



## DETALHAMENTO DA PROPOSTA DE AÇÃO DE EXTENSÃO

### 1. Identificação

1.1. Título da Ação: Construção Multidisciplinar para o Corredor Bioceânico

1.2. Edital/ano: PROECE 2019 EXT

1.3. Modalidade da Ação de Extensão: Projeto

1.4. Coordenador/a: Erick Pusch Wilke

1.5. Unidade: ESAN

1.6. Período de execução: 12.2019 a 11.2020

### 2. Informações Necessárias para Análise/Manifestação da Unidade Proponente

#### 2.1. Servidores envolvidos na execução da proposta com a respectiva carga horária semanal e total

Nome completo do servidor	Categoria (docente ou técnico)	Unidade de Lotação	CH média semanal	Nº de semanas de dedicação	CH total
Erick Pusch Wilke	Docente	ESAN	20	45	900
Francisco Bayardo	Docente	FAENG	15	45	675
Luciane Cristina Carvalho	Docente	ESAN	15	45	675
Edgar Aparecido da Costa	Docente	CPAN	15	45	675
Ynes da Silva Félix	Docente	FADIR	15	45	675
Eduardo Ramirez Meza	Técnico	Cidade Universitária	10	45	450

#### 2.2. Infraestrutura necessária para a execução da proposta

Descrição do item	Unidade/Instituição detentora	Período de utilização
Sala de Atos da Reitoria	RTR	Esporádico
Complexo Multiuso	PROADI	Esporádico

#### 2.3. Relação entre as demandas externas a serem atendidas e as diretrizes internas da Unidade Proponente

### 3. Fonte(s) e valor(es) de financiamento previstos e/ou pleiteados (detalhar no Sigproj)

Fonte	Valor
UFMS	R\$ 0,00
Emenda Parlamentar	R\$ 438.000,00
Externa (convênio/contrato)	R\$ 0,00
<b>TOTAL</b>	<b>R\$ 438.000,00</b>

### 4. Público-Alvo da Ação de Extensão

#### 4.1. Caracterização do público-alvo

As ações de extensão deste projeto tem como alvo o público interessado e/ou afetado direta ou indiretamente pelas ações de desenvolvimento do corredor rodoviário entre Campo Grande (MS) e os portos Chilenos. Dente eles, especialmente os agentes públicos e operadores privados cujas decisões podem ecoar na vida diária de milhares de pessoas. A ideia é que tais decisões sejam ponderadas para melhor atender os anseios da sociedade e o desenvolvimento humano em todas as cidades ao longo do corredor. Isto posto, a produção científica associada a ações concretas de difusão e partição do conhecimento são bastante úteis. De modo específico, em atendimento aos eixos deste projeto, o público envolve: gestores públicos municipais; entidades associativas de classe; líderes comunitários; empresas do setor de transporte e logística e do setor de turismo; pequenos e micro produtores e empreendedores, agricultores de base familiar e sociedade civil em geral.

#### 4.2. Estimativa da quantidade de pessoas que poderão ser diretamente atendidas/beneficiadas



Categoria	Qtde
Pessoal Externo ao Meio Universitário	700
Pessoal Vinculado à UFMS	200
Pessoal Oriundo de Outras Instituições de Ensino Superior	100
<b>Público-alvo total estimado</b>	<b>1.000</b>

#### 5. Parcerias Institucionais para o desenvolvimento da Ação de Extensão

Instituição	Forma de participação ou apoio*
Universidade Estadual de MS	Pesquisador

#### 6. Justificativa

Este projeto representa uma extensão do somatório de esforços e ações em torno do tema central Corredor Bioceânico. Esse esforço abrange iniciativas do governo federal, estadual, embaixadas, empresas e universidades públicas e privadas visando a promoção do caminho rodoviário entre centro-oeste brasileiro às cidades portuárias do leste chileno. O empreendimento tem reconhecido como um instrumento de desenvolvimento socioeconômico dos povos ao longo de sua extensão, por meio do aumento do volume e qualidade do transporte intermodal de cargas no âmbito inter-regional e internacional, além da geração e aumento dos fluxos de turistas transitando por motivo de lazer ou negócios.

