

Perspectivas do Corredor Bioceânico para o Desenvolvimento Local no estado de MS: o caso de Porto Murtinho

Prospects of the Bioceanic Highroad Crossing for Local Development in the state of MS: the case of Porto Murtinho

Perspectivas de la Ruta Bioceánica para el Desarrollo Local en el estado del MS: el caso de Porto Murtinho

Thiago Andrade Asato¹
Débora Fittipaldi Gonçalves²
Erick Pusck Wilke³

Recebido em 01/04/2019; revisado e aprovado em 28/04/2019; aceito em 28/05/2019
DOI: <http://dx.doi.org/10.20435/inter.v20iespecial.2476>

Resumo: Este artigo versa sobre o Corredor Bioceânico, fomentando como tal rota pode contribuir para o desenvolvimento local de Mato Grosso do Sul, mais especificamente na cidade de Porto Murtinho, no olhar voltado ao desenvolvimento turístico. O trabalho é fundamentado inicialmente nos impactos da grande obra da ponte binacional entre Porto Murtinho, no Brasil, e a cidade gêmea Carmelo Peralta, no Paraguai. Posteriormente, como fundamentação teórica, trataremos de conceitos de rota para efeito de benchmarking, referendando outras rotas de integração latino-americana como San Juan, La Rioja e Coquimbo. Na parte final do artigo, trataremos de políticas públicas no contexto de MS a partir da viabilidade do corredor bioceânico. A metodologia utilizada será pesquisa bibliográfica, bibliométrica e documental sobre os temas relacionados a temática principal e os resultados são parciais sobre os impactos que o Corredor causará no município de Porto Murtinho.

Palavras-chave: Rota Bioceânica; Porto Murtinho; turismo.

Abstract: This article is about the Bioceanic Highroad Crossing, promoting how such a route can contribute to the local development of Mato Grosso do Sul, more specifically in the city of Porto Murtinho, in the perspective of tourism development. The work is based initially on the impacts of the great work of the binational bridge between Porto Murtinho in Brazil and the twin city Carmelo Peralta in Paraguay. Subsequently, as theoretical basis, we will deal with route concepts for benchmarking, referring to other Latin American integration routes such as San Juan, La Rioja and Coquimbo. In the final part of the article, we will discuss public policies in the context of MS from the viability of the bioceanic corridor. The methodology used will be bibliographical, bibliometric and documentary research on the themes related to the main theme and the results are partial about the impacts that the Route will cause in the municipality of Porto Murtinho.

Keywords: Bioceanic Route; Porto Murtinho; tourism.

Resumen: Este artículo versa sobre la Ruta Bioceánica, fomentando como tal ruta puede contribuir al desarrollo local de Mato Grosso do Sul, más específicamente en la ciudad de Porto Murtinho, en la mirada volcada al desarrollo turístico. El trabajo es fundamentado inicialmente en los impactos de la gran obra del puente binacional entre Porto Murtinho, en Brasil, y la ciudad gemela Carmelo Peralta, en Paraguay. Posteriormente, como fundamentación teórica, trataremos de conceptos de ruta para efecto de benchmarking, refiriendo otras rutas de integración latinoamericana como San Juan, La Rioja y Coquimbo. En la parte final del artículo, trataremos de políticas públicas en el contexto de MS a partir de la viabilidad del corredor bioceánico. La metodología utilizada será investigación bibliográfica, bibliométrica y documental sobre los temas relacionados con la temática principal y los resultados son parciales sobre los impactos que la Ruta causará en el municipio de Porto Murtinho.

Palabras clave: Ruta Bioceánica; Porto Murtinho; turismo.

Este é um artigo publicado em acesso aberto (Open Access) sob a licença Creative Commons Attribution, que permite uso, distribuição e reprodução em qualquer meio, sem restrições desde que o trabalho original seja corretamente citado.



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

² Universidade Estadual de Mato Grosso do Sul (UEMS), Campo Grande, Mato Grosso do Sul, Brasil

³ Universidade Federal de Mato Grosso do Sul (UFMS), Campo Grande, Mato Grosso do sul, Brasil

1 INTRODUÇÃO

O Corredor Rodoviário Bioceânico teve seu início no ano 2000, com a cúpula de presidentes da América do Sul, tendo como objetivo a construção de uma cooperação estatal e integração do continente sul-americano, conhecido inicialmente como Integração da Infraestrutura regional (Iirsa), para que compusesse um corredor ou uma rota⁴ de integração com escoamento da produção desses países pelo Oceano Pacífico, assim minimizando custos operacionais, financeiros, integração do continente e também diminuindo o trajeto para Ásia, logo, diminuição de tempo para chegada da produção.

Posteriormente, este Corredor teve alterações para sua implementação. Então, é preciso compreender os aspectos que compõe o Corredor Bioceânico e os países que serão cortados por ela, analisando os aspectos do turismo e da multidimensionalidade do desenvolvimento. Inicialmente sobre o histórico do Corredor Bioceânico, houve a Carta de *Assunción* em 2015, que fora firmada pelos presidentes dos países estabelecendo um Corredor Bioceânico partindo de Campo Grande, MS/Brasil até aos portos do norte do Chile, constituindo uma política de integração regional.

O Corredor Bioceânico será uma alavanca para o desenvolvimento da cidade de Porto Murtinho e do seu entorno, potencializada pela localização estratégica do município que favorecerá o turismo e, em paralelo, pela logística, que a partir da construção de uma ponte binacional que ligará a cidade sul-mato-grossense a Carmelo Peralta, no Paraguai, prevista a ser concluída até meados de 2022. Essa ponte viabilizará uma proximidade maior aos portos do Pacífico, no Chile.

Este Corredor é composto por quatro países, sendo eles Brasil, Paraguai, Argentina e Chile. Com isso, será provocado um aumento significativo da demanda turística no percurso do Corredor, pois a relação das atividades turísticas é uma iniciativa que engloba as atividades econômicas, sociais, ambientais, entre outras áreas do desenvolvimento. O desenvolvimento de práticas de turismo nessa região poderá trazer consigo diversos riscos de perdas de muitos conhecimentos culturais, transformações da paisagem, podendo também ocasionar degradação ambiental (NOGUEIRA, 1990; LEITE, 2003; FERNANDES, 2002; BARROS, 1998).

Ocorre que com a suposta crescente demanda de turistas estrangeiros buscando o território brasileiro, principalmente na região que se limita o Corredor no trecho brasileiro, entre Campo Grande a Porto Murtinho, e os roteiros que se agregarão (Bonito e Pantanal), serão necessários aportes em termos de fundamentação no idioma em espanhol para as comunidades locais e sinalização turística nos idiomas espanhol e inglês, dentre outras demandas.

