberações sobre o Regulamento do Estatuto da Rede - Responsabilidade da redação final do Estatuto-professores Bettina Siufi (Argentina) e (Ruberval Maciel (Brasil) - O estatuto foi assinado por todos os Reitores da Rede (Brasil, Argentina, Chile e Paraguai) - Criação da página web Corredor - Universidade Católica do Chile e página Unirila - UEMS
3/4/04//2019 Paraguai Assunção	VII Reunion de Trabajo Corredor Bioceanico VIAL	<p>Mesa Rede de universidades</p> <ul style="list-style-type: none"> - Com relação ao eixo 1 - internacionalização, deve avançar nos seguintes itens: firmar o convênio; publicação de artigos científicos sob a responsabilidade do Profº Ruberval, otimizar a página web; aprovar e mobilizar o regulamento; propor um programa de pós-graduação sobre formação ambiental,

Data /local	Titulo	Ações ocorridas
		<p>turismo regional e desenvolvimento territorial.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Com relação ao eixo 2 – necessidade da integração dos eixos, apresentar com relação ao grupo de Campo Grande os aspectos sociais do território, evidenciou-se na reunião o papel importante da Profª Dra Luciane Pinho de Almeida como coordenadora deste eixo. - Com relação ao eixo 3 – Socialização dos trabalhos feitos pela UFMS sobre turismo voltado à Saúde, oferta hoteleira, e comunicação; visibilização das questões ambientais assim como outros temas transversais, como as propostas pelo Paraguai; trabalho em conjunto com outras mesas do Corredor para captar as necessidades atuais para o processo de integração desta Mesa com os demais componentes dos grupos de trabalho; - Realização de videoconferência com os investigadores dos quatro países para retomar os objetivos firmados para a concretização de ações a serem realizadas assim como buscar apoio para o financiamento dos projetos em comum.
21/22/08/2019 Brasil Campo Grande	VIII Reunion de Trabajo Corredor Bioceanico VIAL	<ul style="list-style-type: none"> - Apresentação pelo coordenador geral da Rede Prof Ruberval de uma linha de tempo com relação à construção do projeto da Rila, enfatizando a importância dos entes envolvidos. - Apresentação do panorama do projeto explicitando a formação dos 03 GT's e suas características. - Identificação dos parceiros das universidades dos 04 países. - Criação de uma revista da UNIRILA pela UEMS com breve apresentação do conteúdo; contexto histórico da criação da UNIRILA além de entrevistas com os principais articuladores - Apresentação das mídias sociais elaboradas por meio do facebook - @unirilauniversidades e do Instagram para visibilidade das divulgações sobre as ações da Rede Universitária, bem como o projeto de criação na plataforma Youtube do Canal Unirila Universidade (concretizado em Maio de 2020) - Apresentação do Dossiê 1 - Rota Bioceânica com 13 artigos publicados voltados ao turismo; 04 artigos à sustentabilidade e 02 artigos aos demais eixos e publicados pela Revista Interações - UCDB sob a responsabilidade editorial da Profa Arlinda Cantero Dorsa-UCDB-MS. - Com relação ao Eixo: Impactos Sociais, a coordenadora Profª Luciane enfatizou a preocupação principal do GT: os impactos provocados pela Rota em relação às comunidades locais, chamando a atenção sobre a vulnerabilidade e riscos sociais infantis no município de Porto Murtinho. Esclareceu que os eixos principais de pesquisa se voltam, portanto, às condições de vida de crianças e adolescentes das comunidades em riscos e vulnerabilidades; às Redes intersetoriais de Direitos Humanos e espaços de participação; à Educação - perfil das escolas e suas condições; às Potencialidades produtivas dos territórios - Proposição apresentada na reunião com relação à estrutura da Rede Unirila - Coordenação geral, e coordenação de cada país nesta fase de consolidação. Necessidade de um conselho

Data /local	Título	Ações ocorridas
		gestor, com um representante de cada país, para fortalecer o local, com sua identidade.
28/08/2020 Virtual	Reunião dos coordenadores dos eixos e representantes dos 04 países	<p>Proposição da elaboração de 04 Webinar's com representantes dos 04 países sobre os seguintes temas com o título: Las Universidades em el Territorio del Corredor Bioceánico:</p> <p>i) Cultura, Língua e diversidades culturais sob a mediação da Profa Bettina Siufi. Argentina (14/09/2020)</p> <p>ii) Turismo –sob a mediação da Profa Debora Fittipaldi - Brasil (09/10/2020)</p> <p>iii) Cadeias globais de valor e desenvolvimento no Corredor Bioceánico - sob a mediação do Prof. Felipe Tabila -Chile (23/10)</p> <p>iv) Logística y Transporte em el Corredor Bioceánico sob mediação do Prof. Dr. Mario Leiva -Paraguai – (6/11 /2020)</p> <p>v) Impactos sociais no Corredor bioceánico; Desafios e Prospecções da UNIRILA sob a mediação da profa Arlinda Cantero Dorsa e Ruberval Maciel – Brasil.</p>
28/09 e 01/10/2020 Chile Universidade Católica do Norte do Chile (virtual)	IX Reunion virtual de Trabajo Corredor Bioceanico VIAL	<p>Apresentação geral dos representantes dos três eixos temáticos:</p> <p>-Internacionalización y movilidad académica (Ruberval Maciel, Universidad Estadual Mato Grosso do Sul, UEMS).</p> <p>-Turismo y desarrollo local (Debora Fittipaldi, UEMS).</p> <p>Impactos sociales (Luciane Pinho de Almeida, Universidad Católica Don Bosco).</p> <p>-Otras actividades de la red (Bettina Siufi, Universidad Nacional de Jujuy).</p> <p>Possibilidades de abertura de novas linhas de investigação para serem consideradas pelas coordenações nacionais:</p> <p>-Logística y transporte (Preliminarmente coordinada por Mario Leiva, Universidad Nacional de Asunción).</p> <p>-Cadenas globales de valor (Preliminarmente coordinada por Miguel Atienza, Universidad Católica del Norte, UCN).</p> <p>-Aspectos legales (Preliminarmente coordinada por Lucio Flavio Sunakusawa, UEMS).</p> <p>- Apresentação do sitio WEB -UCN</p> <p>-Compromisso dos professores da Rede na continuidade dos trabalhos das coordenações internas para avanços na elaboração de programas de trabalho sobre os temas de investigação.</p> <p>Estreitar as vinculações com as coordenações nacionais de cada país e propor atuações transversais para apoio a estudos acadêmicos e novas pesquisas.</p>

Fonte: Elaboração da própria autoria.

O I Seminário da Unirila teve como intuito o fortalecimento da integração da Rede Universitária, porém é importante ressaltar a participação de órgãos governamentais (na ocasião estiveram presentes na Embaixada do Chile no Brasil, o Ministro de Relações Exteriores do Brasil, Prefeitura de Campo Grande e Porto Murtinho, dentre outros); além de

entidades empresariais como a Associação Comercial e Industrial de Campo Grande (ACICG). Promoveu também este evento a visibilidade das universidades no processo de integrar diretores das universidades da rede, pesquisadores, demais professores e alunos, além de abrir espaço de participação para governantes e sociedade civil e dar ênfase ao documento oficial da Carta de Campo Grande (2017).

Portanto, há de se mencionar que as Reuniões promovidas pelo poder público continuaram tendo presença de representantes da Rede de Universidades da Rota, independente dos GT's da Unirila. Desse modo, há um alinhamento operacional com a participação de todos os atores interessados, transversalmente, ou seja, de modo que as informações se cruzam e todos tenham acesso compartilhado.

Ademais, durante o supracitado Seminário, conforme outrora exposto, a união dos grupos de trabalho resultou na elaboração do documento denominado “Carta de Campo Grande”, inferindo-se sobre as principais considerações dos pesquisadores acerca da implantação da Rota de Integração Latino-Americana nos quatro países.

No que se refere às ações preliminares discutidas em razão dos três eixos mencionados, foram desenvolvidas proposições explicitadas, conforme destacadas no Quadro 4, a seguir.

Quadro 4 - Eixos de Pesquisa e Proposições I Seminário da UNIRILA

Grupos	Proposições
1. Internacionalização e Mobilidade Acadêmica	<ul style="list-style-type: none"> - Construção de um arquivo oficial, com as informações de cada instituição participante; - Constituição de um comitê responsável pela gestão da UniRila, com participantes dos quatro países; - Mapeamento das potencialidades de ensino, pesquisa e extensão das universidades participantes da UniRila; - Criação de um programa de mobilidade de docentes/pesquisadores e estudantes e elaboração de um regulamento de mobilidade; - Apresentação de projetos que permitam determinar o estado atual da situação sociocultural, linguística, econômica, política e sanitária da zona compreendida pelo Corredor; - Apoio e/ou desenvolvimento de projetos conjuntos e publicações
2. Impactos Sociais	<ul style="list-style-type: none"> - Envolvimento e sensibilização das instâncias de controle social existentes nos estados e municípios da Rila; - Construção de um diagnóstico que revele as reais condições e os possíveis impactos sociais; - Promoção de ações, a partir do diagnóstico, para mitigar as consequências negativas que o desenvolvimento do corredor possa acarretar nas comunidades envolvidas; - Desenvolvimento de um plano estratégico de prevenção, promoção

Grupos	Proposições
	<p>e intervenção, visando à redução dos impactos sociais, e maior governabilidade;</p> <ul style="list-style-type: none"> - Criação de grupos de trabalhos que contemplem os elementos: educação e saúde – comunidades tradicionais – direitos humanos; - Estabelecimento de estratégias que fortaleçam as iniciativas existentes e desenvolvidas pelos comitês e fóruns permanentes no tocante às ações de prevenção e campanhas de sensibilização.
3. Desenvolvimento local, turismo e questões ambientais	<p>Turismo:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Levantamento de potencial e infraestrutura turística no território da Rila; - Realização de estudos de demanda turística no Corredor; - Identificação dos perfis sociais que possam impactar no turismo; - Auxílio às pesquisas no intuito de identificar potencialidades e fragilidades das comunidades originais e tradicionais; - Formulação de possíveis estratégias de desenvolvimento local e turismo; - Levantamento dos roteiros turísticos integrados (documentação necessária, hotelaria e alimentação); - Análise de potencialidades/produtos para turismo de experiência “slow cities”, diagnóstico de produtos formatados; - Qualificação dos recursos humanos para os novos desafios da rota; auxílio na criação de um aplicativo para o turismo na Rila. <p>DL e Questões Ambientais:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Realização de diagnóstico sanitário com propostas de intervenção; - Execução de pesquisa para identificar potencialidades e fragilidades da vida silvestre; - Promoção de estudos conjuntos entre BR – PY de impactos ambientais sobre a construção da ponte sobre o Rio Paraguai: Porto Murtinho – Carmelo Peralta; - Apoio aos municípios da Rota para elaboração de seu planejamento territorial; - Realização de diagnóstico econômico orientado ao Desenvolvimento Local e Regional; - Fomento à criação de um corredor biológico e áreas silvestres protegidas ao longo da Rota; - Levantamento da Flora e Fauna a partir de inventários, número de coletas / dias de campo / metodologia e análise das rodovias – atropelamentos / redutores de velocidade.

Fonte: Elaboração da própria autoria

A partir da Carta de Campo Grande (2017), em observância ao Quadro 4, o documento foi uma demonstração oficial e explícita das universidades em apoio à implementação do Corredor. Além das proposições explicitadas no Quadro 4, esse documento oficial representou avanços teóricos e práticos nas relações entre os quatro países, como publicações de artigos

conjuntos entre pesquisadores, reuniões virtuais (lives) abertas para a participação democrática de todos os atores envolvidos, e seminários avulsos.

Nesse seguimento, em referência às ações desenvolvidas pelas universidades em geral, ressalta-se o papel em estimular a oferta de cursos que contemplem a pesquisa, a geração de conhecimento e capital intelectual, e em fomento ao supracitado corredor, devem instituir projetos que estimulem ainda o conhecimento integrado a partir de cursos bilíngues e que despertem o contexto de internacionalização universitária e das empresas.

Dando continuidade, a internacionalização universitária é um processo dinâmico que envolve ensino, pesquisa e prestação de serviços para a sociedade e o envolvimento de projetos integrados entre as universidades dos países do corredor pode causar mais apelo e representatividade científica.

A limitação no conhecimento do idioma do país vizinho apresenta-se como uma barreira para algumas relações comerciais na rota, porém identificando essa lacuna, as universidades podem institucionalizar projetos para o incentivo ao aprofundamento no idioma espanhol, que de certa forma deverá ser o “idioma oficial” do corredor. O reconhecimento de créditos de disciplinas realizadas em outros países também é uma dificuldade, visto que nem sempre é aceito para fins de validação em outra universidade.

Outras lacunas que precisam ser mencionadas correspondem à falta de fomento para pesquisas, o que ressalta a importância dos grupos de trabalho da Unirila, que mesmo com limitações financeiras, tem estimulado a criatividade e integração dos seus pesquisadores, além de abrir espaços para essa consequente projeção internacional e vinculação com redes acadêmicas internacionais.

Ademais, outra proposição referendada nos três eixos diz respeito à criação de redes temáticas em torno de ensino, pesquisa, extensão e mobilidade. O conhecimento produzido nas universidades deverá contribuir para que seja realizado um diagnóstico sobre as condições atuais de como vivem as comunidades nas cidades por onde perpassam o corredor, contemplando suas formas de organização, vulnerabilidades, necessidades e potencialidades.

Em relação aos impactos sociais, no fomento a estratégias no tocante às ações de prevenção e campanhas de sensibilização, as cidades-nós, geralmente relacionadas a pontos de localização estratégica, como o caso de Porto Murtinho e Carmelo Peralta, devem centralizar as primeiras pesquisas binacionais das universidades, em conjunto com o poder público. Nesse quesito, a Fundação de Turismo de MS apresentou no II Seminário de Observação de Aves e Turismo em Porto Murtinho um Projeto de Proteção à Infância e

Juventude em MS, em função do turismo de pesca na cidade. O objetivo específico desse projeto consistiu em implementar políticas públicas de modo a favorecer a mudança do perfil do turista nas regiões de pesca, enfrentando e inibindo a procura por exploração sexual de crianças e, com isso, buscando outras possibilidades de geração de renda por meio do turismo sustentável. O turismo de observação de aves seria uma vertente para esse caminho. Reiteramos que o desenvolvimento local sustentável, alinhado ao turismo, é o aspecto de desenvolvimento mais relevante ao longo do que é exposto nessa tese.

As universidades, neste sentido, podem colaborar também com estudos técnicos do entorno da ponte binacional, de ordem socioambiental, como por exemplo, estudos sobre o impacto na vida da comunidade local, as atuais condições em que vivem e o que esperar a partir das obras de viabilidade do Corredor; análise sistemática das rodovias de modo a prevenir atropelamentos, como mapeamento de trechos para construção de redutores de velocidades; placas de sinalização turística em pelo menos três idiomas (os cursos de idiomas das universidades podem ajudar na tradução oficial), dentre outros.

No tocante ao desenvolvimento local (DL), esse elemento deve ser balizado inicialmente por meio do fomento em cadeias regionais de valor, dando apoio aos municípios da rota para elaboração de seu planejamento territorial, que envolva questões socioambientais e turismo. O DL vai além do desenvolvimento econômico, mas voltado para a diversidade, inclusão e sustentabilidade, dando protagonismo à comunidade local, enfatizando a importância de a comunidade fazer parte do processo de desenvolvimento, de forma atuante e participativa, inclusive no poder decisório.

Evidentemente, que o intercâmbio de conhecimento das universidades, fomentados por meio dos supracitados Encontros, além dos Seminários e Reuniões do Corredor, tem o poder de criar interrelações que transcendem fronteiras e idiomas. Nesse sentido, a Universidade Católica Dom Bosco (UCDB), por intermédio da Revista Internacional Interações (periódico de Desenvolvimento Local) de forma inédita, lançou em Julho de 2019 uma edição especial sobre o Corredor, denominado Dossiê “Desafio da Integração na Rota Bioceânica (Brasil, Paraguai, Argentina e Chile)”, reunindo 19 artigos científicos, com pesquisadores dos quatro países do corredor. Esse dossiê foi apresentado como parte dos trabalhos em discussão do Corredor Bioceânico ainda no Encontro de Campo Grande, sendo que dos 19 artigos evidenciados, 13 deles foram voltados para o turismo; 4 para a sustentabilidade, e dois aos demais eixos. Tal ocorrência evidencia a importância do turismo como campo de possibilidades para a rota.

Iniciativas nesse sentido trazem relevância para o desenvolvimento do local e no local, pelo simples fato de integrar profissionais de países e culturas diferentes, gerando maior visibilidade científica, resultando no objetivo de gerar redes de conhecimento, parte integrante das iniciativas que contemplam a criação da UNIRILA.

As universidades neste tocante terão papel fundamental na promoção de pesquisas multidisciplinares e interdisciplinares em consonância aos cursos existentes nas universidades parceiras do Brasil, Paraguai, Argentina e Chile. Por fim, a abertura de uma rota de integração logística e turística entre países sul-americanos, no âmbito acadêmico, trará amplitude do universo do pesquisador a partir de sua colaboração, cooperação, apoio e formação.

3 DESENVOLVIMENTO LOCAL, TERRITÓRIO E TURISMO

O presente capítulo aborda um aporte teórico sobre palavras-chave que norteiam o andamento dessa tese, a saber: desenvolvimento local (DL), território, territorialidade, fronteira e turismo. Após fundamentação acerca de Corredor, Eixos de Desenvolvimento e Rota de Integração Latino-Americana, ocorre fomento acerca dos aspectos multidimensionais do desenvolvimento no território que compreende o Corredor Bioceânico Brasil-Paraguai-Argentina-Chile.

Na primeira seção, em consonância ao desenvolvimento local, num contexto cronológico da temática, enfatizamos os seguintes autores: Bryant (1992), Souza (2000), Martins (2002) e Buarque (2004), sendo esse último correlacionando o termo às identidades territoriais regionais; Santos e Rodrigues-Garavito (2006), que dissertam sobre o desenvolvimento “*bottom-up*” (de cima para baixo); Mulls (2008), relacionando o desenvolvimento local ao papel coletivo de todos os atores envolvidos no processo de desenvolvimento de um território, ainda que o autor reforce o papel significativo da instância pública; Sen (2010), enfatizando a importância da democratização do desenvolvimento e Pereira *et al.* (2017). Por fim, Borges e Martins (2018), reforçando a característica vertical e horizontal do desenvolvimento local.

Dando continuidade, ao conceito território, os autores referendados foram os pioneiros tais como: Sack (1986), Raffestin (1987, 1993), Buttmer (1985), Milton Santos (1978, 1996, 2004), Morin (1998) e Soja (2000), já aproximando o conceito de território indistintamente à territorialidade; utilizamos de Costa (1997, 2004) e Le Bourlegat (2008). Em seguida, Sachs (2000), trouxe como enfoque os aspectos multidimensionais do desenvolvimento; Saquet (2007), Costa (2004) e Moura (2008) com o olhar sobre territorialização, desterritorialização e reterritorialização; na relação território e fronteira os aportes usados foram de Courlet (1996), Martins (1997), Pauletti (2000), Nogueira (2006; 2007), Sachs (2007) e Oliveira (2009).

Já na segunda seção, acerca dos aspectos do território e sua relação com o Corredor Bioceânico, procuramos nos debruçar nos principais teóricos que balizam essas conexões de desenvolvimento, a partir de uma cronologia do conceito com vistas à sua multidimensionalidade e contexto de integração, a começar por Indovina e Calabi (1974) e Magnaghi (1976); Dematteis (2001); Buarque (2004); Solha (2006); Saquet (2007) e Saquet e Sposito (2008). O aporte ao desenvolvimento sustentável local como catalizador dos outros

aspectos de desenvolvimento foi fundamentado no Relatório de Brundtland (1988); Diegues (1992); Bruseke (1995); Sachs (2010; 2018) e Tayra (2017).

Na terceira e última seção, na tratativa do desenvolvimento e sua relação com o turismo os conceitos mais pontuados tiveram como referenciais a definição da Organização Mundial de Turismo (OMT, 2001; 2003) e os autores Trigo (2003; 2020); Martins (1997), associando desenvolvimento e turismo em ambientes de fronteira; Souza (1999); Ávila (2000); Ansarah (2001); Kashimoto, Marinho e Russeff (2002); Garcia (2005); Solha (2006); Beni (2007); Barretto (1991) e Mariani e Arruda (2010), aportando sobre a importância do planejamento e da cadeia turística como um todo. Em relação ao elemento da competitividade no turismo, os autores mais enfatizados foram Hassan (2000); Ritchie e Crouch (2003); Valls (2004) e Castrillón *et al.* (2015). Já Moesch (2013); Silva (2017) e por fim, Araujo *et al.* (2017), foram pautados tendo como ênfase sobre a necessidade do turismo sustentável em aporte ao desenvolvimento local.

3.1 Aspectos conceituais do DL no Corredor Bioceânico

No aporte a esse trabalho, em primeiro plano, nos debruçamos sobre os conceitos de desenvolvimento local, ora denominado DL, e território. Desenvolvimento, de forma isolada, carregou sempre no decorrer dos anos o pressuposto de transformações econômicas. Entendemos que, a priori, não pode haver desenvolvimento sem uma perspectiva econômica, porém com o adendo de “local”, deve-se ocorrer na promoção de transformações que precedam os interesses das comunidades tradicionais, da forma mais sustentável possível.

Sachs, em meados de 1970, foi um dos precursores do desenvolvimento de viés sustentável, no qual observava que situações híbridas demandavam estratégias heterogêneas, ou seja, não poderia haver um único modelo de desenvolvimento, principalmente em função de distintos contextos. Diante disso, o conceito de desenvolvimento do autor é chamado de multidimensional, abrangendo além das esferas econômicas, de igual modo as sociais e de poder; de intencionalidades, objetivos e metas; apropriação simbólica e concreta do espaço geográfico; culturais e ambientais (SACHS, 2000), tema que será mais especificado na seção seguinte deste capítulo.

Em tal contexto, Pereira *et al.* (2017) entende desenvolvimento como um processo de transformação de ordem econômica, política e social, através da qual o crescimento do padrão de vida da população é tendencioso a tornar-se um processo social global, em que as estruturas econômicas, políticas e sociais de determinado país sofrem contínuas

transformações. O autor afirma ainda que não há sentido de se falar em desenvolvimento “setorizado”, que seja “apenas econômico”, “apenas político” ou “apenas social”, ocorrendo na verdade como um processo de transformação em todos esses elementos. Já para Souza (2000), o desenvolvimento é ressignificado como um processo de superação de problemas sociais, em cujo âmbito uma sociedade se torna para seus membros, mais justa e legítima.

Ocorre que no âmbito dessa tese, o desenvolvimento além do enfoque multidimensional, pode ainda intensificar formas de diminuir impactos de ordem social e em termos ambientais, numa perspectiva local e participativa, principalmente por tratar da possibilidade de abertura de um novo itinerário que deverá facilitar relações econômicas, comerciais e socioculturais entre países sul-americanos.

Assim, entendemos que o desenvolvimento aqui proposto passa pelo assentimento das pessoas, de se entenderem como sujeitos sociais, reconhecendo e enfrentando os impactos positivos e negativos frente a uma rota de integração. Com o compromisso e adesão da comunidade local, a chance de êxito de uma política de promoção ao desenvolvimento é cada vez maior.

Tal visão aproxima-se do conceito de Bryant (1992), em referência ao desenvolvimento local, em que o autor compreende como todo desenvolvimento planejado surgido do meio local, que utiliza os recursos e iniciativas locais com objetivos de melhorar as condições de vida dos habitantes e atingir propósitos coletivos da comunidade.

Diante dessas tratativas, o conceito de desenvolvimento local sugere um movimento de base *bottom up*, ou seja, de “baixo para cima”, o que é proposto por Santos e Rodriguez-Garavito (2006), como forma de vislumbrar, nas ações da sociedade civil, o ator principal do processo de construção coletiva, em razão de que o processo decisório não pode nem deve ser entendido como exclusivo do Estado ou das elites econômicas locais.

Portanto, a promoção do desenvolvimento deve abranger um reconhecimento sobre problemas de ordem social para posteriormente ponderar sobre como atuar sobre os mesmos, e tal reconhecimento deve incluir a participação da comunidade local em seu contexto.

A terminologia “desenvolvimento local”, ao longo do tempo, adquiriu amplitudes em seu conceito, distinguindo-se da esfera econômica, dando maior relevância ao desenvolvimento humano acima do desenvolvimento econômico, correlacionando-o à melhoria da qualidade de vida de uma população.

Nessa ótica, Martins (2002) avalia que o local compete à escala das inter-relações pessoais da vida cotidiana, onde se localizam os desafios, as perspectivas e as potencialidades do desenvolvimento.

Amplia essa discussão Buarque (2004), por salientar que o desenvolvimento local, para ser consistente e sustentável, deve mobilizar e explorar as potencialidades locais e contribuir para elevar as oportunidades sociais e a viabilidade e competitividade da economia local, ao tempo em que deve assegurar a conservação dos recursos naturais locais, que são a base das suas potencialidades e condição para a qualidade de vida da população local.

Em referência a essas potencialidades e perspectivas, entende-se como a busca por uma transformação produtiva e sustentável do território que gere competitividade para a manutenção dos empregos gerados, com a diversificação da produção local, onde o turismo pode ser um desses elementos indutores de desenvolvimento. Em relação ao turismo como vetor de DL, essa temática será tratada na última seção desse capítulo.

Retornando ao DL como instrumento facilitador de melhorias na qualidade de vida de um povo ou nação, observa-se no aporte de Sen (2018, p. 49), vinculando o desenvolvimento ao processo de ativação da liberdade (como meio para alcançar algo maior) de expressão e como co-participação social e decisória:

Não significa hierarquizar ou ordenar as diferentes dimensões sociais a partir de um único critério, mas em apontar aspectos importantes do desenvolvimento que vão além do emprego e renda, dentre eles a participação democrática e o direito de participar das decisões que afetam a vida do cidadão (SEN, 2018, p. 49).

Evidentemente que para obter um nível desejável de participação da comunidade, é necessário adotar estratégias de gestão compartilhada, permitindo através da experiência prática, o conhecimento para que a comunidade local seja capaz de colaborar de forma efetiva no processo de desenvolvimento, auxiliando no monitoramento de resultados e outras métricas.

O desenvolvimento deve ponderar sobre a visão de progresso da sociedade como um todo, em suas múltiplas dimensões, ou seja, balizado na busca pela melhoria dos índices de inclusão social, acesso á serviços em educação, saúde, saneamento básico, desejável alimentação e lazer, dentre outros fatores que devem estar todos de maneira sólida presentes na vida de todos os seus membros, como referendado no capítulo anterior.

Assim, o DL pode ser entendido como o processo endógeno de mudança, que leva ao dinamismo econômico e à melhoria da qualidade de vida da população em pequenas unidades territoriais e agrupamentos humanos (BUARQUE, 2004; LOPES, TINÔCO, ARAÚJO, 2012).

Nesse contexto acima, nos importa reforçar que o desenvolvimento local, por sua robustez, pode ser visto tanto de cima para baixo – relacionado *à priori* a grandes corporações, ou mesmo numa visão de poder público – até mesmo vindo de baixo para cima, com base nos recursos endógenos e no pequeno negócio (visão empresarial), ao cooperativismo (capital econômico e social coletivo) e ainda aos demais atores/gestores comunitários.

Essas relações de cima para baixo (*up-down*) e de baixo para cima (*down-up*) podem ser representadas em termos como verticalidade e horizontalidade. Segundo Borges e Martins (2018), a verticalidade representa aquelas ações que vêm de cima para baixo e que nem sempre alcança a maioria da população de um território. Isso pode ser entendido como exogenia, ou seja, forças exógenas, de fora para dentro. O desenvolvimento local surge no seio da comunidade. Esta, por sua vez, exerce papel de agente da transformação no território em que vive em consonância com um desenvolvimento voltado para a melhoria da qualidade de vida da população. Neste ambiente, o ser humano mantém relações não somente econômicas, mas também afetivas, culturais, religiosas e o próprio sentimento de pertença e a isso se dá o nome de endogenia, ou seja, a força que vem de dentro para fora, caracteristicamente na horizontalidade.

Ocorre que potencializar a economia local não é dever somente da comunidade, e que as autoridades locais têm atuação compartilhada nesse sentido. É preciso que haja uma combinação, entre agentes políticos, sociais e econômicos, articulando-se de maneira singular e em conjunto.

Nesse prisma, no aporte de Buarque (2004, p. 32), para que ocorra o desenvolvimento local considerando a participação conjunta dos atores locais, são necessárias duas condições prévias:

A esfera municipal como a base a partir da qual ocorrem as articulações microrregionais e a constituição de identidades territoriais regionais, isto é, um pensamento grupal que defina objetivos comuns para todos os atores envolvidos (BUARQUE, 2004, p. 32).

Portanto, de acordo com o aporte acima, o DL permite que haja uma “divisão de responsabilidade”, entre poder público, privado e comunidade. Todos devem ter participação no processo de desenvolvimento. Ainda que o autor mencione a esfera pública municipal em comunhão com a comunidade local (BUARQUE, 2004), reiteramos que no contexto do itinerário que perpassa o Corredor Bioceânico, estende-se a esfera do poder público como as ações elencadas em conselho e reuniões dos governantes dos países da nova rota, conforme apontamentos no capítulo anterior.

Assim, expomos que há um reconhecimento sobre o poder público municipal e regional, decorrente da reformulação de planos diretores – como o que ocorre em Porto Murtinho – desde que apoiados por uma governança prévia do Corredor como um todo, dimensionada, primeiro, pela organização, promoção e supervisão das obras infraestruturais (mudança física), e segundo, pela transformação do território a partir da abertura de um novo caminho, que acarretará em novas relações comerciais (segunda mudança, no caso, na promoção de relações comerciais), e terceiro, na ordem de união entre povos (mudança de aproximação cultural e imaterial), sendo esta última potencializando as relações fronteiriças.

Em outras palavras, a infraestrutura física (ponte, portos fluviais, rodovia nova), dará subsídios para novas relações comerciais (escoamento de grãos entre os países sul-americanos para os portos asiáticos; importação e exportação de inúmeros produtos entre os países do Corredor e com outros países de fora; pacotes turísticos conjugados etc) e, por conseguinte, deve gerar a aproximação dos povos que pode, no longo prazo, fomentar um conceito de cidadão sul-americano difundido entre a sociedade civil dos quatro países. O próprio nome Rota de Integração Latino-Americana sugere essa integração. O desafio, no médio e longo prazo, é de fato, integrar os países comercialmente (desenvolvimento produtivo e turístico) e com coesão nas relações humanas, reforçando o elemento da inclusão e solidariedade.

Diante dos fatos mencionados, de forma a explicitar a contribuição do DL no território do Corredor Bioceânico pautado nas suas principais características, em consonância com os principais autores mencionados nessa seção (Quadro 5).

Quadro 5 - Principais características do DL

Características do DL	Autor
Abordagem estratégica do DL de forma a gerar a mudança de forma contínua, com metas coletivas elaboradas pela comunidade.	Bryant (1992)
DL como “produto da iniciativa compartilhada, da inovação e do empreendedorismo comunitários”.	Martins (2002, p. 51)
“[...] mudança social e elevação das oportunidades da sociedade [...] visando uma realidade futura desejável”.	Buarque (2004, p. 67)
Estratégias de DL devem ter a participação de todas as representações institucionais envolvidas, a saber: poder público local, empresas e sociedade.	Mulls (2008)
Exogenia (através de políticas públicas) e a endogenia do DL (comunidade utiliza os recursos do seu território e participa ativamente do processo do desenvolvimento).	Borges e Martins (2018)

Fonte: Elaboração da própria autoria.

No contexto cronológico da temática ora exposta no Quadro 5, apontamos autores que colaboram com nossa linha de pensamento acerca das características do DL substantivadas em função da dimensão da abertura de uma nova rota entre países. Inicialmente, esse balizamento deve ocorrer pelo reconhecimento de que cada região e coletividade têm sobre seus próprios desafios, que devem ser reconhecidos por seus agentes locais.

Em tal perspectiva, observando o DL sob uma abordagem estratégica, conforme fomenta Bryant (1992), deve ocorrer uma valorização e sinergia dos atores locais, com metas coletivas da comunidade, acima de políticas centralizadas e uniformes. Assim, ainda que haja um reconhecimento sob uma organização de cima para baixo, em outras palavras, sob a tutela do poder público, a comunidade deve ter o senso da sua coletividade na forma de participação em debates e decisões, inclusive sobre a atualização dos processos de desenvolvimento local.

Diante disso, estima-se uma participação comunitária com seu respectivo envolvimento em transformar a realidade do local, podendo inclusive criar contextos que favoreçam a inovação e o empreendedorismo local, sendo um amparo em referência ao compromisso com as mudanças econômicas, socioculturais e, inclusive, ambientais. Em outras palavras, o empreendedorismo em vistas ao DL, deve se debruçar como alternativa para geração de novos empregos, diminuição de problemas socioculturais, econômicos e ambientais.

Dando seguimento, essa forma de pensar o desenvolvimento econômico, cultural, político, social e ambiental propõe um papel coletivo dos atores envolvidos no processo, integrando o cidadão à discussão dos problemas econômicos locais, trazendo flexibilização e descentralização, com transformações significativas no espaço local. Trata-se de um movimento que os pesquisadores chamam de endogeneização, no qual os problemas e decisões relacionadas à cidade e à região são discutidos e decididos considerando a perspectiva de todos os atores, em um contexto espacial, local, regional e territorial (AMARAL FILHO, 2001; MULLS, 2008; PEREIRA *et al*, 2017).

Assim, em função da supracitada abertura de uma nova rota, há de se compreender o território sob uma dimensão de todas as escalas, inclusive a internacional, para que se construam estratégias de desenvolvimento de acordo com a realidade do local, com olhares sobre a divisão social do trabalho, o acesso à informação e uma visão sistêmica, buscando a diminuição das desigualdades e demais conflitos que possam vier a ocorrer.

As obras estruturais em andamento, além de promoverem a circulação de mercadorias, incentivarem viagens de turismo, potencializarem trocas de conhecimento entre universidades, versarão prioritariamente sobre a promoção e integração do desenvolvimento

no território que compõe o novo itinerário. Numa análise pragmática, a ponte binacional construída em divisa Brasil-Paraguai, além dos benefícios de dar visibilidade a essa respectiva área fronteiriça, permitirá avanços econômicos para os quatro países da Rota. Sob essa perspectiva específica e também no intuito de dissertar sobre os outros aspectos multidimensionais do desenvolvimento na dimensão do território do Corredor, trataremos na seção posterior.

Ocorre que o desafio do DL em consonância com as prerrogativas aqui expostas, consta em melhorar a condição de vida das populações mais vulneráveis e que possa contribuir também para a diminuição das diferenças sociais, gerando inclusão e participação coletiva.

Outrossim, o desenvolvimento local deve transcorrer sob variáveis institucionais articuladas dentro de um território, constituindo-se numa esfera de redes de relações sociais, políticas e econômicas (MULLS, 2008). No entanto, o autor identifica que “uma dosagem apropriada entre o Estado e o mercado é necessária á promoção do desenvolvimento” (MULLS, 2008, p. 3).

Sendo assim, há de se destacar o papel do território-espaco, como elemento fundamental ao desenvolvimento e suas multidimensionalidades, pois é no território que ocorre a construção social, cultural, histórica e produção coletiva.

Pelo entendimento de território, Milton Santos (1978) avalia como um conceito que se renova, por receber diferentes elementos de toda forma, e por isso, estar aberto a receber mudanças recorrentes. Ainda conforme aporte de Santos (2004) há uma complexidade sobre o conceito, à medida que território deixou de ser apenas um espaço terrestre vinculado ao poder e amplo domínio do estado, aproximando-se mais do conceito de territorialidade, passando por questões sistêmicas em relação às vivências e construção de futuro.

Um dos pensadores de território sob uma abordagem geográfica e, por conseguinte territorial é o francês Claude Raffestin, referendado por sua obra “Por uma Geografia do Poder”, publicado em 1980, porém traduzido para o português somente no ano de 1993. O autor reconhece o poder do Estado como instrumento de desenvolvimento, porém ratifica que há outras organizações corresponsáveis pela “construção” dos territórios.

Nessa linha de pensamento, voltando-se para a abertura de uma rota de integração entre países, entendemos que deve haver uma co-participação na construção do território de um novo caminho (rodovia) entre poder público (leia-se prefeituras, secretarias estaduais, Ministérios de Relações Exteriores, enfim, uma representatividade em todas as escalas), privado (rede empresarial), universidades (rede universitária) e sociedade civil (comunidade local).

Raffestin (1993) entende que essas redes, o que o autor chama de “malhas”, criam um espaço de visibilidade ao território, inclusive sob a face de mostras de vulnerabilidades e desigualdades, expostas em função de suas territorialidades – relações sociais, existenciais e de produção no interior dos territórios.

Em tal conjuntura, na abordagem de redes, a formação de instituições formais locais em auxílio ao poder público – como, associações comerciais, associações de moradores, cooperativas - dentre outras, pode ser um estímulo para o fortalecimento de estratégias de desenvolvimento local, expostas outrora pelo autor Mulls (2008), em favor do processo de novas territorialidades, em atualização ao desenvolvimento local, dando novos sentidos aos lugares. Essa abordagem se aproxima ao que deve ocorrer no novo itinerário proposto pela abertura de uma rota de integração latino-americana. Com a possibilidade de um novo caminho, haverá novas territorialidades e também novas discussões sobre o uso do território.