A Universidade Federal de Mato Grosso do Sul pertence ao conjunto das universidades comprometidas com os referidos esforços, a chama UniRILA (Rede Universitária da Rota de Integração Latino Americana). Desta, participam ainda as seguintes universidades brasileiras: Universidade Estadual de Mato Grosso do Sul (Curso de Turismo), Universidade Católica Dom Bosco (Programa de Mestrado e Doutorado em Desenvolvimento Local, Programa de Mestrado e Doutorado em Ciências Ambientais), Instituto Federal de Mato Grosso do Sul e UNILA; e estrangeiras: Paraguai (Universidade Nacional de Assunção); Argentina (Universidade Nacional de Salta) e Chile (Universidade Católica do Norte do Chile).

Nesse cenário, a UFMS está comprometida com a produção do conhecimento multidisciplinar de modo a promover o (re)pensar em direção ao desenvolvimento sustentável do território compreendido ao longo da rota. Ao assumir esse compromisso, a universidade tem se destacado em ações específicas, como a promoção do "Seminário Corredor Rodoviário Bioceânico: Turismo em Foco" realizado em novembro de 2018 contando com a presença de ministros, embaixadores e agentes públicos, tendo sido prestigiado pelo público externo tanto nacional quanto internacional em aproximadamente 200 participantes. Em abril de 2019, atendendo ao convite da Associação Brasileira das Agências de Viagens de MS, a UFMS fez-se presente na "Expedição ABAV Corredor Bioceânico" a qual percorreu todo o trajeto rodoviário do corredor, participando ativamente de reuniões técnicas com autoridades municipais, colhendo dados e expandindo o campo e as oportunidades para pesquisas e acordos cooperativos em um futuro próximo.

Este projeto expande o compromisso assumido pela UFMS no âmbito da UniRILA. Ao intensificar as ações de pesquisa-extensão centradas no corredor bioceânico a UFMS demonstra mais uma vez como a maior universidade do MS pode contribuir para o progresso dos assuntos atuais e de interesse público. Nessa direção, a UFMS inova ao preconizar este projeto de pesquisa-ação em caráter multidisciplinar, envolvendo especialistas, professores e pesquisadores não somente no âmbito interno, mas em uma visão interinstitucional, congregando e aquecendo os esforços para o crescimento cooperativo da rede universitária. Ao dispor das cadeiras de conhecimento nos eixos temáticos de economia, turismo, logística, direito e história a universidade acentua o compromisso com resultados contundentes em questões para as quais se evocam soluções improrrogáveis. Nessa direção, é imperioso saber:

- 1) Quais são as atividades produtivas e as características da diversidade econômica das propriedades de base familiar? Quais produtos são objetos do interesse internacional de modo a gerar demanda via corredor? Como se caracterizam as cadeias produtivas ao longo do corredor: setores, agentes econômicos, fluxos, elos, matérias-primas e produto final, parcerias e concorrências, limites e gargalos do sistema, recursos? Quais os impactos gerados sobre a renda e trabalho? Quais serviços públicos serão necessários em função do aumento da demanda?
- 2) Qual o nível de competitividade dos destinos turísticos eixos ao longo do corredor?, Quais são suas vantagens comparativas e competitivas para o desenvolvimento do turismo? Quais são as condições relativas a oferta de equipamentos, atrativos e produtos turísticos?



- 3) *Quais os efeitos da utilização dos portos de Porto Murtinho para importação e exportação para o estado de MS e região Centro-Oeste brasileira? Quais produtos/regiões produtoras estariam dentro do raio de viabilidade econômica a partir dos portos de Porto Murtinho para importação/exportação? Quais produtos de MS e Centro-Oeste apresentam maior viabilidade para utilização do corredor bioceânico?*
- 4) *Como se dá o funcionamento e a dinâmica dos mercados de trabalho assalariado de Porto Murtinho e região: padrões e excepcionalidades na relação entre os fornecedores e as demandas de serviços de trabalho. Quais serviços de natureza jurídica há previsão de aumento na demanda e necessidade de ampliação da oferta? Como se caracterizam os arranjos institucionais firmados ou que devem ser assegurados para o planejamento territorial e o monitoramento de impactos sociais decorrentes dos empreendimentos econômicos nos territórios?*
- 5) *Como pode ser descrito o processo histórico de concepção, articulação e planejamento em torno da materialização do Corredor Bioceânico? Quais são reconhecidos protagonistas em torno desse propósito? Como se deu o processo de construção coletiva e articulada?*

Os resultados imediatos alcançados em cada um destes eixos temáticos conduzirão à promoção de ações de extensão específicas do eixo e também a ações compartilhadas envolvendo todas as áreas temáticas. Para tanto, tem-se uma visão inicial das ações de extensão em cada eixo temático:

- 1) **Eixo Economia:** *Levar a conhecimento do grande público as atividades produtivas de base familiar e os produtos com potencial interesse para exportação, bem como as características dos sistemas e cadeias produtivas ao longo do corredor. Instruir e agentes econômicos, autoridades e produtores sobre as oportunidades e desafios para integração da produção e produtos com corredor bioceânico.*
- 2) **Eixo Turismo:** *Promover evento de natureza técnica baseado nos resultados imediatos da pesquisa de modo a gerar o cambio de experiências de sucesso e insucesso no âmbito do turismo. O interesse estará centrado na difusão das melhores práticas e aperfeiçoamento da gestão competitiva e integração do trade nos destinos turísticos eixo do corredor bioceânico.*
- 3) **Eixo Logística:** *Promover evento de capacitação ou instrução abordando os produtos e atividades econômicas viáveis para utilização do corredor bioceânico: carne e grãos, minério de ferro e ferro fundido, gás natural, fios e tecidos, adubos e fertilizantes, alimentos, entre outros.*
- 4) **Eixo Direito:** *Promover curso ou seminário de instrução a respeito da previsão de alteração na dinâmica e fluxos da demanda de serviços essenciais a população, além das relações de trabalho, emprego e renda.*
- 5) **Eixo História:** *Apresentar por meio de seminário o descritivo processo histórico de construção, planejamento e organização do corredor bioceânico, contemplando seus protagonistas e fatos determinantes para a materialização do projeto.*

## 7. Fundamentação Teórica

### Economia

Com a intensificação da globalização da produção, nas últimas décadas surgiu um debate a respeito do papel e do potencial da inovação tecnológica local. Lastres e Cassiolato (2003) enfatizam a relevância do aprendizado e da inovação como fonte de competitividade. Os autores definem os Arranjos Produtivos Locais como:

“Arranjos produtivos locais são aglomerações territoriais de agentes econômicos, políticos e sociais - com foco em um conjunto específico de atividades econômicas - que apresentam vínculos mesmo que incipientes. Geralmente envolvem a participação e a interação de empresas - que podem ser desde produtoras de bens e serviços finais até fornecedoras de insumos e equipamentos, prestadoras de consultoria e serviços, comercializadoras, clientes, entre outros - e suas variadas formas de representação e associação. Incluem também diversas outras organizações públicas e privadas voltadas para: formação e capacitação de recursos humanos, como escolas técnicas e universidades; pesquisa, desenvolvimento e engenharia; política, promoção e financiamento.” (Lastres e Cassiolato, 2003, p.3-4).

Também outra definição relevante realizada pelos autores são os Sistemas produtivos e inovativos locais:



Serviço Público Federal  
Ministério da Educação

Fundação Universidade Federal de Mato Grosso do Sul



“São aqueles arranjos produtivos em que interdependência, articulação e vínculos consistentes resultam em interação, cooperação e aprendizagem, com potencial de gerar o incremento da capacidade inovativa endógena, da competitividade e do desenvolvimento local.” (Lastres e Cassiolato, 2003, p.4).

Desse modo, os arranjos produtivos locais e os sistemas produtivos e inovativos locais são conceitos próximos, porém o segundo é mais complexo e inclui a questão do potencial de capacidade inovativa endógena. Uma das relevâncias do aspecto local para as inovações dentro dos sistemas e arranjos está no caráter tácito do processo. De acordo com Tatsch (2013) apesar de existir a defesa da ideia de que com o processo de globalização, a dimensão local diminui a relevância, porque, os espaços nacionais ficam anulados. Essa defesa está longe de ser um consenso. Ademais a literatura vem apontando a ocorrência de uma coexistência da globalização com a localização. Nas palavras da autora:

“... outro conjunto de argumentos salienta a coexistência dos dois fenômenos globalização e localização. As relações entre o espaço local e o global não são pacíficas, mas permeadas de conflitos, já que o global tenta impor sua hegemonia sobre o local. Nessa lógica, o processo de aceleração da globalização não anula nem as divergências, nem a importância dos contextos sociais e institucionais particulares. Pelo contrário, a dimensão local ganha total relevância, já que é vista como um fator determinante da capacidade inovativa. Isto porque são as relações entre os atores econômicos, sociais e políticos desses espaços locais que conformam sua capacidade inovativa e, portanto, definem a competitividade de um país, de uma região ou localidade. Nesse contexto, o Estado não perde seu papel, pelo contrário, sua intervenção coordenada nos diversos planos – nacional, regional e local – é chave para promover e garantir, diante da dinâmica global, o desenvolvimento de longo prazo dos espaços territoriais”. (Tatsch, 2013, p. 476).