Os objetivos do Corredor são de facilitar o trâmite logístico entre os países sul-americanos, e fortalecer o turismo, além da união dos povos de cone sul do continente. Um cidadão de Nioaque, no Mato Grosso do Sul, e outro em Pozo Hondo, no Paraguai, como típico cidadão urbano, mesmo que em cidade interiorana, geralmente tem uma visão fracionada de espaço, pois está acostumado aos lugares da sua vivência cotidiana e nem sempre possui informações da realidade de outros lugares. Da mesma forma, esse cidadão é importante não só pela sua afetividade ao local quanto pelo sentimento de pertencimento.

O tipo de relação entre países varia com o tempo, no caso cada momento histórico, e a

⁴ [...] “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).

intencionalidade da rota e suas dimensões passarão a ser materializadas principalmente a partir da construção da ponte binacional entre Brasil e Paraguai. No entanto, serão necessários cuidados com algumas premissas que acompanham grandes obras, que serão expostos no primeiro tópico deste artigo, especificamente em Porto Murtinho.

Importante ponderar também que um dos fundamentos da fronteira é o fato da convivência com o outro, da diferença nacional, dos símbolos próprios a cada nação, da história, da cultura e do nacionalismo. 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.

A vinda de turistas pelo Corredor Bioceânico e a conseqüente entrada de forma brusca nesse *habitat* acabam modificando a vida e o modo de ser do homem, adentrando em seus territórios e territorialidades. O turismo e a 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).

Outros corredores foram fomentados com participação da comunidade (associações de moradores e albergues) em conjunto com o poder público, como Santiago de Compostela na Espanha, por exemplo.

Neste artigo, o objetivo geral tem como propósito apresentar considerações iniciais do Corredor Bioceânico e os conceitos de corredor e rota, bem como suas relações com turismo, desenvolvimento regional e políticas públicas a partir do viés do Corredor Bioceânico no município de Porto Murtinho.

O constructo deste trabalho será dividido em palavras iniciais; o Corredor Bioceânico; Desenvolvimento(s), Turismo e Políticas Públicas de Mato Grosso do Sul, a metodologia de pesquisa; à guisa da conclusão.

A metodologia utilizada foi pesquisa bibliográfica, bibliométrica e documental sobre os temas relacionados à temática principal e os resultados são parciais sobre os impactos que o Corredor causará no município de Porto Murtinho.

2 DESENVOLVIMENTO(S), TURISMO E POLÍTICAS PÚBLICAS

O conceito de turismo está ligado à ruptura da rotina, do cotidiano, saída do modo de vida diário de forma temporal e também pode proporcionar uma liberação temporal do lugar onde se vive e se relaciona com aprendizagens, culturas diferentes e experiências diversas.

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.

O turismo possibilita deslocamentos de pessoas e entre territórios, espaços, promovendo a facilidade de deslocamento, desde que estejam integrados alguns itens básicos, como hospedagem e alimentação e cumprimento da expectativa da viagem, desta maneira, insere-se no terceiro setor da economia, relacionando-se prestação de serviço.

Existem dois traçados espaciais ou geográficos que devem ser analisados em relação aos serviços turísticos, o primeiro é que estes serviços são particulares e intransferíveis, assim como as sensações que permeiam a atividade turística. O segundo ponto envolve a produção de serviço, que necessita uma proximidade espacial entre aqueles que produzem e os que consomem, como por exemplo, alimentação e hospedagem. As conexões devem estar próximas entre si (URRY, 2001). O visitante necessita agregar muitos elementos, combinando suas necessidades, desejos com serviços e atividades. Os locais turísticos segundo Urry (2001, p. 143):

[...] podem ser classificados em termos de três dicotomias: se são objeto de olhar turístico romântico ou coletivo; se são históricos ou modernos; se são autênticos ou inautênticos. Caracterizar esses locais em tais termos não é, obviamente, algo tão simples e a terceira dicotomia – autêntico/inautêntico – suscita muitas dificuldades.

As territorialidades são uma maneira de estabelecer diversas relações, incluindo o poder e alteridade, onde a identidade fica separada com apenas uma necessidade social e a sua construção surge para fortalecer as questões de pertencimento, legitimando assim apropriação e uso do espaço (SERRANO; PAES-LUCHIARI, 2005). 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 (COSTA, 2004).

Um marco para o desenvolvimento regional ou local é composto por diversos valores e princípios e essa articulação só se dará conforme a região ou localidade se propõe a cumprir. Esses valores são universais, não estão descritos em lugar algum (PIKE; RODRÍGUEZ-POSE; TOMANEY, 2006). Desta maneira,

[...] es necesario partir del reconocimiento de la pluralidad y diferencias de los contextos en los que operan estos movimientos, así como de la diversidad de sus historias, objetivos, y concepciones acerca del por qué se lucha y las formas de luchas. (LANDER, 2014, p. 53).

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. 201-2).

A atividade torna-se um vetor de desenvolvimento em suas multidimensões, como a social, a ambiental, a econômica, a cultural, a política, a ética e a territorial (SACHS, 1997), o que viabiliza a elaboração de diversos projetos para conservação e preservação do patrimônio, seja material, imaterial, natural, cultural, histórico, seja artístico.

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 outra cultura. Essa atividade oportuniza interagir com as diversas culturas em contínuas interações entre visitante e visitado, patrimônio material e imaterial. Neste sentido, Tresseras (2013, p. 1-2) afirma que

El turismo tiene un impacto directo en la (re)formulación, (re)interpretación y (re)invención de la identidad local, especialmente cuando relaciona con el desarrollo endógeno y que tiene al patrimonio como un eje clave que puede activarse en función de las políticas y estrategias que se definan.

A atividade do turismo torna-se importante para que ocorra promoção social, dinamização da economia e movimentos interculturais. Neste sentido, é preciso observar que desenvolvimento não trata apenas de crescimento econômico e de progresso material ilimitado, mas sim de um conceito que se aproxima da ideia de assegurar a qualidade de vida e o progresso material dentro dos limites naturais.

Para Sachs (2000), entender o desenvolvimento é compreender a sua multidimensionalidade. Dessa maneira, o desenvolvimento regional, pode ser visto e analisado como um agrupamento humano, englobando diversos outros fatores, como religião, cultura, gastronomia, tornando-se uma representação cultural. Portanto, essa construção, que é simbólica, imaterial e material se torna uma construção coletiva, que envolve os valores predominantes na região. Compreender quais as relações que emergem entre desenvolvimento e região e deve ser visto de acordo com a forma empreendida sobre a entonação e olhares relacionados às questões de desenvolvimento (MATTEDI, 2015).

Dessa forma, desenvolvimento local resulta da interação e sinergia entre qualidade de vida da população local (redução da pobreza, geração de riqueza e distribuição de ativos), juntamente com eficiência econômica e boa gestão pública. Numa concepção de turismo nacional, um corredor ou uma rota tem o poder de incorporar uma perspectiva de visão transfronteiriça do turismo, ou seja, ampliar os olhares além do território nacional, e a partir daí, gerar novas roteirizações como a já mencionada.