Ocorre que a territorialidade é formada pelas relações sociais (existenciais e de produção) que se estabelecem no interior dos territórios e que inicialmente foi usado no sentido etológico⁷ animal, por demarcação de território por animais ou mesmo pela não-possibilidade de usufruir de novos espaços – como o fato de animais em cativeiro (RAFFESTIN, 1993; FERNANDES, 2009). Nessa linha de pensamento, o supracitado Raffestin (1987, p. 264), já adentrando no que o autor chama de territorialidade humana, conceito definido por ele como “[...] o conjunto das relações mantidas pelo homem; como ele pertence a uma sociedade, com exterioridade e alteridade através de mediadores ou instrumentos [...]”, onde o homem, diferentemente do animal, tem a capacidade neurológica de decidir participar ou não de determinada cultura, aspecto religioso (crença) e/ou tecnológico.

No aporte a Moura (2008, p. 55):

A territorialidade é um fenômeno de comportamento associado à organização do espaço em esferas de influência ou em territórios nitidamente diferenciados, considerados distintos e exclusivos, ao menos parcialmente, por seus ocupantes ou pelos que os definem. Também pode ser entendida como base de poder de determinado grupo sobre determinada área, uma estratégia espacial para afetar, influenciar, ou controlar recursos e pessoa.

⁷ A etologia, conforme Lorenz (1993) trata do comportamento e a evolução animal em toda sua riqueza de detalhe, o que inclui a sua “disputa” por território. Nos estudos de Lorenz, é citada a observação de animais em cativeiro e em liberdade; animais mansos não cativos; experimentos não intrusivos (difundido pelo autor Eckhard Hess, 1973), dentre outros. “A etologia, assim, abarca e sobrepe os círculos cada vez mais largos da ecologia ao longo das eras e o foco cada vez mais estreito da fisiologia dos neurônios” (LORENZ, 1993, p. 11).

O território e a construção que ocorrem em seu espaço, a partir das territorialidades são uma corrente que dá movimento ao desenvolvimento, refletido em mudanças que deem significado às conquistas socioculturais, econômicas, políticas e ambientais, por vezes entrelaçadas, e todas as relações inerentes a uma vida de superação na sociedade, principalmente no que diz respeito a dar protagonismo às classes mais desfavorecidas.

No objeto dessa tese, fundamentamos nosso olhar sob o território numa perspectiva integradora, conjugando-o com processos estruturados de forma que dialogue com a política e com a apropriação simbólica e cultural, além de uma característica de identidade atribuída aos grupos sociais que ali atuam. Em consideração a essa abordagem, entendemos que a desterritorialização deve ocorrer de uma forma que seja substantivada pelos agentes locais, ou seja, acompanhada e supervisionada pela comunidade local, seja na forma de participação em audiências públicas; na capacitação de mão-de-obra local, como têm ocorrido em Porto Murtinho, através de promoção da Fundação de Turismo e organização da Secretaria de Turismo do Município, ofertando gratuitamente curso para condução de visitantes (grifo do autor); no estabelecimento de redes junto aos pesquisadores de universidades, de forma a minimizar impactos socioculturais e ambientais que de fato ocorrerão, em função de uma nova rodovia, dentre outros.

Nesse seguimento, da mesma forma que a comunidade dá sentido ao território, há um entendimento sobre a necessidade de participação de todas as representações institucionais envolvidas, inserindo o elemento da cooperação entre poderes – público, privado, comunitário.

Nessas circunstâncias, o ser humano na construção de relações entre si e com o ambiente vivido, edifica-se como sujeito individual e coletivo, da mesma forma que constrói territórios “como sistemas geográficos, com estrutura, conteúdo e sentido existencial, dotados de meios com dinâmicas próprias” (LE BOURLEGAT, 2008, s/p). Em continuidade aos aspectos da territorialidade, a autora explica que essa terminologia em si corresponde a “condição em que se manifesta o modelo de um sistema territorial, revelando o conjunto de formas objetivas e subjetivas ali construídas e vivenciadas” (LE BOURLEGAT, 2008, p. 6).

A territorialidade, na dimensão de uma rota entre países, deve ser compreendida como uma relação homem-território, que é expressa em relações sociais, comerciais e internacionais de modo a integrar povos através dessas respectivas trocas materiais (comerciais, empregatícias etc) e imateriais (vivências, histórias, crenças) no exercício da vida.

Sob essa perspectiva, compreende-se que a territorialidade deve se balizar no efeito de cumprir o papel dos atores territoriais, dentre outros objetos, o de reforçar uma identidade

territorial, que deve variar com o tempo, em função do que cada grupo social em determinada escala de tempo e contexto histórico, atribua como necessidades para aquele respectivo local.

Nesse prisma, a territorialidade pode favorecer a organização no espaço territorial. Novos fomentos ao uso do território devem ocorrer de forma que beneficie as pessoas do local e no local, desde que instituído em ações ordenadas, que atendam à sociedade como um todo, principalmente as classes mais marginalizadas.

Amplia essa discussão Sack (1986), ao relacionar a territorialidade a três situações: 1) o modo como as pessoas usam a terra; 2) o modo como organizam o espaço e; 3) como dão significados ao lugar. Nessa perspectiva, completa Saquet (2007), a territorialidade está associada ao uso comum de recursos, com reciprocidade entre indivíduos e famílias no montante á suas atividades.

Na dimensão de uma rota de integração entre países, em consonância ao aporte de Sack, há desafios econômicos, ambientais e sociais na dinâmica da organização do espaço. Com a viabilidade do novo percurso, principalmente em trechos de fronteira, haverá diferentes olhares sob as novas perspectivas – de avanços econômicos, sociais e ambientais – ainda que olhares de preocupação. Sob a ótica do território e sua relação com a fronteira, daremos ênfase mais ao fim dessa seção. Já em relação aos olhares e vozes discursivas dos agentes econômicos, políticos e comerciais da rota, sob essa perspectiva específica, trataremos no capítulo final da tese.

Considera-se ainda que a organização do espaço territorial, em complemento aos aportes de Sack (1986), Santos (1987) e Saquet (2007), deve pressupor a interação de práticas coletivas que reproduzem as relações sociais em evolução ao movimento da sociedade como um todo, desde que com respeito aos fenômenos do espaço na sua totalidade.

Esta evolução pressupõe nas palavras de Costa (2004), que a vida está em constante movimento entre territorialização, desterritorialização e reterritorialização, pois constantemente, passamos de um território ao outro, com isso fundamos novos territórios, mas com escalas e temporalidades distintas.

Nesse sentido, observa-se em Saquet (2007) a ampliação da discussão instituída por Raffestin (1993), no debruçar do processo de territorialização, desterritorialização e reterritorialização, observando que, em linhas gerais, territorialização implicaria um conjunto orquestrado de relações, enquanto que a desterritorialização seria o abandono do território, podendo também ser interpretada como a extinção dos limites, das fronteiras. Reterritorialização seria o retorno ao território, podendo discorrer sobre qualquer coisa, do espaço ao capital financeiro (SAQUET, 2007).

Complementa Raffestin (1993) ao associar território como o lugar de relações entre sociedade, natureza e os seres humanos entre si; um espaço já outrora mencionado de ação e de poder. Nessa concepção, na apropriação do espaço, o ator passa a territorializá-lo.

A comunidade, como agente interno de mudança, por meio de suas habilidades tácitas, conhecedora do local, alinhadas aos agentes exógenos (acompanhamento do poder público com subsídios de capital financeiro, que pode ser na ordem de ceder espaços para novos empreendimentos), pode ser um instrumento catalisador de capacidades coletivas em elaborar novas estratégias para novas territorialidades.

Além disso, a ampliação das atividades logísticas e de infraestrutura ao longo do percurso e, sobretudo, nas cidades-nós, como Porto Murinho e Carmelo Peralta, poderá abranger aporte significativo de atividades de prestação de serviços. Ademais, a logística, no qual o turismo é interdependente, servirá de base para a implantação de atividades turísticas.

O processo de territorialização, em conformidade com Borges e Wanderley (2019), só existe se imbuído do sentimento de pertença, em outras palavras, a participação ativa do agente local. Raffestin (1993) e Soja (2000) partem do princípio que além da ação do interlocutor local na territorialidade, importa os processos de senso de identificação com o espaço; de exclusividade pelo local habitado, chamado também de pertença, e a compartimentação (divisão de um espaço respeitando os limites e relações entre si) da interação humana no espaço.

Para Costa (1997), na concepção do que o autor chama de espaço produzido, a territorialização é materializada como um processo de reprodução social e de reforço a uma identidade cultural, empregada por interesses de grupos econômicos e políticos que tenham mais eficácia na reprodução desses elementos simbólicos em suas estratégias de controle.

Visto assim, a participação da sociedade no território construído é concebida a partir de relações sociais, num processo interativo (MORIN, 1998), fomentando crenças coletivas e sentimentos que favoreçam o poder decisório coletivo vinculado ao respectivo território em questão, na construção de um mundo peculiar (LE BOURLEGAT, 2008).

Tais relações sociais são envoltas por símbolos de interações entre pessoas com o território, como, por exemplo, as memórias coletivas de um povo frente a determinado território, chamado de referência territorial. Para efeito de exemplificação, as áreas fronteiriças são espaços de construção de identidades não só limitadas pelos marcos de fronteira, mas também pelas condições imateriais, como a força cultural e política dos grupos que se reproduzem naquele território.

Nessas áreas, supõe-se que haja relações que precedam um marco fronteiriço, em que prospere o exercício da equidade. Ocorre, porém, que diante de obras estruturais de grande porte, como a construção de uma ponte binacional que dará visibilidade à nova rota, por sua complexidade, há uma demanda de trabalhadores não-locais, gerando uma migração mesmo que por tempo determinado, nem sempre “legitimada” pelo morador local, ainda que necessária para o fomento ao desenvolvimento, circunstanciada pelo poder público.

Diante de tais circunstâncias, é possível que a primeira etapa de um processo de desenvolvimento de um novo itinerário por onde perpassará uma rota de logística e turismo ocorra de forma estrutural, ou seja, balizada em obras infraestruturais (construção de uma nova rodovia e todos os processos que envolvem uma obra desse porte) em favorecimento ao desenvolvimento local. Em outras palavras, o DL não deve ocorrer somente para minimizar os impactos que verdadeiramente ocorrerão, mas, sobretudo para que haja fomento a recuperar áreas degradadas no entorno da rodovia; dar empregabilidade à sociedade civil; visibilidade a classes menos favorecidas e comunidades tradicionais, em longo prazo sob um viés de sustentabilidade, e não somente de forma momentânea, como se conduzido num processo de “correção de rota”, para “costurar” os impactos promovidos pela construção do novo itinerário.

Importa diante dos fatos mencionados, discorrermos que o território construído não é estático – pelo contrário – segue em construção, enquanto território e enquanto sociedade, como num círculo virtuoso, pelas territorialidades emersas naquele respectivo espaço. O modelo espacial presente na construção de um território pelos seus atores ou agentes sociais deve corresponder a presunções de toda ordem – seja ela política, social, econômica – ou um misto de todas elas, a respeito dos objetivos coletivos que se pretende alcançar.

O processo construtivo de um território é imposto pelas relações humanas diante dos recursos disponíveis (materiais e imateriais) a fim de superar modelos territoriais antigos ou sobrepostos. “Esse processo também implica em experiência e aprendizado, cujo conhecimento resultante fica incorporado nas pessoas e organizações e quando ele é compartilhado, fica também enraizado no território” (LE BOURLEGAT, 2008, p. 1).

Em tal dimensão, sobre a organização de grupos em determinado espaço, onde se emergem as territorialidades, o sistema territorial constitui-se por uma estrutura mais tácita, balizada num sistema de pressupostos como crenças, valores do grupo, artefatos, representações simbólicas e sentimentais, cultura local e vivências do coletivo.

A referência da construção de coletividades pode ser reforçada também pela constituição de redes territoriais, onde vários territórios podem atuar de forma horizontal uns

com os outros, ou seja, constituir políticas universais de desenvolvimento local, desde que condicionado a hierarquias pré-estabelecidas (políticas de governança), binacionais ou entre mais países, a título de exemplo. Processos aduaneiros uniformes; sinalização turística em três idiomas (espanhol, português e inglês) e campanhas conjuntas de prevenção a acidentes podem ser alguns passos iniciais de condução de DL no itinerário da nova rota. Reitera-se que a governança e os seus aspectos são mecanismos importantes no contexto de planejamento de uso de um território, conforme discutido no capítulo anterior. A governança, nesse sentido, tem uma dimensão formal de que elementos como o meio ambiente e o desenvolvimento social terão peso semelhante e que serão observados no planejamento de construção da rota e mantidos após que a mesma esteja pronta.

Ocorre também nas relações do sujeito com o objeto construído, numa visão holística, a possibilidade da percepção do território vivido como uma espécie de “[...] lugar para se chamar de seu [...]”, ou em outras palavras, “seu mundo particular”, como contemporiza Buttmer (1985), e reforça Le Bourlegat (2008), como um reconhecimento afetivo de “sentir-se em casa”, um processo de sentimento de pertença ao lugar e ao coletivo. Daí, como avalia Milton Santos (1996), o lugar se manifesta como local de resistência social frente aos processos de globalização.

Pelo exposto, esse sentimento de pertença ao lugar, no olhar de Nogueira (2007), é relacionado ao que o autor a título de exemplo chama de “ser da fronteira”, constituindo-se no caso em uma identidade territorial que é construída a partir da vivência nesse lugar. Importante entender as cooperações fronteiriças a partir do olhar do fronteiro, do morador da fronteira, em outras palavras, se trata de pensar a fronteira na percepção de quem é da fronteira.

De acordo com Martins (1997, p. 150), a fronteira “[...] a primeira vista é o lugar do encontro dos que por diferentes razões são diferentes entre si [...] a um só tempo é o lugar de descoberta do outro, e de desencontro”. O desencontro e o conflito decorrentes das diferentes concepções de vida e visões de mundo de cada um.

Courlet (1996) de forma mais poética observa que a fronteira não é simplesmente um corte, mas também uma costura. Já Nogueira (2006) explica que é preciso diferenciar a fronteira percebida da fronteira vivida, sendo que a primeira (percebida) é a visão daqueles que não vivem na fronteira, e que a segunda (vivida) é de quem vive dela e nela. A perspectiva da fronteira vivida remete a relação entre o ser e o lugar, ou seja, a questão da identidade do morador da fronteira com o lugar, a ligação e o apego, a identidade territorial que é construída vivendo a cada dia a realidade do local.

O elemento da fronteira no contexto de território e desenvolvimento local é evidenciado aqui em função de um estudo que têm entre seus objetivos, possibilidades de uso do espaço em territórios que compreendem mais de um país a partir de uma rota de integração latino-americana sob uma perspectiva inicial de desenvolvimento. Por isso, os olhares sobre os ambientes de fronteira acabam tendo enfoque por se tratarem de espaços considerados eixos de desenvolvimento.

Em tal contexto, os processos citados de territorialização, desterritorialização e reterritorialização, via de regra, devem alcançar a coesão necessária para que haja um desenvolvimento com equidade, em outras palavras, que seja manifesto com senso de justiça, imparcialidade e igualdade de direitos, principalmente em áreas fronteiriças, sendo estas consideradas eixos centrais de integração e desenvolvimento.

As diferentes abordagens de território e territorialidade permitem múltiplos enfoques. A mais abrangente é a relação entre fronteiras, principalmente pela questão cultural recorrente em distintos grupos sociais. Com a chegada de novos entrantes, ou seja, novos elementos, como migrantes (desejados ou não), ocorrerá novas territorialidades incorporadas pelas novas relações que esses novos elementos sociais trouxeram (ou trarão no médio e longo prazo) ao território.

A aproximação das relações globais como aporte para as decisões locais permitiram uma nova versão das fronteiras, onde o espaço apresenta configurações novas, as distâncias se desvanecem e a vida faz sentir as próprias repercussões desde as zonas mais distantes. As migrações são cada vez mais heterogêneas. Já não se trata de uma migração de um país a outro de maneira definitiva como ocorreu no passado. Atualmente há uma tendência ao movimento contínuo, como algo natural do ser humano (PAULETTI, 2000).

Nessa construção social, na dinâmica de uma rota de integração, o nome “Rota de Integração latino-americana” deve ter intrínseco em suas realizações a palavra “integração” em toda a sua uniformidade, e não somente sobre um “viés meramente institucional”. Por integração entende-se incorporar elementos dentro de uma coletividade. Dessa forma, considerando as cidades que terão mais visibilidade na rota, no caso, localizadas em ambientes de fronteira, pressupõe-se que essa integração seja legitimada a partir da viabilidade das obras infraestruturais, sendo que essas regiões, como de Porto Murtinho, no Brasil, e Carmelo Peralta, no Paraguai, bem como nas divisas Paraguai-Argentina e Argentina-Chile, os municípios fronteiriços e seu entorno se aproximarão ainda mais uma da outra em relação aos impactos, vulnerabilidades e representações no contexto de um novo caminho entre países. Por isso o termo “integração” tem sentido amplo e complexo, e como

tal, deve ser instituído considerando impactos sócio-culturais e ambientais; processos aduaneiros, comerciais e logísticos como um todo e ainda o elemento do turismo como condutor de desenvolvimento local.

Acerca dessa pluralidade, Oliveira (2009, p. 380) comenta que “[...] este ambiente plural transforma as fronteiras em territórios singulares. São singulares em relação ao território-nação e singulares entre si – cada fronteira é uma fronteira [...]”.

Oliveira Neto *et al.* (2011) orientam que para construir uma identidade territorial de fronteira é necessário a valorização da cultura como base de integração. Desse modo, o elemento cultural pode aproximar a integração econômica, política e ambiental, desde que envolva toda a comunidade: povos indígenas, agricultores familiares, população ribeirinha, comerciantes e classes mais vulneráveis.

Atividades de turismo sustentável, como o *birdwatching* (turismo de observação de aves), é um campo de atividade turística que favorece a relação de cuidado entre o ser humano e o meio ambiente, fomenta a prática de observação e do distanciamento social, elementos fundamentais na retomada do turismo pós-pandemia. Além disso, com parcerias público-privadas que já ocorrem em municípios como de Porto Murtinho, a população local tem recebido capacitação para se tornarem condutores de visitação a trilhas e de observação de aves, reforçando as práticas pré-estabelecidas de governança, olhar para os aspectos sociais e o meio ambiente.

O turismo de experiência pode ser fomentado em Centros de Atendimento ao Turista (CAT's), dando opção ao visitante a possibilidade de acompanhar a produção (sob agendamento prévio) de iguarias típicas de fronteira entre Brasil e Paraguai como o coquito e da sopa paraguaia, a título de exemplificação, para aqueles que assim desejarem obter esse tipo de experiência com o local.

No lado paraguaio, em Carmelo Peralta, há uma preocupação prévia sobre a cultura como elemento intrínseco, de integração balizada por ações da Secretaria Nacional de Turismo do Paraguai (Senatur). Além da possibilidade de aumentar o turismo doméstico no Paraguai, a ponte binacional dará possibilidades de turismo conjugados inicialmente com o Brasil. Desse modo, turistas da capital Assunção, que até então, não tinham essa opção de integração rodoviária mais próxima com o Pantanal sul-mato-grossense e Bonito, terão opção de integrar-se por completo em termos de campos de possibilidades de atividades turísticas.

Porto Murtinho e Carmelo Peralta poderão institucionalizar-se como referências de turismo cultural, pela opção de patrimônios históricos no município brasileiro, com possibilidade, em caso de adequar-se iluminação noturna, de se tornar uma opção para se

comercializar um tour cultural noturno na cidade. Já Carmelo Peralta, pelas comunidades indígenas chaquenhas em seu entorno, pode-se beneficiar da venda do artesanato local, bem como a combinação turismo cultural, religioso e de natureza. Segundo a Senatur/Paraguai (2019), estima-se a construção de um museu na cidade, sobre a cultura Ayoreo.

A aproximação do cidadão fronteiriço, a título de exemplo, pode ser materializada no mencionado linguajar do “portunhol”, uma mistura de português com espanhol, por exemplo, em fronteiras entre Brasil e os demais países de idioma espanhol no qual se fazem fronteira. Mesmo que não haja um entendimento pleno e fluente do idioma vizinho, há uma pré-disposição do cidadão fronteiriço em se “esforçar para entender e se fazer entendido”.

Nesse prisma, com a abertura do novo itinerário, ocorrerá uma aproximação nas relações fronteiriças, em que Sturza (2011) menciona a título de exemplificação, o elemento das línguas (idiomas) como fator de potencializador integrador:

[...] materializado nas misturas, nas mesclas de línguas que funcionam como mobilizadora das interações entre os sujeitos. Uma prática lingüística como o Portunhol, no contexto de fronteira, tem um funcionamento relacionado com uma necessidade de comunicação fluída para vender, informar, negociar, conhecer e para interagir entre outras funções (STURZA, 2011, p. 103).

Oportuno também mencionar que as fronteiras não são iguais em todos os lugares, portanto, devem ser estudadas sob diferentes óticas. Numa visão geopolítica, a fronteira compreende uma área geográfica com poderes delimitados. “O Brasil faz fronteira com quase todos os países da América do Sul (dez), o que reforça o caráter estratégico dessas regiões para a competitividade do país” (BRASIL, 2005, p. 12).

Diante desse contexto, para melhor eficiência no uso do território, é necessário um equilíbrio entre as políticas públicas e agentes locais, levando em consideração as especificidades do local, voltadas para atividades econômicas sustentáveis. As fronteiras, como eixos de desenvolvimento, terão mais visibilidade e servirão de embasamento para as relações econômicas, comerciais e socioambientais em todo o restante do itinerário decorrente da abertura da rota de integração. Na ótica das relações no território, que compreende esse novo itinerário, norteadas por um desenvolvimento sustentável, nos debruçaremos sob essa vertente nas seções posteriores.

Sob o exposto, há de se mobilizar a população local, por exemplo, a partir de projetos locais que contemplem os anseios dessas respectivas populações, mesmo que por gerenciamento do poder público, que possam ainda fomentar uma “formação ao desenvolvimento”, gerando assim, oportunidade ao morador local de conhecimento prévio

sobre gestão e DL. Por último, que haja valorização dos recursos locais levando em conta o turismo como motor e alavanca de desenvolvimento. Reitera-se que o elemento específico do turismo será tratado na última seção desse capítulo.

Por fim, é necessário refletir sobre um modelo de desenvolvimento que considere as características do território, seus diferentes atores e múltiplos contextos, principalmente em decorrência da possibilidade de abertura de um novo caminho, que acarretará em novos desafios e perspectivas.

3.2 Aspectos do território e sua relação com o corredor bioceânico

A presente seção tem como objetivo subsidiar a discussão do desenvolvimento considerando a sua multidimensionalidade, em complemento ao que foi exposto no tópico anterior, para que haja uma concepção mais justa e democrática de gestão do território, considerando seus aspectos históricos, econômicos, políticos, cultural, social, ambiental, ético e territorial.

Em tal contexto, a dinamização do território e do desenvolvimento ocorre a partir das territorialidades cotidianas, o que requer aporte sobre a democratização do desenvolvimento, que considere ainda questão territorial, histórica, ética e relacional, social, natural, baseado em interações e relações por meio de redes e suas conexões no espaço-tempo e espaço-território, balizadas por uma abordagem de sustentabilidade.

Nessa linha de pensamento, recorrendo a Sachs (2018), é preciso reconhecer a complexidade de um desenvolvimento sustentável, que passa também por um conceito normativo (ético); por mudanças tecnológicas; pela garantia que “o crescimento econômico seja ambientalmente sustentável, para que o progresso não destrua os sistemas vitais de elevada biodiversidade” (SACHS, 2018, p. 31).

Em decorrência de uma nova rota de integração, há de se contextualizar o território considerando sua complexidade. Diante disso, nos debruçamos no aporte ao desenvolvimento sustentável local, como catalizador dos outros aspectos de desenvolvimento, visto que a sustentabilidade e o desenvolvimento local sustentável são termos que se nutrem um do outro, requerem ações de longo prazo e não se atentarão apenas para acobertar os reais impactos de toda ordem a partir da construção e abertura do novo caminho.

Assim, por esses termos consideramos entre os aspectos do desenvolvimento enfatizar a abordagem do território sob a dimensão do desenvolvimento sustentável, ora denominado DS, e para tanto, nos convém recorrer às origens desse termo. Nesse contexto, o “Relatório

Brundtland”, que leva o sobrenome da primeira-ministra norueguesa Gro Harlem Brundtland, que em 1983, presidiu a Comissão Mundial sobre o Meio Ambiente e Desenvolvimento (CMMAD) - foi um dos referenciais precursores na ordem de propor abordagens realistas frente ao meio ambiente e desenvolvimento. O DS, segundo o Relatório Brundtland, significa “[...] atender às necessidades do presente sem comprometer a possibilidade de as gerações futuras atenderem às suas próprias necessidades [...]” (COMISSÃO MUNDIAL SOBRE MEIO AMBIENTE E DESENVOLVIMENTO, 1988, p. 46).

Este conceito é recorrente ao que foi proposto no Conselho do Cosiplan, no qual participam os governantes dos quatro países do Corredor, que diz respeito à melhoria da condição de vida das populações mais frágeis e contribuir para a diminuição das diferenças sociais. O Relatório Brundtland, nesse sentido, conceitua o DS tendo como princípios a equidade (leia-se atender às necessidades essenciais das populações mais pobres) e à “[...] promoção de valores que mantenham os padrões de consumo dentro dos limites das possibilidades ecológicas [...]” (TAYRA, 2007, p. 1). Assim, o desenvolvimento sustentável tem compatibilidade com o desenvolvimento econômico no sentido de promover o equilíbrio na distribuição dos recursos e não necessariamente diminuir ou limitar a capacidade produtiva, pelo contrário, é um elemento que preconiza satisfazer as necessidades básicas da população (que nesse quesito pode representar em algum momento inclusive aumentar a capacidade produtiva), privilegiar fontes renováveis e processos de inovação tecnológica.

Além da equidade e da garantia da alimentação da população que interceda por classes menos favorecidas, o Relatório Brundtland, conforme Bruseke (1995) dava destaque também para a preservação da biodiversidade e dos ecossistemas e controle da urbanização selvagem e integração entre o meio rural e cidades menores. Nesse modelo de desenvolvimento, o ritmo crescente de desequilíbrio ambiental não pode ser mantido, bem como o estímulo recorrente ao crescimento econômico exponencial. É preciso migrar dos conceitos tradicionais de gestão para uma efetiva visão de sustentabilidade, da organização à execução.

Nessa concepção, o território deixou de ser apenas um espaço sujeito ao desenvolvimento, mas se tornou parte conexas do próprio desenvolvimento sustentável, pois é nele que se desenrola a vida da comunidade (MULLS, 2008), se afastando do desenvolvimento baseado exclusivamente em indicadores econômicos. Assim, o desenvolvimento deve abarcar de forma horizontal os seus adjetivos de “econômico”, “social”, “ético”, “cultural” e “ambiental”, onde todos esses elementos são relevantes no contexto territorial. Amplia essa discussão Diegues (1992), ao mencionar que “[...] é

necessário hoje discutir não só o adjetivo, mas também o próprio conteúdo do desenvolvimento [...]” (DIEGUES, 1992, p. 22).

A demanda de um processo de desenvolvimento que sugere ações conjuntas – entre países – e isoladas, no caso, unilaterais, pressupõe um contexto complexo e com olhares multifacetados, como de políticas públicas – iniciando pelos serviços públicos essenciais – problemáticas de ordem social (acesso a segurança, geração de renda, o direito de ir e vir, de saúde e entretenimento) e problemáticas ambientais.

Amplia essa discussão Solha (2006), ao considerar que as políticas públicas devem promover um diálogo com a realidade em atenção às mudanças e flexibilização durante o seu processo de implementação. A autora diz que a política deveria se caracterizar:

Pelo dinamismo – refere-se à necessidade dessa política estar atenta às mudanças externas e internas;
 Pela flexibilidade – como faz parte de um processo o monitoramento contínuo e apurado do desenvolvimento oferece informações que podem e devem influenciar e justificar as modificações na política e nas estratégias;
 Pela participação – oferecendo possibilidade de envolvimento efetivo de todos os segmentos, tanto nas decisões como na sua própria implementação;
 Pela integração – tanto entre os diferentes órgãos públicos como entre as outras políticas setoriais;
 Pela harmonia – refere-se ao equilíbrio nas intervenções do poder público (SOLHA, 2006, p. 86)

Nesse contexto, em complemento ao que foi discutido no capítulo anterior, há de se reforçar que a viabilidade e promoção dessa nova rota são decorrentes de uma vontade política costurada por pelo menos duas décadas, legitimada por uma rede empresarial, por meio de expedições rodoviárias ao novo itinerário, em conjunto com a rede universitária, pela relação de reitores de universidades e assessoria de relações internacionais, que reverberaram acordos em postos fronteiriços e com secretarias de turismo, dando flexibilidade nos acessos, de modo a viabilizar a continuidade do processo.

A iniciativa do poder público, materializada por intermédio dos acordos normativos e de passos futuros realizadas em conselho (vide Cosiplan), em comunhão com a rede empresarial, composta por empresários, associações comerciais e sindicatos de logística, bem como a rede universitária, que formou grupos de trabalho orientados para pesquisas no território que compreende a Rila, dão sustentáculo para que o projeto se concretize no médio a longo prazo.

Assim, os aspectos do e no território que compreende esse novo caminho dentro de um Corredor Bioceânico, podem ser consolidados seguindo exatamente ao que se propôs a

autora Solha acima. O dinamismo ocorre pela ação conjunta entre todas as redes (pública, privada, comercial, universitária, comunidades locais), onde a esfera pública dá o direcionamento normativo e aglutinador, com aporte efetivo na tomada de decisões dos demais atores (oportunizando mais audiências públicas; postos de capacitação da sociedade civil; incentivos fiscais preferenciais para a comunidade local, ainda que por tempo determinado etc) e as demais esferas auxiliam na supervisão e orientação para maior mobilidade da sociedade civil, comercial e acadêmica na rota.

Nesse seguimento, o planejamento em torno de um desenvolvimento multidimensional, conforme Buarque (2004, p. 102) caracteriza-se por:

[...] combinar uma análise da realidade interna da localidade, identificando os componentes endógenos (positivos e negativos) que condicionam seu futuro – potencialidades e problemas – com uma reflexão e interpretação dos movimentos externos (exógenos) naqueles aspectos (positivos ou negativos) que podem influenciar também o desenvolvimento local – oportunidades e ameaças.

Este autor atenta ainda, que o alinhamento na ordem de um planejamento assertivo passa pelo conhecimento da realidade do local; daí a formulação de um diagnóstico que dê suporte para a tomada de decisão e posterior execução do plano de ação, e por fim, o acompanhamento, controle e supervisão do que foi previamente estabelecido e acordado.

Não obstante, em virtude de um projeto que irá gerar maior circulação de bens, serviços e pessoas, há de se antever ainda intercorrências relacionadas aos vínculos empregatícios, levando em consideração a internacionalização das empresas no território do corredor, de modo a canalizar possíveis conflitos que possam influenciar inclusive nos direitos sociais das pessoas. A ausência de relações em todos os sentidos ora expostos – falta de dinamismo; excesso de burocracia que gera inflexibilidade; integração pífia – resultará em ações insuficientes, arbitrárias e fragmentadas.

Assim, no que se refere ao desenvolvimento e seus aspectos multidimensionais, entendemos que o alicerce para a inclusão social de forma sustentável, que favoreça a organização da cidadania, do senso de comunidade, em que o cidadão participe de forma ativa no elenco das prioridades locais, é o desenvolvimento local sustentável, em sobreposição ao desenvolvimento econômico, sociocultural e político, pois o ser humano tem necessidades que não são atendidas apenas pela economia. No entanto, compreendemos ainda que:

[...] o conceito de desenvolvimento nunca será, nem poderá ser definido de maneira a agradar a todos, haja vista que se trata de um construto social com

forte conteúdo ideológico e político, cujos valores e crenças são relativos a um determinado tempo e lugar (SANTOS *et al.*, 2012, p. 58).

A categoria de desenvolvimento local sustentável permite uma percepção macro dos problemas socioambientais, especialmente em regiões que demandarão aportes de obras de infraestrutura. Diante disso, considerar o desenvolvimento local sustentável como principal condutor de desenvolvimento advém da premissa de que serão consideradas as variáveis: meio ambiente e sociedade; subentendendo-se pela busca da preservação e equilíbrio ambiental; respeito pela diversidade além de metas de redução de desigualdade social.

Conforme Buarque (2004), nos debates sobre os modelos e alternativas de desenvolvimento na contemporaneidade, todos os esforços recentes de desenvolvimento devem se voltar para enfrentar os desafios econômicos, socioculturais e ambientais, sendo incorporados os postulados de sustentabilidade.

Indovina e Calabi (1974) e Magnaghi (1976) em referência ao território e sua interface com o desenvolvimento, destacavam o uso econômico e político do território, a partir da sua apropriação. Para esses autores, há o uso capitalista do território, centrado na concentração de capital e na centralização do poder.

Os autores ainda complementam que as cidades são consideradas elementos territoriais estratégicos na circulação e reprodução ampliada do capital. Sob o aspecto estratégico das cidades como eixos de desenvolvimento, nos debruçamos no capítulo anterior, acerca dos Corredores e a importância das cidades-nós nesse contexto.

Ocorre que, conforme indicamos no início dessa seção, o uso do território, em ações que promovam o desenvolvimento, não devem se limitar somente ao aspecto econômico, em detrimento aos outros aspectos multidimensionais, como no uso capitalista do território citado por Indovina e Calabi (1974) e Magnaghi (1976).

Ainda, o desenvolvimento econômico é importante para que ocorra o desenvolvimento local, pois a partir do desenvolvimento econômico, com a entrada de capital financeiro, há um balizamento de ações de transformação nas bases econômicas e na organização social, de modo que possa elevar as oportunidades para a sociedade.

Dessa maneira, o desenvolvimento econômico tem participação no desenvolvimento sociocultural, ético, ambiental e político, para que traga eficácia no uso financeiro, em outras palavras, sob uma gestão estratégica de modo a diminuir custos operacionais, sociais e ambientais.

Portanto, deve-se considerar, de forma horizontal, ou seja, lado a lado, os processos políticos, culturais, sociais, éticos e ambientais, simultaneamente aos processos econômicos, partindo do pressuposto de que o território é uma construção social em função das suas diferentes formas de uso; expõe desigualdades e identidades culturais, além das relações do homem com a natureza.

São todos aspectos que passam pela compreensão do processo de desenvolvimento numa perspectiva multidimensional. Nessa dinâmica, expomos que é a soberania da comunidade local que deve sobressair em relação às decisões sobre o espaço territorial que vive. Uma alternativa de alavanca para esses pressupostos pode ser a identificação das melhores práticas do uso do território feitas pela comunidade, no intuito de melhorá-las, sempre no alinhamento com iniciativas sustentáveis, de forma que tais práticas se tornem um hábito.

Nessa vertente, no caso do desenvolvimento territorial, essa faceta do desenvolvimento está alinhada na promoção da produtividade e competitividade do capital social e empresarial, sendo que na dimensão dessa tese, precedemos que tal abordagem esteja atribuída a uma visão de sustentabilidade, ou seja, que possa diminuir os problemas de ordem social, ambiental e econômica, respondendo aos anseios da comunidade local.

Sob essa ótica, seguindo a perspectiva de sustentabilidade, nos debruçamos também na filosofia da Organização das Nações Unidas (ONU), que dialoga com os objetivos do Cosiplan ora expostos. Em consonância aos 17 Objetivos de Desenvolvimento Sustentável, agenda que tem prazo para ser cumprida até 2030 elencamos esses objetivos que sintetizam uma conexão com o objeto da tese, em resumo, que reforcem o turismo como campo de possibilidades para a nova rota, sendo um elemento facilitador no cumprimento dessas resoluções. São eles (ODS, 2020): 1. Erradicação da pobreza; 2. Fome zero e agricultura sustentável; 3. Saúde e bem-estar; 4. Educação de qualidade; 5. Igualdade de gênero; 6. Água potável e saneamento; 7. Energia acessível e limpa; 8. Trabalho decente e crescimento econômico; 9. Indústria, inovação e infraestrutura; 10. Redução das desigualdades; 11. Cidades e comunidades sustentáveis; 12. Consumo e produção responsáveis; 13. Ação contra a mudança global do clima; 14. Vida na água; 15. Vida terrestre; 16. Paz, justiça e instituições eficazes; 17. Parcerias e meios de implementação.

O turismo pode colaborar com esses objetivos, em várias dimensões. A aversão ao turismo de massa, inicialmente, deve ser o primeiro pressuposto de turismo sustentável. Disponibilizar atividades turísticas que coloquem as comunidades locais como o centro da

atividade, em comunhão com o meio ambiente, sobre o aporte da educação, é imprescindível para que a nova rota se consolide como uma rota de práticas de turismo sustentável.

A educação através da capacitação da comunidade local na condução de visitantes, em disponibilizar subsídios público-privados para capacitação em finanças pessoais, gestão e afins, deve ser uma alavanca na diminuição das desigualdades sociais. Ao se colocar a educação como parte essencial do processo de governança a todas as partes interessadas – a começar pelas comunidades tradicionais – e sob o turismo como elemento condutor de desenvolvimento, emergem-se novos campos de possibilidades.