Portanto, fica evidente a relevância do local no modo de produção capitalista atual. Garcez (2000) afirma que no sistema econômico contemporâneo a formação de redes de cooperação vem ganhando destaque e passa a ser elemento central no processo de absorção de conhecimentos tácitos. Considerando que o acesso ao conhecimento codificado não é suficiente para adaptação de indivíduos, empresas ou regiões às condições técnicas e de evolução dos mercados, torna-se fundamental a interação, por isso a relevância da proximidade territorial. Como o processo tem se tornado cada vez mais dinâmico e reduzido no tempo, somente os que estão próximos e ligados ao processo de criação do conhecimento têm possibilidades de acesso aos resultados. Por isso de acordo com a autora:

“Para isso, formatos organizacionais novos surgem e novas formas de interação ligam diversas unidades dentro de empresas, articulam diferentes empresas e outros agentes, como instituições de ensino e pesquisa, organismos de infra-estrutura, apoio e prestação de serviços e informações tecnológicas, governos locais, regionais e nacionais, agências financiadoras, associações de classe, fornecedores de insumos, componentes e clientes. Dessa forma, a dimensão local da inovação insere-se na lógica do conhecimento tácito, embutido em pessoas e organizações, e do aprendizado interativo”. (Garcez, 2000, p.361).

Segundo Lastres e Cassiolato (2003) esses sistemas e arranjos tem origem na identidade regional e local, com trajetórias históricas, sociais, culturais, políticas e econômicas. Dado esses fatores em comum cria-se uma possibilidade de promoção e desenvolvimento de políticas públicas e privadas que podem estar alinhadas com o fomento de inovações e estimular esses mesmos processos no longo prazo. Algumas características dos ASPLs são: Dimensão territorial; Diversidade de atividades e atores econômicos, políticos e sociais, conhecimento tácito; Inovação e aprendizado interativos; Governança e Grau de enraizamento.

A dimensão territorial diz respeito ao recorte específico no qual ocorrem processos produtivos, inovativos e cooperativos, não existe um limite fixo para tal e pode compreender município ou áreas de um município; conjunto de municípios; microrregião; conjunto de microrregiões, entre outros. A proximidade tende a auxiliar na vantagem competitiva produtiva. Outra característica é a Diversidade de atividades e atores econômicos, políticos e sociais, isso porque, várias entidades e organismos interagem neste insumo e equipamentos, prestadoras de serviços, comercializadoras, de diversas organizações públicas, privadas e não governamentais, entre outros.

**Pró-Reitoria de Extensão, Cultura e Esporte**

Cidade Universitária | Bloco das Pró-Reitorias | Caixa Postal 549  
Fones: 67 3345-7232 | 67 3345-7233 | e-mail: sec.proece@ufms.br  
79070-900 | Campo Grande - MS



Outra face é o conhecimento tácito, as interações e cooperações possuem conhecimentos que não estão codificados, mas implícitos nos indivíduos, organizações e locais. Geralmente esse conhecimento é difícil de ser formalizado, pois apresenta um elevado grau de subjetividade sendo inerente às habilidades específicas. Logo, a proximidade territorial e/ou de identidades culturais, sociais e empresariais podem auxiliar nos aprendizados e, por conseguinte nas inovações. Já a governança diz respeito aos modos de coordenação e gestão dos agentes e das atividades, tanto na produção quanto na geração e difusão de conhecimento/inovações. Assim existe uma gama de modos de governança e hierarquia. Por fim, outra face dos ASPLs consiste no grau de enraizamento, dentre os fatores elementares para o grau de enraizamento pode ser citado: o nível de agregação de valor, a origem e o controle das organizações e o destino da produção.

### Turismo

Para o alcance da vantagem competitiva, os destinos turísticos devem assegurar elevados níveis de atratividade e a experiência do turismo deve ser superior aos destinos concorrentes. A base para a obtenção de vantagem competitiva reside na estrutura de recursos centrais ou essenciais. Esse conjunto de recursos pode conter tanto recursos naturais quanto recursos criados e desenvolvidos para a finalidade estratégica. Quando a base de recursos é aliada à atividade turística de suporte – materializada pela aplicação adequada de habilidades e ações conduzidas pelas organizações públicas e empresas privadas – a sinergia pode resultar em fonte de vantagem competitiva sustentável e desempenho superior.