Ainda no olhar do desenvolvimento como um todo, Catherine Walsh (2001, p. 10-1), acrescenta que desenvolvimento é um processo global e dinâmico “[...] entre pessoas, conhecimentos, saberes e práticas culturalmente diferentes buscando desenvolver um novo sentido entre elas na sua diferença”. Este modo de pensar o desenvolvimento rompe com uma lógica de visão cartesiana e percebe um pensamento sistêmico, em um contexto de complexidade e totalidade.

Segundo Verhelst (1992), em uma dimensão cultural relacionada ao desenvolvimento é preciso considerar tanto os mecanismos internos e externos a cultura e compreender que há uma dominação política ligada ao desenvolvimento.

O autor supracitado corrobora com o pensamento de Mello; Streit; Rovai (2006), pois, para eles, é preciso observar que o desenvolvimento não trata apenas de crescimento econômico, de progresso material ilimitado, mas sim de um conceito que se aproxima da ideia de assegurar a qualidade de vida e o progresso material dentro dos limites naturais.

O desenvolvimento regional possui três características principais: multidimensionalidade, multidirecionalidade e multissignificação (MATTEDI, 2015). Com isso, é necessário entender as diversas significações de território e territorialidades, e a partir desse olhar, os territórios passam a obter algumas funções de transformadores sociais, passando a ter importância, reconhecimento e valor (VARGAS, 2009), por conseguinte, nessa relação entre o desenvolvimento, aos territórios soma-se a atividade de turismo.

3 O CORREDOR BIOCEÂNICO: REFLEXÕES E PERSPECTIVAS

Logística e turismo são vieses intrínsecos aos corredores sul-americanos. No contexto da logística, há de se atender às demandas binacionais, revisando legislações que devem gerar políticas comuns, respondendo a uma rede de transportes multimodal. De acordo com Dyogo Henrique de Oliveira, Ministro do Planejamento, Desenvolvimento e Gestão do Brasil (período

23 de maio de 2016 a 7 de abril de 2018), “[...] nos próximos 20 anos, o comércio intra-regional bem como o fluxo de turistas, será maior e mais intenso” (UNASUR, 2017, p. 10), o que justifica estudos de fluxos e demanda para os países que compõem a rota.

Para efeito comparativo e de ilustração, outro corredor sul-americano, inaugurado em 2017, contempla as províncias argentinas de San Juan e La Rioja e a região de Coquimbo, no Chile. Tal Corredor caracteriza-se pela logística e pelo turismo. Nesse corredor, Coquimbo encontra-se a cerca de 750 km de Antofagasta no Chile, e La Rioja e Salta tem uma distância de 690 km entre essas cidades.

Parte do projeto envolvendo especificamente essas províncias de San Juan e La Rioja na Argentina, e Coquimbo, no Chile, tendo como componente o desenvolvimento turístico, tem como premissas realizar um estudo de potencial turístico dessa região e sua zona de influência e o desenho (projeto) de um Centro de Fronteira. Outras ações derivadas do Informe de Actividades do Cosiplan para essa rota estabelecem o “[...] desenvolvimento de um programa binacional de apoio a formação de cooperativas (minério, turismo, agricultura e pesca, comércio exterior, logística e empreendedorismo)” e no viés do desenvolvimento comunitário, promover “intercâmbio acadêmico de alunos e professores entre a Universidade Nacional de San Juan e a Universidade de La Serena (Chile); reciprocidade de culturas e um manual de procedimentos de integração de serviços culturais e artísticos” (UNASUR, 2017, p. 49). O Cosiplan é o órgão máximo sul-americano que dentre outros trechos, supervisiona essa rota San Juan- Coquimbo. Por Cosiplan entende-se o Conselho Sul-Americano de Infraestrutura e Planejamento.

Essa integração comunitária estimulada no Projeto San Juan e Coquimbo se assemelha ao que se pretende com a Unirila (Universidades da rota de integração latino-americana), metodologia que envolve as universidades que compõem os países do Corredor Bioceânico, processo esse que pode servir de *benchmarking*⁵ para outras rotas sul-americanas.

No Corredor Bioceânico, objeto desse estudo, em 2019, por conta de trecho em estrada de terra de cerca de 400 km no Chaco Paraguai, o roteiro Porto Murtinho, no Brasil, até Salta, na Argentina, chega a mais de 20 horas de trajeto. Com o asfaltamento e as condições da nova rodovia, a distância diminuirá pela metade.

A fronteira no Corredor San Juan/La Rioja e Coquimbo será marcada pelo Túnel Binacional Agua Negra, que “*fue seleccionado el primer de Integración de Suramerica*” (UNASUR, 2017, p. 42), previsto para estar pronto em 2022. Para efeito de comparação, a ponte binacional entre Porto Murtinho e Carmelo Peralta, considerada também uma grande obra, está prevista para ser entregue também em meados de 2022, a grande diferença do projeto é que o primeiro terá um túnel como grande obra, e o segundo, uma ponte de grande estrutura.

Mapeando o Corredor, ocorre a passagem por 12 cidades ao longo do Corredor Rodoviário Bioceânico. De acordo com a figura 1, o roteiro está norteado por setas, considerando a saída e retorno desde Campo Grande.

⁵ *Benchmarking* é uma palavra associada ao idioma inglês que significa um processo de avaliação de uma empresa (ou segmento) em relação à concorrência, observando métodos para efeito de comparação.

Figura 1 – Mapa do Corredor Bioceânico



Fonte: Viegas (2017).

A comercialização turística da rota deve beneficiar desde a geração Y, composta por jovens, o turismo single (individual) até o turismo sênior (de melhor idade), ainda com estímulo a outras modalidades como o turismo de aventura, por exemplo. O incremento de eventos pode proporcionar ainda uma crescente do turismo nas cidades do corredor; para tanto será necessário a implementação ou maior divulgação de um calendário de eventos no âmbito da rota, como festivais gastronômicos, pacotes conjugando ecoturismo e enoturismo, além do turismo cultural, de contemplação e o turismo de negócios, que pode ocorrer pela proximidade dos portos que gerará maior circulação de mercadorias e impulsionará essa categoria de turismo, gerando mais congressos e eventos técnicos internacionais.

Por turismo cultural, conforme Silberberg (1995, p. 361), entendem-se as “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.