Cursos técnicos de guias de turismo, gastronomia internacional, internacionalização de pequenas e médias empresas, podem ser estruturados de forma híbrida (parte presencial e parte online), de forma a facilitar respectivos processos de implementação. Universidades dos países que compõem a rota podem estruturar-se para disponibilizar cursos de curta e média duração em conjunto de forma híbrida e somente online.

Preceitos de cidades sustentáveis, se imaginarmos a agenda da ONU, preconizada para 2030, podem muito bem estar dentro do planejamento do turismo para a rota. Destinos em desenvolvimento podem incrementar o fluxo de visitantes em rotas de turismo e potencializar a oferta de produtos e serviços de excelência, desde que balizados sob o efeito da competitividade, orientada por elementos que considerem a sustentabilidade ambiental e a inclusão da comunidade local no processo produtivo, regidos por uma governança pré-estabelecida. Na dimensão da competitividade, trataremos mais especificamente desse conceito na seção posterior desse capítulo.

Em decorrência a uma rota de integração, sugere-se que o desenvolvimento territorial seja fomentado inicialmente através de uma rede comercial de escoamento de grãos – desenvolvimento econômico produtivo – e horizontalmente, por um desenvolvimento turístico. Em suma, além da ocorrência de obras infraestruturais, haverá abertura para empreendimentos que transpassam esses dois setores: logística e turismo.

Nesse contexto, considerando todos os aspectos do desenvolvimento, substantiva-se a transformação do território subsidiada pelo elemento prévio da governança. A governança no sentido literário do termo, ao ponto de nortear as ações futuras e apontar um caminho na definição de ações centradas na solidariedade, coesão, cooperação, geração de renda, justiça social e preservação ambiental.

Ainda que o termo governança seja associado à governabilidade e governo, não significa que o empresariado local e a comunidade terão uma dependência da gestão pública para a promoção do desenvolvimento. O poder público deverá sim, articular e nortear ações

de desenvolvimento local, porém mobilizadas pelas comunidades locais, de modo a demandar:

[...] mudanças institucionais que aumentam a governabilidade e a governança das instituições públicas locais [...] construindo uma relativa autonomia das finanças públicas e acumulação de excedentes para investimentos sociais e estratégicos para a localidade (BUARQUE, 2004, p. 26).

Amplia essa discussão Sachs (2018), por afirmar que a governança implica que “[...] o setor público (governo) e o setor privado (empresas), funcionem dentro da lei, com responsabilidade, transparência, compreensão das necessidades das partes interessadas [...]” (SACHS, 2018, p. 35), sobretudo nas questões essenciais, como o uso ordenado das terras, a justiça, olhar sobre a poluição e ética nas práticas políticas, empresariais e ambientais.

Nesse seguimento, governança precede o fortalecimento entre as redes públicas e empresariais, a mobilidade das empresas, de modo a favorecer a internacionalização e, por conseguinte, fomentar relações internacionais, que podem ser no âmbito de importação e exportação de bens materiais e na comercialização de pacotes turísticos conjugados entre países. Sob essa última perspectiva, trataremos na seção final desse capítulo.

A tônica do reconhecimento de que cada território possui características próprias não exime a responsabilidade dos sujeitos locais em relação à viabilidade da rota como um todo, ou seja, que ocorra para viabilizar desenvolvimento econômico local, anteposto de respeito pelas culturas e tradições locais; com ética nas relações empresariais, comerciais e sociais, bem como respeito ao meio ambiente.

Diante dos fatos mencionados, entendemos que o desenvolvimento e sua multidimensionalidade devem ser compreendidos por processos históricos e relacionais, temporalidades, e por fim, a partir de suas territorialidades. Tratando-se de uma rota de integração entre países, é comum os desafios inerentes a esse processo, visto que há uma expectativa principalmente nas cidades-nós, geralmente localizadas, conforme outrora exposto, em posições estratégicas, como áreas de fronteiras. No momento que se compreendem esses desafios e as oportunidades que podem ser viabilizadas a partir da construção de um itinerário desse porte, emergem-se as expectativas de resultados positivos para a comunidade local.

A esse respeito, é necessário o entendimento de que todo esse processo de planejamento prévio, ações primárias elencadas, interesses internacionais, devem ocorrer no médio ao longo prazo, em suma, de 1 a 3 anos. Em tal perspectiva, numa visão de longo prazo

(a partir de 3 anos), espera-se com a concretização e viabilidade da rota, uma ampliação da conectividade e integração entre países; criação de novos fluxos de comércio; fomento ao desenvolvimento das cadeias produtivas, e por conseguinte, crescimento econômico local.

Além do mais, a abertura de uma rota entre países deve passar pela “[...] promoção da eficiência econômica local, na busca de desenvolvimento e aumento da competitividade das cadeias produtivas adequadas às condições locais [...]” (BUARQUE, 2004, p. 28). O autor reitera ainda que cada região deve procurar espaços de competitividade “[...] de acordo com suas condições e potencialidades, especialmente no seu entorno imediato [...] concentrando esforços naquelas áreas em que podem vir a ser mais competitivos” (BUARQUE, 2004, p. 29).

Somando-se os esforços do poder público, iniciativa privada, universidades, em conexão com as expectativas da comunidade local, enfim, todas as partes interessadas, abrem-se possibilidades para que ocorram experiências transformadoras nos visitantes da nova rota, considerando início desde Campo Grande, no Mato Grosso do Sul, até aos portos chilenos.

Nessa visão multidimensional de desenvolvimento, incita-se que a rota enriqueça o processo de trocas, com e para a comunidade. Ao se mencionar o protagonismo da comunidade local, entendemos que para que haja esse protagonismo, façam parte do processo: comunidade ribeirinha; chalaneiros; ervateiros; piloteiros; mulheres remadoras; agricultores familiares; comerciantes formais e informais; lideranças de associações de moradores; sindicatos de trabalhadores rurais; redes de ensino, dentre outros. Assim, essa multiplicidade de atores no território do novo itinerário, precisa ser considerada no planejamento e gestão do desenvolvimento territorial a partir da dinâmica da abertura de uma rota de integração entre países.

No que se refere às universidades, a rede universitária deve incluir a comunidade acadêmica nesse contexto, de modo a promover estudos sobre diferentes óticas, dando subsídios ao desenvolvimento local. A capacidade multidisciplinar das universidades pode ser uma alavanca para discussões no âmbito do direito, o próprio DL, turismo, economia, gestão, ética, meio ambiente, enfim, todos os aspectos multidimensionais do desenvolvimento.

Por fim, abarcamos sobre a necessidade do desenvolvimento sob o aspecto da relação da sociedade com o meio ambiente, associado à necessidade de gerir os recursos naturais e a qualidade ambiental, aliado, também, a dimensão econômica e social. Trata-se de perceber o desenvolvimento em seus múltiplos fatores, constituindo-o como uma atuação transversal (que se cruza) em diferentes setores. Nesse sentido, é preciso garantir uma articulação sistêmica entre aspectos ambientais, sociais e econômicos.

Gerir o território sob o olhar do desenvolvimento sustentável local deve preconizar “definir a capacidade de sustentação ou carga dos vários ecossistemas naturais utilizados pela sociedade, para que a reprodução dos processos e funções ecológicas possa continuar crescendo” (DIEGUES, 1992, p. 27). Este autor ainda relata a importância das comunidades tradicionais na conservação desses ecossistemas, pelo vínculo histórico e cultural com o ambiente, e que o desenvolvimento nessas regiões de ampla diversidade biológica e cultural (caso da rota), passa por dar apoio e sustentação á essas respectivas comunidades, como acesso á educação, escolas, saúde, segurança e qualidade de vida.

Reitera-se ainda a necessidade de olhares multifacetados sobre o desenvolvimento no território que compreende uma rota de integração latino-americana, que passa pelo entendimento de diferentes grupos sociais e as especificidades de cada espaço tornado território a partir do seu uso (como a possibilidade de uso inapropriado de áreas próximas a nova rodovia; trânsito em território de Chaco paraguaio, até então nunca transitado antes – grifo do autor).

Em referência a essa abordagem territorial multidimensional, reiteram Saquet e Sposito (2008, p. 22) que o desenvolvimento:

[...] está ligado tanto à exploração das potencialidades locais para seu alcance social quanto á conservação dos recursos naturais. Por isso, pensá-lo requer: a) valorizar os enraizamentos social, econômico e cultural da sociedade local, indo além de análises estritamente econômicas; b) priorizar as instituições públicas locais, a autonomia das finanças públicas, e o investimento de excedentes em setores sociais estratégicos. Em outras palavras, pensar o desenvolvimento local requer não somente olhar para a eficiência econômica (agregação de valor), mas também procurar contribuir para a melhoria da qualidade de vida das pessoas [...].

Em tal perspectiva, segundo considerações dos atores acima, a possibilidade de abertura da supracitada rota de integração deve ponderar que a exploração do novo território a partir de uma nova rodovia internacional não deve se ater a “corrigir” os impactos que ocorrerão e vem ocorrendo com a implementação de uma rodovia em território ainda “virgem”. Ainda que pareça um discurso repetitivo, pretendemos enfatizar com veemência a necessidade de “devolver á natureza” o que está ocorrendo e vai ocorrer de impactos ambientais e sócio-culturais até que a rota esteja efetivamente “pronta” para o tráfego de veículos, circulação de bens, mercadorias e pessoas.

Pensar o desenvolvimento no território correspondente ao novo itinerário pressupõe desconstruir processos que não dialoguem com a sustentabilidade para que se reconstruam projetos balizados em ações de desenvolvimento local sustentável, conforme já reverberado

na seção anterior. O termo “sustentabilidade estratégica”, usado no meio empresarial, têm se mostrado ao longo dos anos uma importante fonte de vantagem competitiva e de geração de valor para acionistas e demais interessadas no longo prazo (HART; MILSTEIN, 2004). Ainda que não tenhamos intenção em levantar suposições sobre a abordagem da sustentabilidade no meio empresarial, essa terminologia da sustentabilidade com o adendo estratégico pode ser plenamente viável para ser replicada no território referente à nova rota, dados suas particularidades. Nesse viés, apontam Oliveira Claro e Claro (2014, p. 292), a sustentabilidade estratégica “[...] minimiza custos e riscos provenientes do consumo excessivo, da poluição e da geração de lixo, pois melhora o uso de recursos (isto é, quantidade e tipos) e leva a ganhos generalizados de eficiência no negócio [...]”.

A respeito da sustentabilidade estratégica, levando em consideração uma rota de integração latino-americana, tal elemento preconiza além da esfera ambiental, a social e econômica, ainda que no viés de um novo itinerário, a esfera ambiental deve se sobrepôr às demais esferas. Uma rota sustentável deve gerar de forma simultânea benefícios ambientais, sociais e econômicos. As considerações ambientais incorporadas em todas as dimensões (políticas, poder público, rede empresarial, rede acadêmica e comunidades locais) devem passar pelo reconhecimento “finito” dos ecossistemas, e que somente por esse fato, deve demandar cuidado irrestrito, com leis claras e rigorosas, sujeitas á árduas penalidades aos que as descumprirem.

A sustentabilidade dirigida ao meio ambiente abarca a sustentabilidade ecológica, considera a diversidade do habitat, fauna e flora, e na amplitude de um itinerário que envolve quatro países sul-americanos, deve envolver ainda a conservação dos recursos renováveis e não renováveis. Uma estratégia de visão sustentável deve ser considerada por trabalhar no longo prazo, ou seja, os processos devem ter continuidade ao longo da construção do itinerário, depois que a rota esteja viabilizada e “em constante movimento”.

Complementa Dematteis (2001), que esse processo de construção do desenvolvimento deve envolver além das redes locais de sujeitos, a relação sociedade-natureza e as redes multiescalares: local, regional, nacional e internacional. Saquet (2007) amplia essa discussão ao enfatizar que tal processualidade precisa ser estudada e considerada nos processos de planejamento, gestão e desenvolvimento territorial, de modo a contribuir com a autonomia e melhoria da qualidade de vida da população em todos os contextos multiescalares ora expostos.

Retornando a Saquet e Sposito (2008), os autores avaliam que o olhar ao desenvolvimento multidimensional, significa enfatizar a capacidade de controle e gestão de

processos políticos, econômicos, culturais, éticos e ambientais, em que os sujeitos diretamente envolvidos em cada aspecto, possam compreender afundo os planos e projetos, em consonância com atores de outros lugares. E alertam: “Há uma relação de unidade na diversidade que precisa ser gerida com vistas ao desenvolvimento com mais justiça social [...]” (SAQUET; SPOSITO, 2008, p. 28).

Pelo exposto, a solidariedade, ética, respeito aos aspectos culturais e socioambientais é refletida na supracitada governança da RILA sob a perspectiva do desenvolvimento local no território, designando que os recursos naturais não são ilimitados e por isso devem ser geridos de forma sustentável; as populações tradicionais e mais vulneráveis devem ser prioridades na busca por melhoria de suas condições; deve-se ainda estimular a participação social da sociedade civil.

O indivíduo, como sujeito social, de modo a contribuir com o planejamento local e poder decisório, deve participar de audiências públicas, sejam de ordem social, econômica e/ou ambiental; instituir novos campos de debate no seu meio que venham de encontro com os planos de investimentos para a sua localidade.

Dessa forma, sobre o caráter de multidimensionalidade do desenvolvimento, os aspectos que vão ao alcance dessa abordagem devem prezar por uma gestão preconizada por uma governança prévia do Corredor, com coesão e participação social, em todas as escalas em relação às estratégias de desenvolvimento; com a promoção da equidade e aproximação das classes sociais e consideração da gestão territorial por meio de métodos favoráveis ao meio ambiente.

Por fim, há de se ressaltar ainda o elemento do turismo como vetor de desenvolvimento, que será discutido na próxima seção. Tal elemento pode exercer uma função dúbia – geração de divisas e na manutenção de áreas naturais – como parques e demais unidades de conservação, incentivar a melhoria na qualidade ambiental e na valorização da cultura local, aspectos esses que corroboram na discussão de um desenvolvimento multidimensional, que favoreça a comunidade local, em todas as abrangências multiescalares e singulares, portanto, alicerçado pelo desenvolvimento local sustentável.

A esse respeito, pela dimensão da rota relacionada a obras infraestruturais, no viés da sustentabilidade, que sejam propostas ações de longo prazo, ou seja, reiteramos que tenham continuidade mesmo após a implementação do novo itinerário, e que não visem somente reduzir os efeitos negativos das respectivas intervenções estruturais na ordem de desenvolvimento da rota.

Os desafios do desenvolvimento passam exatamente pelo seu contexto multidimensional, multifacetado e dinâmico. A comunidade deve ser parte construtiva desse processo de forma que ao menos suas necessidades básicas sejam melhores compreendidas pelos demais atores políticos e institucionais, principalmente em função da abertura de um novo itinerário que compreende quatro países sul-americanos.

3.3 Turismo e desenvolvimento: perspectivas e desafios

Esta seção tem como objetivo aportar considerações sobre os aspectos conceituais relacionados ao turismo e sua ênfase no desenvolvimento e planejamento turístico. Com a possibilidade de abertura de uma rota de integração entre países, há perspectivas que o elemento do turismo, aliado à logística, seja um vetor significativo de desenvolvimento.

As seções anteriores enfocaram o desenvolvimento local (DL), sua relação com o território e as territorialidades latentes em função de um novo itinerário, bem como os aspectos multidimensionais do desenvolvimento.

Dando seguimento, além do enfoque no turismo como condutor de desenvolvimento local, balizado no viés da sustentabilidade nos debruçamos na importância das fronteiras como eixos de desenvolvimento e, em conexão ao que foi outrora exposto nos tópicos precedentes, aportamos também sobre a importância da cadeia turística como um todo. Por fim, no trecho final da presente seção, abordaremos os desafios presentes e futuros para que o turismo se consolide como um fator estratégico de desenvolvimento.

O turismo é alinhado a áreas do conhecimento como administração, geografia, sociologia, economia, história, ciências sociais e natureza. No desenvolvimento dessa tese, de modo a aportar discussões conceituais que dialoguem com o objetivo proposto de desenvolvimento turístico sustentável, legitimado pela abertura de um Corredor Bioceânico, nos debruçamos na definição da Organização Mundial de Turismo (OMT, 2001; 2003) e nos autores Trigo (2003; 2020); Barretto (1991); Souza (1999); Ansarah (2001); Kashimoto, Marinho e Russeff (2002); Solha (2006); Beni (2007); Moesch (2013); Silva (2017) e Araujo *et al.* (2017), como principais referenciais de aporte teórico.

Nas relações sobre deslocamentos dos povos antigos se faz uma reflexão nas questões relativas a viagens e experiências, referindo-se mais ao caminhar por diversos lugares, na busca por uma mobilidade especial, promover sensação de liberdade ao ser humano, espaços e momentos para fazer análises, traçar metas e buscar formas para alcançar objetivos pessoais ou coletivos.

Em tal perspectiva, o turismo está ligado à ruptura da rotina, do cotidiano, saída do modo de vida diário de forma temporal e também por proporcionar uma liberação temporal do lugar onde se vive ao criar conexões com aprendizagens, culturas diferentes e experiências singulares.

Continuando a abarcar o conceito do turismo, reiteramos a característica intrínseca de possuir atividade multidisciplinar e polissêmica (aberta a novos sentidos), pois, além de abranger vários fatores em sua experiência, também carrega sujeição sobre eles, uma vez que necessita de recursos (materiais e imateriais, leia-se estrutura física hoteleira, receptiva, condições desejáveis de estradas, pessoas capacitadas, dentre outras) para se tornar viável. Dessa forma, tem-se que não há um conceito único e absoluto do Turismo, pois ele está em constante redefinição.

No aporte a Beni (2007, p. 34-40), o autor explica que na literatura científica, assim como no mercado turístico, existem três tipos de definição de turismo:

- 1) econômica: visam conhecer o turismo como indústria, setor ou atividade econômica transversal; 2) técnica: denotam preocupação de uma base estatística comparável ao nível internacional, como, por exemplo, a Organização Mundial do Turismo, que representa conceitos de ordem quantitativa, estatística e jurídica; e 3) holística: abrange a complexidade do fenômeno, centrado na definição de turista, abordando de forma multidisciplinar o turismo.

Essa seção, paralelamente ao objetivo ora exposto de atribuir o turismo como portador de desenvolvimento em vistas à abertura de um novo itinerário, carrega também a finalidade de conceber um modo amplo de perceber o turismo, com suas possibilidades de desenvolvimento subjetivo e social, também nas concessões e entraves de cunho político, em conjunto aos modos de gestão econômica sustentáveis, implicantes na coordenação de projetos da atividade turística, principalmente em função de um novo itinerário entre países.

Assim, como uma atividade econômica transversal (que se cruza com outras atividades), segundo o parecer contemporâneo de Solha (2006), a autora encontra atribuição política ao turismo por meio de duas frentes: 1) pela visão comercial que o turismo propicia, pois ele obtém resultados eficazes do ponto de vista econômico; e 2) o funcionamento de uma estratégia para o desenvolvimento de modo geral, por meio do estabelecimento de garantias de atendimento às necessidades e expectativas da população local.

Nesse aporte, conforme Silva (2017), a concepção do turismo integra diversas categorias da vida: 1) sensoriais: sons, odores, cores e ambientação; 2) sociais: hospitalidade, bem-estar, segurança e diversão; 3) culturais: eventos, festivais, atividades recreativas e

enriquecimento; e 4) econômicas: qualidade do serviço prestado, relação custo benefício, acessibilidade e transportes. Assim, o consumidor do turismo não compra somente bens e serviços, mas sim a vivência de experiências e sensações.

A esse respeito, a singularidade dos atrativos que permeia os países da Rila deve reforçar no longo prazo o turismo conjugado entre países, em forma de circuitos turísticos sul-americanos. Por exemplo, o Deserto do Atacama é uma área singular no território da rota, inexistente nos outros países que a compõem. Da mesma forma, as montanhas rochosas de múltiplas colorações, em território Argentino de Jujuy, são particulares daquela região. Em consonância às singularidades de cada país, o Chaco Paraguaio é um bioma exclusivo dessa respectiva região, bem como as águas transparentes do rio da Prata, em Jardim, não serão encontradas nos outros países da rota. Devemos ainda fazer menção honrosa ao Salar de Uyuni, na Bolívia, considerado o maior deserto de sal do mundo, que certamente deverá se tornar um destino indutor a partir da abertura do novo itinerário dentro do Corredor Bioceânico, pela relativa proximidade com Calama, principal cidade do Deserto do Atacama no Chile (o deserto fica aproximadamente 300 kms de distância da cidade chilena).

A abertura de uma rota de integração abrirá uma possibilidade real de se comercializar, em forma conjugada, atrativos conforme os citados acima, correspondente ao que chamamos numa linguagem comercial de circuitos turísticos, em que operadoras turísticas promovem e comercializam pacotes turísticos conjugando destinos próximos, num curto período de tempo, oportunizando ao visitante conhecer o máximo de destinos possíveis dentro de uma disponibilidade limitada de tempo para visitação.

Roteiros conjugados, além de dar visibilidade a mais de um destino, o que reforça uma ação horizontal, oferece ao turista um maior número de possibilidades de experiência com destinos singulares; fomenta as economias locais e estimula regiões vizinhas a se re (organizarem) para a oferta turística, inclusive com opções para os turistas de passagem, como a oferta de um *day-use* (passeios a locais turísticos sem pernoite) e, ao considerarmos o turismo local sustentável como um potencial catalizador de turistas para o longo prazo, há inclusive a possibilidade de um “*day-use* sustentável”, com alternativas em que o turista possa fazer refeições dentro da comunidade local acompanhado de uma sesta (descanso após o almoço), em uma rede, a título de exemplo. Tradicionalmente, algumas cidades do interior do estado de Mato Grosso do Sul e do Paraguai ainda mantém essa tradição do comércio fechar em horário de almoço, uma questão cultural intrínseca desses locais.

Na concepção de Ansarah (2001), este autor enfatiza a necessidade da qualidade da experiência proporcionada ao visitante, tanto pela relação com o local (leia-se o destino

visitado) quanto com a comunidade. Em outras palavras, a boa condição das obras infraestruturais deve andar em consonância com a relação interpessoal comunidade-turista, tendo como perspectiva gerar renda para a comunidade receptora, manutenção e olhar crítico nas relações com o meio ambiente, e em consequência, melhorar as condições sociais, ambientais e, conforme já mencionado, econômicas.

Nesse cenário, segundo as ponderações de Moesch (2013), a atividade turística pressupõe uma integração entre o sujeito (turista e seus fluxos) à sociedade/comunidade (o que a autora chama de encontro turístico) e o espaço turístico. A autora ainda reforça a transformação do turismo iniciando de forma capitalista, como uma indústria meramente econômica, e ao longo do tempo, evoluindo para um fenômeno mundial movido pelas experiências e que deve ser compreendido de forma sistêmica, pela sua complexidade. Em síntese, o turismo se vincula aos aspectos econômicos, mas não se limita somente a eles.

Ocorre a ressalva de que o turismo, mesmo diante desses apontamentos, não pode ser visto única e exclusivamente como a “salvação” dos problemas de uma sociedade, em outras palavras, o turismo deve ser uma atividade-meio de desenvolvimento econômico local e sustentável, que em conjunto com outras atividades, como o comércio, o agronegócio e a indústria, podem ter uma representatividade conjunta no e para o local.

A esse respeito, afirmamos que o turismo seja anteposto de um planejamento prévio, aproximando-se dos tempos atuais, sem improvisações, reforçado por mecanismos de governança, outrora expostos no capítulo anterior, como forma imperativa de atender às futuras demandas.

Não obstante, em função de um estudo que compreende uma nova rota que deve sofrer transformações de toda ordem, a abertura desse novo traçado entre países sul-americanos, deve abranger a escala local, regional, nacional, internacional e global, em função das relações de trocas no território que corresponde a esse respectivo itinerário entre Campo Grande aos Portos do Norte do Chile. Esta prática do turismo deve voltar-se para o benefício das comunidades locais desse contexto territorial, dando mais visibilidade para tais comunidades, promovendo transformações em seus indivíduos, criando oportunidades de trabalho, conscientização sobre a relação homem-natureza e, por conseguinte, revalorização do lugar.

O turismo tem como peculiaridade a relação com o ambiente natural, as comunidades locais e seus aspectos culturais, recursos esses que quando conectados e usados de forma sinérgica, podem contribuir para o desenvolvimento local de um território. Essa linha de desenvolvimento se aproxima à visão de Kashimoto, Marinho e Russeff (2002), Martins

(2002) e Arnaudo e Corbella (2013) onde o DL é relacionado à integração entre ambiente, comunidades e sustentabilidade, se aproximando ao modelo de desenvolvimento do turismo contemporâneo. Complementam Araujo *et al.* (2017), que a aplicabilidade do turismo nesses moldes de desenvolvimento é assegurada como alternativa de viabilidade “economicamente capaz de diminuir os impactos ambientais e sociais acelerados com o seu incremento” (ARAÚJO *et al.*, 2017, p. 6).

De início, conforme enfatizado nas seções anteriores, desenvolvimento correspondia à ação de crescimento, a princípio econômico, e posteriormente atrelou-se ao conceito de desenvolvimento adjetivos de ordens variadas, como político, territorial, cultural, ambiental, sustentável, endógeno, exógeno, social, local, no local e para o local. Já o turismo, no nosso entendimento, deve ter como pressuposto a promoção de um desenvolvimento inclusivo, coeso e sustentável, sendo essas características preconizadas nos objetivos do Cosiplan em decorrência á Corredores Bioceânicos.

A respeito do viés da sustentabilidade e sua relação com o turismo, a Organização Mundial de Turismo (OMT, 2001) define essa modalidade como turismo sustentável, sendo aquele que na gestão dos recursos atende as necessidades econômicas e estéticas das paisagens, mantendo a integridade cultural, os processos ecológicos essenciais, a diversidade e o sistema de suporte a vida.

Sob a perspectiva de melhores práticas de uma gestão sustentável, é preciso, prioritariamente, considerar a complexidade da atividade turística, que envolve o dinamismo de sua cadeia, formada por agências de turismo e meios de transporte, meios de hospedagem, gastronomia, eventos, lazer e animação, dentre outras, que devem ser estruturadas através de um planejamento turístico ordenado, transversal e que privilegie a valorização e apreço às características locais.

Nesse contexto, Souza (1999) relaciona o turismo com o desenvolvimento local, por meio de questões reflexivas na busca por resultados que promovam uma visão do turismo fundamentalmente relacionado com a sustentabilidade, antes que o produto turístico saia da fase de implementação para comercialização. Nesse aporte, o autor norteia-se em questões que entendemos serem cruciais para a discussão que se propõe entre turismo e desenvolvimento, tais como: Quem ganha (ou pode ganhar) e quem perde (ou pode perder) com a atividade turística relacionada a determinado local? Quais são os grupos envolvidos na atividade? Quais são as necessidades, desejos e contrastes desses grupos específicos? A que perfil de turista atenderá a região em estudo? Qual a natureza do turismo em questão (predatório, enriquecedor, ético)?

Entre os possíveis usos propulsores do desenvolvimento da atividade turística está, certamente, seu encontro com a educação, que representa a construção de uma consciência, processo que contribui de fato para a civilização e possibilita o rompimento da lógica que prescreve o turismo apenas como potencializador econômico. Há exemplos em parques públicos e empresas privadas como shoppings centers, em que o simples fato de se disponibilizar mais lixeiras nesses respectivos locais, bem como a devida sinalização de descarte (vidro, plástico, orgânico etc) diminui muito a sujeira e degradação patrimonial.

Por consequência, o efeito social do turismo está associado a mudanças que ocorrem na estrutura social local, na qualidade de vida, nas relações sociais e na adaptação das comunidades de destino ao turismo. Além disso, ele categoriza mudanças mais graduais e processuais, que ocorrem à medida que o turismo se desenvolve, e promove mudanças na cultura material e nos padrões de vida da comunidade.

Assim, existem trocas na qualidade e estilo de vida das comunidades do destino e, também, adaptações às novas situações que o turismo oportuniza. Isto gera uma possibilidade de alteração sociocultural única e também promove crescimento econômico ao local designado para a prática turística.

Desse modo, preconizamos que a inclusão da comunidade local no processo decisório e participativo é um sustentáculo para um ciclo de desenvolvimento turístico, o que responderia a indagação do autor Souza (1999) em referência aos grupos envolvidos na atividade.

Por comunidade, Ander-Egg (1980, p. 45), relata como:

[...] um agrupamento organizado de pessoas que se percebem como unidade social, participam dos mesmos interesses, objetivos e funções comuns, com consciência de pertencimento, situados em uma determinada área geográfica, na qual há pluralidade de pessoas que interagem mais intensamente entre si, que em outro contexto.

Ao se substantivar a participação comunitária no processo de desenvolvimento e planejamento, conectada ao elemento do turismo, tal participação deve ser precedida por um processo de transformação social, cultural e política dos cidadãos em suas relações entre si e no processo decisório junto ao poder público, sobretudo para a diminuição dos impactos do turismo que venham a ocorrer, em relação ao aumento da densidade demográfica, conflito com outras modalidades de turismo que possam abarcar determinado território, dentre outros. Essa devida participação da comunidade no processo pré-construção da rota é fundamental, principalmente levando em conta as comunidades tradicionais. Um passeio de catamarã pelo

Rio Paraguai faz muito mais sentido se for conduzido por um pescador local. O espaço para a roda do tereré e para a degustação do coquito (espécie de pão de origem no Paraguai, comercializado também em cidades brasileiras que fazem fronteira com esse país, caso de Porto Murtinho) são ações que brotam dentro da comunidade.

Por isso, o dinamismo que impõe uma atividade turística, como vetor de desenvolvimento econômico local e sustentável, ainda, que seja concebida para fins de geração de riqueza, oportunidade de trabalho, reforço às características culturais de uma comunidade, pode impactar também de forma negativa a sustentabilidade da mesma comunidade, se não nutrido de um planejamento prévio.

Ainda em relação a uma participação comunitária ativa no processo de DL e turismo, o que deve ser refletido, segundo Tenório, Brulon e Zarconi (2013), é como atividades do segmento turístico podem ser exploradas de modo a trazer benefícios aos moradores das comunidades, principalmente aqueles que mais precisam, tratativa que será fundamentada na discussão de resultados dessa tese, pois pelo amplo território da Rota de Integração Latino Americana, as minorias devem ser contempladas no processo participativo de condução do turismo como catalizador de DL, sendo comunidades indígenas, ribeirinhas, dentre outras.

Em caso de não incorporação da comunidade no contexto do planejamento do turismo em um território que terá exposição multiescalar pode ter efeitos negativos de toda ordem, sendo alguns deles apontados por Garcia (2005), como a ação impulsiva dos governos na promoção do turismo, por vezes desenfreada, que penaliza o setor como um todo, afeta o desenvolvimento de forma negativa ao desviar recursos sociais para infraestrutura turística; incentiva a especulação imobiliária e classe empresarial sem dar voz à comunidade, isentando-a do processo; mercantiliza a cultura e inibe o nativo, que não pode nem mesmo desfrutar dos atrativos turísticos, pelo elevado custo de vida de tais localidades.

Entendemos que a ausência de planejamento ou a ocorrência de um planejamento desordenado, fruto da não-utilização de mecanismos de governança pode representar atraso no desenvolvimento. É imperativo que de forma paralela às obras infraestruturais de abertura de uma rota de integração, ocorra também um planejamento que contemple todas as cidades do novo itinerário que perpassará dentro do Corredor Bioceânico Brasil-Paraguai-Argentina-Chile, outrora exposto nas iniciativas das reuniões entre os governantes dos quatro países, rede empresarial e rede universitária no capítulo anterior.

Dessa forma, o planejamento na ordem da atividade turística, conforme atesta Barretto (1991), possui fatores concomitantes que devem ser analisados, de forma sistêmica e integrada, para se alcançar um objetivo satisfatório, o que inclui o direcionamento na construção de

equipamentos; sinalização turística adequada; facilidade dos acessos a atrativos, acessibilidade e capacidade de carga; e que seja orientada segundo os interesses da comunidade.

De forma a ampliar essa discussão, segundo a OMT (2003), o planejamento de um destino turístico é necessário para referenciar o processo desenvolvido para uma região geográfica que possua os elementos da cadeia turística como instalações, atrativos, infraestrutura e profissionais capacitados para atrair visitantes e realizar as atividades turísticas, podendo ter uma abrangência local, regional, nacional e internacional.

Em tal perspectiva, a abertura de uma nova rota expõe novas possibilidades até então remotas para regiões como Porto Murinho, Carmelo Peralta e Pozo Hondo, apenas para citar algumas cidades do novo itinerário da Rota de Integração Latino-Americana. Portanto, é preciso ressaltar que na abrangência de planejamento de uma escala internacional, envolvendo destinos em quatro países, aumentam-se as variáveis relacionadas à cadeia produtiva do turismo envolvida no processo, o que reforça a necessidade ora exposta de mecanismos de governança.

A abertura de um novo itinerário entre países, saindo de uma escala regional para uma proporção internacional, por si só já demanda novos olhares e uma maior complexidade. Diante disso, Barretto (1991), indica algumas etapas prévias de planejamento, que envolvem: a) diagnóstico da realidade local; b) definição de objetivos, em resumo, definir o que se pretende atingir; c) implantação e execução, que é a ponte do planejamento para a execução; d) controle e supervisão do que foi planejado, em relação á prazos e novas diretrizes e subsídios para a etapa seguinte, e por último; e) avaliação do trabalho, considerando os resultados e a efetivação dos objetivos, bem como avaliar a necessidade de um novo planejamento, se necessário.

Há se de observar ainda, seguindo a linha de pensamento crítica de Garcia (2005), que o efeito do não-planejamento do turismo e ausência da comunidade local na participação e promoção do turismo local, numa relação de cima para baixo, pode ressignificar os valores das comunidades anfitriãs em “vínculos monetário e a relação conservacionista ao manter o status quo para proteger a segurança física e financeira dos turistas de investimentos” (GARCIA, 2005, p. 47).

O planejamento do turismo, seja no âmbito regional, nacional ou internacional, deve abarcar a dimensão econômica, gerando oportunidade de empregos, com devida sinalização turística e promovendo desejados acessos rodoviário, aéreo e/ou multimodal; sociocultural, melhorando a condição de vida da população, inclusive do ponto de vista do desenvolvimento cultural; e ambiental, com controle de capacidade de carga – com prévia fiscalização – desejável abastecimento de água; controle sobre construções no entorno do novo itinerário da

rota, de modo a evitar que se prejudique a fauna e a flora, a falta de conservação dos atrativos turísticos, urbanos ou em áreas rurais; coleta de lixo insuficiente bem como disposição inadequada de resíduos.

Ocorre que a potencialidade do turismo como vetor de desenvolvimento local, se ordenadamente planejado e imbuído sobre uma consciência prévia dos seus valores ambientais, é uma alternativa sustentável ao desenvolvimento local de uma comunidade.

O turismo aliado à sustentabilidade defende o equilíbrio dos ecossistemas naturais atrelado ao desenvolvimento local, fortalecido por valores que legitimem a cultura local, seu empoderamento, costumes e crenças. “Produtos turísticos sustentáveis são desenvolvidos em harmonia com o meio ambiente e culturas locais, de forma que estes se convertam em permanentes beneficiários, e não meros expectadores do processo [...]” (BRASIL, 2007, p. 18).

A variável de sustentabilidade pode inclusive se condicionar em um fator determinante de competitividade para destinos turísticos, como salientam os autores Ritchie e Crouch (2003, p. 5), por considerarem que a competitividade é “ilusória sem a sustentabilidade”.

Considerar o turismo sustentável como condutor de desenvolvimento local significa planejar a atividade turística orientada para os recursos naturais, aspectos culturais e sociais. Para facilitar a compreensão do turismo sustentável como indutor de DL e, por conseguinte, elemento de competitividade (Quadro 6).

Quadro 6 - Fatores ligados à competitividade dos destinos turísticos

Fatores que elevam a competitividade de destinos turísticos	Autor
Segundo, o autor, os destinos que conseguem taxas de crescimento mais elevadas são aqueles que estabelecem estratégias orientadas para a sustentabilidade do turismo.	Hassan (2000, p. 240)
Um destino competitivo é aquele que promove o máximo de bem-estar para a sua população	Ritchie e Crouch (2003)
Gerar no longo prazo: benefícios econômicos (para que possa atrair mais investimentos e negócios), benefícios sociais (em termos de qualidade de vida e inovação) e benefícios meio-ambientais (de maneira que a atividade turística financie integralmente mediante taxas, a preservação natural e cultural local).	Valls (2004)
Conseguir um equilíbrio em relação a equidade social, eficiência econômica e conservação ambiental.	Castrillón <i>et al.</i> (2015, p. 103)

Fonte: Elaboração da própria autoria

O bem-estar, elemento preconizado pelos autores Ritchie e Crouch (2003) é considerado um fator de vantagem competitiva de um destino, desde que proporcione o bem-estar não somente ao turista, mas principalmente a população local.

A vantagem de se criar uma infraestrutura logística, através de um novo itinerário, que perpassará caminhos como o bioma do Chaco Paraguaio, Cordilheira dos Andes e área desértica do Atacama é dar subsídios para que emergjam demandas até então improváveis, pois não havia acesso parcial nesses locais, muito menos que os conjugasse, fato que ocorrerá a partir da construção da Rota de Integração Latino-Americana. A partir da infraestrutura rodoviária (rodovia asfaltada por todo o percurso da nova rota; pontos de apoio e serviços desejáveis de hotelaria e alimentação, estacionamentos adequados e suporte para manutenção veicular), ocorrerão novas percepções sobre o destino turístico. Ocorre que da potencialidade para a consolidação de um destino, é preciso que haja antecipadamente uma “construção de competitividade”, e uma rota organizada politicamente, com o apoio da rede empresarial, universidades e comunidade local, as chances de êxito podem ser maiores.