A competitividade está presente no cenário empresarial moderno de todas as indústrias e setores (Vobed, 2012). O interesse sobre esse tema foi intensificado, sobretudo, a partir da década de 1980, devido às contribuições de Michael Porter (Stonehouse e Snowdon, 2007), especialmente a partir da obra *The Competitive Advantages of Nations* (Porter, 1990). Nos anos seguintes, pesquisadores buscaram respostas para explicar o fenômeno da competitividade e a sua influência sobre as organizações. Atualmente é possível reconhecer que a competitividade possui forte natureza dinâmica, baseada na inovação e na busca de diferenças estratégicas (Porter, 2000).

O estudo da competitividade no turismo surgiu em paralelo ao reconhecimento da importância econômica da atividade como geradora de retornos positivos tanto para os consumidores quanto para os *stakeholders*, especialmente a partir dos anos 1950. O período que compreende os anos 1950 e 1970 ficou conhecido como o “boom” do turismo massivo em âmbito mundial. Nesse período houve um aumento vertiginoso do fluxo de chegadas internacionais e nas receitas geradas, sendo que as grandes áreas de turismo internacional eram a América do Norte e a Europa. Países como Estados Unidos e Espanha ocupavam as primeiras posições no ranking de chegadas de turistas internacionais durante vários anos e outros países também tiveram grande desenvolvimento do turismo, como França, Iugoslávia, Marrocos e Tunísia (Rejowski, 2002).

No entanto, a exploração não planejada, desarticulada e desenfreada da atividade turística resultou em preocupações quanto aos impactos gerados ao meio ambiente e à experiência turística. Logo, o turismo deveria proporcionar elevados padrões de qualidade na prestação de serviços e ainda garantir os pilares do desenvolvimento sustentável, o que seria possível por meio do planejamento da atividade turística, especialmente nos destinos turísticos. Essa preocupação intensificou a produção científica relacionada ao turismo em toda sua extensão, especialmente a partir do final dos anos 1990 e durante toda década de 2000.

Os fundamentos que formam a base dos conceitos de competitividade de destinos turísticos sugerem uma extensa capacidade de gestão e alinhamento destino-demanda, onde as organizações e empresas têm papel relevante nos aspectos produtivos e na alocação de recursos, formando um conjunto de produtos, serviços e atrativos com elevado valor para os consumidores, proporcionando posição competitiva favorável frente aos destinos concorrentes de modo que o resultado geral seja o bem estar dos residentes.

Esses estudos têm procurado explicar o que torna um destino turístico altamente competitivo frente aos destinos concorrentes e isso é realizado por meio da identificação de um amplo conjunto de fatores ou determinantes da competitividade. Esses fatores representam variáveis que são agrupadas em diversas dimensões associadas tanto ao destino turístico, como a gestão local do turismo, quanto ao ambiente que o cerca, como os indicadores macroeconômicos.

Os recursos principais em um destino turístico constituem as fundações de base da indústria do turismo (Dwyer e Kim, 2003; Dwyer et al., 2012), os quais provêm oportunidades para que os *stakeholders* promovam atividades que criem ou agreguem valor à experiência do turismo. Quando o destino consegue articular o desenvolvimento diferencial de seu feixe de recursos de forma que proporcione uma experiência de turismo única aos visitantes, pode alcançar a maior competitividade (Hassan, 2000; Rodríguez-Díaz e Espino-Rodríguez, 2008). Portanto, a competitividade pode ser considerada o resultado do ajuste apropriado entre os recursos turísticos e as



estratégias de gestão suportadas pelas organizações ligadas ao turismo, especialmente órgãos públicos e iniciativa privada (Gomezelj e Mihalic, 2008).

### Logística

A certeza de que aumentar o investimento em infraestrutura logística traz resultados positivos, é parte da expectativa criada por muitos empresários que estão ligados ao setor de transportes/cargas/movimentação. Investimentos nessa área estão com décadas de atraso, inviabilizando a competitividade: o que chamam de custo Brasil (GUEDES, 2016). Ao estudar as questões logísticas, é preciso ficar claro a definição de cadeias de suprimentos (CS), pois formam “um conjunto de três ou mais entidades (organizações ou indivíduos) diretamente envolvidas de jusante à montante nos fluxos de produtos, serviços, financeiros e/ou de informação da produção de matéria prima até o consumidor final” (MENTZER et al, 2001, p.4).