No caso da internacionalização do Corredor, na Associação Comercial e Industrial de Campo Grande (ACICG), há um programa de comércio exterior integrado com entidades chilenas em funcionamento desde início de 2017, com fomento para relações exteriores, denominado Programa de Promoção da Internacionalização e do Comércio Exterior (Progiex). Tal projeto nasceu da execução de um convênio de cooperação internacional, assinada junto à empresa chilena *Cyties (Investigación e Desarrollo)*, contratada pela entidade brasileira para prestar consultoria de estudos de mercado aos seus associados como o estímulo para importação de produtos brasileiros para os outros países da rota, que já vem beneficiando inicialmente empresas do ramo estético, vinhos e operadoras de turismo.

O principal gargalo da promoção do desenvolvimento do turismo do Corredor, segundo o Ministro Parkinson, é a “[...] rodovia Transchaco (trecho de pantanal no Paraguai), que precisa ainda de cerca de 400 kms de asfaltamento; e há necessidade ainda de vôos diretos entre as principais cidades da rota, como Campo Grande x Salta [...]” (WEBINAR UCDB, 2018). Ressalta ainda que pela Unirila haverá necessidade gradual de desenvolver novas ações, e que “[...] o apoio acadêmico é parte integrante do corredor [...] é preciso somar os esforços das universidades” (WEBINAR UCDB, 2018).

Com a viabilidade do Corredor, haverá possibilidades de “rotas dentro da rota”, como a conjugação de roteiros como Salta *versus* Deserto do Atacama e Antofagasta, em circuitos de 10 dias e nove noites, de forma terrestre ida e volta desde Campo Grande, e para os que disponibilizarem de mais dias, conjugar a volta por Assunção, no Paraguai, por exemplo.

O turismo de contemplação, outra modalidade de turismo já mencionada, estará presente em todos os países componentes do Corredor. Turismo de contemplação é um ramo do ecoturismo que tem como um de seus instrumentos a interpretação ambiental. Esta envolve a satisfação, o interesse e compreensão do meio ambiente, assim como a permissão humana de viver e sentir a essência da natureza (MAMEDE, 2003), usufruindo-se de seus recursos de forma harmônica e sustentável. Inúmeros podem ser os elementos de contemplação na natureza, tais como paisagens, sons, cores, formas, grupos vegetais e os mais diversos grupos animais. No trecho brasileiro podemos destacar os parques urbanos de Campo Grande e o *birdwatching*⁶, em Terenos; no Paraguai destaca-se o trecho de Chaco Paraguai (Pantanal); já pela extensão argentina e chilena sobressaem-se os trechos de cordilheira.

Ademais, após concretização de todas as obras, além dos países componentes da rota, a Bolívia também poderá colher benefícios no trecho que compreende o deserto de sal conhecido como Salar de Uyuni, que tem localização estratégica, distante 400 km de San Pedro do Atacama (deserto chileno do Atacama), e aproximadamente 730 km de Salta (Argentina).

4 POLÍTICAS PÚBLICAS PARA O TURISMO EM MATO GROSSO DO SUL

Considerando a distância de Porto Murtinho (Brasil) a Antofagasta (Chile), o Corredor terá uma distância total de 1.800 km de percurso terrestre, numa velocidade média de 60 km/hora, dá um total de 25 horas para realizar todo o trajeto. Essa métrica só se dará a partir da construção da ponte binacional Brasil/Paraguai e com o término dos trechos que faltam ser asfaltados, que já foram licitados e devem ficar prontos antes da construção da ponte (prevista para ser inaugurada em 2022).

Para efeito de ilustração, a distância de Porto Murtinho até Salta, após construção da ponte e finalização do trecho de rodovia paraguaia ainda em obras, considerando a origem pelo Brasil, dá-se uma distância aproximada de 7h10 min na categoria de transporte terrestre. Nesse contexto, Salta seria a primeira cidade com apelo maior para o turismo.

A construção no lado paraguaio, do primeiro trecho da chamada Rodovia Transchaco, ligando as cidades de Carmelo Peralta a Mariscal Estigarribia, será uma alternativa ao percurso existente, via Ponta Porã. Nesse caso específico, a distância entre essas duas cidades paraguaias será reduzida de 616 km para 300 km (de 9h para 3h50), ou seja, ter-se-ão opções ao percurso com saída desde Porto Murtinho ou Ponta Porã, potencializando o turismo nessas duas cidades brasileiras.

Esses caminhos viabilizarão novas demandas para o intercâmbio (nesse caso, um aumento da oferta e demanda entre turistas brasileiros e argentinos), para conhecer as belezas de ambas as regiões. O sul-mato-grossense terá melhor acesso até as vinícolas argentinas de Salta, e os argentinos terão percurso diminuído oportunizando conhecer os roteiros do turismo de pesca

⁶ Birdwacthing é um termo em inglês conhecido no Brasil como observação de aves. Segundo Sibley (2002), a observação de aves pode ser simplesmente a identificação de diferentes espécies ou incluir também o estudo de vocalizações, comportamentos, hábitos, interação com plantas e insetos, migrações e reprodução.

de Porto Murtinho, até demais destinos indutores, como Pantanal, Bonito e Campo Grande. Nesse caso, fica plenamente possível planejar um fim de semana de turismo em Salta e, do outro lado, para o argentino, programar-se para um fim de semana contemplando as belezas de Mato Grosso do Sul.

O período de recessão dos últimos anos considerando 2014-2018 e a possibilidade de retomada do crescimento econômico a partir de 2019 pode refletir positivamente para o turismo na América do Sul, e a institucionalização e conseqüente infraestrutura rodoviária, e posteriormente de toda a cadeia do turismo dos países do Corredor (rede hoteleira diversificada, aplicativos de turismo, sinalização turística, dentre outros) devem impulsionar o turismo como um todo.

Numa perspectiva de turismo nacional, o Corredor tem o poder de incorporar uma perspectiva de visão transfronteiriça do turismo, ou seja, ampliar os olhares além do território nacional, e a partir daí, gerar novas roteirizações como a já mencionada Campo Grande/Porto Murtinho/Salta. A partir de objetivos comuns surge o interesse coletivo, de modo a gerar benefícios para o todo.

Com o avanço da obra da ponte e, por conseguinte, das obras de asfaltamento dos trechos no Paraguai e na Argentina, espera-se crescimento na ordem dos outros negócios correlacionados a infraestrutura turística (mais malha aérea entre cidades do Corredor; aumento da rede hoteleira; pontos de apoio e postos de serviços automotivos), dentre outros.

No caso específico do transporte ressalta-se que não há como fazer turismo sem alternativas de transporte eficiente (nesse caso abrimos parênteses para a modalidade de turismo de aventura, que pode ser feito, mesmo antes da viabilização do asfalto e da ponte). O Corredor Rodoviário 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.