Sobre o elemento da competitividade, Dwyer e Kim (2003) ampliam essa discussão enfatizando dentre outros fatores importantes, como os recursos de infraestrutura turística criados, herdados (recursos naturais, patrimônio histórico e cultural) e de caráter geral (que dão subsídio para a atividade turística, como hospitais, policiamento constante e demais serviços essenciais), há o que os autores chamam de condições para o desenvolvimento, que remetem a: situação geográfica, capacidade competitiva do entorno, capacidade das empresas de gerar negócios no viés da sustentabilidade, estabilidade política, legislação econômica desburocratizada (principalmente nas aduanas, tratando-se de uma rota composta por quatro países), apoio à cultura local, desenvolvimento tecnológico e preços competitivos dos serviços turísticos.

Além do mais, como alavanca para a harmonia entre meio ambiente, culturas locais e comunidade, há de se considerar articulações com todo o trade turístico e poder público, com estratégias que preconizem a manutenção dos acessos aos diferentes produtos turísticos; configuração de atividades paralelas ao produto turístico ou que tenham sinergia, como estímulo para o comércio, por exemplo; criação de oficinas de turismo para a comunidade local, com cursos de reciclagem e formação de profissionais dedicados a esse setor e, por último, a promoção e comercialização da rota, de forma isolada e entre os quatro países.

Diante dessas circunstâncias, no aporte a Barbosa (2005), pressupõe-se que a atividade turística aproveite os bens da natureza sem esgotá-los; podendo gerar rendas individuais e

empresariais; origine receitas para os cofres públicos e, por conseguinte, produza múltiplos efeitos na economia local e também de ordem sociocultural e ambiental.

Além de promover uma forte atividade econômica, o turismo deve ser compreendido também como uma variável de suma importância na promoção de uma cadeia de sustentabilidade, ao contrário de um sistema predatório, como reforça Coriolano (2012), ao mencionar que ao voltar o desenvolvimento para uma escala humana e o turismo para o benefício de comunidades e supostamente para o desenvolvimento local, significa munir-se de políticas que criem oportunidades de trabalho para a maioria, com proteção social, colocando o homem como protagonista na promoção dessas relações.

A atividade turística em áreas naturais, com as comunidades e suas respectivas culturas, pode ser sustentável ou não-sustentável. Deve existir uma coesão na relação turismo, áreas naturais, comunidade local e desenvolvimento local. Nessas circunstâncias, de forma positiva ou não, “o turismo também se apropria das culturas e comunidades locais e interfere necessariamente no desenvolvimento local” (ARAÚJO *et al.*, 2017, p. 6). Nessa vertente de turismo e desenvolvimento local, implica dotá-los de um caráter mais humano onde as comunidades locais participem ativamente e não apenas como beneficiárias do desenvolvimento (MARTINS, 2002).

A inclusão da comunidade local no turismo proporciona uma visão integrada da realidade local, dos seus costumes e do seu cotidiano. Na RILA, para efeito de ilustração, comunidades menonitas em território paraguaio e comunidades indígenas em território Atacama e suas proximidades com a fronteira argentina devem ter destaque regional, pela originalidade e singularidade cultural de seus moradores, caráter íntimo e pessoal, que trazem representatividade e geram empatia ao visitante. Além da questão cultural, a comunidade menonita possui conhecimento tácito no segmento agropecuário, que pode no futuro abrir um campo de possibilidades inclusive para o turismo científico.

Mariani e Arruda (2010) pontuam que o turismo, dentre outros elementos de promoção de desenvolvimento local, mostra-se como uma das ferramentas mais importantes, por sua ampla cadeia (representada por meios de hospedagem, agências de turismo, casas de câmbio, bares e restaurantes, locadoras de veículos, entretenimento, dentre outras), que colaboram com a manutenção das especificidades locais e a autenticidade do local, algo que o turista anseia ao visitar determinado local.

O desenvolvimento de um local em que há interesse desejável relacionado ao desenvolvimento turístico está sujeito ao tipo de estratégia que será implantada e às características intrínsecas do local. Deve-se ainda, considerar, que cada uma dessas

características singulares de cada local, materiais ou imateriais sejam valorizadas nos anseios do planejamento turístico, pois a sinergia dessas relações conduz à geração do desenvolvimento local. Em consonância a Trigo (2003, p. 72-73):

O turismo é um campo no qual a diversidade cultural e a abertura às novas experiências fazem parte do cotidiano. [...] Não se pode isolar o país ou uma região no momento em que a internacionalização da economia e da cultura acontecem em vários pontos do planeta. Este é um dos desafios contemporâneos, principalmente em países com democracias recentes como o Brasil. Sem estabilidade econômica, política e social, dificilmente setores produtivos serão desenvolvidos, principalmente o turismo.

No que abarca o autor, o turismo deve ser compreendido em ações de longo prazo, que contemplem a educação (leia-se capacitação de todos aqueles que fazem parte da cadeia do turismo), de maneira transdisciplinar, ou seja, que haja interação com demais áreas, ampliando as percepções dos atores institucionais, e que haja um incentivo à formação profissional continuada. Sob este último aspecto deve ocorrer ações ordenadas entre poder público, iniciativa privada e comunidade local, de modo a profissionalizar o setor, pois profissionalização remete à maior qualidade de serviços, envoltos em padrões de segurança, consequente eficiência e, por conseguinte, possibilidade de lucratividade com sustentabilidade.

O turismo em conformidade com ações de desenvolvimento local “[...] possibilita impulsionar e fortalecer as identidades locais e regionais ao atuar como um mecanismo social de defesa do entorno imediato, da vida cotidiana, dos elementos de pertença e permanência da população local [...]” (SALVATIERRA; MAR, 2012, p. 126), em outras palavras, reforçando o que foi exposto por Trigo, com ações que permitam a continuidade no longo prazo “[...] para o bem estar de todos aqueles que compõem a localidade e com aqueles que estão por vir [...]” (SALVATIERRA; MAR, 2012, p. 126).

A ocorrência da abertura de um novo caminho, além de dar visibilidade, pode oportunizar ainda que empreendedores locais diversifiquem os seus negócios. Aqueles que se prepararem com antecedência têm chance de criarem barreiras altas para novos entrantes. Em outras palavras, comerciantes locais têm a possibilidade de renovarem seus negócios, desde o ponto de vista estético (através de uma reforma estrutural), até do ponto de vista de escalabilidade (em linhas gerais, se preparar para crescer), o que no caso da rota significa atuar em mais de um segmento. Pode-se recorrer ainda à abertura de uma franquia ou representação comercial, que pelo *know-how* agregado de ambas as atividades, podem representar boas alternativas de desenvolvimento para o local.

A preparação antecede o crescimento e a execução sobressai a esfera documental e dá movimento ao planejamento. Conforme apontamentos históricos do capítulo anterior, a materialização do planejamento da supracitada nova rota de integração é legitimada pela governança do Corredor, explícita em ações documentais (assinaturas de convênios entre governantes dos quatro países), e no início das obras infraestruturais, como o que ocorre em parte do trecho paraguaio e no entorno de onde será construída a ponte binacional na divisa entre Porto Murtinho e Carmelo Peralta.

A criação de uma rota turística, principalmente numa amplitude que conjugue mais de um país, permite a reativação das economias locais, por se constituírem em definitivo uma nova atividade econômica. Nas áreas de fronteira da RILA, como efeito de exemplificação, tais regiões fronteiriças devem se desenvolver em razão do turismo e da logística, elementos que se complementarão á medida que a rota se aproxime de sua concretização.

Conforme avaliam Chevitarese e Mattos (2003, p. 78), o planejamento estratégico do turismo deve ser compreendido como “[...] instrumento de desenvolvimento local, através de um processo de engajamento e participação comunitária [...], pois o DL é uma perspectiva de desenvolvimento que privilegia o olhar comunitário [...]”.

O turismo tem o potencial de facilitar o desenvolvimento socioeconômico de um local, desde que atenda às necessidades dos turistas da forma mais sustentável possível, em outras palavras, gerando o mínimo de impacto (grifo do autor) e que a organização do território compreenda e atente-se ao cotidiano da comunidade local e respeite o direito a um ambiente público de lazer (YÁGIZI, 2009). Ao tratar o turismo como condutor de desenvolvimento local para a comunidade, e não somente “na comunidade”, incita-se aí o protagonismo social no processo de desenvolvimento do turismo no território.

Os desafios que precedem um planejamento integrado estão na ordem de estruturar o Corredor como um todo, no plano material e imaterial, unificando processos aduaneiros, integrando a comunidade local nesse processo, dando visibilidade e gerando confiança na rede empresarial em aportar investimentos principalmente na ordem de pontos de apoio nas estradas.

Em tal perspectiva, o turismo é um elemento indutor de desenvolvimento pelas potencialidades de geração de divisas, por dar visibilidade á cultura local voltar-se para a problemática ambiental, além de gerar uma identidade ao local e, por conseguinte, á sua comunidade, e se munido de estratégias organizadas, pode gerar incremento á economia, legitimar ainda mais o exposto sentimento de pertencimento e melhorar a qualidade de vida da população.

Práticas de desenvolvimento endógeno tendem a “[...] materializar-se como processos auto-centrados de crescimento, isto é, relativamente grande parte do valor total gerado por este tipo de desenvolvimento é re-allocado na própria localidade [...]” (LONG; PLOEG, 1994, s/p.). A endogenia, nesse caso, é essencial para que a comunidade desperte e gerencie a sua própria existência (ÁVILA, 2000).

Ocorre que para que haja uma real contribuição do turismo para melhorar as condições das populações locais, reiteramos a necessidade de um planejamento turístico ordenado, associado a ações de desenvolvimento territorial como um todo, pois do contrário, poderá acarretar em mais impactos negativos do que um desenvolvimento local. Autores como Trigo (2003, 2020), Souza e Gemelli (2011) e Silva e Araújo Miranda (2013) sugerem um planejamento interdisciplinar com ações coordenadas de diferentes setores da administração pública. Conforme Yázigi (2009, p. 32), “[...] a organização do território é fundamental para o desenvolvimento do turismo e indispensável para o habitante comum [...]”, sendo de cima para baixo (orientação, organização e planejamento exclusivo do poder público), ou de baixo para cima (via empoderamento da comunidade local), ou mesmo em conjunto (poder público e agentes locais).

Nesse sentido, percebe-se a necessidade da adoção de políticas públicas que atendam às necessidades do setor governamental, privado e também aos interesses da sociedade é fundamental, tendo visto que a implementação dessas ações deve ser condizente ao projeto inicial, pois assim o incentivo se torna eficiente no que diz respeito ao avanço do desenvolvimento local, sem atalhos ou intervenções que possam penalizar o alinhamento de ações pré-planejadas. Ocorre mencionarmos que não é nosso objetivo ampliar a discussão sobre políticas públicas, mas enfatizar a sua importância.

Na incorporação do espaço geográfico, as atividades relacionadas ao turismo passam a transformá-lo em um espaço de consumo, que têm valor na ordem de infraestrutura e paisagístico, agregado aos seus destinos (pólos) turísticos, deve ter poder de divulgação e comercialização, juntamente com seus atrativos históricos, culturais e ambientais, regidos por uma plataforma de desenvolvimento local. O DL deve ser incorporado a parte infraestrutural.

Ao abranger o desenvolvimento local em conjunto com o elemento de infraestrutura turística, entendemos um planejamento voltado para diminuir o impacto ao meio ambiente e as populações visitadas, pautado em ações que respeitem a relação da atividade humana com a natureza, no que tange à capacidade de carga, acessibilidade, manutenção das especificidades socioambientais nos locais e encorajamento de participação de classes menos favorecidas,

beneficiadas por empreendimentos na ordem de meios de hospedagem, condução de visitantes á trilhas, atendimento em bares e restaurantes, dentre outras atividades da cadeia do turismo.

Incitar o turismo local sustentável é considerar o turismo de mínimo impacto, em que a população local e o próprio turista tenham consciência que a quantidade elevada de turistas no local afeta a qualidade de vida da comunidade receptora, a condição dos serviços prestados bem como a qualidade da experiência turística.

O alicerce na capacitação de profissionais do setor de turismo é uma força-tarefa que deve ser viabilizada à medida que a rota vá “tomando forma”, referendando a característica do turismo de experiência, onde a formação através da capacitação profissional deve ser um trunfo legitimado como um dos aspectos de governança prévia do Corredor. Na concepção de Trigo (2020, p. 11), “[...] uma boa formação deve dar as bases éticas e intelectuais para possibilitar competências profissionais e cidadãos sólidas [...]” (TRIGO, 2020, p. 11).

Ademais, no contexto de uma nova rota entre países, o turismo pode representar uma participação relevante das estruturas econômicas, culturais e sociais, desde que balizado em ações de sustentabilidade. Ele simboliza a troca de experiências por meio de uma troca única que ocorre no espaço cotidiano de uma comunidade na esfera de lazer, negócios e/ou eventos de uma pessoa ou grupo, sendo que, neste íterim, ele auxilia no desenvolvimento de características micro e macrossociais, concebendo uma importância de cunho público.

Ao gerar valor para todas as partes envolvidas, o turismo, mais do que nunca, pode reforçar a condição do que representa riscos ambientais, sociais e em caso de falta de governança para as localidades. A sociedade empresarial, movida por efeitos de mudanças conscientes, principalmente em função das novas gerações (novos entrantes), já considera mais as questões ambientais e sociais antes de aportar investimentos em determinados locais. Em resumo, não há ações efetivas socioambientais sem a alcunha da governança, por melhor que seja a intenção dos governantes, rede empresarial e/ou esfera acadêmica. A execução deve superar a boa intenção socioambiental.

Portanto, diante do exposto, procuramos balizar o turismo sob uma concepção não vinculada apenas como um potencializador econômico, mas, também, como uma categoria que possibilita o desenvolvimento cultural, social e ambiental, uma vez que permite o diálogo entre vários setores da sociedade e concede um salto qualitativo em favor do desenvolvimento local.

4 O CORREDOR BIOCEÂNICO E AS DISCURSIVIDADES PRODUZIDAS

Este capítulo apresenta os pressupostos teóricos que norteiam a presente pesquisa. As fontes teóricas estabelecem uma confluência de campos disciplinares uma vez que serão 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.

4.1 A tríade Discurso, Sociedade e Cognição sob a ótica de Teun van Dijk

O significado do discurso é uma estrutura cognitiva, pois nele se incluem não apenas elementos verbais e não verbais observáveis, ou interações sociais e atos de fala, mas também as representações e estratégias cognitivas envolvidas durante a produção ou compreensão do discurso (VAN DIJK, 2012). Na acepção do autor, o discurso pode ser visto como um fator dinâmico em nossas interações sociais, mas esse dinamismo não implica falta de esquematização ou normas identificáveis que nos permitem encontrar modelos para sua interpretação e análise, no entanto, os atos de fala exigem um modelo que explique as maneiras pelas quais os usuários individuais de linguagem lidam em um contexto social.

O discurso também deve ser visto como uma prática social que relaciona os membros de um grupo de cognições sociais; é uma prática institucionalizada e organizada pelas categorias de: poder, controle e acesso. É por meio dos eventos discursivos que os indivíduos passam a representar papéis sociais, é pelo discurso na vertente sócio-cognitiva que o poder tem controle do acesso ao público, pelo discurso, os indivíduos constroem ou representam o mundo pelas suas cognições sociais. Ao retomar a tríade discurso, sociedade e cognição, Van Dijk (2013, p 23) afirma que:

[...] devo salientar que entendo o significado de “discurso” de forma ampla, ou seja, como “evento comunicativo”, incluindo a interação conversacional, a modalidade escrita da língua, bem como a expressão corporal, facial, diagramação do texto, imagens e qualquer outra “semiose” ou forma multimodal de significação. Semelhantemente, “cognição” envolve tanto a pessoal quanto a social, crenças, objetivos, avaliações e emoções e qualquer outra estrutura “mental” ou da “memória”, como as representações ou os processos envolvidos no discurso e na interação. E, finalmente, ‘sociedade’ significa a inclusão, tanto do nível local ou micro tais como as interações interpessoais, quanto dos níveis mais altos como as estruturas sociais e políticas, definidas em termos variados como grupos, relações de grupos (como dominância ou desigualdade), movimentos sociais, instituições,

organizações, processos sociais, sistemas políticos até as estruturas mais abstratas das sociedades e das culturas.

Sintetizando, olhar o mundo do mesmo ponto de vista segundo Van Dijk (2004), é ter o mesmo marco de cognição social, ou seja, MCS, pois cada grupo tem o seu objetivo: aonde quer chegar; seus interesses: o que é bom, mau, lícito ou ilícito e propósitos: que caminhos se devem tomar. “Em cada contemporaneidade, portanto, sobrevivem de forma diferente o poder econômico, a subsistência, o jogo de poder, etc” (DORSA, 2018, p. 13). Reforça ainda Van Dijk (1993, p. 32) 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.*⁸

Para o autor, as cognições sociais são estratégias compartilhadas de representações mentais que realizam o monitoramento da produção e interpretação discursiva e “estas representaciones mentales subjetivas de los eventos comunicativos y la situación social actual, y sus restricciones en el discurso, serán llamados modelos de contexto o simplemente contextos”⁹ (VAN DIJK, 2001, p. 17).

Sobre modelos de contexto, reitera o autor, que podem ser definidos como informações de um determinado evento, incluídos ou não na representação semântica de um discurso, definindo assim as condições que controlam os atos de fala, estilo, registros, estratégias discursivas utilizadas e outras propriedades discursivas (VAN DIJK, 2001). Podemos afirmar então, que:

[...] los marcos no son pedazos arbitrarios de conocimiento. Son unidades de conocimiento organizadas alrededor de un determinado concepto, pero a diferencia de un grupo de asociaciones, estas unidades contienen la información esencial, típica y posible asociada a este concepto. Tienen una naturaleza más o menos convencional, y por esto debieran especificar qué es característico o típico en una determinada cultura (VAN DIJK, 1977, p. 34)¹⁰.

⁸ Um discurso adequado das relações entre discurso e sociedade pressupõe que o discurso seja situado na sociedade como uma forma de prática social ou interação de um grupo social. Estes estudos devem ser aprofundados através da explicação de quais propriedades do texto e da fala determinam quais propriedades das estruturas sociais, políticas, culturais e vice-versa (tradução nossa).

⁹ Essas representações mentais subjetivas de eventos comunicativos e a situação social atual, e suas restrições no discurso serão chamadas de modelos de contexto ou simplesmente contextos (tradução nossa).

¹⁰ Os marcos não são peças arbitrárias de conhecimento. São unidades de conhecimento organizadas em torno de um determinado conceito, mas ao contrário de um conjunto de associações, estas unidades contêm a informação essencial, típica e possível associada a este conceito. Possuem uma natureza mais ou menos

Essas categorias de acordo com Dorsa (2013, p.16) mantêm, entre si, uma inter-relação na medida em que uma se define pela outra, ou seja, as formas de conhecimento ideológicas são sociais e construídas no e pelo discurso.

4.2 Critérios de seleção do corpus da análise

A partir do aporte teórico sobre a Análise Crítica do discurso, e sua dimensão sob o tripé discurso, cognição e sociedade, nos debruçaremos a seguir nos critérios de seleção do corpus de análise que norteiam a presente pesquisa.

Ficou estabelecido como base, o uso da plataforma *Google forms*¹¹, no intuito de levantar dados primários a fim de mensurar a percepção dos agentes políticos e comerciais em relação ao desenvolvimento do Corredor Bioceânico. Portanto, como critério de escolha dos respectivos agentes políticos e comerciais, foram selecionados 15 sujeitos entrevistados, de diferentes áreas profissionais, com o pressuposto de possuírem envolvimento com o projeto de abertura do Corredor Bioceânico, sendo estes pesquisadores da Rede de universidades; representantes de associações comerciais; representantes de entidades turísticas como associação de guias, operadoras e agências de viagens; economistas; professores; gestores e ex-gestores municipais; secretários de turismo e profissionais liberais.

O período de aplicação da pesquisa ocorreu entre Julho de 2018 a julho de 2019, com participantes dos quatro países do referido Corredor, sendo que parte dos entrevistados já percorreu o caminho da rota em caravanas empresariais e projetos particulares.

Nesse aporte, o foco da pesquisa pautou-se nos aspectos multidimensionais do desenvolvimento, com a proposta de analisar as discursividades dos supracitados agentes locais envolvidos no processo de abertura de uma rota de integração latino-americana e todas as possibilidades desenvolvimentistas, vulnerabilidades e desafios que permeiam a viabilidade e construção do Corredor Bioceânico, relacionando Mato Grosso do Sul, Paraguai, Argentina e Chile.

As entrevistas foram selecionadas, a partir das respostas enviadas pela plataforma mencionada do *Google forms*, em três categorias temáticas, assim propostas e que serão

convencional, e por isso devem especificar o que é característico ou típico de uma determinada cultura (tradução nossa).

¹¹ O Google Forms é uma plataforma gratuita para criar formulários online. O seu uso permite a elaboração de perguntas de múltipla escolha e descritivas, servindo de aporte para feedbacks sobre temáticas diversas.

analisadas a partir de diferentes categorias analíticas da ACD, segundo a ótica de Van Dijk, conforme a seguir:

I) Corredor Bioceânico- Desenvolvimento

Subcategoria 1 - Desenvolvimento econômico- produtivo

Subcategoria 2 - Desenvolvimento turístico para Mato Grosso do Sul

Subcategoria 3 - Desenvolvimento turístico para os demais países da Rota

II) Corredor Bioceânico – desafios pela frente

Subcategoria 1 - Enfrentamentos para Mato Grosso do Sul

Subcategoria 2 – Enfrentamentos para os demais países da Rota

III) Cidades sul-mato-grossenses e o Corredor Bioceânico

Diante do exposto, a partir das categorias e subcategorias evidenciadas acima, a próxima seção tem como objetivo discorrermos acerca dos dados obtidos, bem como os procedimentos de análise.

4.3 Categorias e procedimentos de análise

Como categorias analíticas na ACD, de acordo com as teorias de Van Dijk, é importante enfatizar algumas estruturas discursivas que são relevantes nas análises elaboradas. A partir dos dados obtidos, nosso ponto de partida consiste em analisar inicialmente os tópicos discursivos a partir das estruturas discursivas contidas nas entrevistas e que variam em função do poder social dos falantes e trazem uma representação social das formas de exercício do poder dos falantes por meio de seus discursos.

Portanto, utilizaremos para a análise dos textos obtidos as seguintes temáticas:

I) Corredor Bioceânico - Desenvolvimento

Nesta análise, foram utilizadas as categorias segundo van Dijk de: modelo de contexto, domínio discursivo, participantes, interesses, tópicos discursivos (macroestruturas e microestruturas semânticas).

II) Modelo de contexto: Propriedades da situação discursiva interacional do evento tem por objetivo estabelecer a interface entre a informação mental, ou seja, o conhecimento a respeito de um evento e os significados construídos. Permite também selecionar as informações relevantes na situação vivida e percebida e construir os significados expressos na

conversação. Podem ser observados da seguinte forma: a) Contexto global. Relacionam-se as estruturas históricas, culturais, políticas e sociais presentes em um evento comunicativo. Na ACD, representam o argumento final da explanação crítica do discurso e de sua análise; b) Contexto local - representam as propriedades da situação interacional em que o evento comunicativo ocorre.

III) Domínio discursivo, participantes e interesses - Por se tratar do gênero textual das entrevistas, os domínios discursivos são vários em razão das posições e papéis discursivos dos entrevistados, cada um com suas intenções, interesses, objetivos e conhecimentos.

IV) Tópicos discursivos: macroestruturas e microestruturas semânticas - Definidos como “macroestruturas semânticas” e derivadas dos significados locais (microestruturas), os tópicos representam o que o discurso “quer dizer” em termos globais. Eles incorporam as informações mais importantes de um discurso e explicam toda a coerência do texto e da conversação (VAN DIJK, 1980). A relevância social dos tópicos na interação discursiva e a estrutura social definem a orientação dos falantes, das organizações e dos grupos e traz discussões e ações futuras muito significativas (VAN DIJK, 2013).

As **macroproposições ou macroestruturas semânticas** de um texto são o **conjunto de proposições** (macroproposições) que servem para dar sentido, unidade e coerência global ao texto. É importante sumarizarem essas macroproposições em uma nova redução com o objetivo de se inferir o nível mais alto, ou seja, o tópico geral.

As **microproposições ou microestruturas semânticas** - A microestrutura é formada pelas distintas ideias, uma a uma, que o conformam e, também, pelas relações lineares que se estabelecem entre elas, cada proposição com a antecedente e a consequente. As microestruturas ou significados lexicais são o fio condutor do texto, dizem respeito à coesão de elementos e segmentos entre as proposições.

4.3.1 O contexto global da pesquisa

A trajetória de tentativas de viabilidade de um Corredor Bioceânico ultrapassa décadas. Políticos chilenos e brasileiros em meados da década de 1990 já discutiam a necessidade de um caminho que interligasse os portos chilenos com outros países sul-americanos como vetor de ligação com os portos asiáticos. A grandiosidade que remete a abertura de um Corredor Rodoviário Bioceânico dialoga com diferentes áreas como o direito, meio ambiente, economia, gestão, turismo, logística, impactos sociais e desenvolvimento local.

Os enfrentamentos frente a essa nova rota são de várias ordens. No contexto macroeconômico, para efeito de exemplificação, há de se mencionar os trechos de cordilheira no Chile, onde será necessária infraestrutura prévia, desde redes de *wi-fi* e telefonia, além do surgimento de tensões geopolíticas regionais. Ressalta-se ainda a necessidade de implantação de mudanças tecnológicas disruptivas como plataformas digitais, fortalecimento nas redes sociais e economia do compartilhamento, elementos que mudaram a maneira de se promover o turismo. Os turistas tendem a ficar cada vez mais autônomos e independentes, municiando seus próprios roteiros em aplicativos e demais plataformas digitais já mencionadas. As agências de viagens receptivas darão suporte ao turista nos atrativos e serviços turísticos locais, porém as agências emissivas, com o poder de compra de forma autônoma do cliente pela internet, terão que se reinventarem, agregando novos produtos como o câmbio e o atendimento bilíngue.

Infere-se ainda sobre o caso específico do transporte, uma das ênfases do turismo, ressaltando que não há como fazer turismo sem alternativas de transporte eficiente. A rota beneficiará a economia e cadeia turística por gerar uma demanda de turistas por tráfego terrestre e maximizará também alternativas de malha aérea, ainda que no médio prazo (de 1 a 5 anos). Com isso, haverá alternativas de viagens terrestres, aéreas e aero rodoviárias, com modalidades como o turismo corporativo, de intercâmbio e lazer.

Com o aumento da demanda, a partir da construção do corredor, ocorrerá a necessidade de uma regulamentação heterogênea e menos burocrática no que diz respeito principalmente ao citado transporte rodoviário e o recorrente controle policial intrafronteiriço; além da criação de postos de informação turística bilíngue. Há de se mencionar ainda a deficiência de não se aceitar cartões de crédito internacionais em postos de combustíveis em boa parte do trecho da rota, principalmente em território paraguaio e argentino; a ausência de casas de câmbio, tudo isso refletindo uma integração ainda pífia do sistema de transportes entre esses países, de forma mais significativa no supracitado trecho brasileiro e paraguaio.

4.3.2 O contexto local da pesquisa

Esta rota que perpassa o Corredor 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. Além do mais, espera-se um incremento na condução das obras em rodovias sul-mato-grossense no percurso que

compreende desde Campo Grande a Porto Murtinho, fomentando a conectividade e integração regional e impondo um incentivo à internacionalização das pequenas e médias empresas destes territórios que serão impactados pelo corredor.

Porto Murtinho, por sua localização estratégica, às margens do rio Paraguai, se consolidou como uma das cidades nós, como um eixo de integração entre os países do Corredor e inclusive de forma regional. O Corredor deve estimular a articulação entre os agentes locais, tendo como pressupostos os interesses dos territórios e de suas populações.

Em função dos grandes investimentos de ordem pública aportados na ponte binacional entre Porto Murtinho e Carmelo Peralta, houve um impulso no empresariado local, para aportes de investimento em obras como grandes restaurantes, estacionamentos para caminhões e cargas pesadas, além de rede hoteleira.

Os enfrentamentos que compreendem as ‘cidades nós’ que serão como pontos de apoio entre as diversas conexões inerentes ao corredor, como Campo Grande e Porto Murtinho, podem ser assim enumerados:

- i) Aporte ao Direito, pela circulação de bens, serviços, logísticas, pessoas, tanto de visitantes quanto de quem usará a rota como motivo de trabalho;
- ii) Maior legitimidade para as associações comerciais, sindicatos representativos e entidades privadas, no auxílio a processos administrativos e harmonização das relações internacionais;
- iii) Alavanca ao empreendedorismo.

Com a viabilidade da Rota Bioceânica e a construção da ponte binacional, haverá novas oportunidades comerciais principalmente em Porto Murtinho, por ocasião de o município passar de fim de linha para início de linha. A visibilidade para a cidade será enorme. Diante disso, pressupõe-se que haja diversidade de rede hoteleira, com potencialidade para a abertura de um hostel¹²; restaurantes de gastronomia internacional; agência de viagem com casa de câmbio; estacionamentos para caminhões de grande porte com recursos de vigilância para maior segurança das cargas; abertura de polos universitários e de cursos técnicos para educação profissionalizante; clínicas de saúde e estética; economia colaborativa como Uber e Airbnb, dentre outros.

Importante pontuar também o contexto do eixo rodoviário somado aos outros eixos, constituindo uma rede de transporte multimodal. Diante disso, Campo Grande deve se tornar

¹² Os hostels são estabelecimentos conhecidos por acomodação individual e em quartos compartilhados, com preços econômicos e caracterizado também por espaços de convivência coletiva, com uso compartilhado da geladeira, lavanderia e dormitório partilhado em beliches etc. É conhecido também como um “local de experiências sociais compartilhadas”.

um grande centro logístico. O Corredor deverá ser uma plataforma de DL, através das comunidades por onde a rota perpassará. O desafio é que com a concretização das obras de viabilidade do Corredor e integração com as comunidades locais, desde agricultores familiares, povos indígenas, comerciantes, população ribeirinha e classes de mais vulnerabilidade, que todos se sintam parte do processo. Sendo assim, diante dessas transformações, aí sim poderemos afirmar que o visitante terá uma experiência transformadora em território sul-mato-grossense e, no restante do itinerário do Corredor.

Com relação ainda ao Contexto local é importante evidenciar ainda algumas ocorrências relativas a este evento comunicativo:

4.3.3 Do domínio discursivo – Rota Bioceânica

Pela multidisciplinaridade dos agentes políticos e comerciais envolvidos no contexto da pesquisa do Corredor, observou-se uma amplitude de discursos interacionais sob diferentes óticas, de acordo com vivências e conhecimentos tácitos desses respectivos agentes institucionais. Diante disso, infere-se uma abrangência de discursos políticos, sociais, econômicos, educacionais e ambientais, cada um trazendo para seu discurso seus objetivos, interesses e propósitos relativos ao Corredor Bioceânico.

4.3.4 Dos participantes – Rota Bioceânica

A pesquisa pautou-se em entrevistas com perguntas abertas sobre as percepções dos supracitados agentes institucionais acerca da abertura de uma Rota de Integração Latino-Americana e seus aspectos multidimensionais do desenvolvimento territorial. Os papéis comunicacionais dos respectivos sujeitos, em outras palavras, a representatividade social, são vastos, e sobre essas características, trataremos no item seguinte. Por questões de direito de imagem e exposição, não serão apresentados os nomes dos entrevistados. Para tanto, os participantes ao longo das análises passaram a ser nomeados de E1 (entrevistado um), E2 e assim sucessivamente.

4.3.5 Das intenções – Rota Bioceânica

Ocorre que cada sujeito entrevistado possui interesses coesos ou não, e unilaterais, muito em virtude do seu ramo de atuação, porém todos de alguma forma relacionados ao

Corredor Bioceânico. Diante disso, relacionamos nesta análise, três classes de interesses prioritários, sendo:

- a). Interesses relacionados aos pesquisadores das Universidades da Rota de Integração Latino-Americana (UNIRILA)

No grupo dos interesses relacionados aos pesquisadores da Rede de Universidades, nas discussões, fundamentadas e legitimadas em grupos de trabalhos (GTs), há uma preocupação interdisciplinar, em outras palavras, um conhecimento “sem fronteiras disciplinares”, integrando continuamente o know-how em diversas áreas de abrangência, um processo de reunião de saberes. Sendo assim, os seis (6) pesquisadores entrevistados discutem sobre mobilidade acadêmica e sua relação com a internacionalização de projetos; impactos sociais; desenvolvimento local; turismo e questões ambientais, tendo como alicerce o espaço físico das universidades, e como ouvinte os pesquisadores da rede (para alinhamento estratégico), comunidade local (em pesquisas de campo, *Webinars* abertos ao público e auxílio em capacitações) e poder público (sendo este parte financiadora em alguns projetos de análise de competitividade do Corredor).

Sob essa ótica no âmbito da academia e suas responsabilidades com o desenvolvimento científico e transdisciplinar na Rota, alguns entrevistados apresentam o seu ponto de vista: E1 menciona a possibilidade de “novos nichos de pesquisas acadêmicas e científicas”. Já com relação à visibilidade global de Porto Murtinho e as transformações nas quais deverão ocorrer num curto prazo para a cidade também são mencionadas por essa classe de respondentes, aponta E2, que “a cidade terá sua rotina alterada em decorrência do maior volume de pessoas e veículos”. Complementa E3 que:

O implemento da rota em até 5 anos pode expor debilidades e limitações dos locais que não estão preparados para receber nem cargas nem turistas, poderá ainda haver aumento do povoamento e utilização de áreas acerca da rodovia sem organização, planejamento ou desenvolvimento sustentável (E3).

Percebe-se nas entrevistas relacionadas aos pesquisadores, percepções diversas sob diferentes óticas como ocorre em E4, ao apontar impactos ambientais que ficarão mais evidentes “com maior circulação de caminhões em uma área com bioma que apresenta aspectos ecológicos frágeis, como são os casos do Pantanal sul-mato-grossense e o Chaco

paraguaio”. Nesse sentido, E5 reforça “a necessidade de estudos de impactos de liminologia, ictiofauna, resíduos sólidos e carga de turistas”.

Já E6, em referência a importância do turismo como vetor de desenvolvimento local para a Rota Bioceânica, salienta que “aquelas cidades que investirem em infraestrutura específica para o turismo vão sair na frente”. Corrobora com esse pensamento, E7 ao inferir que “o turismo enquanto atividade trará benefícios além dos econômicos, relacionados também a cultura daqueles países e suas comunidades” e ampliando esta visão, E8 menciona que a rota proporcionará “uma oportunidade para a integração da porção central do Brasil, em especial a região Centro-Oeste, permitindo intercâmbio cultural e socioeconômico”. Enfatiza ainda que o corredor irá “fortalecer a APL (Arranjo Produtivo Local) do turismo na região de fronteira entre Brasil e Paraguai” (E8).

Um dos expoentes do grupo da Rede Universitária, já citado anteriormente (E1) aponta também a coparticipação do poder público no desenrolar da rota, já adentrando nos aportes intencionais do próximo grupo. Nesse apontamento, E1 avalia:

Possibilidades de vulnerabilidade social, ambiental, econômica, tráfico de pessoas, drogas e contrabandos, exploração sexual, transmissão de doenças, comércios ilegais de animais e plantas, se não se implementar urgente políticas públicas de acompanhamento pelos governos, universidades e setores econômicos envolvidos, mormente para alertas e ações preventivas e ostensivas nas questões de segurança pública, saúde, educação, preservação de culturas, tradições locais, riquezas naturais, campanhas de conscientização social, humanitária e de sustentabilidade (E1).

b) Interesses convergentes às políticas públicas

Em relação ao segundo grupo mencionado, os cinco (5) entrevistados, referindo-se aos interesses convergentes às políticas públicas, suas discussões convergem com parte das intenções do grupo 1, mas sobretudo permeiam sobre:

i) a minimização de impactos sociais, com questões norteadoras que envolvem como diminuir as mazelas como tráfico de drogas, prostituição infantil, insegurança na fronteira e danos ambientais (comércio de animais silvestres);

ii) aumento populacional desenfreado etc), diante de uma estimativa de grande circulação de cargas e pessoas, até como convergir interesses em logística (transporte em caminhões de grande porte, armazenamento de carga e sua distribuição) e turismo rodoviário.

No caso do turismo em particular, há uma preocupação com situações de vulnerabilidade em comunidades ribeirinhas e indígenas em regiões como a do Chaco, além

do aumento de mortes de animais silvestres no novo trecho, que terá grande impacto na rota, pois o Corredor Rodoviário Bioceânico contemplará diretamente essa macrorregião. Nesse contexto, a fala é direcionada para interlocutores do poder público, em órgãos que se sobrepõem, como por exemplo, secretarias de turismo, institutos ligados ao meio ambiente e assessores políticos, levando essas demandas aos governos estaduais e federais, para serem discutidos outrora numa esfera de governança entre os quatro países do corredor.