Uma Cadeia de Suprimentos pode agregar organizações com características e objetivos variados. Isso ocorre por meio de redes físicas de transportes, de distribuição, de movimentação, sistemas de comunicação e infraestrutura (PECK, 2006). Para que a CS atinja o ideal, é preciso observar que haja um fluxo apropriado de bens entre as firmas. Além disso, que esteja alinhada a oferta e demanda, para o equilíbrio nas transações e o lucro das organizações seja maximizado (CHRISTOPHER; PECK, 2004; MANUJ; MENTZER, 2008a, 2008b).

Outrossim, vale ressaltar realizando uma boa gestão da CS, há maior possibilidade do aumento da competitividade da empresa. Tal prática leva as organizações a gerirem uma rede de colaboração, entendendo que precisam fazer algo além do que responderem apenas por suas funções internas (RANGEL; OLIVEIRA; LEITE, 2014).

As incertezas e os riscos são inerentes a qualquer ação, empreendimento...porém, para alguns autores os riscos são caracterizados como eventos indesejados que provoquem prejuízos. Como se esses ocorressem, e a sua incidência está diretamente ligada às incertezas apresentadas pela CS, como demanda, fornecimento e custo. Ou podem estar ligadas às interrupções causadas por meios naturais, ação do homem e/ou crises econômicas (TANG, 2006).

Esses efeitos interferem nos fluxos internos às CS causando descasamento entre oferta e demanda. As consequências podem ser negativas, afetando os custos de operação, bem como a qualidade das operações/serviços/produtos, trazendo perigos e ameaças ao bom andamento da cadeia de produção (PECK, 2006; TANG; MUSA, 2011).

Assim, a logística é um sistema, tal qual um conjunto de componentes ligados interligados. Para que haja harmonia nos movimentos, devem trabalhar de forma coordenada, com objetivos traçados. Como formam um sistema, qualquer componente que se movimenta, causará impacto no outro. Se forem ações previstas, executadas dentro da conformidade, tudo certo. O contrário, terá efeito negativo no sistema. Pensar em otimização de forma isolada, não funciona. Leva à subotimização. É o princípio do trade-off – haverá perdas e ganhos.

Após um breve conteúdo sobre CS, vamos discorrer sobre Corredor Logístico, objeto principal desse Plano de Trabalho. A Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes - GEIPOT, no relatório “Corredores Logísticos de Desenvolvimento”, define corredor logístico como:

“Os corredores estratégicos de desenvolvimento são lugares ou eixos onde se viabilizam negócios, por meio de investimentos e da constituição de mercados produtores e consumidores, servindo-se de um complexo feixe de facilidades econômicas e sociais. Entre as quais, salienta-se, em sua função indutora do desenvolvimento, a existência de um sistema viário adequado sob a forma de corredor de transportes. Esse sistema é composto de rotas modais e multimodais que viabilizam o transporte de cargas produzidas em sua área de influência. Usualmente, desde 1971, vem sendo denominado esse conjunto de rotas de transportes, com suas facilidades, de corredor de transporte, pois para ele convergem as movimentações ou fluxos de cargas que ali se processam ou entram e saem de sua área de influência, observando-se, nesse aspecto, que é perfeitamente plausível determinadas regiões pertencerem à área de influência de mais de um corredor (GEIPOT, 2002, p. 8).

O Banco Mundial descreve que um corredor logístico (de comércio e transporte) tem três dimensões principais que se interconectam: infraestrutura, serviços e instituições. Sem elas, um corredor logístico não se movimenta. A performance final do corredor é a soma do funcionamento conjunto de tais dimensões e suas inter-relações. (KUNAKA; CARRUTHERS, 2014).

Abaixo, os corredores logísticos existentes no Brasil: Corredor Logístico Norte - Eixo Madeira; Corredor Logístico Norte - Eixo Tapajós; Corredor Logístico Norte - Eixo Tocantins; Corredor Logístico Nordeste - Eixo São Luís;



Corredor Logístico Nordeste - Eixo Salvador; Corredor Logístico Sudeste - Eixo Vitória; Corredor Logístico Sudeste - Eixo Santos; Corredor Logístico Sul - Eixo Paranaguá; Corredor Logístico Sul - Eixo Rio Grande (GEIPOT, 2002). Desta forma, o conteúdo apresentado aqui serve como base para o início do Plano de Trabalho da Rota de Integração Latino Americana-RILA.