Retornando ao turismo de aventura, essa categoria é vista pela Associação Brasileira de Agências de Viagens, seccional MS (ABAV-MS), como uma opção para se comercializar antes de o Corredor Rodoviário estar plenamente trafegável, desde que amparada por seguro viagem. Conforme indicam Fluker e Turner (2000, p. 380), uma aventura requer três elementos, isto é, “liberdade de escolha; gratificação intrínseca; e um elemento de incerteza, por exemplo, quando o resultado da experiência é desconhecido ou seus riscos são imprevisíveis”. De acordo com o abordado até o momento, fica claro que os praticantes do turismo de aventura caracterizam-se, sobretudo, por uma percepção mínima de risco.

Para o Ministério de Turismo Brasileiro (MTUR), o turismo de aventura “compreende os movimentos turísticos decorrentes da prática de atividades de aventura de caráter recreativo e não competitivo” (BRASIL, 2005, p. 9). Já Cesar e Arnaiz (2002), revelam que ao menos na teoria, o turismo de aventura “*mantiene un elevado compromiso con la sustentabilidad*” (DÍAZ CARRION, 2012, p. 533). Ocorre mencionar que o turismo de aventura a priori pode ser aproveitado como um produto “pré-Corredor” por estimular trechos *off Road* (em veículos 4x4) nos trechos de estrada pelo Chaco paraguaio até a divisa com a Argentina.

Com o aumento da demanda de procura pelo Corredor, ocorre ainda a necessidade de uma regulamentação heterogênea e menos burocrática no que diz respeito principalmente ao transporte rodoviário e o recorrente controle policial intrafronteiriço; a criação de postos de informação turística bilíngue; a deficiência de não aceitar cartões de crédito internacionais em postos

de combustíveis; ausência de casas de câmbio, tudo isso reflete uma integração pífia do sistema de transportes entre esses países, de forma mais significativa no trecho brasileiro e paraguaio.

De acordo com o Ministério de Relações Exteriores, é imprescindível que se haja um comitê ou conselho que reúna todos os formadores de opinião para empreender ações prioritárias e coordenar esforços, como o poder público, privado e universidades dos quatro países do Corredor (WEBINAR UCDB, 2018). Um mapeamento de toda a cadeia turística do corredor é uma dessas premissas. Para o planejamento de longo prazo, o ministro cita ainda a intenção de se criar “um observatório de turismo, para a elaboração de estatísticas e indicadores de desempenho, inclusive para desenvolvimento de novos produtos turísticos, como faz a empresa estatal Segitur, na Espanha” (WEBINAR UCDB, 2018, s.p.)

Oportuno ainda ressaltar que é preciso um olhar sobre a diferenciação territorial que envolve as ações de infraestrutura de acordo com cada região por onde perpassará o Corredor. No caso específico do setor de comércio e serviços, pelas localidades que constituem o Corredor serem em cidades pequenas em geral, poderá haver um incremento da economia criativa nesses locais, como a produção de artefatos locais pelas mencionadas comunidades (impactos positivos). Nessa visão, no contexto de Mato Grosso do Sul, o Corredor Rodoviário, portanto, contribuiria para consolidar o papel de algumas cidades no interior do Estado.

5 PORTO MURTINHO: IMPACTOS

Porto Murtinho é um município localizado estrategicamente as margens do Rio Paraguai. Foi criado em 1911, e faz divisa (fronteira molhada) com Carmelo Peralta, no Paraguai. A travessia no rio é feita por balsa e estima-se que, a partir de 2022, se dará por ponte, otimizando o tempo e capacidade de carga, visto que por balsa é possível transportar apenas quatro veículos de pequeno porte por vez.

Com a construção da ponte binacional estima-se um crescimento tanto no transporte (que também é um dos negócios vinculados ao turismo), quanto aos outros setores, como agenciamento de viagens, acomodações e atrativos turísticos. A ponte será um facilitador na criação de demanda de turismo rodoviário nos atrativos de Mato Grosso do Sul, para os turistas estrangeiros, bem como uma porta de entrada dos turistas brasileiros para os outros países do corredor.

Importante inicialmente tratar da construção da ponte. Com a instalação de uma obra desse porte, em local de turismo de pesca e com o agravante de uma população de baixa renda nesse entorno, deve ocorrer uma preocupação da academia, comércio e agentes locais de turismo, além do poder público em geral referente ao turismo sexual⁷ (alguns membros da academia preferem o termo “exploração sexual de crianças e adolescentes no turismo”).

Com a ponte pronta, as atividades com a cidade vizinha de fronteira Capitán Carmelo Peralta se intensificarão, trazendo novos significados para ambas as comunidades. Por outro lado, há de se salientar que a presença de trânsito de pessoas de várias localidades pode vir a trazer outras problemáticas como o aumento da prostituição, conforme apontado acima, e insegurança geral,

⁷ O termo turismo sexual não é uma prática simples de definir (TAYLOR, 2001). Dentro de uma abordagem geral, CHAME (1998) conceitua essa expressão como “o deslocamento de pessoas de ambos os sexos para outras cidades, estados, países e continentes, exclusivamente em busca de aventuras eróticas”. Tende-se também a apresentar o turismo sexual como uma prática realizada por homens provenientes de países ricos que viajam para países pobres ou em desenvolvimento com o objetivo de se relacionar sexualmente com mulheres nativas, mediante pagamento em dinheiro ou presentes (TAYLOR, 2001).

como roubo de cargas. Ao município compete atualizar o plano diretor urbano que atenda as questões locais a partir da intensificação da obra e do contexto total do Corredor. Conforme a visão do Professor Orlando Moraes Junior, “é preciso consolidar ainda o papel dos conselhos municipais, de saúde, educação, defesa civil e direitos humanos, política urbana, para garantir a participação nas tomadas de decisões dos municípios da rota” (WEBINAR UCDB, 2018, s.p.).

Dos 79 municípios do Estado de Mato Grosso do Sul, 54 ainda possuem população inferior a 20 mil habitantes. O Corredor contribuirá para consolidar o papel de alguns municípios no interior do Estado, como Porto Murtinho, principalmente pelo valor arquitetônico da cidade. No contexto que se dá antes da construção da ponte, a cidade pode ser considerada como um fim de linha, onde, além da pesca, não há muitas alternativas de geração de renda e desenvolvimento para a sua população.

Além do mais, Porto Murtinho, através dos seus ciclos econômicos, como o ciclo da erva-mate, do tanino e do charque, com a viabilidade do Corredor Bioceânico, pode se despertar para um destino de turismo cultural, por sua vasta produção arquitetônica. Ressalta-se ainda, que a população da cidade tem intrinsecamente hábitos do país vizinho, o Paraguai. Esperam-se, com a notabilidade do Corredor, pós-construção da ponte, que tais semelhanças entre os países componentes do Corredor fiquem mais claras aos olhos dos turistas e dos próprios cidadãos sul-americanos.