Nesse aporte, relacionando turismo e inclusão social, E9 indaga que “si no se trabaja por un turismo responsable e inclusivo los sectores vulnerables especialmente comunidades indígenas pueden ser afectadas en forma negativa”. Outros respondentes levantam essa bandeira de inclusão e preocupação com regiões que não estão acostumadas com fluxo nem de pessoas nem de veículos, mas que por outro lado, pode ser uma oportunidade de conectividade. O Chaco paraguaio foi amplamente citado nesse sentido dúbio (como oportunidade de desenvolvimento e conectividade, porém sujeito a grandes danos ambientais). É o que apontam E10 e E9 afirmando que “para el levantamiento de las rutas se estaría destruyendo habitas de animales silvestres que son focos importantes para el avistamientos de la fauna y la flora”.

E9 ainda contemporiza sobre a relação do desenvolvimento e suas transformações sociais ao afirmar que: “va tener 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 áreas de influencia”.

No campo das oportunidades, principalmente no que se refere a Porto Murtinho, que a partir do desenvolvimento da Rota Bioceânica, de fim de linha passou a se tornar a cidade mais estratégica da rota, E11 avalia que “Os custos de transporte fluvial são muito mais baratos que o ferroviário e o rodoviário. Estamos tirando os caminhões da estrada para usar transporte fluvial, diminuindo acidentes”. O expoente, ainda completa: “eu acho que Porto Murtinho em 10 anos terá 100 mil habitantes”. De acordo com o IBGE (Censo de 2010), a cidade tinha 15.372 habitantes, com estimativa para 17.131 em 2019.

O elemento do turismo também é supracitado pelos entrevistados concernentes a esse grupo. Amplia essa discussão E12, que com a viabilidade da rota, deve ocorrer um “potencial aumento do fluxo turístico”, tendo como consequência “maior integração do turismo entre países” (E11, E12) e também integração “entre os segmentos do turismo” (E12), trazendo “efeitos multiplicadores sobre a geração de emprego, renda, produto, e tributo sobre os mais de 50 segmentos relacionados ao turismo” (E12).

Já E13, numa visão voltada para Mato Grosso do Sul, vai além das oportunidades do turismo, afirmando que:

A Rota é uma vantagem competitiva do Estado e, ao mesmo tempo, se apresenta como um desafio a ser superado, haja visto que a Rota não dispõe da infraestrutura adequada de serviços públicos e privados, tais como: hotéis, restaurantes, clínicas de saúde, postos de combustíveis, oficinas mecânicas, transporte rodoviário, alfândegas, imigração, entre outros serviços. Ao mesmo tempo surge a oportunidade de abertura e melhoria de negócios, predominantemente de pequeno porte, que deverão atender as demandas de bens e serviços pelos usuários da rota (E13).

c. Interesses privados

Por fim, como terceira classe de interesses prioritários no Corredor, no caso, os interesses privados, ocorrem *a priori*, discussões no âmbito do interesse econômico a partir da viabilidade da rota que perpassará o Corredor Rodoviário Bioceânico. Desse modo, as pautas de discussão dos sete (7) entrevistados remetem a diferentes óticas que se relacionam em função de atenderem a interesses de iniciativas privadas que são:

i) A possível facilitação no trâmite para exportação e importação de produtos vindos da Ásia e entre os países do Corredor;

ii) A possibilidade de aumento da cadeia produtiva e de serviços nos municípios participantes da rota (é o que vêm ocorrendo, *a priori*, em Porto Murtinho, onde empresários campo-grandenses aportaram investimentos em restaurantes, estacionamento, rede hoteleira etc),

iii) Incentivos fiscais para alguns setores como da aviação.

Nessas circunstâncias, os atores institucionais representados nessa classe de interesses, são os empresários e suas respectivas associações empresariais e comerciais, que dialogam prioritariamente com o poder público, seus associados e clientes.

Nesse prisma, diante da sobreposição de desenvolvimento de algumas regiões em relação a outras, E14 observa a grande possibilidade de “diferenças no grau de desenvolvimento da atividade e qualidade dos serviços prestados”. As chamadas cidades nós também são mencionadas como eixos de desenvolvimento e com capacidade de “geração de mais empregos através de grandes empresas que virão”, apontada por E15, como já vêm ocorrendo em Porto Murtinho. Por outro lado, salienta também que o não aproveitamento de novos roteiros turísticos em Porto Murtinho e Carmelo Peralta poderá ter um efeito “ao meu

ver, apenas de passagem, mas a ponte facilitará a entrada de mais turistas nas cidades já famosas” (E15).

A criação dos mencionados roteiros turísticos será outro ponto de atenção, “principalmente na capacitação dos envolvidos em hotéis, restaurantes e passeios” (E15).

Amplia essa discussão E16 com as seguintes ponderações:

Precisamos de facilidades para transpor as fronteiras de forma segura e sem burocracias. A facilitação com moeda única ou com acesso ao câmbio de moedas também precisa ser pensada. Por fim, a qualificação na língua, principalmente para os trabalhadores que servirão aos turistas é de fundamental importância (E16).

Além da criação de roteiros turísticos, alguns individuais, outros conjugados entre países, E17 entende que “*la comunicación es vital para que se conozca y la organización de rutas o temas afines/iguales/espejo en los distintos países*” (E17).




O turismo é elencado nos três grupos de interesses. Neste sentido, um gargalo apontado por E18 diz respeito a “*la consolidación de conectividad vial y aérea con vuelos cortos entre ciudades dentro de los ejes del corredor particularmente entre Sur de Brasil y Norte de Chile, para el desarrollo turístico*” (E18). Em consonância com os fatos mencionados, a falta de orientação para capacidade de carga pode ser um atenuante no desenvolvimento turístico, apontado por E19 como a possibilidade de que “*el flujo sea mayor a la capacidad de los centros turísticos*” (E19). Os destinos consolidados por país também são mencionados como “destinos indutores”, que abrirão possibilidades para serem conjugados com novos roteiros. San Pedro de Atacama, no Chile, e Bonito, no Brasil, serão ainda mais evidenciados a partir da viabilidade rodoviária em decorrência do Corredor Bioceânico. Por fim, acrescenta E20: “*Hay que tratar de adecuar el desarrollo de todo el recorrido del Corredor, para evitar las asimetrías que se puedan dar entre los distintos países*” (E20). Essas assimetrias, no momento em que um turista percorre todo o caminho da rota, em caso de uma boa infraestrutura, segurança e desejável conectividade, gera menos efeito comparativo entre os países do Corredor, em outras palavras, menos entraves a ser superados.



4.3.6 Tópicos discursivos – Das macroestruturas e microestruturas semânticas – Rota Bioceânica

Para esta análise das percepções colhidas, as macroestruturas semânticas correspondem às ideias principais dos diferentes entrevistados e que vistas em conjunto

trazem uma significação única representada pelas microestruturas semânticas, ou seja, as palavras com poderes significativos que sintetizam as ideias gerais dos entrevistados. De acordo com esta categoria seguem as análises realizadas (Quadro 7).

Quadro 7 - Subcategoria 1 - Desenvolvimento econômico - produtivo

Microestruturas semânticas	Macroestruturas semânticas
<p style="text-align: center;">1 TRANSPORTE DE CARGAS  Redução dos custos e tempo do transporte Aumento de circulação</p>	<ul style="list-style-type: none"> - aumento da utilização dos intermodais; - fluxo de pessoas e valores em áreas pouco povoadas; - melhoria ou implementação de novas rodovias; - modernização e desburocratização dos trâmites aduaneiros; - nova rota de circulação de mercadorias, dinheiro e pessoas. <p>E1 , E6, E9,E3 , E12, E14</p>
<p style="text-align: center;">2 AUMENTO DA MOBILIDADE –  Pessoas, sistemas, transporte</p>	<ul style="list-style-type: none"> - implicará no respectivo aumento da estrutura de alimentação e hospedagem; - melhoria dos sistemas de circulação e infraestrutura; - oportunidade para generar desarrollo en las comunidades próximas y circundantes de la ruta rodovias; - maior promoção ao transporte aéreo, com aumento das ligações entre o Mato Grosso do Sul e os países por onde a rota se projetar. <p>E4 , E15,E20 , E11, E12, E18</p>
<p style="text-align: center;">3  DESARROLLO ECONÓMICO Dinâmica econômica</p>	<ul style="list-style-type: none"> - conectividade es una oportunidad - Desarrollo del Norte Argentino - Estreitamento das relações entre os países, em termos econômicos e culturais - generación de actividad económica; - dinamizacion de manera diferente la zona; - geração de desenvolvimento econômico, - promoção da fluidez territorial; - novos eixos de crescimento; - incremento da economia de outros municípios, sobretudo Porto Murtinho Tartagal e Jujuy- há grande plantação de feijão (o Brasil é um dos grandes importadores). - geração de negócios entre as empresas - movimentação do setor de agronegócios, indústria, comércio e serviços - Importação/exportação de produtos para Ásia e Oceania Vinda de novas empresas, desenvolvimento dos municípios participantes; - geração de mais empregos; - aumento de la conectividad en la región; - perspectivas de geração de emprego e renda e

Microestruturas semânticas	Macroestruturas semânticas
	desenvolvimento econômico de regiões atualmente marginais ao longo da rota; - Mejorar la calidad de vida de los pobladores de las comunidades de la ruta y aledañas. E2 , E5, E7 E8, E4, E3E9, E12E10, E15, E16, E6, E18
<p style="text-align: center;">4.  INTEGRAÇÃO LATINO-AMERICANA</p>	oportunidade para que la zona sea conocida por sus atractivos a nivel local e internacional; E5 , E8, E10
<p style="text-align: center;">5  NOVAS TECNOLOGIAS NOVAS INFRAESTRUTURAS</p>	Implantação ao longo das localidades e trechos da Rota. Atendimento às demandas de bens e serviços pelos usuários da rota. E8, E14, E6

No que concerne ao Quadro 6 – subcategoria 1 – em referência ao desenvolvimento econômico-produtivo do Corredor, das palavras usadas pelos sujeitos entrevistados, ou seja as microestruturas semânticas , aquelas que foram mais evidenciadas nos permitem uma análise minuciosa do que de fato, tais palavras, representam para o grupo de entrevistados.

Sob a ótica do transporte de cargas: a questão da redução de custos e tempo de transporte de carga fica fortemente evidenciada por (E1, E6, E9, E3, E12, E14), é importante ponderar sobre custos do ponto de vista de “custos estratégicos”, ou seja, fundamentais para o desenvolvimento econômico-produtivo do corredor, com fomento ao aumento de circulação de cargas, pessoas e valores, chamados também por (E4, E15, E20, E11, E12, E18) de aumento de mobilidade.

O custo estratégico leva em conta investimentos cruciais para os objetivos propostos na dinâmica logística e produtiva do corredor, através da conectividade intermodal entre os quatro países envolvidos (outrora mencionados por E4, E15 e E20), que por sua vez, é um dos caminhos evidenciados veementemente para o desenvolvimento econômico (desarrollo económico), explicitado nos sujeitos entrevistados representados por (E2, E5 e E7. E2, E5, E7, E8, E4, E3, E9, E12, E10, E15, E16, E6, E18, E7).

Por desenvolvimento econômico associamos evolução e progresso, aumento de conectividade, ligado não só ao progresso evolutivo no transporte de cargas na qual se fundamentará o corredor, mas, sobretudo na conectividade e integração entre povos sul-americanos. Esta integração latino-americana, de acordo com cada grupo de sujeitos entrevistados, proporcionará uma visão multifacetada, em outras palavras, lapidada ao longo

do desenvolvimento do corredor. Sob a perspectiva de E10, E15 e E16, o Corredor trará um dinamismo de aporte econômico, gerando incremento da economia principalmente nas cidades-nós, como Porto Murtinho.

A importação e exportação de produtos para a Ásia e Oceania, na percepção de E6, E7 e E18, trarão benefícios na ordem de geração de empregos e na chegada de grandes empresas principalmente nas cidades consideradas eixos de desenvolvimento, com um adendo de oportunidade de desenvolvimento para as cidades próximas da rota (mencionadas por E9 e E12), beneficiadas com o desenvolvimento do corredor. Sob essa perspectiva, destinos como Salta e Jujuy podem gerar benefícios a outros destinos indutores como Tartagal (citado por E12), conhecido pela produção de feijão, iguaria consumida no dia a dia do cidadão brasileiro, que poderá fomentar trocas comerciais no médio prazo.

Ainda na vertente do território argentino, E3, E4 e E7 ressaltam a importância do Corredor para o desenvolvimento do Norte Argentino, fortalecendo um estreitamento de relações comerciais, econômicas e culturais.

Ademais, importa ponderações de E6, E8 e E14 acerca da utilização de novas tecnologias que facilitem o desenvolvimento econômico-produtivo por todo o Corredor, como a modernização dos trâmites aduaneiros (referendados por E1, E16 e E9); melhorias dos sistemas de infraestrutura e facilitação de circulação, como maior promoção ao transporte aéreo (citado por E11, E12 e E18).

Em referência ao transporte aéreo, com a construção da ponte binacional entre Porto Murtinho e Carmelo Peralta, abrirão novas possibilidades de viabilizar novos trechos de malha aérea e rodoviária, regionais e entre países, inclusive com possibilidade de incentivos fiscais, como outrora ocorreu com companhias aéreas como a Amazonas (companhia aérea boliviana), que se instalou por um tempo em Campo Grande, no Mato Grosso do Sul, interligando Mato Grosso do Sul até a Bolívia, e também a ainda TAM (atualmente LATAM), em meados de 1990, que operava um trecho de Campo Grande a Antofagasta, no Chile. A abertura de uma rota de integração dará subsídios para que esses trechos retornem, com maior integração também nas malhas aéreas regionais, inclusive potencializando a entrada de companhias low cost¹³.

Diante dos fatos mencionados, como o aumento da mobilidade e logística multimodal, o fomento a outros destinos indutores além do itinerário da Rota de Integração Latino-

¹³ Low cost em tradução literária significa “de baixo custo”. As companhias aéreas nesse modelo são chamadas também de low cost, low fare (baixo custo, baixa tarifa), conhecidas por operarem a um custo baixo, geralmente com apenas um modelo de aeronave, não oferecendo serviço de bordo e bagageiro reduzido, com limitação para uma bagagem por passageiro.

Americana e o aporte a novas tecnologias que facilitem a circulação de cargas e pessoas entre os países do Corredor, todos esses fatores vão em consonância com o que resume E13, ao afirmar que a rota gerará “oportunidade de abertura e melhoria de negócios” (E13), fundamentado no atendimento às novas demandas de bens e serviços a partir da viabilidade de abertura de um itinerário dentro de um Corredor Bioceânico.

Essa geração de novos negócios, citados por E14, como destaque para “movimentação do agronegócio, indústria, comércio e serviços”, que no curto, médio e longo prazo pode gerar ainda *“oportunidad para que la zona sea conocida por atractivos a nivel local e internacional”* (E14). Tais oportunidades, como no setor turístico – que será detalhado na subcategoria 2 – além do fomento à geração de empregos, devem trazer melhorias na qualidade de vida das populações locais e comunidades no seu entorno.

Sob a ótica do desenvolvimento econômico e produtivo do corredor, de acordo com os sujeitos entrevistados e suas macroestruturas podemos sumarizar essa subcategoria como: A Rota representará um aumento na circulação de pessoas e mercadorias, novas perspectivas de geração de emprego e renda, consequente desenvolvimento dos municípios participantes e, por conseguinte, estreitamento das relações entre os países do Corredor (Quadro 8).

Quadro 8 - Subcategoria 2 - Desenvolvimento turístico para Mato Grosso do Sul

Microestruturas semânticas	Macroestruturas semânticas
<p style="text-align: center;">1 ↓</p> <p style="text-align: center;">ABERTURA DE NOVOS MERCADOS TURÍSTICOS</p>	<ul style="list-style-type: none"> - interesse de empresários turísticos em comercializar destinos ao longo da Rota ; E4 - oportunidade de novos voos entre capitais e destinos E6 Incentivo aos povos para conhecerem novas frentes de visitasões; E8 - novos nichos de pesquisas acadêmicas e científicas; E2 - aumento do fluxo de turistas e visitantes E1 - efeitos multiplicadores sobre a geração de emprego, renda, produto e tributo sobre os mais de 50 segmentos relacionados ao turismo E10, E4, E20 - potencial aumento do fluxo turístico entre Brasil, Paraguai, Argentina e Chile E12, E 6, E18 - maior articulação e fomento às atividades turísticas E5, E7, E17, E13 - capacidade das localidades trabalharem de forma articulada, apoiadas pelas tecnologias digitais, além da logística de apoio ao longo da Rota E 6 , E1 - Porto Murtinho Jardim, Bonito, Miranda e Corumbá serão beneficiados . E3, E7, E11 - Criação de Roteiros Integrados entre os países, facilitados pela aproximação geográfica de seus principais destinos turísticos. E5 - Fortalecimento da APL-Arranjos produtivos locais do turismo em todas as regiões E8

Microestruturas semânticas	Macroestruturas semânticas
<p style="text-align: center;">2 ↓</p> <p style="text-align: center;">INTEGRAÇÃO CULTURAL</p>	<ul style="list-style-type: none"> - redução de distância entre Brasil, Argentina e Chile; E4 - Dinamismo econômico pela abertura de mercados consumidores e entrada de produtos regionais de outros países; E13 - redução dos custos de transportes. E9 - integração entre os povos transfronteiriços do Brasil, Paraguai, Argentina e Chile; E20, E3, E6, E9 - integração da porção central do Brasil, em especial na região Centro-Oeste E10, E11, E16
<p style="text-align: center;">3 ↓</p> <p style="text-align: center;">DIVERSIDADE AMBIENTAL</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Ligação da parte mais úmida do planeta incluído com o circuito das águas calcárias de Bonito, Bodoquena e Jardim. - Duas vegetações totalmente diversificadas (a salobra e o Pantanal) E20
<p style="text-align: center;">4 ↓</p> <p style="text-align: center;">POTENCIAL PARA MOCHILEIROS</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Estrangeiros com potencial financeiro, mas querem fazer viagens com pouco recurso. - Têm cultura, bagagem cultural, e levam as vezes 3 a 4 meses para um tipo de viagem dessa. E21

Seguindo a análise das microestruturas e macroestruturas semânticas, no que se refere ao quadro 7, ora denominado subcategoria 2 – Desenvolvimento Turístico para Mato Grosso do Sul (MS) – procuramos evidenciar os contextos mais referendados pelos sujeitos entrevistados.

Sob a perspectiva de abertura de novos mercados turísticos, considerando o território de Mato Grosso do Sul, importante nos debruçarmos sobre as cidades sul-mato-grossenses que fazem parte do itinerário da Rota de Integração Latino-Americana por onde perpassa o Corredor Bioceânico, e os demais destinos turísticos indutores (próximos das cidades que estão no itinerário).

A abertura de uma rota de integração entre países sul-americanos deve impulsionar o interesse de empresários do turismo em comercializar novos destinos ao longo da rota (citados por E3, E7 e E11), sendo que estes sujeitos entrevistados apontam um potencial maior para Porto Murtinho e Jardim (considerando o itinerário atual) e outros municípios indutores como Bonito, Miranda e Corumbá. Esta última cidade já possui uma relação turística com a fronteira, algo que deverá ser potencializado em Porto Murtinho, com a construção da ponte binacional. Ocorre que em Corumbá já há uma relação do turismo com o cidadão boliviano, por exemplo, que nos últimos anos, pela estabilidade econômica naquele país, visitava mais a cidade sul-mato-grossense, um dos berços do Pantanal de Mato Grosso do Sul, ocupando hotéis, restaurantes e passeios locais. Bonito, pela demanda de turistas internacionais, já têm infraestrutura suficiente para receber ainda mais turistas dos países do Corredor Bioceânico, com profissionais capacitados e “acostumados” com o idioma dos países vizinhos.

Além da potencialidade de comercialização de novos (e velhos) destinos em Mato Grosso do Sul, E5 reforça a criação de roteiros integrados entre os países do Corredor, facilitados pela aproximação geográfica dos seus principais destinos turísticos. Dessa forma, deverá ocorrer conjugação de roteiros/circuitos binacionais e entre os quatro países, com boa possibilidade, de incluir a Bolívia no roteiro, que terá também o destino de Salar de Uyuni – o maior deserto de sal do mundo – distante 300 kms aproximadamente de Calama, no Deserto do Atacama, no Chile. Sobre essa vertente do desenvolvimento turístico entre os demais países da Rota, nos debruçaremos de forma minuciosa na próxima subcategoria.

No aporte a E3, o mesmo infere que “a Rota contribuirá no fortalecimento e na criação de algo que ainda nos falta que é uma identidade regional de forma integrada e não mais como países vizinhos que competem entre si” (E3). Essa integração através do turismo pode vir relacionada à “oportunidade de novos voos entre capitais e destinos (E6)”, sendo que a disponibilidade de nova malha aérea regional e internacional pode representar também um “incentivo aos povos para conhecerem novas frentes de visitas” (E8). A construção da ponte binacional Brasil-Paraguai, aliada à criação de novos voos entre as principais cidades do Corredor, estimulando o conceito supracitado na subcategoria anterior (1) representará a integração multimodal, aliando logística e turismo, atividades que devem se sobrepor com a abertura da Rila.

A criação de uma “identidade sul-americana”, reforçada pelos discursos do Ministro de Relações Exteriores - brasileiro João Parkinson, exposta acima por E3, ressaltando a característica de “parceiro comercial” ao invés de “competidor” deve ter como principal pressuposto a “maior articulação e fomento às atividades turísticas” (citado por E5, E7, E13 e E17).

O elemento do turismo, apontado por E4, E10 e E20, possibilitará efeitos multiplicadores sobre a geração de emprego, renda, produto e tributo acerca dos mais de 50 segmentos relacionados ao turismo, dentre eles, além do lazer e negócios, também voltados ao turismo científico, onde as universidades e associações comerciais podem ser os grandes expoentes de demanda, fomentando segundo E2, “novos nichos de pesquisas acadêmicas e científicas”, considerando viagens de pesquisa in loco e de reconhecimento do Corredor. Outras modalidades já expostas: turismo de aventura¹⁴, turismo cultural, enoturismo, turismo

¹⁴ Considerando o território da Rota Bioceânica Brasil-Paraguai-Argentina-Chile, conforme exposto nos capítulos 2 e 3 da presente tese, evidenciamos as seguintes atividades do turismo de aventura que deverão se consolidar a partir da abertura da supracitada rota, considerando origem desde Campo Grande com destino a Antofagasta: 1. Hiking; 2. Trekking; 3. Cicloturismo; 4. Flutuação; 5. Mergulho; 6. Observação da vida

de montanha, ecoturismo, turismo de contemplação, turismo de observação de aves e turismo de base comunitária.

O aporte a tecnologias digitais também foi evidenciado por E1 e E6, ao reforçarem sobre a “capacidade das localidades de trabalharem de forma articulada” (E1), apoiadas sobre as mencionadas plataformas digitais, “além da logística de apoio ao longo da rota” (E6).

Em relação à microestrutura semântica “integração cultural”, no aporte ao desenvolvimento turístico de MS, tal integração aproximará mais as relações entre esses países além dos limites fronteiriços, conforme avalia E4. A logística, através do “dinamismo econômico pela abertura de mercados consumidores e entrada de produtos regionais de outros países” (e entre esses países, devem motivar as demais relações: sociais, econômicas, culturais, e inclusive ambientais). Com a redução dos custos de transporte, referendado por E9, e a construção das rodovias em curso, além de todos os equipamentos de infraestrutura turística, há uma grande possibilidade de aproximação humana, social e cultural entre os países do Corredor.

No aporte a E5, “certamente o Turismo enquanto atividade trará benefícios além dos econômicos relacionados também a cultura daqueles países e suas comunidades” (E5). Complementa E6, “a Rota poderá unir vários países com culturas diferentes” (E6), a começar pela “integração entre os povos transfronteiriços do Brasil, Paraguai, Argentina e Chile” (E3, E6, E9 e E20).

Espera-se com as relações vividas na fronteira, uma extensão dessas relações para o restante das cidades da rota, principalmente por grande parte dessas cidades terem um apelo histórico muito forte. É o que poderá ocorrer com Porto Murtinho, com a possibilidade de se introduzir um *city tour* histórico pela cidade, visto que há patrimônios históricos de extrema relevância cultural, que podem ser conjugados com a cidade vizinha de Carmelo Peralta, e Vallemi, no Paraguai. Nesse caso, há possibilidade de se conjugar um *city tour* entre as cidades gêmeas, principalmente pelo fato de ambos os municípios se tornarem uma macrorregião, a partir da construção da ponte binacional. Jujuy, na Argentina, e San Pedro de Atacama, no Chile, também com imenso valor histórico-cultural, fatalmente serão visitadas de forma conjugada. Sobre esse trecho específico, E20, que fez o roteiro cerca de cinco vezes, avalia: “Jujuy foi terra dos Incas, então tem grande valor histórico. É uma cidade de passagem para Atacama, passagem para o Cierro de Sete Colores, povoado de nativos” (E20).

O mesmo E20, já em consonância com a “diversidade ambiental”, infere:



silvestre; 7. Turismo equestre; 8. Turismo offroad com 4x4; 9. Surfe (costa chilena); 10. Stand up paddle (costa chilena); 11. Rapel; 12. Escalada.

Uma diversidade espetacular, porque vai ligar a parte mais úmida do planeta incluído com o circuito das águas calcárias de Bonito, Bodoquena e Jardim. Duas vegetações totalmente diversificadas (a salobra e o Pantanal). De Carmelo Peralta até a Mariscal Estigarribia já há uma vegetação semi-árido e passando o lado argentino já há outra vegetação (E20).

Por fim, o “potencial para mochileiros” foi a última microestrutura semântica avaliada na subcategoria em análise – desenvolvimento turístico para MS – referendado por E21 como “Estrangeiros com potencial financeiro, mas querem fazer viagens com pouco recurso. Têm cultura, bagagem cultural, e levam as vezes 3 a 4 meses para um tipo de viagem dessa” (E21).

Em decorrência da análise do desenvolvimento turístico (DT) para Mato Grosso do Sul, de acordo com os sujeitos entrevistados e suas macroestruturas podemos sumarizar essa subcategoria como: A Rota viabilizará o fomento às atividades turísticas, resultando em aumento do fluxo turístico, inicialmente através de roteiros integrados dos principais destinos turísticos de cada país, dinamizados pela integração cultural e diversidade ambiental, favorecendo o aumento do fluxo de turistas e visitantes em território sul-mato-grossense.

Quadro 9 - Subcategoria 3 - Desenvolvimento turístico para os demais países da Rota

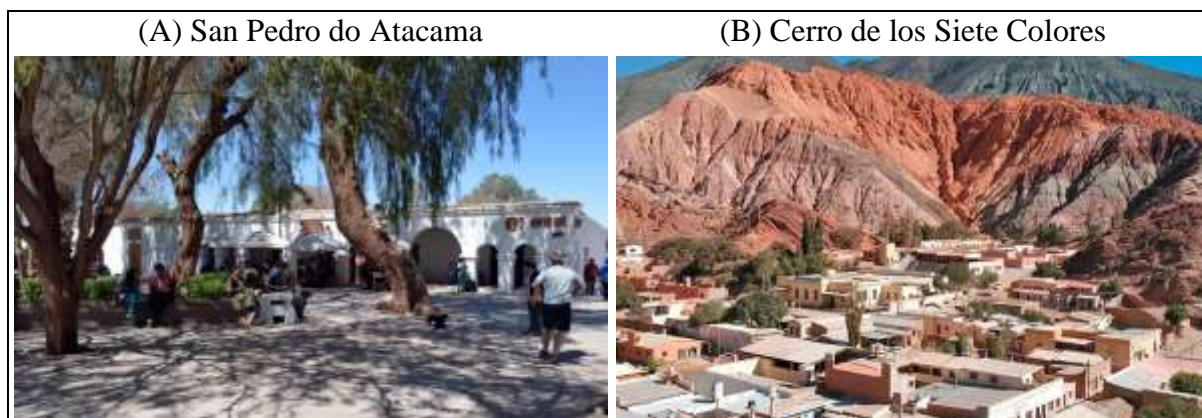
Microestruturas semânticas	Macroestruturas semânticas
<p>1</p>  <p>DESARROLLO LOCAL DEL CHACO PARAGUAYO</p>	<ul style="list-style-type: none"> - <i>Lo hará posible el desarrollo del turismo en esa región.</i> (E7) - <i>Buena oportunidad para el desarrollo del turismo científico</i> (E3) - <i>Potencial para desarrollar el turismo.</i> (E6)
<p>2</p>  <p>ACESSO DA POPULAÇÃO DO NORTE DO CHILE</p>	<ul style="list-style-type: none"> - <i>Incentivo a viagens de motoqueiros de Motoclubes em viagens por toda a Rota.</i> (E18) - <i>Viabilizar más la relación con argentina y más adelante con Paraguay y Brasil.</i> (E16) - <i>En Chile, el impacto principal será en cuanto al desarrollo turístico es un portal para atraer a mas turistas de todos los países ya que ya ruta impulsaría en gran medida al mercad o turístico y al mismo tiempo generaría inversiones en cuanto a infraestructura y dar mano de obra.</i> (E10) - <i>Ampliación de la cartera de destinos y número de turistas en Chile.</i> (E18) - <i>Consolidación de conectividad vial y aérea com vuelos cortos entre ciudades dentro de los ejes del corredor particularmente entre Sur de Brasil y Norte de Chile.</i> - <i>Hay poco conocimiento turístico entre las region de la ruta</i> - <i>Paso Bravo e cidades Andinas - descoberta de novos espaços de atividade turística.</i> (E14) - <i>Posibilidad de ampliar la oferta desde Chile.</i> (E20)
	<ul style="list-style-type: none"> - <i>Chaco argentino a segunda maior área úmida da América do Sul, chamada “águas do Pico Mayo”, que sai da Bolívia e se esparrama pela argentina.</i>

Microestruturas semânticas	Macroestruturas semânticas
<p style="text-align: center;">3 ↓</p> <p style="text-align: center;">NORTE ARGENTINO MAIORES TRADIÇÕES DO PAÍS, COM SALTA E JUJUY</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Em Antafogasta se conhece as primeiras pessoas mumificadas, antes mesmo do Egito. - A festa da pachamama na Argentina é impressionante. (E20) - Favorece la circulación de personas por nuestra Provincia (Salta) considera prioritario el desarrollo turístico (E14) Jujuy, valor histórico - 1ª fortaleza dos Incas, É uma cidade de passagem para Atacama, passagem para o Cierro de Siete Colores (povoado de nativos). (E20) - Outro ponto forte é a logística facilitada pelo espaço dos portos. - Deve-se criar um lacre único para passar pelos países de maiores tradições do país: Salta e Jujuy. E6
<p style="text-align: center;">4 ↓</p> <p style="text-align: center;">SAN PEDRO DE ATACAMA</p>	<ul style="list-style-type: none"> - <i>Aumento de llegada de turistas brasileños y extranjeros a la ciudad puerto Antofagasta y San Pedro de Atacama, Desierto más árido del mundo. (destino internacional)</i> (E13) - São Pedro de Atacama é o maior destino de Turismo da América do Sul. (E8) - <i>la Ruta de San Pedro de Atacama y pasar hacia los otros atractivos de los países de la Ruta, pudiendo crear paquetes turísticos que puedan pasar por los países involucrados, creando una relatoria (ruta turística) común de los países miembros.</i> (E13)

Em referência ao Quadro 9 exposto, de subcategoria 3, considerando o desenvolvimento turístico (DT) para os demais países da Rota, para uma análise mais efetiva, aportamos as microestruturas semânticas divididas em desenvolvimento local do Chaco Paraguai – desarrollo local del Chaco Paraguay; acesso da população do Norte do Chile; Norte argentino e San Pedro de Atacama.

A supracitada integração latino-americana ficará evidenciada pelo elemento do turismo, fundamentada principalmente pela diversidade turística no que concerne à rota como um todo. As características singulares intrínsecas a cada país – localidade – terão ainda mais ênfase com a possibilidade de abertura de um Corredor Bioceânico. A singularidade do Deserto do Atacama (Figura 6), que dentre os quatro países da Rota, somente nessa região do Chile há a possibilidade de turistas dos outros países conhecerem suas particularidades de uma região desértica, fato que não ocorre nos outros três países do itinerário. Da mesma forma, as características do Chaco Paraguai e suas “lagunas” são específicas daquela localidade, e assim sucessivamente no Norte Argentino, em referência à Salta e Jujuy, mais especificamente no Cerro de los 7 Colores (Figura 6), na província de Jujuy, pela peculiaridade de uma região de montanha “colorida”, em que as tonalidades de cores mudam de acordo com a hora do dia e a posição do sol.

Figura 6 - Centro de San Pedro do Atacama situada no Chile (A) e Cerro de los Siete Colores na Argentina (B)



Fonte: G1. MS (2017b)

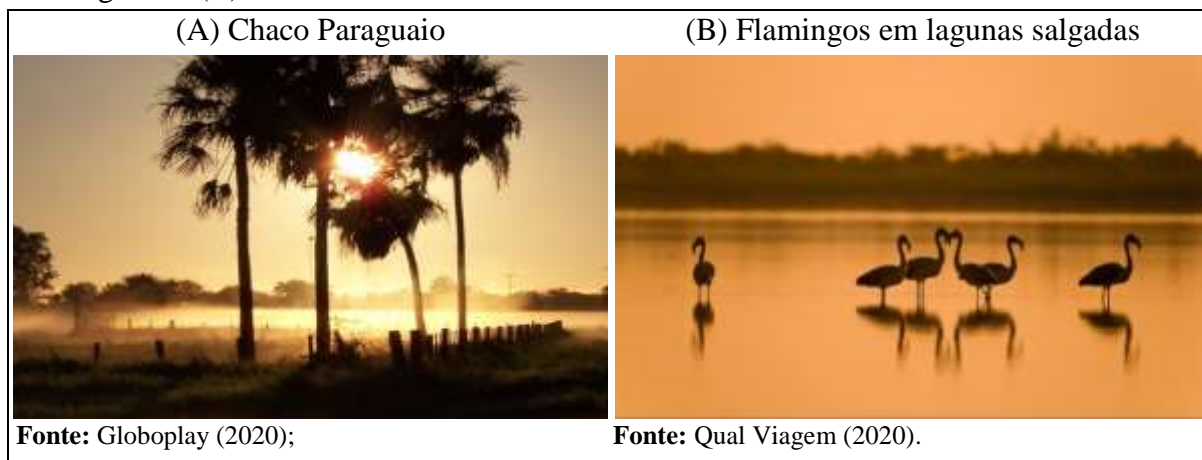
Fonte: Pé na Estrada (2020).

Dando continuidade à sequência do quadro ora exposto, a primeira microestrutura semântica evidenciada infere sobre o desarrollo del Chaco paraguayo (Figura 7). Segundo o órgão máximo de turismo no Paraguai, a Senatur (2017), a região chama a atenção de turistas, em sua maioria, estrangeiros (ABC Color, Qual Viagem, 2018), fato que sugere aumento de fluxo de turistas a partir da abertura da Rila e a dinâmica de aumento de circulação de pessoas aportada pelo Corredor Bioceânico. Reforçam E3 e E6 a boa oportunidade para o desenvolvimento do turismo dessa região, inclusive para a modalidade de turismo científico, apontada por E7.

Outros diferenciais, inclusive características estas que renderam um programa televisivo inteiro dedicado a esse destino, no caso o Globo Repórter¹⁵, da Rede Globo (exibido em 20/03/2020), refere-se à diversidade de espécies de animais e vegetação, o que inclui “lagunas” de água salgada.

¹⁵ Programa exibido em 20/03/20 com o título: “Chaco paraguaio guarda diversidade de espécies de animais e vegetação”. Disponível em: <https://globoplay.globo.com/v/8418929>. Acesso em 05 jun. 2020.

Figura 7 - Imagens do Chaco Paraguaio ao entardecer com pôr do sol em (A) e imagens de Flamingos em (B)



Outra região de representatividade citada por parte dos sujeitos entrevistados remete ao acesso da população do Norte do Chile. O desenvolvimento e maior visibilidade para essa região são considerados por E20 como possibilidade de “ampliación de la cartera de destinos y número de turistas en Chile” (E20), com olhares além de San Pedro de Atacama, região que nos debruçaremos ainda em análise ao desenvolvimento turístico dos outros países da rota.

Outros destinos terão visibilidade como “destinos indutores”, podendo ser conjugados com os chamados “destinos principais”, conforme o já mencionado Deserto do Atacama, sendo que essa relação apontada por E14 abrirá a possibilidade de “descoberta de novos espaços de atividade turística”. O mesmo ainda complementa que “hay poco conocimiento entre la región de la ruta”, como as regiões de Paso Bravo (Paraguai) e cidades andinas. Para efeito de conhecimento, o Parque Nacional Paso Bravo (Figura 8), constitui a maior área protegida dentro da eco-região do Cerrado no Paraguai, contendo as “bacias do Rio Paraguai, do rio Aquidaban e do Apa” (ABC Color, 2006), abrigando 48% dos mamíferos silvestres conhecidos no país.

Figura 8 - Mapa da localização do Parque Nacional Paso Bravo no Paraguai (A) e uma imagem da entrada do parque (B)

(A) Localização



Fonte: National Parks Of Paraguay (2018).

(B) Entrada do Parque Nacional de Paso Bravo



Fonte: ABC Color (2018).