## História

*Um grupo de professores e alunos de instituições universitárias de Mato Grosso do Sul irão desenvolver amplo projeto objetivando identificar os aspectos históricos, econômicos, culturais, jurídicos, políticos e de infraestrutura da sub-região da fronteira de MS com a República do Paraguai, em especial nos municípios de Porto Murinho e Carmelo Peralta no país vizinho. Esse trabalho se justifica porque ambos os municípios serão “cortados” pela Rota Bioceânica e é muito importante conhecer essas dimensões.*

*Fui convidado para dirigir o grupo de pesquisa que atuará no processo de conhecimento e resgate de parte importante da história do projeto de construção da Rota Bioceânica que cruzará Murinho e Carmelo Peralta. Estamos numa fase embrionária da empreitada. As equipes estão sendo ajustadas e logo teremos mais informações sobre o trabalho de campo propriamente dito.*

*Sem prejuízos de outras concepções metodológicas, a princípio, apresento sucintamente o procedimento metodológico que costumo trabalhar em meus trabalhos de pesquisa.*

*Trata-se materialismo histórico e dialético. Esse método é uma concepção científica criada por Engels e Marx com base no saber acumulado de várias gerações e permite que o pesquisador trabalhe com categorias econômicas, culturais, políticas, sociais, entre outras, numa perspectiva crítica, em movimento, onde tudo se relaciona em princípios antagônicos, tendo como centro a sociedade, o homem, interferindo pela ação do trabalho.*

*Marx sintetiza seu método ao dizer que:*

*“Na produção social da sua existência, os homens entram em relações determinadas, necessárias, independentes da sua vontade, estas relações de produção correspondem a um dado grau de desenvolvimento das forças produtivas materiais. O conjunto destas relações de produção constitui a estrutura econômica da sociedade, a base real sobre a qual se ergue uma superestrutura jurídica e política e a qual correspondem determinadas formas de consciência social. O modo de produção da vida material condiciona o processo da vida social, política e intelectual, em geral. Não é a consciência dos homens que determina a sua existência, é pelo contrário, a existência social que determina a sua consciência”.*

*Em outra oportunidade posso explicitar com mais detalhes a importância desse método para uma pesquisa dessa envergadura em que trabalharemos com os conceitos de quantidade e qualidade, nas diversas fases do projeto, em que o contato com fontes históricas e a população são vitais.*

## 8. Objetivos

### 8.1. Objetivo Geral

A integralidade de conhecimento associada à implementação e desenvolvimento da Rota de Integração Latino Americana compreende domínio desmedido e, por certo, intátil. Isto posto, a decomposição do tecido das ações e relações do mundo real não pode ser considerada ato mero protocolar, mas crucial para a geração de resultados consistentes na esfera acadêmica. Os eixos listados a seguir expressam, em grande medida, a afluência das necessidades de conhecimento em áreas que, atualmente, se fazem ocultos. Embora fragmentários em relação a complexidade acerca do tema deverão, afinal, produzir dados precisos, referências honestas e esclarecimentos ponderados para o desenvolvimento sustentável do corredor bioceânico. Assim, são eixos prioritários: Economia; Turismo; Logística; Direito e; História.

Para tanto, este projeto objetiva **apoiar iniciativas de pesquisa-extensão centradas em resultados acadêmicos relevantes para a promoção do desenvolvimento econômico e social nos territórios alcançados pelo Corredor Bioceânico, especialmente voltadas para os aspectos econômicos, turísticos, logísticos, jurídicos e históricos.**

### 8.2. Objetivos Específicos

1. Identificar e disseminar as atividades produtivas e as características da diversidade econômica no território ao longo do corredor bioceânico, as cadeias produtivas, os produtos para o comércio