Nessa linha, tradições como a Festa de Nossa Senhora de Caacupé, realizada anualmente pela comunidade murtinhense, é uma tradição “importada” do Paraguai. A festa é realizada todo dia 8 de dezembro, em homenagem a Nuestra Madrecita de Caacupé, padroeira do país vizinho, e certamente, num eventual calendário de eventos do Corredor Bioceânico, esse entraria como um dos principais acontecimentos. Conforme Lima (2013), a respeito dos ciclos econômicos e história arquitetônica de Porto Murtinho, a autora avalia que,

Hoje, a população pouco se recorda da cidade que foi marco de desenvolvimento econômico no então Mato Grosso do início do século XX. Atualmente, a economia de Porto Murtinho é aquecida pela pecuária, pelo turismo pesqueiro, pelo comércio e pelas atividades da Agência Portuária de Porto Murtinho Ltda. Como município fronteiriço, distante em média 400 Km de centros maiores do estado – como Campo Grande, por exemplo – e não sendo local de passagem, tem acesso esporádico o que, de certa forma, garantiu a conservação da grande maioria dos edifícios construídos no final do século XIX e início do século XX. (LIMA, 2013, p. 80).

Na outra margem do Rio Paraguai, Carmelo Peralta, posta como cidade gêmea a Porto Murtinho, com a instalação das obras da ponte, tem que ser parte do processo de enfrentamento das vulnerabilidades, visto que os problemas não se restringem somente a uma cidade ou a uma simples faixa territorial, ainda mais com o problema de ordem da prostituição infantil, pela cidade vizinha ser um polo de turismo de pesca e é conhecido desse tipo de vulnerabilidade existente principalmente no período da abertura para a prática da pesca. Oportuno formalizar planos de ação e não somente de intenção, para que de fato sejam “realizáveis” e também em casos como citado a priori, no caso Porto Murtinho e Carmelo Peralta, de forma binacional (prever o que se pode realizar concretamente, sem utopia).

Nesse eixo de impactos sociais, para efeito de exemplificação, citamos um projeto da academia, envolvendo pesquisadores das instituições de ensino superior sobre o Corredor (ora denominada Unirila) intitulado “Um modelo de qualidade de vida para adolescentes e sua relação com os recursos psicológicos das premissas histórico-socioculturais: um estudo de rastreamento

sobre o impacto da rota de integração latino-americana”, da pesquisadora Dra. Heloisa Grubits, da Universidade Católica Dom Bosco (UCDB).

Ademais, outros projetos de “quatro mãos”, envolvendo as cidades fronteiriças, como têm sido feitos com Porto Murtinho e Carmelo Peralta, devem se estender para outras regiões de fronteira do Corredor, como nas divisas Paraguai-Argentina e Argentina-Chile, e de forma paralela, a própria Bolívia pode ser beneficiada, por fazer fronteira com esses três países do atual Corredor Rodoviário Bioceânico, parte da Rota de Integração Latino-Americana (Rila).

6 METODOLOGIA

A metodologia utilizada para elaboração deste artigo foi Pesquisa quantitativa e qualitativa, tendo como foco de natureza exploratória e descritiva, em que os procedimentos serão baseados pelo caráter bibliográfico, bibliométrico e documental. Para realização das análises dos dados será utilizado o método de observação assistemática ou observação sem estrutura, é aquela em que o pesquisador não pode prever os eventos pois não exige planejamento prévio e rigoroso, sendo utilizado em estágio inicial pois os dados que serão colhidos podem sofrer modificações e outras interpretações, será realizado uma observação em equipe, pois possibilita que a pesquisa seja vista/analisaada em diversos ângulos podendo assim confrontar os dados coletados.

Nesta direção, foi desenvolvida uma pesquisa de ordem social. Segundo Lüdke e André (1986), a pesquisa qualitativa se desenvolve em uma situação natural, possui ricos dados a serem descritos, focalizando a realidade de uma forma complexa e contextualizada. Este processo abriga e permite que em seu interior se gestem diferentes relações e vivências entre os sujeitos envolvidos- pesquisador e pesquisado abrindo possibilidades históricas.

A realização de uma investigação prevê o confronto entre dados, evidências, registros e um conhecimento teórico acumulado sobre determinado assunto. Este conhecimento carrega as marcas e sinais do seu tempo, comprometido com sua realidade histórica não pairando acima dela, como uma verdade absoluta. “A construção da ciência é um fenômeno social por excelência [...] a pesquisa traz consigo, inevitavelmente, a carga de valores, preferenciais, interesses e princípios que orientam o pesquisador” (LÜDKE; ANDRÉ, 1986, p. 3).

Pesquisa de uma relação direta com o acontecimento registrado, senão por meio de algum elemento intermediário e não diretamente pelo investigador], ou seja, são documentos (artigos científicos, revistas, jornais, vídeos, entre outros) pesquisados (GRESSLER; VASCONCELOS; SOUZA, 2007).

A pesquisa exploratória tem por objetivo causar uma familiaridade com o problema pesquisado, e envolve levantamento bibliográfico, sendo que a pesquisa descritiva tem por objetivo descrever algumas características do fenômeno pesquisado, podendo estabelecer relações entre as variáveis.

A partir dos principais conceitos fundamentados, construímos nuvens de palavras que permitem uma análise mais objetiva do que julgamos serem os pontos principais do artigo. Na organização dos resultados através dessa ferramenta foi utilizado um programa de informática que produz uma nuvem de palavras, organizando-as em várias cores e tamanhos, com base no número de menções feitas nesse estudo. O recurso em evidência é chamado de *Word Clouds*⁸, e a figura 2 a seguir ilustra o resultado em análise.

⁸ O *Word Clouds* é um site de internet, gratuito (<http://www.wordclouds.com>) que cria as chamadas nuvens de palavras para os usuários. Para utilizá-lo é necessário acesso a internet e um navegador (Google Chrome, Internet Explorer etc.) atualizado.

Figura 2 – Nuvem de palavras



Fonte: Elaborada pelos autores.

A palavra mais destacada foi referente ao município de Porto Murtinho, seguida da palavra “rota”, circuncidadas posteriormente pelas palavras “turismo”, “países” e “ponte”. Em suma, Porto Murtinho é o case central desse estudo, que pode se transformar de uma cidade em fim de linha no estado, para um ponto de convergência crucial para o desenvolvimento do Corredor Bioceânico, pois através da construção da ponte binacional, a cidade se tornará o principal elo e cenário da maior obra entre os quatro países do Corredor, além de indutor de turismo.

Numa segunda análise, as palavras contrapostas aquelas de maior destaque, um pouco menos referendadas, porém relevantes na fundamentação do artigo, são as cidades (com relevância principal para Porto Murtinho seguida da cidade fronteiriça Carmelo Peralta, no Paraguai), Salta na Argentina, e Antofagasta, no Chile e a “construção” da ponte pelo Rio “Paraguai”, que têm previsão de um espaço de tempo de três anos para sua conclusão, além do “trecho” de estradas que necessitam de asfaltamento no Paraguai e Argentina. A viabilidade de turismo pré-Corredor, antes das obras supracitadas, como terceiro elemento (menos citadas) das palavras em questão referendadas na nuvem de palavras é o turismo de aventura, ainda que não haja estudos específicos para essa modalidade de turismo nessa região.