Importa também nos debruçarmos sobre Antofagasta e Iquique (Figura 9), que além do desenvolvimento logístico, por meio da oferta e possibilidade de um considerável aumento da demanda nos portos dessas localidades, terão amplitude de desenvolvimento turístico, já esperado pelos atores chilenos que integram os sujeitos participantes das entrevistas como adendo para a análise das microestruturas e macroestruturas semânticas ora expostas.

Figura 9 - Duas cidades litorâneas do Chile apresentadas em (A) a cidade de Antofagasta e em (B) a cidade de Iquique



Fonte: G1. MS (2017b).

Ocorre ainda a alternativa de nova malha aérea em referência a E20, por meio de uma *“consolidación de conectividad vial y aérea com vuelos cortos entre ciudades dentro de los ejes del corredor particularmente entre Sur de Brasil y Norte de Chile”*. Diante dessas perspectivas, conforme já tratamos antecipadamente ao longo desse capítulo, a criação de novos voos inicialmente entre as principais cidades do Corredor, mesmo que de forma periódica – frequência de um a dois voos semanais – poderia trazer um resultado já no curto prazo.

Inferimos ainda que o encurtamento das distâncias entre os países do Corredor, em função da supracitada abertura de uma rota de integração, deverá a priori substanciar as relações inicialmente entre os países que fazem fronteira um com o outro, conforme avalia E16, incitando que Chile *“viabilizara más la relación con Argentina y más adelante con Paraguay y Brasil”* (E16). Da mesma forma o oposto também deverá ocorrer com o Brasil criando mais relações a princípio com Paraguai e Argentina, onde na qual já faz fronteira, e posteriormente com o Chile.

Ampliando a discussão sobre o quadro de subcategoria 3, a região do Norte Argentino, composta pelas cidades de Salta (fundada em 1582) e San Salvador de Jujuy (fundada em 1593), devem sofrer grande impulso de visitantes com a viabilidade da Rota Bioceânica. Em relação a essa última, E20 indica que Jujuy possui grande valor histórico por se tratar da “primeira fortaleza dos Incas. É uma passagem para Atacama, passagem para o Cerro de Siete Colores, povoado de nativos” (E20). Ainda no aporte ao valor histórico dessa região, E6 avalia que as duas cidades possuem “as maiores tradições do país” (E6). A abertura da rota, segundo E13, *“favorece la circulación de personas por nuestra provincia de Salta”, considerada “prioritária en el desarrollo turístico”, completa E14.*

A integração turística em específico no território concernente ao norte argentino deverá ter grande fomento pelas características culturais da região, seja através dos patrimônios históricos, obras de arte e festividades típicas, como a “Festa da Pachamama”, que conforme E20, “é impressionante”, bem como os bens imateriais, como os saberes tácitos locais, legitimados pelas danças típicas e a prática da poesia com apresentações regulares (Figura 10) na Plaza San Martin, em Salta.

Figura 10 - Imagens da festa de Pachamama em que (A) representa as oferendas e (B) um grupo de pessoas na festa com trajes típicos



Fonte: Buenas Dicas (2020).

Finalmente, em desfecho às considerações sobre o desenvolvimento turístico para os demais países da rota, nos infere tratativas sobre o destino de San Pedro de Atacama, considerado por E8 “o maior destino de Turismo da América do Sul”, em outras palavras, um destino internacional consolidado, e ainda com o chamariz de *“Desierto más árido del mundo”*, citado por E13. Este destino, em específico, aliado a Antofagasta, inicialmente pelas

atividades comerciais portuárias, deve sofrer um “*aumento de llegadas de turistas brasileños y extranjeros*” (E13).

Sob a vertente do desenvolvimento turístico para os demais países da Rota, de acordo com os sujeitos entrevistados e suas macroestruturas podemos sumarizar essa subcategoria como: A Rota oportunizará o desenvolvimento turístico no Chaco Paraguai, potencializará a relação entre Chile e Argentina e os demais países bem como a oferta dos destinos de Salta, Jujuy e San Pedro de Atacama.

A partir dos quadros explicitados em forma de subcategorias, referendando as ideias mais presentes nas macroestruturas e microestruturas semânticas, legitimando-as em forma de sumarização, ou seja, elaborando um parágrafo conciso que represente um consenso dos sujeitos entrevistados, partimos para a análise de similitude, ao agrupar as palavras mais mencionadas nas entrevistas e ver o seu significado além do seu contexto no corredor.

4.3.7 Análise de Similitude das Macroestruturas e Microestruturas Semânticas considerando o tópico discursivo “Rota Bioceânica”

A análise de similitude também é oferecida pelo IRAMUTEQ¹⁶, software que consideramos oportuno para aportar as análises textuais das informações coletadas. Esse tipo de análise baseia-se na teoria dos grafos e possibilita a detecção do grau de conexão dos diversos elementos de um texto, além de prover um nível de explicitação tanto do conteúdo quanto da estrutura da representação, confirmando ou questionando a hipótese da centralidade da mesma (SÁ, 1996). Para Flament (1981), a análise de similitude permite identificar a frequência e a coocorrência entre as palavras e seu resultado traz indicações da conexão entre as palavras.

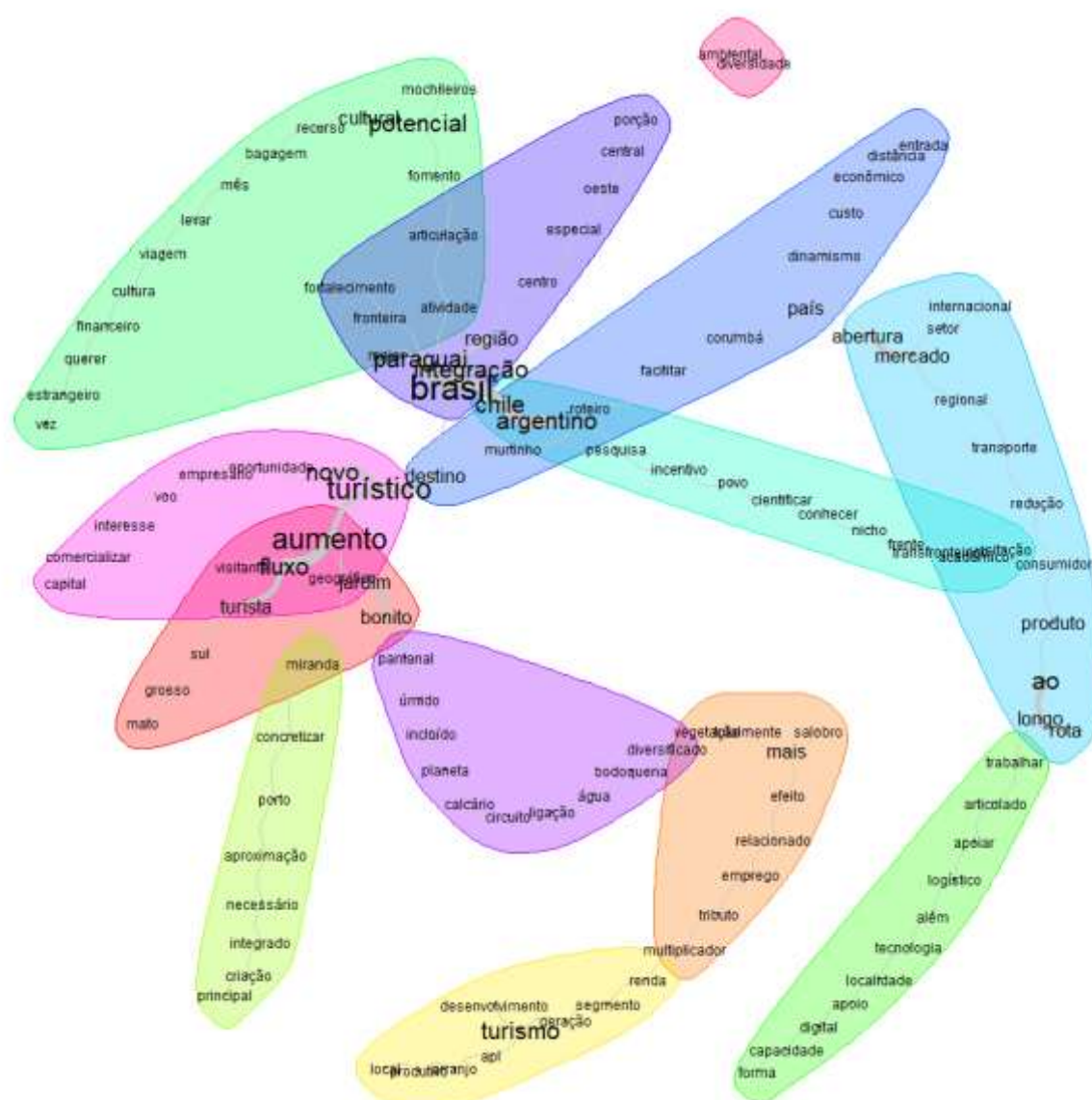
Com os clusters (essas formas geográficas de cores diferentes) é possível notar quais termos foram ditos, nas entrevistas, conjuntamente e qual o grau de aproximação entre esses clusters (medido pela espessura da linha que os liga, quanto mais espesso, maior proximidade) (SILVA *et al.*, 2019). Diante dos fatos mencionados, aportamos a seguir ilustrações acerca de cada subcategoria mencionada, usando da Análise de Similitude (Figura 11) para demonstrar conjunto de dados do presente estudo:

¹⁶ O IRAMUTEQ foi criado por Pierre Ratinaud em 2008 e consiste em um software livre e gratuito de análise de textos e tabelas de dados, ancorado no software R e escrito sobre a linguagem python (LOUBÈRE; RATINAUD, 2014).

existente entre os termos citados e inferir que a “rota” deve partir de um “desenvolvimento econômico”, que promova “geração” de empregos, gere um “novo” caminho para o escoamento de grãos, melhore a qualidade de vida das comunidades locais, aumente a circulação do fluxo de cargas e pessoas, ou seja, a sua visibilidade deverá representar ainda uma oportunidade de redução nos custos com transporte e atratividade para negócios transnacionais.

A partir das premissas, em análise do corpus textual das entrevistas da subcategoria 2 (desenvolvimento turístico para Mato Grosso do Sul), ressaltamos o conjunto representativo de dados proporcionados pela Análise de Similitude (Figura 12).

Figura 12 - Análise de Similitude do corpus textual das entrevistas relacionadas a subcategoria 2 (desenvolvimento turístico para Mato Grosso do Sul)



No que se refere à Figura 12, o núcleo do corpus em análise é representado pelas palavras “integração” em correlação com “Brasil”, “Paraguai”, “Chile” e norte “argentino”, referendando o nome institucionalizado de Rota de Integração Latino-Americana.

As palavras “potencial”, “turístico”, “aumento”, “fluxo” e “turismo” são os demais vocábulos que se conectam mais fortemente ao núcleo, fato que nos permite induzir de acordo com os sujeitos entrevistados que além do pressuposto da subcategoria 1, de desenvolvimento econômico produtivo, há um “potencial turístico” evidenciado, que a partir da abertura da rota, com a construção da ponte binacional, emergirá um “aumento” do “fluxo” de turistas e visitantes, oportunizando o protagonismo dos elementos do “turismo” inclusive em sobreposição aos elementos do desenvolvimento logístico, de modo que o turismo exerça o papel de gerador de novos empregos, consequente aumento de renda das comunidades locais, integração cultural e oportunidade para abertura de novos voos principalmente entre as cidades de maior visibilidade para a rota.

Para os entrevistados, acredita-se que o “turismo” representa o maior elemento de “integração” latino-americana para os países do Corredor, “Brasil”, “Paraguai”, “Argentina” e “Chile”. A “integração” deve acontecer prioritariamente nas cidades de fronteira (a começar por Porto Murtinho), porém terá bastante representatividade para outros destinos indutores sul-mato-grossenses que se beneficiarão pela abertura da Rota, como Bonito, Miranda e Corumbá.

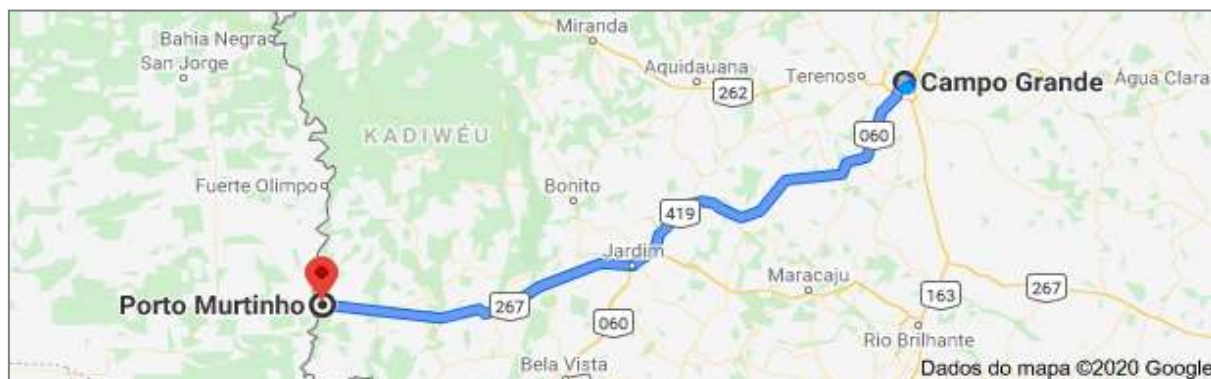
O “potencial turístico”, outras palavras conectadas de maior densidade que fazem coocorrência com o núcleo, fazem referência ao potencial para abertura de novos mercados turísticos, com maior articulação e fomento às atividades turísticas em Mato Grosso do Sul, com possibilidade de conjugar inicialmente com as localidades mais próximas; além da “integração” cultural entre os povos transfronteiriços, e o potencial para novos nichos de mercado, como mochileiros e simpatizantes pelo turismo de aventura, a serem desenvolvidos conjugados com os outros países da rota.

Em consonância aos demais países do itinerário, trataremos dessa análise em seguida, na Figura 13.

Para os entrevistados, considera-se que a “rota” possibilitará o “desenvolvimento turístico” de algumas “regiões” a começar pelo “norte” argentino (Salta e Jujuy) e chileno (“cidades” portuárias de Iquique e Antofagasta), bem como o aumento do fluxo de “turistas” em “destinos” como “San Pedro de Atacama” e o “Chaco” paraguaio. As particularidades genuínas de cada “país” representam um grande diferencial para o supracitado “desenvolvimento turístico”. Se considerarmos saída desde Campo Grande, podemos citar a particularidade de Jardim, que se beneficiará juntamente com Bonito (destino já consolidado), mas que trará ainda mais representatividade para os “turistas” dos demais países da “rota”. O “Chaco” paraguaio, um “destino” até então adormecido, com a viabilidade da nova “rota”, terá grande visibilidade pela diversidade ambiental, e posteriormente as províncias de Salta e Jujuy, no “norte” argentino terão grande visibilidade pelo valor histórico e cultural, conjugadas com “San Pedro de Atacama”, região desértica incomum aos outros países da rota.

Em consonância com os fatos mencionados, a título de ilustração e de forma a situar o contexto de MS na Rota de Integração Latino-Americana, supracitada pelos sujeitos entrevistados, recorreremos ao mapa (Figura 14).

Figura 14 - Mapa do trecho da RILA de MS considerando saída desde Campo Grande



Fonte: Google Maps.

A Figura 14 do exposto mapa considera saída desde Campo Grande até Porto Murtinho, distância essa de aproximadamente 440 quilômetros. Porto Murtinho, estrategicamente, fica cerca de 200 kms de Jardim e 215 kms de Bonito. A supracitada localização estratégica de Porto Murtinho, a partir da viabilidade da Rila, com a construção da ponte binacional, poderá fomentar muitos benefícios em termos de roteiros de turismo conjugados. Para tanto, abre-se possibilidades de roteiros regionais, conforme os destinos já mencionados de Jardim e Bonito, com a possibilidade a depender da disponibilidade de dias

dos turistas de inclusão de cidades como Bodoquena e Miranda, sendo essa última parte do Pantanal sul-mato-grossense.

Porto Murtinho, além do valor histórico e cultural, deve se beneficiar de roteiros específicos de observação de aves (birdwatching), e com a possibilidade de demanda, espera-se a abertura de agências de turismo receptivas no município, que dialoguem com outras operadoras de turismo, a nível regional, nacional e internacional – a começar pelo lado paraguaio.

Carmelo Peralta, cidade fronteiriça, Vallemy e Forte Olímpio, de início, poderão ser as primeiras beneficiadas, a começar por roteiros integrados de Birdwatching com Porto Murtinho. Tal integração pode influenciar os turistas e viajantes a estenderem pelo menos dois dias e uma noite pela região, fato que beneficiará toda a cadeia do turismo – restaurantes, bares e similares, rede hoteleira, patrimônios, agência de turismo – e comércio local. Sobre esses enfrentamentos, e diferentes perfis de públicos de turistas e visitantes, além das representações da rota, nos debruçaremos na seção a seguir.

4.3.8 Enfrentamentos, representações e ações necessárias da Rota para o MS e demais países

A partir das análises em referência ao contexto do desenvolvimento econômico produtivo (1) da rota, o desenvolvimento turístico para MS (2) e desenvolvimento turístico para os demais países da rota (3), dando continuidade, nos importa contextualizar sob a ótica dos sujeitos entrevistados em relação aos enfrentamentos, representações e ações necessárias da Rota para Mato Grosso do Sul e aos demais países.

Para tanto, contemporizamos por meio de quadros de subcategorias de análise seguindo vertente semelhante às subcategorias outrora citadas. Em relação à denominada subcategoria 1 - enfrentamentos para os países da Rota - dividimos o quadro em uma coluna de significados lexicais, que se referem aos significados comuns, ou mais usados da palavra, visto que há palavras que podem compor mais de um significado e a situação atual na visão dos entrevistados (Quadro 10)

Quadro 10 - Subcategoria 1 - Enfrentamentos para os países da Rota

Significados lexicais	Enfrentamentos
Rota	<ul style="list-style-type: none"> - Vantagem competitiva do Estado (E10) - Formatada para transporte de mercadorias e ligação com a China. E3) - Sem formatação turística - Indisponibilidade de infraestrutura adequada de serviços públicos e privados. - <i>la ocupación de las rutas por camiones de gran porte que apuntan al mero desarrollo económico, sin respetar demasiado el patrimonio natural/cultural</i> (E7) - desafios de criação de vínculos entre os países (E11) - Estratégias na adoção de recursos técnicos, econômicos, financeiros, tecnológicos, naturais e culturais como gerador de parcerias público-privadas, bem como políticas de apoio ao processo de Integração sul-americana. (E4)
Alfândega	<ul style="list-style-type: none"> - Saídas entre os quatro países - hoje 18 horas por dia (E11) - A Poli/USP tem estudos com código de barras para usar nas alfândegas - Entre os Portos. - O código de barras diminui o tempo de alfândega, e evita parada de mais horas em Porto Murtinho (E13)
Internet	<ul style="list-style-type: none"> - Rede hoteleira - tranquila - estrada - complicado (E3)
Infraestrutura	<ul style="list-style-type: none"> - Carmelo Peralta a Loma Plata (267 kms); não há posto de gasolina, ponto de apoio, restaurante (E13) E15 - <i>implementacion de plataformas computacionales que permitiran autorizar viajes hasta la capacidad máxima de ocupación a cada uno de los centros turísticos.</i> (E10) E8 E17 - Ausência de preparo para recepção de turistas de cargas E14, E15, E20 Rede hoteleira - Falta entre: Pozo Hondo e Mariscal, trecho de 200 km. Carmelo Peralta a Loma Plata (267 km) (E8)
Demanda Rodoviária	<ul style="list-style-type: none"> - Ocorrência de acidentes - Aumento do povoamento e utilização de áreas acerca da rodovia sem organização, planejamento ou desenvolvimento sustentável. E12. - <i>Mal estado de las carreteras, deficiencia en infraestructura turística y escaso financiamiento</i> (E9)
Vulnerabilidade social, ambiental, econômica	<ul style="list-style-type: none"> - Tráfico de pessoas, drogas e contrabandos, exploração sexual, transmissão de doenças, comércio ilegais de animais e plantas E2 - Necessidade de implantação de políticas públicas urgentes de acompanhamento pelos governos, universidades e setores econômicos envolvidos E1 - Aumento de prostituição e tráfico com foco em Porto Murtinho E6 - Alertas e ações preventivas e ostensivas nas questões de segurança pública, saúde, educação, preservação de culturas, tradições locais, riquezas naturais, campanhas de conscientização social, humanitária e questões de sustentabilidade (E10) - <i>Vulnerabilidad de las poblaciones indígenas de la región del Chaco.</i> E7 - <i>Probabilidades de deterioro de la fauna y la flora en caso de que no se tomen medidas preventivas adecuadas</i> E17 - <i>Daño medioambientales indígenas</i> – - Impactos socioculturais e ambientais para as coletividades despreparadas. E8 - Impactos de liminologia (estudos das águas), ictiofauna (conjunto de espécie de peixes) - resíduos sólidos e -falta de controle de capacidade de carga de turistas

Significados lexicais	Enfrentamentos
	- <i>no tener habilitados dichos sistemas y que el flujo sea mayor a la capacidad de los centros turísticos.</i> E10
Impactos sociais	- Aumento da prostituição E6 - aumento do fluxo turístico pode vir associado à problemáticas sociais e ambientais.
Impactos econômicos	- <i>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 áreas de influencia.</i> E17 - muito tráfego nas estradas (expectativa de 20 milhões de caminhões trafegando); - ultrapassagem dos Andes (caminhões brasileiros não estão preparados para subir os Andes), fato que encarece o transporte.

Em relação à primeira palavra em análise, no caso “rota”, E1 avalia como uma alternativa de “vantagem competitiva do Estado” (E1), algo semelhante ao que foi relatado anteriormente, nas microestruturas semânticas relacionadas ao desenvolvimento produtivo, conectadas ao viés logístico do Corredor, “formatada para transporte de mercadorias e ligação com a China” (E3). Ocorre que a logística vinculada a uma rota de escoamento de grãos pode ser um agravante para o desenvolvimento turístico, já que *“la ocupación de la ruta por camiones de gran porte apuntan al mero desarrollo económico sin respetar demasiado el patrimonio natural y cultural”* (E7). Em resumo, a ocorrência de transporte de veículos de carga pesada não é um atributo que estimula o turismo rodoviário. E11 pondera que haverá “desafios de criação de vínculos entre os países”, para isso sendo necessárias “estratégias na adoção de recursos técnicos, econômicos, financeiros, tecnológicos, naturais e culturais, como gerador de parcerias público-privadas, bem como políticas de apoio ao processo de integração sul-americana” (E4).

As relações na alfândega também são correlacionadas como de suma importância para o desenvolvimento produtivo e turístico entre os países. Nas alfândegas, também chamadas de aduanas, ocorrem relações burocráticas de inspeção de bagagens e mercadorias em trânsito, além da cobrança de taxas de “entrada e saída”. Essas relações, a depender da localidade, conforme aponta E11, pode segurar o visitante “até 18 horas no dia”, visto que algumas dessas repartições encerram atendimento às 18:00, retornando somente às 08:00 no dia seguinte, sem mencionar feriados nacionais. E13, a título de exemplificação, menciona que na Poli/USP “há estudos com código de barras para usar nas alfândegas entre os portos. O código de barras diminui o tempo de alfândega e pode evitar parada de mais horas em Porto Murtinho” (E13).

Outro enfrentamento dá-se pela ausência ou limitação de internet ao longo de toda a rota. E3, participante de caravanas de reconhecimento do trecho, é sucinto ao relatar que “em rede hoteleira, o acesso é tranquilo, em estrada, é complicado” (E3). Ademais, a ausência de internet banda larga e inclusive de redes wi-fi é um agravante para uma eventual chamada de emergência quanto regulador de demanda, visto que muitos viajantes millenials – faixa etária entre 18 a 30 anos - e geração Z – nascidos a partir de 1997 - na escolha por um destino, costumam levar em conta acessos à internet e disponibilidade de aplicativos com informação em tempo real sobre abertura de determinados estabelecimentos, condições climáticas, dentre outros. Essas dificuldades se estendem por grande parte do itinerário da rota.

A infraestrutura também gera preocupação. Da mesma forma que em meados de 2021 não há oferta de postos de combustível entre Jardim e Porto Murtinho, que contempla um universo de aproximadamente 200 kms, ocorre ainda, a partir de Porto Murtinho, de Carmelo Peralta a Loma Plata (distância aproximada de 267 Kms), segundo apontamentos de E13 e E15 “não há posto de gasolina, pontos de apoio e nem restaurantes” (E13; E15), e tampouco “preparo para recepção de turistas de cargas” (E14; E15; E20). Infere-se ainda sobre a ausência de rede hoteleira entre Pozo Hondo e Mariscal Estigarribia – trecho aproximado de 200 kms – e o já citado trecho entre Carmelo Peralta e Loma Plata demandam a criação de alternativas que possam atender demandas futuras de viajantes. Ademais, a informação sobre capacidade de ocupação e de leitos disponíveis pode ser galgada através da “implementación de plataformas computacionales que permitan autorizar viajes hasta la capacidad máxima de operación a cada uno de los centros turísticos” (E8; E10; E17).

A grande possibilidade de aumento de “demanda rodoviária” é um ponto alto de enfrentamento, visto que boa parte da rodovia em construção dá-se em trechos de Chaco paraguaio, sem tráfego costumeiro de veículos, fato que potencializará a ocorrência de acidentes com veículos, pessoas e animais. Ocorre ainda menção ao “aumento do povoamento e utilização de áreas acerca da rodovia sem organização, planejamento ou desenvolvimento sustentável” (E12).

Acontece que além da ocorrência do novo trecho em construção que trará viabilidade à rota, parte da rodovia em trechos prontos está em mal estado e com deficiência em infraestrutura como um todo, incluindo a já mencionada infraestrutura turística. Portanto, aponta-se uma sobreposição de enfrentamentos, que vão desde as dificuldades alfandegárias em espaços de fronteira, que refletem na falta de infraestrutura adequada e que por conta do provável aumento de demanda de maior circulação de veículos e pessoas, ficarão explícitas as vulnerabilidades sociais, ambientais e econômicas.

O aumento populacional desenfreado deve ser pautado com o envolvimento das comunidades locais para que as mesmas tenham conhecimento sobre as vulnerabilidades a partir da concretização da rota, inclusive “*las poblaciones indígenas de la región del Chaco*” (E7). Nessa linha, conforme os sujeitos entrevistados, as vulnerabilidades passam por “tráfego de pessoas, drogas e contrabandos, exploração sexual, transmissão de doenças, comércios ilegais de animais e plantas” (E2), principalmente “com foco em Porto Murtinho” (E6).

E17, especificamente acerca das vulnerabilidades ambientais, menciona “*probabilidades de detriorio de la fauna y la flora en caso de que no se tomen medidas preventivas adecuadas*”. A ausência de capacidade de carga adequada para a infraestrutura turística também é apontada por E10 em caso de “no tener sistemas habilitados y que el flujo sea mayor a la capacidad de los centros turísticos” (E10). Diante disso, aponta E10:

A necessidade de alertas e ações preventivas e ostensivas nas questões de segurança pública, saúde, educação, preservação de culturas, tradições locais, riquezas naturais, campanhas de conscientização social, humanitária e questões de sustentabilidade (E10).

Ocorre ainda mencionar os impactos sociais e econômicos, que vão de encontro com as vulnerabilidades ora citadas, a começar pelo grande volume de mão-de-obra para a construção de uma obra de grande porte – ponte binacional. Esse grande volume de circulação de pessoas, em área de fronteira, pode “aumentar a prostituição” (E6), “*sacrificar parte de los recursos y eventualmente la cultura de los pueblos de la influencia*” (E17), podendo até maximizar o fluxo turístico, mas “associado a problemáticas sociais e ambientais” (E2), sendo que nesse caso o desenvolvimento turístico pode custar o preço de desencadear problemas de ordem ambiental e social, como os já citados previamente.

Dando continuidade, após citarmos os significados lexicais em consonância com a situação atual dos enfrentamentos para os países da rota, ocorre partirmos para as representações da Rota para a região de Mato Grosso do Sul como um todo; para as cidades de Porto Murtinho e Jardim, ilustradas na subcategoria 2 (Quadro 11).

Quadro 11 - Subcategoria 2 – Representações da Rota para Mato Grosso do Sul

Referentes	Representações
Mato Grosso do Sul	<ul style="list-style-type: none"> - Localizado no centro da Rota Bioceânica, assumirá posição privilegiada para a integração econômica, social, cultural e ambiental. E2 - impactos econômicos e sociais, incluindo a possibilidade de explorarem seus potenciais turísticos E3 - desenvolvimento do capital humano com a aproximação dos mercados com a cadeia do turismo e da cultura e geração de inclusão social de destinos potenciais isolados da Argentina e Chile mesmo estando localizados em territórios de grande importância turística para mercado mundial. E6 - o aumento no fluxo de pessoas, serviços e mercadorias, tendo em vista que a ponte, aliada a estradas transitáveis, viabiliza o ir e vir. E11 - todas as cidades do MS tem possibilidades de exploração do seu potencial turístico E11 - Efeitos multiplicadores sobre a geração de emprego, renda, produto e tributo. - Além da maior visibilidade do turismo. E11
Porto Murtinho	<ul style="list-style-type: none"> - A atividade turística já incentivada nesse município pode vir a se dinamizar, dependendo das ações públicas/privadas e dos resultados dessas ações. E6 - Porto Murtinho como ponto de passagem, vantagem será a parte comercial (pelos portos, impacto positivo) e como ponto de apoio - impactos de desenvolvimento nas cidades de Porto Murtinho e Carmelo Peralta (Paraguai) E18 - Murtinho em 10 anos terá 100 mil habitantes. E6 - A primeira de forma direta com grande impacto na economia, embora possa não estar preparada para atender toda a demanda que deverá ser gerada pela passagem de enorme quantidade de caminhões na cidade (Porto Murtinho). E20 - As cidades que impulsionarão o fluxo turístico para o lado brasileiro da Rota, se forem bem trabalhadas, será Porto Murtinho, Bela Vista e o fortalecimento paralelo de Ponta Porã, Bonito e Bodoquena E9 - Por certo que Porto Murtinho dada sua localização e função intermodal poderá se beneficiar mais com a exploração dos potenciais turísticos, a própria ponte em si é um atrativo turístico. E12
Jardim	<ul style="list-style-type: none"> - A Rota pode incrementar novamente um maior fluxo de pessoas interessadas em atividades turísticas na região. E11 - No lado brasileiro, Jardim será a cidade que poderá melhor ser aproveitada. Não só o Buraco das Araras, nem o Rio da Prata, nem Bonito, mas as fazendas mais lindas do estado estão naquela região. - A união do gado com a árvore nessa região é sensacional. E2 - Jardim também pode ser impactada com a viabilidade da Rota, uma vez que atualmente, a atividade turística não seja mais tão incentivada pelo poder público nessa cidade, a rota pode incrementar novamente um maior fluxo de pessoas interessadas em atividades turísticas na região. E20 - Bonito e Pantanal devem continuar com mais fluxo turístico. E7

Em consonância aos fatos mencionados, trataremos a seguir da representatividade da rota para MS, de acordo com os sujeitos entrevistados, sendo que E2 entende que a localização do estado de Mato Grosso do Sul “no centro da Rota Bioceânica assumirá posição privilegiada para a integração econômica, social, cultural e ambiental” (E2), incluindo a “possibilidade de explorar os potenciais turísticos do Estado” (E3).

O elemento do turismo é supracitado como diferencial competitivo desde que:

O desenvolvimento do capital humano com a aproximação dos mercados com a cadeia do turismo e da cultura e geração de inclusão social de destinos potenciais isolados da Argentina e Chile mesmo estando localizados em territórios de grande importância turística para mercado mundial (E6).

Desse modo, em referência ao capital humano, devem ocorrer a priori ações isoladas de capacitação turística nas cidades-nós do Corredor, como Porto Murtinho, Carmelo Peralta e nas fronteiras entre Paraguai/Argentina e Argentina/Chile. Centros de Atendimento ao Turista deverão ser criados nessas localidades à medida que as obras de infraestrutura rodoviária estejam prontas.

O turismo, além da infraestrutura logística, deverá servir de impulso no “aumento do fluxo de pessoas, serviços e mercadorias, tendo em vista que a ponte binacional, aliada a estradas transitáveis, viabiliza o ir e vir” (E11), ocorrendo ainda “maior visibilidade do turismo” (E11), além dos “efeitos multiplicadores sobre a geração de emprego, renda, produto e tributo”, finaliza o respondente (E11).

Porto Murtinho, inicialmente, deverá tornar-se um “ponto de passagem, tendo como vantagem a parte comercial (pelos portos, impacto positivo) e como ponto de apoio” (E18), beneficiada pela “demanda que deverá ser gerada pela passagem de enorme quantidade de caminhões na cidade” (E20). Já E6 entende que “a atividade turística já incentivada nesse município pode vir a se dinamizar, dependendo das ações públicas/privadas e dos resultados dessas ações” (E6) a começar pela “ponte em si só que será um atrativo turístico” (E12).

Se considerarmos a distância de Campo Grande a Porto Murtinho (430 kms aproximados), e de Porto Murtinho a Loma Plata (267 Kms), bem como o tráfego mais intenso de veículos – que demandará aumento do tempo do deslocamento - fica evidente a grande possibilidade da cidade fronteira se tornar um grande ponto de apoio para serviços relacionados ao turismo, como hospedagem, gastronomia e entretenimento.

Espera-se, inicialmente que a cidade possa se tornar um turismo de passagem, porém no médio prazo, em decorrência das atividades do poder público como a Fundação de Turismo de MS, que está promovendo capacitações para condutores de visitantes com

certificação ao fim do curso, dividido em três módulos presenciais, tratando de temas como banir a exploração sexual infantil, hospitalidade e a importância do “condutor empreendedor”.

Além de Porto Murtinho, de acordo com os entrevistados, Jardim será outro município que trará representatividade para o estado de MS e, por conseguinte, a rota como um todo. Conforme E11, com a viabilidade da Rota, Jardim e Bonito poderão ter um incremento de “fluxo de pessoas interessadas em atividades turísticas nessa região” (E11). E2 reforça que:

No lado brasileiro da rota, Jardim será a cidade que poderá melhor ser aproveitada. Não só o Buraco das Araras nem o Rio da Prata, nem Bonito, mas as fazendas mais lindas do estado estão naquela região. A união do gado com a árvore nessa região é sensacional (E2).

A beleza das fazendas na região, com a abertura do novo caminho, pode despertar inclusive o interesse em proprietários rurais na diversidade da produção, incluindo atividades turísticas em áreas rurais, semelhante ao que já acontece no Pantanal sul-mato-grossense, o que dá margem para a criação de modalidades como fazenda-hotel¹⁷ ou hotel-fazenda (onde nesse caso a atividade hoteleira é maior do que a agropecuária).

Importa também apontamento de E20, ao relatar que “Jardim deverá ser impactada pela viabilidade da rota, uma vez que atualmente a cidade é de passagem, sendo que a rota pode incrementar novamente um maior fluxo de pessoas interessadas em atividades turísticas na região” (E20).

Por fim, diante dos enfrentamentos apontados para os países da rota e em seguida referendar as representações da supracitada rota para MS, nos debruçaremos a seguir nas representações da rota para os demais países que a ela pertencem (Gráfico 12).

Quadro 12 - Subcategoria 3 – Representações da Rota para os demais países

Referentes	Representações
Países da Rota	<p>- <i>Impactos: mayor inversión, construcción de hoteles, creación de nuevos corredores turísticos, creación de empresas turísticas (transporte, diversiones, atracciones, artesanías, consultoría), también aumento de creación de empleos relacionados al turismo.</i>E7</p> <p>- O aumento do fluxo rodoviário será o impacto positivo significativo, seguindo pela geração de emprego e renda para a região como a geração de impostos e taxas E3</p> <p>- <i>Tendría impacto en la dimensión socio, económica, cultural y natural ya que podría ocasionar aspectos positivos</i> E5</p> <p>- <i>Al ser construido el puente y la Ruta Bioceánica se encuentre en condiciones de ser transitada, creo que habrá un mayor flujo de personas y vehículos en todo el</i></p>

¹⁷ A modalidade de Fazenda-hotel, segundo Hosken e Viggiano (1997), é quando uma propriedade rural tem sua sede transformada em acomodação para receber visitantes, não perdendo a característica de uma “sede de fazenda”. Em geral, os turistas são recepcionados pelos próprios proprietários da fazenda.

Referentes	Representações
	<p>recorrido de la misma. Por este motivo la planificación será una actividad fundamental que debe ser realizada. E2</p> <p>Hay que tratar de adecuar el desarrollo de todo el recorrido del Corredor, para evitar las asimetrías que se puedan dar entre los distintos Países. E10</p> <p>- Impactos econômicos positivos para as coletividades que souberem se planejar para esse fim. E17</p>
Ciudades Chilenas	<p>Las ciudades con mayor cantidad de turistas serán, en primer lugar, las que ya tienen un flujo: Iquique, San Pedro de Atacama, Calama y Antofagasta.</p> <p>Más adelante se pueden abrir otras como las salitreras del desierto, Mejillones, Pisagua y ciertamente, Arica E10</p> <p>- San Pedro de Atacama E8</p> <p>- En mi país (Chile), se recibiría el impacto turístico en Antofagasta, principalmente la zona de San Pedro de Atacama y existiría la posibilidad de presentar rutas turísticas por la Costa Pacífico. E10</p> <p>- La región cuenta con oferta hotelera para soportar la llegada de nuevos turistas. Sin embargo, los hoteles tienen un público objetivo más relacionado con la actividad industrial minera y de servicios, más que ofrecer un paquete turístico. E10</p> <p>- la región de Tarapacá también podría recibir un eventual aumento en su flujo turístico, pues cuenta con atractivos en la zona tanto en su costa como en el desierto. E13</p>
Ciudades argentinas	<p>-As cidades com maior fluxo turístico podem ser aquelas situadas na rota, que já praticam essa atividade, tais como Atacama no Chile, Salta na Argentina e Bonito em Mato Grosso do Sul. E5</p> <p>- Serão beneficiados por pontos de descanso. Depois Tartagal (outra “cidade dormitório”), e o mais beneficiado será Jujuy (pelos atrativos, os parques geológicos, o Cierro Siete Colores, pequenas salinas, vulcões desativados), águas termais, ponto de descanso antes das Cordilheiras. E20</p> <p>- O centro de Jujuy pelo patrimônio (arquitetura no estilo de Roma, como se fosse uma arte de Da Vinci). Hostels nos pés das salineiras entre Jujuy e Atacama (Paso de LLama), entre Argentina e Chile E6</p> <p>- Considerando Argentina, Salta, Jujuy y su región del Norte, Catamarca y La Rioja. E14</p> <p>- Las ciudades más beneficiadas son las que ya cuentan con infraestructura y recursos humanos formados en el tema de turismo: Tartagal, San Ramón de la Nueva Orán, San Pedro de Atacama, Jujuy, Salta y San Salvador de Jujuy. E3</p>
Ciudades paraguayas	<p>-Los impactos de la creación del puente entre Carmelo Peralta y Puerto Murtinho serán muy grandes y muy positivos, principalmente para el desarrollo económico y social del territorio chaqueño paraguayo. E6</p> <p>- Considerando Paraguay, la ciudades con mayor flujo turístico serian la Ciudad de Loma Plata y Filadelfia, por las condiciones que actualmente ya reúnen, Mariscal Estigarribia tendra la oportunidad de desarrollarse. E3</p> <p>- Em Paraguay, la localidad mas cercana y que se beneficiaria seria el Distrito de Carmelo Peralta, Fuerte Olimpo, Bahía Negra y San Lázaro-Vallemi E7.</p> <p>- La ciudades que tendrán mayor flujo turístico em Paraguay son Carmelo Peralta, Filadelfia, Loma Plata, Neuland, Mariscal Estigarribia y las zonas de interés para el turismo científico. E18</p> <p>- Tengo la percepción de que las ciudades susceptibles de un mayor flujo turísticos son Carmelo Peralta (por ser una ciudad de frontera), Mariscal Estigarribia y sus alrededores (zona de abundante producción y atractivos que deben ser fortalecidos) y Pozo Hondo (que también debe ser fortalecido y es ciudad de frontera). E8</p>

Pela amplitude de um roteiro que compreende quatro países sul-americanos, ao analisarmos a subcategoria de representação da Rota para os demais países, no aporte aos respondentes, entendemos que há impactos e desafios e, para tanto, subdividimos essa análise em: países da Rota; cidades chilenas; cidades argentinas e cidades paraguaias.

No que se refere aos demais países da rota, segundo E7, é preciso avaliar impactos como a “*mayor inversión, construcción de hoteles, creación de nuevos corredores turísticos, creación de empresas turísticas (transporte, diversiones, atracciones, artesanías, consultoría), también aumento de creación de empleos relacionados al turismo*” (E7). Por “*mayor inversión*”, o respondente caracteriza o aumento de investimentos, principalmente relacionados ao turismo.

Os aspectos multidimensionais do desenvolvimento também são levantados por E5 como o “*impacto en la dimensión socio, económica, cultural y natural ya que podría ocasionar aspectos positivos*” (E5), desde que alinhados por uma visão de “*impactos económicos positivos para as coletividades que souberem se planejar para esse fim*” (E17).

O planejamento nesse sentido é crucial para passos futuros no desenvolvimento da rota como um todo, considerando uma previsão de crescimento de fluxo de pessoas, circulação de bens e novos negócios a partir da construção da ponte binacional. Com a construção da megaobra, “*y la Ruta Bioceánica se encuentre en condiciones de ser transitada, creo que habrá un mayor flujo de personas y vehículos en todo el recorrido de la misma*” (E2).

Em relação ao fluxo, há um consenso em relação às mudanças que serão proporcionadas a partir da viabilidade do itinerário, apontado por E3 como uma representatividade através do “*fluxo rodoviário será o impacto positivo significativo, seguindo pela geração de emprego e renda para a região como a geração de impostos e taxas*” (E3), ainda que o respondente pondere que “*fazer a obra é fácil, o difícil é prover a rota de serviços básicos para atender os usuários*” (E3). Sobre esse ponto, E10 complementa: “*Hay que tratar de adecuar el desarrollo de todo el recorrido del Corredor, para evitar las asimetrías que se puedan dar entre los distintos países*” (E10).

A infraestrutura turística nas cidades por onde a rota perpassará dentro do Corredor Bioceânico pode ter uma assimetria inicial se considerarmos, conforme apontamento de E5, que “*os empreendedores só vão investir na implantação dos negócios após perceber a consolidação da rota e ter condições de mensurar o mercado consumidor de bens e serviços por parte dos usuários da rota*” (E5). Os entraves da mencionada assimetria, principalmente no desenvolvimento turístico das cidades da rota, na visão de E10 podem estar “*diretamente relacionados à acessibilidade das cidades que tem a ver com a construção da ponte e outras*

obras que são obrigatórias”, além da falta de métricas, em relação a real quantidade de veículos de carga e de passeio que circularão, a partir da viabilidade total da rota, algo que ainda não pode ser mensurado de forma mais assertiva.

Considerando as cidades chilenas, E10 aponta os seguintes destinos com mais representatividade como sendo “*las ciudades con mayor cantidad de turistas serán, en primer lugar, las que ya tienen un flujo: Iquique, San Pedro de Atacama, Calama y Antofagasta. Más adelante se pueden abrir otras como las salitreras del desierto, Mejillones, Pisagua y ciertamente, Arica*” (E10). San Pedro de Atacama, naturalmente, foi a mais citada (E8, E10, E13), juntamente com Antofagasta, sendo que esta pode ter representatividade para conjugar “*rutas turísticas por la Costa Pacífico*” (E10), ainda que o respondente faça um adendo que nessa região “*los hoteles tienen un público objetivo más relacionado con la actividad industrial minera y de servicios, más que ofrecer un paquete turístico*” (E10). Por fim, uma cidade que pode tornar-se também destino indutor a ser conjugado com os principais destinos chilenos pode ser “*la región de Tarapacá también podría recibir un eventual aumento en su flujo turístico, pues cuenta con atractivos en la zona tanto en su costa como en el desierto*”.

Dando continuidade, aportamos em seguida considerações acerca das cidades argentinas e sua representatividade para a Rota Bioceânica. De acordo com E3, “*Las ciudades más beneficiadas son las que ya cuentan con infraestructura y recursos humanos formados en el tema de turismo*” (E3), especificadas pelo respondente como Salta e San Salvador de Jujuy, enfatizando ainda demais cidades chilenas já supracitadas como San Pedro de Atacama e Tartajal, além de San Ramón de la Nueva Orán” (E3). Salta é uma dessas cidades citadas que já têm o turismo como um elemento de atividade predominante, destacada por E5 como referencial na Argentina, seguido de “Atacama, no Chile, e Bonito, no Mato Grosso do Sul” (E5).

Salta e Jujuy, pela proximidade, fatalmente serão destinos a serem desfrutados de forma conjugada. Essas cidades, segundo E20, serão beneficiadas por serem “pontos de descanso”. O respondente complementa: “o mais beneficiado será Jujuy (pelos atrativos, os parques geológicos, o Cierro Siete Colores, pequenas salinas, vulcões desativados), águas termais, ponto de descanso antes das Cordilheiras” (E20), e finaliza: “Depois Tartagal - outra cidade dormitório” (E20).

Já as cidades paraguaias da rota, a partir da viabilidade dos novos trechos em construção, aliado a ponte binacional, terão como grande indutor de turismo a característica típica do Chaco. Sob essa ótica, E6 infere que “*los impactos de la creación del puente entre*

Carmelo Peralta y Puerto Murtinho serán muy grandes y muy positivos, principalmente para el desarrollo económico y social del territorio chaqueño paraguayo” (E6).

Por tratar-se de uma localização fronteiriça, Carmelo Peralta e seu entorno é fundamentado como regiões a terem maior impacto. As cidades mencionadas nesse contexto geográfico foram “*Fuerte Olimpo, Bahía Negra y San Lázaro-Vallemi*” (E7). Ademais, menções para “*Loma Plata, Filadelfia, Neuland, Mariscal Estigarribia*” (E3, E7, E8, E18), sendo que essa última pode se destacar por ser uma “*zona de abundante producción y atractivos que deben ser fortalecidos*” (E8). Por fim, menção para Pozo Hondo, “*que también debe ser fortalecido y es ciudad de frontera*”, finaliza E8.

Nessa linha, em consonância aos quadros mencionados, consideramos ser relevante analisar as opiniões dos respondentes, que possuem contextos pessoais complexos, razão pela qual se mostra oportuna uma análise textual das informações coletadas. Para tanto, construído o corpus textual, o tipo de análise textual estatística utilizada para o conjunto de dados do presente estudo compreende a Classificação Hierárquica Descendente (CHD) ou Método de Reinert¹⁸. A Figura 15 apresenta as classes em que se divide o *corpus* e demonstra a relação entre elas.

¹⁸ Análise de classificação dos segmentos de texto de acordo com seus vocabulários, repartindo-se o conjunto desses segmentos segundo a frequência das formas reduzidas das palavras. A análise referida organiza os segmentos de textos em classes com vocabulário semelhante internamente e diferente uma das outras classes externamente. Nesse sentido, o software particiona o *corpus* em classes constituídas de palavras que são significantemente associadas umas com as outras, dispondo-as em um dendrograma que evidencia as relações existentes entre essas classes (CAMARGO; JUSTO, 2018).

Figura 15 - Dendrograma do corpus textual



O dendrograma da Figura 15 apresenta inicialmente dois subcorpus. O primeiro subcorpus da origem à classe 3, que corresponde a 20,6% do total, subdividindo-se, logo em seguida, nas classes 2 e 1, com 55,9% e 23,5% de representação, respectivamente, do *corpus* total. O dendrograma permite ainda visualizar as palavras mais frequentes e significantes que compõem cada uma das classes.

Em tal perspectiva, é possível categorizar as classes em função dos temas que cada uma engloba, de maneira que podem ser categorizadas da seguinte forma:

- Classe 1: Cidades de passagem no Paraguai
- Classe 2: Regiões beneficiadas
- Classe 3: Viabilidade ao transporte de mercadorias

Sobre as “cidades de passagem no Paraguai” (classe 1), apesar de ter relativa significância em relação ao conjunto textual analisado, as idéias que abrangem são relevantes para o entendimento do que sugere os respondentes em relação ao trecho paraguaio. Nesse sentido, a referida classe sugere que cidades como Carmelo Peralta, Mariscal Estigarribia, Loma Plata e Pozo Hondo devem ser cidades de passagem, sem que o visitante faça pernoite nesses trechos, que deverão ser usados como redes de ponto de apoio para atender principalmente a nova demanda de circulação de cargas no itinerário. Entretanto, pela

localização estratégica de Carmelo Peralta, ainda que seja um município que tenha muitas fragilidades sociais e econômicas, com a aproximação da conclusão das obras de asfaltamento em trecho paraguaio e do início da construção da ponte binacional, pode ocorrer a possibilidade inclusive de investimentos de aporte de brasileiros na cidade, a depender de incentivos fiscais ou mesmo subsídios do governo paraguaio e/ou demais tratativas de ordem binacional ou entre todos os países da rota que estimulem ou facilitem o empreendedorismo nesses locais.

Carmelo Peralta terá mais destaque em relação às outras cidades paraguaias em função da divisa com Porto Murtinho, visto que o município brasileiro terá representatividade pelos cinco portos em construção, e a cidade paraguaia pode dar suporte de infraestrutura em caso de uma demanda que não tenha oferta suficiente em Porto Murtinho, desde que o município paraguaio se estruture com rede hoteleira, estacionamentos para caminhões com carga pesada disposto de segurança para mercadorias e motoristas, além de oficinas especializadas para esse tipo específico de caminhões de grande porte.

Quanto às “regiões beneficiadas” (classe 2), observa-se como a classe mais representativa do corpus analisado (55,9%) e sobre a qual é possível fazer duas reflexões: a primeira sobre os destinos já consolidados, como San Pedro de Atacama, no Chile, Jujuy, em trecho argentino, e Bonito, em Mato Grosso do Sul, que deverão ser beneficiados com mais fluxo. A segunda reflexão sugere a grande possibilidade do elemento do turismo como geração de empregos para tais regiões.

Espera-se com a alta demanda para os destinos mais consolidados, que os destinos secundários possam se beneficiar como alternativa de serem comercializados conjugados aos destinos principais. Para efeito de ilustração, Porto Murtinho e Carmelo Peralta podem dar alternativas de passeios de observação de aves e contemplação no Rio Paraguai (passeio de barco), que podem ser divulgados em conjunto com Bonito e Jardim, pela proximidade com as cidades.

A possibilidade de novas demandas nesse sentido só se concretizará a partir da capacitação e oferta adequada ao menos nas cidades-nós da rota, como os municípios fronteiriços. Porto Murtinho, Carmelo Peralta e Pozo Hondo, pela localização fronteiriça, devem estimular o empreendedorismo nessas respectivas cidades, a começar por capacitar condutores de visitantes; providenciar cursos de agentes de viagens, camareiras, atendimento ao consumidor, dentre outros, criando estímulos para a abertura de agências de viagens com serviços de câmbio e hostels com as proximidades da concretização da ponte binacional.

A classe 3, por sua vez, trata da “viabilidade ao transporte de mercadorias”, um dos pressupostos da construção de uma rota de integração latino-americana. Transcorre inicialmente movido pelo viés político da Rota – em outras palavras – há uma histórica vontade política para que a mesma ocorra, ainda que E9 considere que:

los procesos de inversiones en Latinoamérica son largos, dependen mucho del ‘humor’ de los gobiernos, las elecciones y sus políticas económicas. Por lo cual considero que la ruta bioceánica podrá estar en funcionamiento y colaborando en el desarrollo del turismo regional en no menos de cinco años, para el 2025 (E9).

Em tal contexto, há outras narrativas que exemplificam cada um dos sentidos elencados nas palavras da classe 3, citadas respectivamente abaixo:

*Creo la plenitud total de la ruta se dará en unos 8 a 10 años. Esta opinión está fundamentada en que el interés esencial de la misma se centra en la necesidad de **circulación**. Lógicamente dependerá del interés y los recursos que pongan los diferentes sectores de cada país” (E14).*

Outra resposta que caracteriza a classe 3 é sintetizada por E11: “Depende dos interesses **públicos** e, principalmente **privados** (que, de certa forma, são os principais beneficiados) e da celeridade das ações desenvolvidas, isso envolve inúmeros fatores, principalmente infraestruturais” (E11).

Dando continuidade, sobre essa ótica no campo público e privado, os investimentos em infraestrutura são cruciais para o andamento e viabilidade da Rila. O **poder público** deve alinhar as estratégias de **viabilidade** das estradas, fiscalizar a preservação dos patrimônios ao longo de todo percurso – seja o **patrimônio** histórico, cultural e ambiental – além de promover incentivos para a circulação de **mercadorias** e pessoas, com segurança pública, disponibilizando acesso à saúde, além de **incentivos** fiscais para novos negócios ao longo do corredor.

Em relação às obras de infraestrutura logística, conforme E12, “*uma vez terminado la interconexión vial o lo que podría adelantarse con rutas aéreas*” (E12). O incentivo para a malha aérea regional e entre países poderá beneficiar o turismo de negócios e de lazer. Em relação ao turismo, E7 aponta que “o ecoturismo e turismo de aventura, já estão ocorrendo de forma isolada. Faltam ações conjuntas envolvendo os setores de turismo e dos governos dos países envolvidos, apenas” (E7). Sob este fim, trataremos posteriormente no tópico “percepções das discursividades sobre as potencialidades turísticas da rota”.

Algumas ações efetivas locais entre gestão pública e iniciativas privadas já ocorrem isoladamente, caso este da Fundação de Turismo de MS com Institutos Privados de Meio Ambiente em Porto Murtinho, capacitando condutores de visitantes e criando/estimulando roteiros de Observação de Aves (Birdwatching) especificamente nesse local. Tais ações podem servir de referência para outras localidades.

A integração entre segmentos relacionados ao turismo também pode ser trabalhada de forma público-privada, de modo que o poder público pode ceder locais públicos para eventos de interesse da comunidade, conjuntamente com entidades de classe do setor turístico, como workshops, mostras culturais e cursos básicos de idiomas para atendimento básico ao turista. Incentivar ainda mais caravanas comerciais de divulgação da Rota; propor unificação de sistemas nas aduanas e criar produtos turísticos voltados à oferta de experiências, adequando mão-de-obra para atender a diversidade de perfis de turistas.

Ocorre que tais ações devem ser fomentadas em todas as regiões da rota, pois caso não ocorra, pode haver diferenças no grau de desenvolvimento da atividade e qualidade dos serviços prestados entre os países.

4.3.9 Percepções das Discursividades sobre as Potencialidades Turísticas da Rota

A Rota Bioceânica é capaz de ligar o Oceano Atlântico ao Pacífico, principalmente a partir da viabilidade logística que compreende a construção da ponte entre Porto Murtinho e Carmelo Peralta, agilizando as exportações brasileiras aos países asiáticos e a costa oeste americana. A partir dessa viabilização logística, dá-se a potencialidade de alavancar o turismo por toda a região.

Cabe ressaltar a descoberta de lugares ainda pouco conhecidos como atrativos de massa, mas que a partir da iniciativa de parceria entre os países, despontam como potencialidades reais de destinação turística, ao menos complementar as já conhecidas (destaque para o deserto de Atacama), como Antofagasta, no Chile, quinta maior população do país. O potencial turístico é uma categoria usada indistintamente para se referir as possibilidades econômicas de determinado lugar relacionado a atividades turísticas.

Em tal contexto, de acordo com os sujeitos entrevistados, dividimos as potencialidades turísticas em “turismo de aventura”, “turismo cultural” e “outras modalidades”.

O turismo de aventura é um “braço” do ecoturismo. Muitas atividades de turismo de aventura são comercializadas como ecoturismo. Ocorre que a grande diferenciação entre uma modalidade e outra diz respeito ao grau de risco, sendo que o turismo de aventura, via de

regra, possui níveis maiores de riscos ao turista, que devem ser monitorados e evidenciados antes da realização da atividade.

Conforme indicam Fluker e Turner (2000, p. 380), uma aventura requer três elementos: "liberdade de escolha; gratificação intrínseca; e um elemento de incerteza, por exemplo, quando o resultado da experiência é desconhecido ou seus riscos são imprevisíveis".

No apontamento de E20, "o trajeto em si já é uma aventura. A diversidade de paisagens aponta para grandes perspectivas nesse sentido" (E20). Essa modalidade de turismo, segundo E17, "*también muy interesante debido a la particularidad del clima, el terreno, la vegetación y la posibilidad del desarrollo del turismo de estancia (haciendas de ganados)*" (E17). Em suma, turismo de aventura, turismo de natureza e ecoturismo são modalidades que se sobrepõem, podendo ser unificadas como turismo em áreas naturais.

Nesse sentido, E20 destaca Vallemi (no Paraguai), "oferecem rapel espetacular", e "Jujuy, por suas trilhas de aventura, trilha das Rotas dos Incas" (E20), complementando que o "rally também é uma alternativa" (E20). Amplia esse pensamento E19, "*Para el turismo de aventura se presentan todos los ambientes que pudieran necesitarse: ríos, desiertos, montañas, selvas, lagunas, etc. Todo lo cual puede desarrollarse en nuevos 'corredores turísticos', pero deben tenerse en cuenta los factores negativos*" (E19).

Conforme E20, "o turista que vive no ambiente construído gosta de turismo de natureza, principalmente o europeu, mas aguentam ficar muitos poucos dias sem luxo, a não ser os mochileiros, que tem saco de dormir, dorme em qualquer lugar" (E20). Além desse tipo de turista, deve-se mencionar a demanda entre os cidadãos dos países que compõem a rota. Acredita-se que esse turista sul-americano deve ser o pioneiro em "experenciar" a rota.

Já E1 acredita que as modalidades de turismo de natureza a serem comercializadas na rota "terão apenas três focos de atração: o chaco/pantanal, os andes e o atacama, quando muito também o oceano Pacífico, em geral, um turismo em áreas naturais" (E1). Diante dessas perspectivas, E2 complementa: "Há uma potencialidade significativa e expectativas positivas, isto porque as questões relacionadas à natureza e belezas naturais em geral são as principais levadas em consideração pelos turistas na escolha de seus destinos de viagem" (E2).

O "diferencial particular" por região é supracitado pela maioria dos respondentes. Nesse contexto, E18 argumenta:

Tiene mucho potencial, sobretudo por el tema de los contrastes de paisajes. De la Selva brasileña al Desierto de Atacama sin duda sería una gran experiencia. la Región de Antofagasta tiene un gran potencial concentrado

en San Pedro de Atacama, pero también tiene excelentes lugares en sus costas del Pacífico que aún no se han explotado en su totalidad (E18).

Amplia esse referendo, E5, ao afirmar que “temos nessa rota, vários biomas como o Cerrado, Pantanal sul-mato-grossense, Mata Atlântica, Deserto do Atacama, Cordilheira dos Andes, Oceanos, com todas as suas características sui generis” (E5).

Se levarmos em conta o lado paraguaio do itinerário, E9 infere que “*por las grandes distancias de una ciudad a otra permite mayor contacto con la naturaleza, lo permite una viaje ya de aventura, por lado el Chaco agreste ofrece ciertas particularidades única*” (E9). Destaque também para “*la cultura chaqueña y los asentamientos de colonos alemanes*”, segundo E14. Ademais, E11 explica que:

La region cuenta con mas de seis pueblos indígenas, la cultura y los propios pobladores no indígenas, por otro lado la poca población y mayor contacto con la naturaleza, y distancias largas aporta para un turismo de aventura y cultural. Mescla deses dois segmentos: turismo de naturaleza y aventura (Chaco) y cultural (menonitas de Loma Plata y regiones cercanas) (E11).

A conjugação do turismo de aventura com o turismo cultural também é reverberada por E18: “*La ruta atraviesa regiones con un altísimo potencial para el turismo cultural y de aventura: pueblos originarios que pueden mostrar su cultura precolombina, regiones de misiones jesuíticas, arte y cultura criolla, turismo gastronómico, rutas de vino, turismo religioso etc*” (E18).

Por turismo cultural, segundo Silberberg (1995, p. 361) entende-se “visitas de pessoas de fora da comunidade receptora motivadas completamente ou em parte por interesses na oferta histórica, artística, científica, ou no estilo de vida, tradições da comunidade, religião, grupo ou instituição”.

Turismo e cultura quando integrados podem fortalecer a cultura local, proporcionando o conhecimento e a valoração da comunidade. Para compreender a relação entre o binômio turismo e cultura é necessário entender também a inter-relação entre turismo, cultura e desenvolvimento, uma vez que:

Ações estabelecidas sobre o plano cultural e turístico devem repercutir diretamente na vida dos habitantes, em suas condições econômicas e sociais, no futuro dos territórios, sendo respeitados os componentes naturais e humanos (MAZUEL, 2000, p. 99-100).

A dimensão cultural está ligada ao desenvolvimento, uma vez que a perspectiva de caráter cultural:

[...] se identifica com a perspectiva humana em toda a sua complexidade e riqueza. Respeitar a cultural local é respeitar os homens e mulheres que são, simultaneamente, seus depositários e artesãos. Insistir na dimensão cultural do desenvolvimento significa colocar o homem no centro de qualquer iniciativa (VERHELST, 1992, p. 201-202).

As relações culturais e sua cooperação com o turismo acarretam um importante instrumento intercultural, porque as viagens são uma forma de buscar, trocar e aumentar os conhecimentos sobre uma outra cultura. Essa atividade oportuniza interagir com as diversas culturas em contínuas interações entre visitante e visitado, patrimônio material e imaterial.

As características culturais de determinada localidade/comunidade já exposta por E11 em referência às comunidades menonitas é recorrente ao pensamento de E6, que sobre esse ponto, advoga: “Loma Plata e Filadélfia pode-se explorar a colônia menonita, sendo que os menonitas facilitarão a lingüística para receber esse tipo de turista europeu e americano” (E6).

Ocorre ainda, segundo E5, menção para os “aspectos históricos relacionados com a Guerra da Tríplice Aliança contra o Paraguai e o episódio da Retirada da Laguna que podem ser explorados pelo turismo cultural” (E5).

“Por envolver diferentes países, e conseqüentemente, diferentes culturas, a potencialidade pelo menos para o turismo cultural é grande”, ressalta E7, que ainda contemporiza: “O multiculturalismo dos países como as festas, costumes, religiosidade, gastronomia e eventos é de grande potencial” (E7).

A possibilidade de “conhecer três culturas em uma única rota é maravilhoso e isso fará com que a cultura seja cada vez mais preservada” (E8). Além do mais, o potencial do turismo cultural é referendado por E4 como “elemento comum a qualquer dos lugares em todo território que do ponto de vista geográfico é muito diverso e desigual do ponto de vista das possibilidades de exploração comercial” (E4).

As festividades religiosas, envoltas de dança e folclore também são destacadas por parte dos entrevistados. É o que observa E20, ao mencionar a “Pachamama, santa que tem três dias de festa em cada localidade – norte da Argentina e divisa com Chile - vêm dos incas, além do ‘Gauchito’ também” (E20).

Outras modalidades como o turismo de experiência e o *birdwathcing* também foram abordadas pelos respondentes. Sobre essa última, E2 observa que “tem um nicho de mercado grande; o turismo fotográfico de aves está na moda” (E2). Na vertente do turismo de experiência, E21 menciona esse perfil de turista como “o turista aprendiz”, relacionando-o como aquele que “quer aprender, conhecer, sentir, dentre outros sentimentos de experiência.

Abre-se nesse contexto, caminhos para o turismo alternativo, como aqueles relacionados ao social e a sustentabilidade” (E21).

Outra alternativa, na visão de E10, “seria importante reativar um cruzeiro fluvial de Murtinho e Assunção, que coubesse cerca de 50 pessoas”. Nesse caso específico, deverão ocorrer estudos prévios de viabilidade, semelhante aos de ordem logística, como a construção de portos, visto que tal atividade se equivale, pois um cruzeiro fluvial teria necessidade de condições mínimas de ancoragem e suporte para eventuais situações de risco em navegação.

Por fim, a rota beneficiará a economia e cadeia turística por gerar uma demanda de turistas por tráfego terrestre e maximizará também alternativas de malha aérea, ainda que no médio prazo (de 2 a 5 anos). Com isso, haverá alternativas de viagens terrestres, aéreas e aerorodoviárias, com modalidades como o turismo corporativo, de intercâmbio e lazer. O fortalecimento do turismo deve ocorrer de forma gradativa, à medida que se aproxime o término da construção da ponte binacional, principal entrave para a efetiva viabilidade da Rota Bioceânica.

5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Elaborar uma tese cujo objeto de pesquisa envolve uma nova rota de integração latino-americana exige cautela e prudência, uma vez que as ideias e pensamentos apontados devem apresentar linearidade, sentido e clareza, elementos estes recobertos por certo ineditismo, já que até o momento não há outras teses conclusivas que discutem essa temática no território dos países que compreendem esse novo itinerário. As teorias e dados são descritos progressivamente, de modo a alcançar resultados que contribuam com respostas e/ou soluções para a sociedade.

Nessa linha, em um primeiro momento, abordou-se o contexto histórico de Corredores Bioceânicos e as possibilidades de integração que demandam um projeto desse porte, que evoluíram de Corredores de Transporte para Corredores de Integração e Desenvolvimento. O contexto de integração é maior do que um espaço físico de passagem (leia-se Corredor). Com a abertura de uma Rota de Integração dentro de um Corredor Bioceânico, emergem possibilidades de integração, potencializadas nas relações com e entre os países da Rota e as perspectivas territoriais de desenvolvimento para Mato Grosso do Sul.

Este trabalho teve como objetivo ainda contribuir com uma reflexão sobre a integração latino-americana no viés do turismo, por meio de múltiplos olhares, correspondentes aos agentes institucionais do Corredor, distribuídos entre poder público, iniciativa privada e rede de universidades. Consideramos, portanto, o turismo como vetor de desenvolvimento local, bem como a importância das territorialidades e suas relações multidimensionais no território que compreende o Corredor Bioceânico Brasil-Paraguai-Argentina-Chile.

A pesquisa se ateve em responder às seguintes questões norteadoras: Em que termos a Rota Bioceânica pode propiciar o desenvolvimento da atividade turística no estado de Mato Grosso do Sul? Como potencializar as relações comerciais entre os países da rota no que tange ao turismo, ainda que a rota não esteja concretizada? Qual a discursividade dos agentes políticos e comerciais institucionais em relação à RILA?

Sob os sujeitos pesquisados, foram selecionados pesquisadores da Rede de universidades; representantes de associações comerciais; representantes de entidades turísticas como associação de guias, operadoras e agências de viagens; economistas; professores; gestores e ex-gestores municipais; secretários de turismo e profissionais liberais.

As percepções dos respectivos sujeitos de pesquisa foram submetidas a análises textuais estatísticas realizadas pelo *software* livre Iramuteq - *Interface de R pour les Analyses Multidimensionnelles de Textes et de Questionnaires* permitindo-se comparar os resultados dos dados quantitativos com os qualitativos. A combinação de ambos os dados pode revelar comportamentos, ações e posicionamentos dos questionados, possibilitando reflexões mais abrangentes.

Assim, o foco da pesquisa pautou-se nos aspectos multidimensionais do desenvolvimento, com a proposta de analisar a discursividade dos agentes locais envolvidos no processo de abertura de uma rota de integração latino-americana e todas as possibilidades desenvolvimentistas, vulnerabilidades e desafios que permeiam a viabilidade e construção do Corredor Bioceânico, relacionando Mato Grosso do Sul, Paraguai, Argentina e Chile.

Sob a ótica do desenvolvimento econômico e produtivo do corredor, de acordo com os sujeitos entrevistados e suas macroestruturas, sumarizamos essa subcategoria de modo a sintetizá-la como: A Rota, a partir de sua base infraestrutural, deve fomentar um aumento na circulação de pessoas e mercadorias, novas perspectivas de geração de emprego e renda, consequente desenvolvimento dos municípios participantes e, por conseguinte, estreitamento das relações entre os países do Corredor (Grifo nosso).

Em decorrência da análise do desenvolvimento turístico (DT) para Mato Grosso do Sul, de acordo com os sujeitos entrevistados e suas macroestruturas, sintetizamos essa subcategoria como: A Rota deve criar alternativas ao fomento de atividades turísticas, que por conseguinte, pode se refletir em aumento do fluxo turístico, inicialmente através de roteiros integrados dos principais destinos turísticos de cada país, dinamizados pela integração cultural e diversidade ambiental, favorecendo a possibilidade do aumento do fluxo de turistas e visitantes em território sul-mato-grossense.

Para que a rota possa se transformar em uma rota turística internacional, além da base infraestrutural necessária, balizada pelo asfaltamento em trechos faltantes, como no universo paraguaio, os passos seguintes vão ao encontro da construção da ponte binacional entre Porto Murtinho e Carmelo Peralta. Há modalidades de turismo já consolidadas em alguns trechos do novo caminho, como o ecoturismo e *birdwatching*, respectivamente em Jardim e Porto Murtinho, em território sul-mato-grossense; turismo cultural e de aventura nas cidades argentinas de Salta e Jujuy, bem como o astroturismo (singularidade do Deserto do Atacama), turismo gastronômico e de praia em Antofagasta. Tais modalidades poderão reverberar em outras atividades turísticas que poderão se beneficiar paralelamente às outrora citadas.

Por fim, sob a vertente do desenvolvimento turístico para os demais países da Rota, de acordo com os sujeitos entrevistados e suas macroestruturas podemos sumarizar essa subcategoria como: A Rota pode viabilizar o desenvolvimento turístico no Chaco Paraguuaio, oportunizando maior integração na relação entre Chile e Argentina e os demais países bem como potencializar inicialmente de forma rodoviária (e posteriormente aero-rodoviária) a oferta dos destinos de Salta, Jujuy e San Pedro de Atacama.

Esse novo itinerário pode representar a oportunidade de redução nos custos com transporte e atratividade para negócios transnacionais e beneficiar ainda a economia e cadeia turística por gerar uma demanda de turistas por tráfego terrestre, fato que pode se maximizar, caso haja alternativas de malha aérea, ainda que no médio prazo (de 2 a 5 anos).

Com isso, haverá alternativas de viagens terrestres, aéreas e aero-rodoviárias, com modalidades como o turismo corporativo, de intercâmbio e lazer. O fortalecimento do turismo deve ocorrer de forma gradativa, à medida que se aproxime o término da construção da ponte binacional, principal entrave para a efetiva viabilidade da Rota Bioceânica.

Com a materialização da rota a partir da proximidade da conclusão das grandes obras (asfaltamento em território paraguaio e construção da ponte binacional entre Campo Grande e Porto Murtinho), a desburocratização no controle fronteiriço nessa faixa fronteira e nas demais fronteiras que compreendem o trecho até o Chile, serão fatores-chave para a competitividade do itinerário como uma Rota de Turismo.

Ocorre que independente de alta e baixa temporada, ressalta-se a importância de uma uniformidade no que diz respeito à infraestrutura turística na rota como um todo. É importante que tenham opções desejáveis de rede hoteleira; bares, restaurantes e similares; pontos de apoio com internet de qualidade; sinalização turística em mais de um idioma; rede de saúde e espaços de comercialização turística (agências de viagens, casas de câmbio), suficientes para dar a segurança necessária ao turista.

Sobre essa uniformidade, há uma pré-disposição de que a região fronteira que compreende Porto Murtinho e Carmelo Peralta seja aquela por onde mais se voltará o desenvolvimento infraestrutural (se comparado aos outros trechos fronteiriços da rota) nesse momento de construção desse novo caminho. As duas cidades poderão se tornar parte de um mesmo contexto regional, ainda que sejam cidades separadas por um rio, por legislações e idiomas diferentes.

Ainda, é coerente analisar o fenômeno turístico sob a ótica do turista (demanda) e do local que recebe os turistas (oferta). Da potencialidade à estruturação adequada dos recursos turísticos, é necessária compreensão dos valores e saberes locais, além de proporcionar

infraestrutura básica ao turista, que passa por demais serviços adequados que incluam acessibilidade, capacidade de carga e pessoas capacitadas que propiciem uma experiência positiva do turista com o local. Esse desafio deve contemplar uma divisão de responsabilidades, com poder público, iniciativa privada e comunidade. As universidades entrariam com sua *expertise* em pesquisas acadêmicas, para dar mais integridade e legitimidade em decisões sobre impactos sociais, vulnerabilidades e na própria condução do turismo como alicerce de desenvolvimento local.

Há de ressaltar ainda o desafio da informatização unificada ou, ao menos, regida por uma metodologia ágil, ou seja, que promova agilidade nos processos, principalmente aduaneiros, para circulação de pessoas e cargas. A sistematização desses processos, com pessoal qualificado e com quadro suficiente para atender ao possível aumento de demanda substancial em função da abertura do novo itinerário, deve representar avanços em termos de visibilidade e mídia positiva a ser divulgada nacionalmente e internacionalmente, a começar pelos quatro países pertencentes á nova rota. Do contrário, a ausência de um sistema ágil e seguro de fiscalização e trâmites aduaneiros poderá limitar a procura comercial pela nova rota, e em consequência disso, a procura por atividades turísticas.

Os destinos consolidados como Deserto do Atacama, Salta e Jujuy, bem como aqueles indutores (próximos ao itinerário da rota) como Bonito, Miranda e Salar de Uyuni (Bolívia) deverão receber uma demanda ainda maior de turistas, inicialmente entre os países da rota. A busca pela uniformidade de gestão de atrativos turísticos (leia-se bons acessos, infraestrutura desejável do receptivo do atrativo, guias com desejável entendimento de outros idiomas além do idioma de origem) deve ser uma constante pelas cidades menores, para que num futuro próximo possam vir a ter resultados expressivos com o turismo.

Nesse cenário, afirmamos a necessidade de um desenvolvimento que aporte sobre o tripé: pessoas (aspectos sociais), meio ambiente (cuidar do planeta para que as gerações futuras possam ter mais acesso à natureza, preservando-a), regidos sobre um modelo de governança prévia. O turismo deve ser elemento intrínseco de integração que dialogue com todos esses elementos. Importa-nos mencionar que há uma governança legitimada do Corredor explicitada na forma de diálogo entre todas as partes interessadas, no caso: poder público, rede empresarial, rede universitária e comunidade civil, e que esse modelo prévio de governança dá respaldo para que de fato a rota venha a se concretizar.