O Corredor que se formará a partir da finalização das obras faltantes potencializará novas “rotas dentro da rota”, como o encurtamento da distância entre Porto Murtinho/Carmelo Peralta e Salta, na Argentina, estimulando maior oferta e indução de novos destinos. Em resumo, o turista argentino poderá num fim de semana ou feriado local estendido, conhecer o Chaco paraguaio, o turismo de pesca e patrimônio de Porto Murtinho, e por outro lado, o brasileiro, principalmente da região centro-oeste do país, terá uma opção de turismo para conhecer as vinícolas argentinas de Salta passando pelo já citado Chaco paraguaio, e, tendo maior disponibilidade de tempo, esticar as férias para o Deserto chileno do Atacama.

7 CONSIDERAÇÕES FINAIS

O Corredor Rodoviário Bioceânico contribuirá para o desenvolvimento econômico local de Mato Grosso do Sul e dos países que fazem parte de seu percurso, pela facilidade logística, com a construção da ponte em Ponto Murtinho, ligando Brasil ao Paraguai, e aos demais países que o compõem. Facilitando a logística, emergem as potencialidades para o turismo, pois há uma vontade política desenvolvimentista de ambas as fronteiras para que o processo de sinalização e acordos de transportes de mercadoria e demais trâmites sejam facilitados. Ocorre mencionar que além da grande obra da ponte e dos trechos de estrada em processo de asfaltamento, outros projetos podem andar em harmonia com essas grandes obras, como sinalização turística, criação de pontos de apoio e centros de atendimento ao turista.

Porto Murtinho será amplamente beneficiado pela construção do Corredor, aumentando a geração de empregos, potencializando o comércio local e saindo da invisibilidade de fim de linha para centro de rota, e deve promover o aumento da cadeia do turismo, com mais hotéis, operadores de turismo, restaurantes e guias locais. O ponto crítico a partir da grande obra da ponte diz respeito à mão de obra excessiva em local onde há um alerta para o turismo sexual.

O fortalecimento do turismo ocorrerá de forma gradativa. O nome Corredor Rodoviário Bioceânico tem um peso e já é uma referência, pois há mais de 10 anos fala-se em diminuir as fronteiras entre esses países sul-americanos na forma de um Corredor Bioceânico, mesmo que no início contemplasse a passagem pela Bolívia (descartada, pela falta de condições de suas estradas e por questões geopolíticas) e antes mesmo dos acordos firmados entre Brasil e Paraguai, o empresariado (transportadoras e entidades de classe) demonstrou interesse nas visitas *in loco* (em forma de caravanas). O termo bioceânico é referente à união dos portos do Atlântico ao Pacífico, criando nova alternativa para escoamento de grãos, desafogando os portos de Santos e Paranaguá e fomentando o uso dos portos chilenos de Iquique, Mejillones e Antofagasta, que ainda têm baixa ocupação.

Outrossim, além de fortalecer os destinos turísticos já consolidados dos países do Corredor, este pode estimular outros atrativos adormecidos e pouco conhecidos pelo grande público, como o patrimônio arquitetônico e cultural de Porto Murtinho e da província argentina de Jujuy. Ademais, a viabilidade da ponte fomentará roteiros conjugados e aumento de frota de ônibus e maximizará também a malha aérea entre os países do Corredor, de forma gradativa.

Ocorre mencionar que em paralelo a construção da ponte, será necessário adequar infraestrutura nas estradas com pontos de apoio, postos de combustível, oficinas automotivas, rede hoteleira e o mínimo de sinalização turística. Os trâmites aduaneiros fatalmente serão revisados para agilizar a logística do transporte de cargas, um filão que também impulsionará o turismo de negócios, estimando um aumento considerável de veículos à medida que as rodovias estiverem pavimentadas e prontas para o tráfego de todo tipo de veículo.

A potencialidade da rota para o aumento de fluxo de turistas entre os países componentes desse Corredor Bioceânico é uma realidade de médio prazo, estimada para término até meados de 2022. Estatísticas sobre oferta de hotelaria e gastronomia, principais hospitais, centros de atendimento ao turista (que serão criados a partir da finalização da infraestrutura de estradas) serão instrumentos de novas pesquisas, que são complementares para a dinâmica do Corredor.

As modalidades de turismo evidenciadas no supracitado Corredor Bioceânico vão desde o turismo de contemplação, presente nos quatro países da rota, bem como o enoturismo (vinícolas

de Salta na Argentina), turismo de eventos, turismo cultural (Porto Murtinho, Jujuy), turismo em áreas naturais como o Deserto do Atacama, e o turismo de aventura, alternativa em discussão para comercialização antes de o Corredor estar totalmente estruturado.

Ademais, é pertinente afirmar que o Corredor poderá trazer externalidades positivas que vão além do progresso e dinamismo, mas também de um crescimento atrelado a uma integração cultural, educacional, geradora de renda e que maximize a qualidade de vida da população do entorno desses países correlacionados, aumentando pontes e diminuindo muros, fortalecendo a união entre os povos.

REFERÊNCIAS

BARAT, Josef. Globalização, logística e transporte. In. BARAT, Josef. *Logística e transporte no processo de globalização*. São Paulo: UNESP, 2007.

BARROS, Abílio de. *Gente pantaneira: crônicas de sua história*. Rio de Janeiro: Lacerda Editores, 1998.

BRASIL. Ministério do Turismo. *Regulamentação, normalização e certificação em turismo de aventura: relatório diagnóstico*. Brasília, 2005. Disponível em: http://www.livrosgratis.com.br/arquivos_livros/tu000015.pdf. Acesso em: 3 mar. 2019.

CÉSAR, Alfredo; ARNAIZ, Stella. *Globalización, turismo y sustentabilidad*. Puerto Vallarta: Universidad de Guadalajara, 2002.

CENTRO HUMANITÁRIO DE APOIO À MULHER (CHAME). *O que é que a Bahia tem: o outro lado do turismo em Salvador*. Salvador: UFBA, 1998.

COSTA, Rogério Haesbaert da. *O mito da desterritorialização: do “fim dos territórios” a multiterritorialidade*. 2. ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2004.

DÍAZ CARRIÓN, Isis Arlene. Turismo de aventura y participación de las mujeres en Jalcomulco (México). *PASOS. Revista de Turismo y Patrimonio Cultural*, Islas Canarias, v. 10, n. 5, p. 531-42, 2012.

FERNANDES, Frederico Augusto Garcia. *Entre histórias e tererés: o ouvir da literatura pantaneira*. São Paulo: UNESP, 2002.