A governança, nesse sentido, tem uma dimensão formal de que elementos como o meio ambiente e o desenvolvimento social terão peso semelhante e que serão observados no planejamento de construção da rota e mantidos após que a mesma esteja pronta. Nesse prisma,

os 17 Objetivos do Desenvolvimento Sustentável da ONU, sob o olhar específico da atividade turística, é um indicador a ser usado em que o turismo pode ser um elemento representativo no auxílio ao cumprimento desses objetivos.

A comercialização de atividades turísticas da rota é um sinal conclusivo das fases iniciais (leia-se fase infraestrutural). Nesse contexto, um modelo de circuitos turísticos, de modo a enfatizar a priori os principais destinos da rota por país, deve ser um modelo de comercialização adotado por operadoras de turismo dos quatro países.

Por fim, disponibilizar atividades turísticas que coloquem as comunidades locais como o centro da atividade, em comunhão com o meio ambiente, sobre o aporte da educação, é imprescindível para que a nova rota se consolide como uma rota de práticas de turismo sustentável.

REFERÊNCIAS

- ABC COLOR. **Parque Nacional Paso Bravo**. 2018. Disponível em: <https://www.abc.com.py/edicion-impresa/suplementos/abc-rural/parque-nacional-paso-bravo-886198.html>. Acesso em: 13 ago. 2020.
- ALVES, Gilberto Luiz *et al.* Porto Murtinho, Mato Grosso do Sul, e o Corredor Bioceânico: caminhos possíveis para a sustentabilidade socioambiental. **Interações** (Campo Grande), v. 20, p. 267-284. Campo Grande, 2019.
- AMARAL FILHO, Jair. A endogeneização no desenvolvimento econômico regional e local. Ipea. **Revista Planejamento e Políticas Públicas (PPP)**, v. 23, p. 261-286, 2001.
- ANDER-EGG, Ezequiel. **Metodologia y Practica del Desarrollo de la Comunidad**. 10.ed. Tarragona: Editorial Universitária Européia, 1980.
- ANSARAH, Marília Gomes dos Reis. Teoria Geral do Turismo. In Ansarah, Marília Gomes dos Reis (Org.). **Turismo**. Como aprender, como ensinar. São Paulo: Senac, v. 2, 2001.
- ARAÚJO, Wilson Alves *et al.* Desenvolvimento local, turismo e populações tradicionais: elementos conceituais e apontamentos para reflexão. **Interações** (Campo Grande), v. 18, n. 4, p. 5-18, 2017.
- ARNAUDO, Maria Florencia; CORBELLÀ, Virginia. Análisis de la potencialidad de Monte Hermoso para lograr el desarrollo local a partir de bienes culturales. **Revista de Investigación en Turismo y Desarrollo Local**, Málaga, Espanha, v. 6, n. 15, p. 1-11, dez. 2013.
- ÁVILA, Vicente Fideles. **Formação educacional em desenvolvimento local**: relato de estudos em grupo e análise de conceitos. Campo Grande: Editora UCDB, 2000.
- BARAT, Josef. Globalização, logística e transporte. In: BARAT, Josef (Org.). **Logística e transporte no processo de globalização**: oportunidades para o Brasil. São Paulo: UNESP/IEEI, 2007.
- BARBOSA, Fábila Fonseca. O turismo como um fator de desenvolvimento local e/ou regional. **Caminhos de Geografia**, v. 6, n. 14, p. 107-114, fev., 2005.
- BARRETTO, Margarita. **Planejamento e organização em turismo**. Campinas: Papirus, 1991.
- BENI, Mário Carlos. **Análise estrutural do turismo**. 14. ed. São Paulo: Senac, 2007.
- BORGES, Pedro Pereira, MARTINS, Murilo Araujo. **Função social do IPTU e desenvolvimento local**. A responsabilidade social da propriedade. Novas edições acadêmicas. Is a trademark of international book Market servisse, ltd., member of Omni Scriptum Publishing Group. Beau Bassin, 2018.
- BORGES, Pedro Pereira; Wanderley, Pedro Paulo Sperb. **O trabalho do egresso do sistema prisional à luz do desenvolvimento local**. 1. ed. Campo Grande-MS: Life, 2019.

BRASIL. Ministério da Integração Nacional. **Proposta de reestruturação do Programa de Desenvolvimento da Faixa de Fronteira**. Brasília: MIN, 2005.

BRASIL. Ministério da Saúde. **Portaria nº 2.436, de 21 de setembro de 2017**. Aprova a Política Nacional de Atenção Básica, estabelecendo a revisão de diretrizes para a organização da Atenção Básica, no âmbito do Sistema Único de Saúde (SUS). Disponível em: https://bvsms.saude.gov.br/bvs/saudelegis/gm/2017/prt2436_22_09_2017.html. Acesso em: 26 abr. 2021.

BRASIL. Ministério do Turismo. Coordenação Geral de Regionalização. **Programa de Regionalização do Turismo - Roteiros do Brasil: Turismo e Sustentabilidade**. Brasília: Ministério do Turismo, 2007.

BRÜSEKE, Franz Josef. O problema do desenvolvimento sustentável. **Desenvolvimento e natureza: estudos para uma sociedade sustentável**. São Paulo: Cortez, 1995.

BRYANT, Christopher R. La participation communautaire et Le development local: la voie de l'avenir. **Developper Authrement**, v. 1, n. 1, 1992.

BUARQUE, Sergio José Cavalcanti. **Construindo o desenvolvimento local sustentável: metodologia de planejamento**. Rio de Janeiro: Garamond, 2004.

BUENAS DICAS. **10 motivos para fazer uma viagem a Salta e Jujuy**. 10/04/2020. Fotos. Disponível em: <https://www.buenasdicas.com/roteiro-viagem-salta-jujuy-270>. Acesso em 01/09/2020.

BUTTMER, Anne. Aprendendo o dinamismo do mundo vivido. In: CHRISTOFOLETTI, Antonio. **Perspectivas da geografia**. São Paulo: Difel, 1985, p. 165- 193.

CAMARGO, Brígido Vizeu; JUSTO, Ana Maria. **Tutorial para uso do software IRAMUTEQ** (Interface de R pour les Analyses Multidimensionnelles de Textes et de Questionnaires). Laboratório de Psicologia Social da Comunicação e Cognição. Florianópolis, 2018. Disponível em: <http://IRAMUTEQ.org/documentation/fichiers/tutoriel-portugais-22-11-2018>. Acesso em: 03 set. 2020.

CARTA DE CAMPO GRANDE. **Rede Universitária da Rota de Integração Latino-Americana: Desafios sociais, turísticos, econômicos e potencialidades acadêmicas**. Campo Grande-MS, 2017.

CASTRILLÓN, Isabel Diéguez *et al.* Análisis de los principales modelos explicativos de la competitividad de los destinos turísticos en el marco de la sostenibilidad. **CULTUR-Revista de Cultura e Turismo**, v. 5, n. 2, p. 101-124, 2015.

CASTRO, João Carlos Parkinson de. Turismo como instrumento dinamizador del Corredor Rodoviario Bioceánico. **Interações** (Campo Grande), v. 20, n. especial, p. 19-29, 2019.

CHEVITARESE, Leandro; MATTOS, Flávia Ferreira de. Uma abordagem teórica da aplicação do Balance Scorecard como ferramenta de gestão de destinos turísticos de base comunitária. **Revista de Cultura e Turismo**, v. 5, n. 1, p. 19-32, 2003.

CMMAD. Comissão Mundial Sobre Meio Ambiente e Desenvolvimento. **Nosso futuro comum**. Rio de Janeiro: FGV, 1988.

CORIOLOANO, Luzia Neide. **Desenvolvimento na escala humana e economia solidária: indícios de mudanças no turismo e na sociedade**. Brasileiro, MD; Medina, JC. 2012.

COSIPLAN. Consejo Suramericano de Infraestructura y Planeamiento. **Informe de Actividades del COSIPLAN 2017**. Disponível em: <https://www.flipsnack.com/IIRSA/informe-de-actividades-2017.html>. Acesso em: 22 nov. 2019.

COSTA, Rogério Haesbaert da. **O mito da desterritorialização: do “fim dos territórios” a multiterritorialidade**. 2. ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2004.

COSTA, Rogério Haesbart. **Des-territorialização e identidade: A rede “gaúcha” no nordeste**. Rio de Janeiro: EDUFF, 1997.

COURLET, Claude. **Globalização e fronteira**. Porto Alegre: Ensaio FEE, 1996.

DEMATTEIS, Giuseppe. Per una geografia della territorialità attiva e dei valori territoriali. In: BONORA, Paola (Org.) **Slot, Quaderno 1**. Bologna: Bakesville, 2001. p. 11-30.

DIEGUES, 1992

DIEGUES, Antonio Carlos S. Desenvolvimento sustentável ou sociedades sustentáveis: da crítica dos modelos aos novos paradigmas. **São Paulo em Perspectiva**, v. 6, n. 1-2, p. 22-29, 1992.

DORSA, Arlinda Cantero. Análise crítica do discurso sob a ótica de van Dijk como prática de ensino. **Anais... IV SEDiAr. Seminário Internacional de Estudios de Discurso y Argumentación**. Universidad de Buenos Aires (UBA). Instituto de Lingüística, Facultad de Filosofía y Letras. Buenos Aires, Argentina 14 a 16 de marzo de 2018.

DORSA, Arlinda Cantero. Os diferentes gêneros textuais utilizados na Universidade: o papel docente e discente neste caminhar. **Cadernos do CNLF**, v. XVII, n. 3 – Minicursos e Oficinas. Rio de Janeiro: CiFEFiL, 2013. Disponível em: http://www.filologia.org.br/xvii_cnlf/min_ofi_c/08.pdf. Acesso em: 14 mar. 2016.

DWYER, Larry; KIM, Chulwon. **Destination competitiveness: determinants and indicators**. Current Issues in Tourism, v. 6, n. 5, p. 369-414, 2003.

FERNANDES, Dalvani. Território e territorialidade: algumas contribuições de Raffestin. **Perspectivas em Políticas Públicas**, v. 2, n. 4, p. 59-68, 2009.

FIGUEIRA, Luís Mota. Roteirização do Turismo: Uma Abordagem Preliminar à “apresentação-interpretação” do território. **Revista Turismo & Desenvolvimento**, n. 20, p. 121-133, 2018.

FLAMENT, Claude. L’analyse de similitude: Une technique pour les recherches sur les representations sociales. **Cahiers de Psychologie Cognitive**, n. 1, p. 375-395, 1981.

FLUKER, Martín R.; TURNER, Lindsay. W. Needs, motivations and expectations of commercial Whitewater rafting experience. **Journal of Travel Research**, v. 38, p. 380-89, 2000.

FUINI LABIGALINI, Lucas. Circuitos turísticos no Brasil: governança e políticas públicas. **Revista Geográfica Venezuelana**, v. 55, n. 1, p. 45-67l, enero-junio, 2014. Disponível em: <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=347732465003>. Acesso em: 10 out. 2019.

G1 MS. **Em nove dias, expedição vai percorrer 6 mil quilômetros, passando por quatro países**. Publicada em: 23/08/2017a, por Anderson Viegas. Disponível em: <https://g1.globo.com/mato-grosso-do-sul/rila/noticia/em-nove-dias-expedicao-vai-percorrer-6-mil-quilometros-passando-por-quatro-paises.ghhtml>. Acesso em: 20 fev. 2020.

G1. MS. **Cordilheira dos Andes, San Pedro de Atacama e Museu do Meteorito**. Publicada em: 02/09/2017b, por Anderson Viegas. Disponível em: <https://g1.globo.com/mato-grosso-do-sul/rila/noticia/cordilheira-dos-andes-san-pedro-de-atacama-e-museu-do-meteorito-fotos.ghhtml>. Acesso em: 01 ago. 2019.

G1 MS. **Construção de ponte internacional que liga MS ao Paraguai é aprovada no Senado e aguarda promulgação**. Publicada em: 18/04/2018, por Juliene Katayama. Disponível em: <https://g1.globo.com/ms/mato-grosso-do-sul/rila/noticia/construcao-de-ponte-internacional-que-liga-ms-ao-paraguai-e-aprovada-no-senado-e-aguarda-promulgacao.ghhtml>. Acesso em: 22 fev. 2020.

G1 MS. **Com rota bioceânica e três novos portos, cidade de MS deve se transformar em “hub logístico” do país**. Publicada em: 20/07/2019a, por Anderson Viegas. Disponível em: <https://g1.globo.com/ms/mato-grosso-do-sul/noticia/2019/07/20/com-rota-bioceanica-e-tres-novos-portos-cidade-de-ms-deve-se-transformar-em-hub-logistico-do-pais.ghhtml>. Acesso em: 04 jun. 2020.

G1 MS. **Itaipú lança licitação do projeto da nova ponte entre Brasil e Paraguai: ligação vai viabilizar Corredor Bioceânico**. Publicada em: 21/07/2019b, por Anderson Viegas. Disponível em: <https://g1.globo.com/ms/mato-grosso-do-sul/noticia/2019/07/21/itaipu-lanca-licitacao-do-projeto-da-nova-ponte-entre-brasil-e-paraguai-ligacao-vai-viabilizar-corredor-bioceanico.ghhtml>. Acesso em: 13 jun. 2020.

G1 MS. **Trecho argentino e chileno da expedição da Rota da Integração Latino-Americana**. 29/08/2017b, por Anderson Viegas. Disponível em: <https://g1.globo.com/mato-grosso-do-sul/rila/noticia/galeria-de-fotos-da-argentina-a-antafogasta-no-chile.ghhtml>. Acesso em: 01 ago. 2019.

GARCÍA, Maribel Osório. Hacia la construccion del objeto de estudio del turismo desde una perspectiva materialista critica. **PASOS - Revista de Turismo e Patrimonio Cultural**, v. 3, n. 1, p. 41-61, 2005.

GEIPOT. Grupo Interministerial - Agricultura-Transportes. **Estudo de Corredores Bioceânicos**. Brasília: Ministério dos Transportes, 1996.

GLOBOPLAY. **Chaco paraguaio guarda diversidade de espécies de animais e vegetação**. 20/03/2020. Disponível em: <https://globoplay.globo.com/v/8418929>. Acesso em: 05 jun. 2020.

HASSAN, Salah S. Determinants of Market competitiveness in an environmentally sustainable tourism industry. **Journal of Travel Research**, n. 38, p. 239-245, 2000.

HOSKEN, Fábio; VIGGIANO, Lúcia Maria **Como implantar o turismo rural em uma fazenda**. Viçosa: – CPT, Manual Técnico, 1997.

IBGE. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. IBGE. **Censo de Porto Murinho**. Disponível em: <https://cidades.ibge.gov.br/brasil/ms/porto-murinho/panorama>. Acesso em: 31 jul. 2020.

INDOVINA, Francesco e CALABI, Donatella. Sull'uso capitalistico del territorio. *In*: LUSSO, G. (Org.). **Economia e territorio**. Milano: Angeli, 1974. p. 205-222.

KASHIMOTO, Emília Mariko; MARINHO, Marcelo; RUSSEFF, Ivan. Cultura, identidade e desenvolvimento local: conceitos e perspectivas para regiões em desenvolvimento.

Interações: Revista Internacional de Desenvolvimento Local, Campo Grande, MS, v. 3, n. 4, p. 35-42, mar. 2002.

LE BOURLEGAT, Cleonice Alexandre. **Do território produzido e vivido ao dinamismo territorial**. Junho de 2008 (texto). Disponível em: <https://scholar.google.com/citations?user=HwlmHyAAAAAJ&hl=pt-BR>. Acesso em: 11 nov. 2019.

LE BOURLEGAT, Cleonice Alexandre. Eixos de integração e desenvolvimento, Rota de Integração Latino-Americana e turismo: território de Mato Grosso do Sul e franjas fronteiriças. **Interações** (Campo Grande), v. 20, n. especial, p. 107-123, 2019.

LE BOURLEGAT, Cleonice Alexandre; OLIVEIRA, Michel Ângelo Constantino. Políticas públicas e mapeamento de APLs em Mato Grosso do Sul. *In*: CAMPOS, Renato Ramos *et al.* **Políticas estaduais para Arranjos Produtivos Locais no Sul, Sudeste e Centro-Oeste do Brasil**. Rio de Janeiro: E-Papers, 2010. p. 291-334

LONG, Ann; PLOEG, Jan Douwe Van der (eds). **Born from within: practice and perspectives of endogenous rural development**. Holanda: Van Gorcum Assen, 1994.

LOPES, Alba Oliveira Barbosa; TINÔCO, Dinah dos Santos; ARAÚJO, Richard Medeiros. Turismo como Vetor de Desenvolvimento Local: um olhar através das idéias de Theodor Adorno e Max Horkeimer. **Revista Turismo em Análise**, v. 23, n. 1, p. 104-127, 2012.

LORENZ, K. **Os fundamentos da Etologia**. Tradução Carlos C. Alberts e Pedro Mello Cruz. São Paulo: UNESP, 1993.

LOUBÈRE, Lucie; RATINAUD, Pierre. **Manual IRAMUTEQ versão 0.1**. Trad. de Baltazar Fernandes. Disponível em: http://www.academia.edu/9312034/Manual_IRAMUTEQ. Acesso em: 02 set.2019.

LUNAS, José Roberto da Silva; MELO, Aline Santos; LUNAS, Maria Cristiane Fernandes da Silva. Desafíos para el Corredor Bioceánico y sus potencialidades turísticas: la cuestión de la libre circulación de personas. **Interações** (Campo Grande), v. 20, n. especial, p. 31-43, 2019.

MACIEL, Ruberval Franco *et al.* Internacionalización Sur-Sur: desafios y potencialidades de la Red Universitaria de la Carretera Bioceánica. **Interações** (Campo Grande), v. 20, n. especial, p. 297-306, 2019.

MAGNAGHI, Alberto. Il territorio nella crisi. **Quaderni del territorio – ristrutturazione produttiva e nuova geografia della forza-lavoro**, anno I, n.1. Milano: CELUC Libri, 1976. p.15-29.

MARIANI, Milton Augusto Pasquotto; ARRUDA, Diego de Oliveira. Território, territorialidades e desenvolvimento local: um estudo de caso dos Empreendimentos Econômicos Solidários de Corumbá/MS. **Anais...** 48º CONGRESSO DA SOBER. Campo Grande: UFMS/UCDB, 2010.

MARTINS, José de Souza. **A fronteira**: a degradação do Outro nos confins do mundo. São Paulo: Hucitec, 1997.

MARTINS, Sérgio Ricardo Oliveira. Desenvolvimento local: questões conceituais e metodológicas. **Interações** - Revista Internacional de Desenvolvimento Local, Campo Grande, v. 3, n. 5, p. 51-59, 2002.

MATO GROSSO DO SUL. Estado. Governo do Estado de Mato Grosso do Sul. **Presidente do Paraguai inaugura nesta sexta pavimentação da rodovia que integra o Corredor Bioceânico**. Publicada em: 22/11/2019 por Paulo Massaharu Yafusso. Disponível em: <http://www.ms.gov.br/presidente-do-paraguai-inaugura-nesta-sexta-pavimentacao-da-rodovia-que-integra-o-corredor-bioceanico>. Acesso em: 22 fev. 2020.

MAZUEL, Luc. Patrimônio cultural e turismo rural: o exemplo francês. In: ALMEIDA, Joaquim Anécio; RIEDL, Mário. **Turismo rural**: ecologia lazer e desenvolvimento. Bauru, SP: EDUSC, 2000. p. 95- 115.

MOPC PY. Ministério de Obras Públicas y Comunicaciones, Paraguai. **Ruta Corredor Bioceânico**. Publicada em: 20/05/2020. Disponível em: <https://aguacomunicacao.tv.br/ruta-corredor-bioceanico-nos-arquivos-mocp-py>. Acesso em: 21 out. 2020.

MOESCH, Marutschka. O lugar da experiência e da razão na origem do conhecimento do turismo. **Cenário: Revista Interdisciplinar em Turismo e Território**, n. 1, v. 1, p. 8-28, 2013. <https://doi.org/10.26512/revistacenario.v1i1.15206>. Acesso em: 02 nov. 2020.

MORIN, Edgar. Complexidade e liberdade. **Thot, Associação Palas Athena**, São Paulo, n. 67, p. 12-19, 1998.

MOURA, Flávia Neri de. **Entre estalictites e estalagmites**: territorialidades no monumento natural da gruta do Lago Azul, Bonito-MS. Aquidauana, MS: UFMS/CEUA, v. 123, 2008.

MULS, Leonardo M. Desenvolvimento local, espaço e território: o conceito de capital social e a importância da formação de redes entre organismos e instituições locais. **Revista Economia, Brasília**, v. 9, n. 1, p. 1-21, 2008.

NATIONAL PARKS OF PARAGUAY. **Áreas desmatadas em áreas protegidas vulneráveis á perdas de proteções legais**. 2018. Disponível em <https://nationalparksofparaguay.blogspot.com/2018/04/deforested-areas-in-protected-areas.html?view=flipcard>. Acesso em: 03 set. 2020.

NOGUEIRA, Joana Laura Marinho. **Iniciativa para a Integração da Infraestrutura Regional Sul Americana – IIRSA**. Análise Integração Regional/Desenvolvimento. Conjuntura Internacional / Cenários PUC Minas, 2008.

NOGUEIRA, O. Preconceito racial de marca e preconceito racial de origem: Sugestão de um quadro de referência para a interpretação do material sobre relações raciais no Brasil. **Tempo Social – Revista de Sociologia da USP**, v. 19, n.1, p. 287-308, 2006.

NOGUEIRA, Ricardo José Batista. Fronteira: espaço de referência identitária. **Ateliê Geográfico (UFG)**, Goiânia, v.1, n. 2, p. 1-15, dez., 2007.

OLIVEIRA CLARO, Priscila Borin; CLARO, Danny Pimentel. Sustentabilidade estratégica: existe retorno no longo prazo? **Revista de Administração**, v. 49, n. 2, p. 291-306, 2014.

OLIVEIRA NETO, Antônio Firmino *et al.* Fronteira: Lugar de Ambiguidade, Conflitos e Soluções. In: COSTA, G. V. L.; SIQUEIRA, K. S. M.; OLIVEIRA, M. A. M (Orgs.). **Fronteiras: conflitos, integração e políticas públicas**. Campo Grande: UFMS, 2011.

OLIVEIRA, Marco Aurélio Machado de. Os Imigrantes e as Fronteiras: Armadilhas Interpretativas. In: COSTA, Edgar Aparecido; OLIVEIRA, Marco Aurélio Machado. **Seminário de estudos fronteiriços**. Campo Grande, MS. Editora UFMS, 2009.

OMT. Organização Mundial de Turismo. **Guia de Desenvolvimento do Turismo Sustentável**. São Paulo: Editora Bookman, 2001.

OMT. Organização Mundial de Turismo. **Turismo Internacional: uma perspectiva global**. Porto Alegre: Bookman, 2003.

PAULETTI, Albertina M. Migraciones un desafio a fé. In: CSEM. Centro Scalabriniano de Estudos Migratórios. **Migrações contemporâneas: desafio à vida, à cultura e à fé**. Goiânia, GO: Redentoristas, 2000.

PÉ NA ESTRADA. **Cerro de los siete colores: a montanha colorida do norte da Argentina**. Disponível em: <https://www.penaestrada.blog.br/cerro-de-los-siete-colores>. Acesso em: 01 set. 2020.

PEREIRA, Jaiane Aparecida *et al.* Desenvolvimento local e regional: características da microrregião de Iguatemi do Estado de Mato Grosso do Sul. **Revista Eletrônica Científica do CRA-PR-RECC**, v. 4, n. 2, p. 19-35, 2017.

QUAL VIAGEM. **Chaco: uma das regiões ainda não descobertas pelo turismo na América do Sul**. Disponível em: <http://www.qualviagem.com.br/chaco-uma-das-regioes-ainda-nao-descobertas-pelo-turismo-na-america-do-sul>. Acesso em: 12 ago. 2020.

RAFFESTIN, Claude. **Por uma Geografia do Poder**. São Paulo: Ática, 1993.

RAFFESTIN, Claude. Repères pour une théorie de la territorialité humaine. **Cahier/Groupe Réseaux**, n. 7, p. 263-279, 1987.

RELATÓRIO BRUNDTLAND - **Nosso futuro comum**, publicado em 1988. Documento aprovado por mais de 180 países durante a realização da Conferência das Nações Unidas sobre Meio Ambiente e Desenvolvimento, realizada no Rio de Janeiro em 1992.

RICHTER, Linda K.; RICHTER, William L. Ethics Challenges: Health, Safety and Accessibility in International Travel and Tourism. **Public Personnel Management**, v. 61, n.

28, p. 595-615, 1999. Disponível em: <https://doi.org/10.1177/009102609902800408>. Acesso em: 13 set. 2018.

RITCHIE, J. R. Brent; CROUCH, Geoffrey I. The competitive destination: a sustainable perspective. **Tourism Management**, n. 21, p. 1-7, 2003.

SÁ, Celso Pereira. **Núcleo Central das Representações Sociais**. Petrópolis: Vozes, 1996.

SACHS, Ignacy. **Caminhos para o desenvolvimento sustentável**. Rio de Janeiro: Garamond, 2010.

SACHS, Ignacy. **Rumo à ecossocioeconomia**. Teoria e prática do desenvolvimento. São Paulo: Cortez, 2007.

SACHS, Ignacy. **Caminhos para o desenvolvimento sustentável**. Rio de Janeiro: Garamond, 2000.

SACHS, Jeffrey. **A era do desenvolvimento sustentável**. Leya, 2018.

SACK, Robert David. **Human territoriality: its theory and history**. Cambridge: Cambridge University Press, 1986.

SALVATIERRA, *Neptali Monterroso*; MAR, Ismael Colin. Construcción de servicios turísticos a nivel local em Toluca, Estado do México. **Revista Rosa dos Ventos**, v. 4, n. 2, p. 119-135, 2012.

SANTOS, Boaventura de Sousa; RODRÍGUEZ-GARAVITO, César A. Introduction: expanding the economic canon and searching for alternatives to neoliberal globalization. In: SANTOS, B. de S. (Org.). *Another production is possible - beyond the capitalist canon*. London: Verso, 2006.

SANTOS, Ednaldo Leal *et al.* Desenvolvimento: Um Conceito Multidimensional. **DRd - Desenvolvimento Regional em debate**, Ano 2, n. 1, jul. 2012.

SANTOS, Milton. **A natureza do espaço** - técnica e tempo, razão e emoção. São Paulo: Hucitec, 1996.

SANTOS, Milton. **O espaço do cidadão**. São Paulo: Nobel, 1987.

SANTOS, Milton. **Por uma Geografia Nova**. São Paulo: Hucitec, Edusp, 1978.

SANTOS, Milton. **Território e Sociedade**. 2ª reimp. São Paulo: Fundação Perseu Abramo, 2004.

SAQUET, Marcos Aurélio. **Abordagens e concepções sobre território**. São Paulo: Expressão Popular, 2007.

SAQUET, Marcos Aurélio. Contribuições teórico-metodológicas para uma abordagem territorial multidimensional em geografia agrária. In: SAQUET, M.; SUZUKI, J.; MARAFON, G. (Orgs.). **Territorialidades e diversidade nos campos e nas cidades latino-americanas e francesas**. São Paulo: Outras Expressões, 2011. p. 209-226.

SAQUET, Marcos Aurélio; SPOSITO, Eliseu. Território, territorialidade e desenvolvimento: diferentes perspectivas no nível internacional e no Brasil. *In*: CANDIOTTO, L; ALVES, A; CARRIJO, B. (Orgs.). **Desenvolvimento territorial e agroecologia**. São Paulo: Expressão popular, 2008. p. 15-31.

SEBBEN, Fernando Dall'Onder. **Infraestrutura e desenvolvimento**: Estudo de Caso sobre IIRSA e COSIPLAN. Orientador: José Miguel Quedi Martins. 2015. 280 f. Tese (Doutorado em Estudos Estratégicos Regionais) - Universidade Federal do Rio Grande do Sul - Programa de Pós-graduação em Economia da Faculdade de Ciências Econômicas da UFRGS, 2015.

SEN, Amartya. **Desenvolvimento como Liberdade**. São Paulo: Companhia das Letras, 2010.

SEN, Amartya. **Escolha coletiva e bem-estar social**. Tradução de Ana Nereu Reis. Coimbra: Almedina, 2018.

SENATUR. PARAGUAI. Secretaria Nacional de Turismo. **El Chaco paraguay exhibe toda su riqueza natural y turística**. Publicado em: 27/05/20217. Disponível em: <https://www.senatur.gov.py/noticias/el-chaco-paraguay-exhibe-toda-su-riqueza-natural-y-turistica>. Acesso em: 12 ago. 2020.

SENATUR. PARAGUAI. Secretaria Nacional de Turismo. **Senatur y Museo Verde trabajarán para la valoración de las culturas autóctonas**. Publicado em: 24/06/2019. Disponível em <https://www.senatur.gov.py/noticias/senatur-y-museo-verde-trabajaran-para-la-valoracion-de-las-culturas-autoctonas> Acesso em: 05 abr. 2021.

SILBERBERG, Ted. Cultural tourism and business opportunities for museums and heritage sites. **Tourism management**, Londres, Butterworth-Heinemann, v. 16, n. 5, p. 361-365, 1995.

SILVA, Marina Duarte Gomes; MIRANDA, Elis de Araújo. Planejamento do turismo para o desenvolvimento local. **Revista Brasileira de Planejamento e Desenvolvimento**, v. 2, n. 2, p. 94-103, 2013.

SILVA, Maurílio *et al.* Como os turistas provenientes de países do Corredor Bioceânico “enxergam” os atrativos turísticos de Bonito, MS: uma análise calcada em princípios da netnografia. **Interações**, v.20, n. especial, p. 91-106, 2019.

SILVA, Sara Telo Nunes da. **Hotéis de charme em Portugal**: um estudo de três casos. 2017. 144 f. Orientador: Fernando Manuel Domingues Hipólito. Dissertação (Mestrado Integrado em Arquitetura) - Universidade Lusíada de Lisboa, Lisboa - Portugal, 2017.

SOJA, Edward W. **Postmetropolis, Critical Studies of Cities and Regions**. Oxford: Blackwell, 2000.

SOLHA, Karina Toledo. Política de turismo: desenvolvimento e implementação. *In*: RUSCHMANN, Doris Van de Meene; SOLHA, Karina Toledo (Org.) **Planejamento turístico**. Barueri: Manole, 2006.

SOUZA, Cezarina Maria Nobre. Relação saneamento-saúde-ambiente: os discursos preventivista e da promoção da saúde. **Saúde e Sociedade**, São Paulo, v. 16, n. 3, p. 125-137, 2007.

SOUZA, Edson Belo Clemente. Tríplice fronteira: fluxos da região Oeste do Paraná com o Paraguai e Argentina. **Revista Terra Plural**, v.3, n. 1, p. 103-116, junho, 2009.

SOUZA, Edson Belo Clemente; GEMELLI, Vanderléia. Território, região e fronteira. Análise Geográfica Integrada da Fronteira Brasil/Paraguai. **Revista Brasileira de Estudos Urbanos e Regionais**, v. 13, n. 2, p. 101-116, 2011.

SOUZA, Marcelo J. Lopes. **Como pode o turismo contribuir para o desenvolvimento local?** In: RODRIGUES, Adyr Balastrieri (Org.). Turismo e desenvolvimento local. 2.ed. São Paulo: Hucitec, 2000.

SOUZA, Nali de Jesus de. **Desenvolvimento econômico**. 4. ed., São Paulo: Atlas, 1999.

SOUZA, Vitor Hélio Pereira de; SILVEIRA, Márcio Rogério. Integração territorial na América do Sul: uma análise dos projetos de infraestrutura dos portfólios da IIRSA/COSIPLAN. **Cadernos Prolam/USP**, v. 13, n. 25, p. 137-56, 2014.

SPOSITO, Eliseu Saverio. **Redes e cidades**. São Paulo: UNESP, 2006.

STURZA, Eliana R. Fronteiras, línguas e sujeitos. In: COSTA, Edgar Aparecido da; COSTA, Gustavo V. L; OLIVEIRA, Marco A. M (Orgs.). **Fronteiras em foco**. Campo Grande: UFMS, 2011.

TAYRA, Flávio. O conceito do desenvolvimento sustentável. **Revista de economia e desenvolvimento sustentável**, Campina Grande-PB, 2007.

TENÓRIO, Fernando Guilherme; BRULON, Vanessa; ZARCONI, Lucas. Por uma superação da relação falaciosa entre turismo e desenvolvimento local: uma análise do turismo em comunidades à luz da gestão social. **Cadernos Gestão Pública e Cidadania**, v. 18, n. 62, 2013.

THORSTENSEN, Vera. **Corredores logísticos multimodais, desenvolvimento de redes transeuropeias de transporte e implantação**: do conceito do corredor no Brasil. São Paulo: Diálogos Setoriais União Europeia/ Brasil, 2016.

TRIGO, Luiz Gonzaga Godoi. **Turismo e qualidade**: tendências contemporâneas. Campinas, SP: Papyrus, 2003.

TRIGO, Luiz Gonzaga Godoi. Viagens e turismo: dos cenários imaginados às realidades disruptivas. **Revista Brasileira de Pesquisa em Turismo**, v. 14, n. 3, p. 1-13, 2020.

VALLS, Josep Francesc. **Gestión de destinos turísticos sostenibles**. Barcelona-ES: Global, 2004.

VAN DIJK, Teun A. **Communicating racism**: Ethnic prejudice in thought and talk. Newbury Park, CA: Sage Publications, 1987.

VAN DIJK, Teun A. Discourse and manipulation. **Discourse & Society**, v. 17, n. 2, p. 359-383, 2006.

VAN DIJK, Teun A. Discourse, ideology and context. **Folia Linguistica**, v. XXXV, n. 1-2, p. 11-40, 2001.

- VAN DIJK, Teun A. **Elite discourse and racism**. Newbury Park - Calif.: Sage Publications, 1993.
- VAN DIJK, Teun A. **Ideology and discourse: A Multidisciplinary Introduction**. Barcelona, 2004.
- VAN DIJK, Teun A. **Ideology: A multidisciplinary approach**. London: Sage Publications, 1998.
- VAN DIJK, Teun A. **Macrostructures**. Hillsdale - New Jersey: Erlbaum, 1980.
- VAN DIJK, Teun A. **Prejudice in discourse**. An analysis of ethnic prejudice in cognition and conversation. Amsterdam - Philadelphia: J. Benjamins, 1984.
- VAN DIJK, Teun A. **Racism and the press**. London - New York: Routledge, 1991.
- VAN DIJK, Teun Adrianus. Análise crítica do discurso multidisciplinares: um apelo em favor da diversidade. Tradução Breno Wilson Leite Medeiros. Revisão técnica: Maria Lúcia C. V. O. Andrade. **Linha d'Água**, n. 26, v. 2, p. 351-381, 2013.
- VAN DIJK, Teun Adrianus. Discourse and context. **A socio-cognitive approach**. Cambridge, New York: Cambridge University Press, 2008.
- VAN DIJK, Teun Adrianus. Discurso e contexto: uma abordagem sociocognitiva. Tradutor Rodolfo Ilari. São Paulo: Contexto, 2012.
- VERHELST, Thierry G. **O direito à diferença Sul Norte: identidades culturais e desenvolvimento**. Tradução de Maria Luísa César. Petrópolis: Vozes, 1992.
- WEBINAR UCDB. Corredor Rodoviário Bioceânico: desafios e perspectivas. In: WEBINAR, 3., 6 dez. 2017, Campo Grande, MS. Disponível em: <https://www.youtube.com/watch?v=fOk6kCYmdgA>. Acesso em: 15 dez. 2018.
- WEBINAR Brasil Pós-crise. **Corredor Bioceânico e as expectativas para a América Latina**. 2020. Disponível em: <https://www.institutodeengenharia.org.br/site/2020/06/15/corredor-bioceanico-e-as-expectativas-para-a-america-latina>. Acesso em: 05 jul. 2020.
- YÁZIGI, Eduardo. **Saudades do futuro: por uma teoria do planejamento territorial do turismo**. São Paulo: Plêiade, 2009.

ANEXO

Modelo de questionário *Google Forms*

PERCEPÇÃO SOBRE A ROTA BIOCEÂNICA

Objetivo: Medir a percepção dos agentes políticos e comerciais em relação ao desenvolvimento turístico a partir da Rota Bioceânica.

O foco da pesquisa é o Desenvolvimento Turístico (DT).

** Required*

1. Email ***

2. Nome completo: ***

3. Cargo: ** Mark only one oval.*

☐

Prefeito

☐

Secretário de Turismo

☐

Operadora de Turismo

☐

Professor

☐

Outro:

4. País: ** Mark only one oval.*

☐

Brasil

☐

Argentina

☐

Paraguai

☐

Chile

5. Descreva prós e contras sobre a criação da Rota Bioceânica para o Desenvolvimento do Turismo no seu país. ***

6. Após a criação da ponte e a viabilidade da Rota, na sua percepção, quais serão os impactos e quais cidades terão maior fluxo turístico em seu país? *

7. Pontue alguns desafios para se criar turismo entre países. *

8. Qual será a melhor estratégia para divulgar o turismo da Rota? Individual por país ou uma grande campanha com todos países juntos? *

9. Pela sua experiência, quando (ano) efetivamente teremos uma Rota Bioceânica para desenvolver o turismo? *

10. Descreva pela sua experiência, pontos negativos que podem surgir com a criação da Rota Bioceânica que podem atrapalhar o turismo. *

11. Qual a expectativa e potencialidade para o turismo cultural e de aventura na Rota Bioceânica? *

This content is neither created nor endorsed by Google.

Google

Forms