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.

GRESSLER, Lori Alice; VASCONCELOS, Luiza Mello; SOUZA, Zélia Peres de. *História e Geografia do Mato Grosso do Sul*. São Paulo: FTD, 2005.

LANDER, Edgardo. Crisis Civilizatórias, Límites del planeta, assaltos a la democracia y pueblos en resistência. In: QUINTERO, Pablo (ed.). *Crisis Civilizatória, desarrollo y Buen Vivir*. Ciudad Autónoma de Buenos Aires: Del Signo, 2014. p. 27-58.

LEITE, Eudes Fernando. *Marchas na história: comitivas e peões-boiadeiros no Pantanal*. Brasília: Ministério da Integração Nacional; Campo Grande, MS: UFMS, 2003.

LIMA, Maria Margareth Escobar Ribas. *Ciclos econômicos e produção arquitetônica em Porto Murtinho*. Campo Grande, MS: Fundação de Cultura de Mato Grosso do Sul, 2013.

LÜDKE, Menga; ANDRÉ, Marli E.D. *Pesquisa em educação: abordagens qualitativas*. São Paulo: EPU, 1986.

MAMEDE, Simone Batista. *Interpretando a natureza: subsídios para a educação ambiental*. Campo Grande: UNIDERP, 2003.

MATTEDI, Marcos Antônio. Pensando com o desenvolvimento regional: subsídios para um programa forte em desenvolvimento regional. *Revista Brasileira de Desenvolvimento Regional*, Blumenau, v. 2, n. 2, p. 59-105, jun. 2015.

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.

MELLO, Claiton; STREIT, Jorge; ROVAL, Renato. (Org.). *Geração de trabalho e renda, economia solidária e desenvolvimento local: a contribuição da Fundação Banco do Brasil*. São Paulo: Publisher Brasil, 2006.

NOGUEIRA, Albana Xavier. *O que é Pantanal*. São Paulo: Brasiliense, 1990. (Coleção Primeiros Passos).

PIKE, Andy; RODRÍGUES-POSE, Andrés; TOMANEY, John. Local and Regional Development. *Journal of Economic Geography*, v. 7, n. 2, p. 217-19, mar. 2007. Disponível em: <https://doi.org/10.1093/jeg/lbl026>. Acesso em: 20 set. 2018.

SACHS, Ignacy. *Caminhos para o desenvolvimento sustentável*. Rio de Janeiro: Garamond, 2000.

SACHS, Ignacy. Desenvolvimento numa economia mundial liberalizada e globalizante: um desafio impossível? *Estudos Avançados*, São Paulo, v. 11, n. 30, p. 213-42, maio/ago.1997.

SERRANO, Célia; PAES-LUCHIARI, Maria Tereza. (Eco)turismo e meio ambiente no Brasil: territorialidades e contradições. In: TRIGO, Luiz Gonzaga Godoi (Ed.). *Análises regionais e globais do Turismo Brasileiro*. São Paulo: Roca, 2005. p. 505-15.

SIBLEY, D. A. *Birding Basics*. Nova Iorque: Alfred A. Knopf, 2002.

SILBERBERG, T. Cultural tourism and business opportunities for museums and heritage sites. *Tourism Management*, v. 16, n. 5, 1995.

TAYLOR, Jacqueline Sánchez. Dollars are a girl's best friend? Female tourists' sexual behaviour in the Caribbean. *Sociology*, v. 35, n. 3, p. 749-64, 2001.

TRESSERRAS, Juan J. El uso del patrimonio cultural para el turismo cultural: una mirada desde la comunidad para el desarrollo endógeno basado en un turismo sostenible y responsable. Ponencia. In: SEMINARIO INTERNACIONAL EL PATRIMONIO CULTURAL, UN APORTE AL DESARROLLO ENDÓGENO. Nov. 2013, Quito. *Anais [...]*. Quito: UASB, 2013.

UNION DE NACIONES SURAMERICANAS (UNASUR); Consejo Suramericano de Infraestructura y Planeamiento (COSIPLAN). *Informe de Actividades 2017*. Disponível em: <https://www.flipsnack.com/IIRSA/informe-de-actividades-2017.html>. Acesso em: 20 set. 2018.

URRY, John. *O olhar do turista: lazer e viagens nas sociedades contemporâneas*. São Paulo: Studio Nobel; SESC, 2001.

VARGAS, Icléia Albuquerque de. *Porteiras assombradas do paraíso: embates da sustentabilidade socioambiental no Pantanal*. Campo Grande, MS: UFMS, 2009.

VERHELST, Thierry G. *O direito à diferença Sul Norte: identidades culturais e desenvolvimento*. Tradução de Maria Luísa César. Petrópolis: Vozes, 1992.

VIEGAS, Anderson. Rodada de Negócios e assinatura de convênios para projetos do corredor marcam Rila na Argentina. *G1 MS*, 31 agosto 2017. Disponível em: <https://g1.globo.com/mato-grosso-do-sul/rila/noticia/rodada-de-negocios-e-assinatura-de-convenios-para-projetos-do-corredor-marcam-rila-na-argentina.ghtml>. Acesso em: 18 maio 2018.

WALSH, Catherine. *La educación intercultural en la educación*. Peru: Ministerio de Educación, 2001. [Mimeografado].

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.

Sobre os autores:

Thiago Andrade Asato – Doutorando e Mestre em Desenvolvimento local pela Universidade Católica Dom Bosco. Professor de Pós-Graduação Lato Sensu em Gestão. **E-mail:** thiago_andrade_asato@hotmail.com, **Orcid:** <http://orcid.org/0000-0001-8865-1518>

Débora Fittipaldi Gonçalves – Doutora em Desenvolvimento Regional. Integrante dos grupos de pesquisa Desenvolvimento, Ethos, Alteridade e Desenvolvimento (GPEAD) e Grupo de Estudo Turismo Fronteira e Território (GEFRONTER). Professora efetiva da Universidade Estadual de Mato Grosso do Sul (UEMS) e Coordenadora do Curso de Turismo da UEMS, Unidade de Campo Grande. **E-mail:** defittipaldi@uems.br, **Orcid:** <http://orcid.org/0000-0002-4664-8174>

Erick Pusck Wilke – Doutorado em Administração pela UNINOVE (SP). Mestrado em Cultura & Turismo pela Universidade Estadual de Santa Cruz. Graduado em Turismo pela Universidade Estadual de Ponta Grossa. Professor na Universidade Federal de Mato Grosso do Sul, atuando principalmente nas seguintes áreas: Estratégias Organizacionais; Administração e Gestão Hoteleira; Marketing e Turismo. **E-mail:** erick.wilke@ufms.br, **Orcid:** <http://orcid.org/0000-0001-9443-1255>