- internacional, os agentes do desenvolvimento e ainda os aspectos limitantes para o crescimento econômico.
2. Identificar e disseminar sobre nível de competitividade dos destinos turísticos eixos ao longo do corredor, suas vantagens comparativas e competitivas para o desenvolvimento do turismo, bem como as condições relativas a oferta de equipamentos, atrativos e produtos turísticos: Campo Grande; Porto Murtinho; Mariscal Estigarribia; San Salvador de Jujuy; Salta; San Pedro de Atacama; Antofagasta; Iquique.
  3. Identificar e disseminar os efeitos da utilização dos portos de Porto Murtinho para importação e exportação para o estado de MS e região Centro-Oeste brasileira; os produtos/regiões produtoras dentro do raio de viabilidade econômica a partir dos portos de Porto Murtinho; e os produtos e atividades econômicas viáveis para utilização do corredor bioceânico: carne e grãos, minério de ferro e ferro fundido, gás natural, fios e tecidos, adubos e fertilizantes, alimentos, entre outros.
  4. Examinar e informar sobre o funcionamento e a dinâmica dos mercados de trabalho assalariado de Porto Murtinho e região: padrões e excepcionalidades na relação entre os fornecedores e as demandas de serviços de trabalho e como se caracterizam os arranjos institucionais firmados ou que devem ser assegurados para o planejamento territorial e o monitoramento de impactos sociais decorrentes dos empreendimentos econômicos nos territórios.
  5. Descrever o processo histórico de concepção, articulação e planejamento em torno da materialização do Corredor Bioceânico, seus reconhecidos protagonistas e o processo de construção coletiva e articulada.

## 9. Metodologia e Avaliação

Embora possamos reconhecer a existência de mecanismos singulares e distintos para acessar ao campo na construção do saber que em cada área temática de pesquisa, é ainda mais evidente e consensual que os métodos são relativamente abrangentes e tem estado a serviço das diversas áreas de conhecimento de modo que há, de fato, um compartilhando de técnicas bastante reconhecidas e amplamente difundidas. Isto posto, este projeto propõe uma linha metodológica que norteará a todos os eixos temáticos, sem no entanto, desconsiderar as particularidades de cada eixo, a critério do pesquisador-extensionista. Para tanto, descreveremos abaixo os métodos associados a pesquisa e em seguida à ações de extensão.

### Pesquisa

As pesquisas poderão utilizar tanto a abordagem qualitativa, quanto a quantitativa. Essa escolha se dará em função das características dos dados, das formas de coleta e da amplitude territorial do objeto em estudo.

Quanto aos instrumentos utilizados para coletar os dados, os pesquisadores poderão se valer de questionários (surveys) ou entrevistas para uma fonte primária e/ou acessar documentos e dados já disponíveis para uma fonte secundária. A expectativa é priorizar a escolha em função dos princípios de razoabilidade e utilização ponderada dos recursos disponíveis. Nessa direção a expectativa é que os dados secundários e entrevistas on-line sejam preferidas em detrimento a aplicação de questionários e realização de entrevistas pessoalmente.

No que se refere ao período de coleta dos dados, há previsão de dois momentos. O primeiro deverá originar os primeiros resultados de cada eixo temático. Compreende os meses de janeiro, fevereiro e março de 2020. O segundo período de coleta nos meses de junho, julho e agosto de 2020 deverá resultar no produto final do processo integral das pesquisas.

A população da pesquisa está evidenciada por aquelas que de alguma forma pertencem ao território do corredor bioceânico, tanto território físico (regiões, lugares e destinos) quanto território do saber (autoridades, protagonistas, influenciadores e instituições). Já a amostra deverá ser definida em cada eixo temático em função do objeto de estudo e dos instrumentos de coleta.

Ainda, algumas considerações sobre a avaliação dos resultados. Cada coordenador utilizará a seu critério instrumentos de análise dos dados e informações, desde que reconhecidos no ambiente acadêmico e validados por outras pesquisas previamente publicadas. Em outra perspectiva, a coordenação geral do projeto avaliará os resultados produzidos. Essa avaliação, seguirá como critério base os objetivos inicialmente propostos em cada eixo e quanto esses resultados coadunam com o objetivo maior sendo, portanto “relevantes para a promoção do desenvolvimento econômico e social nos territórios alcançados pelo Corredor Bioceânico”.

### Extensão



Finalmente, os resultados deverão expor conhecimentos absolutamente relevantes para o desenvolvimento da sociedade e dos mercados ao longo do corredor. Assim sendo, tais resultados produzirão ações qualificadas de extensão a fim de promover e extrapolação do novo conhecimento, fazendo-o chegar às comunidades, organizações e demais interessados. Tem-se portanto a ampliação da rede de difusão dos novos domínios do saber, podendo ser materializado na forma de seminários, cursos, minicursos, oficinas, entre outros:

1) Quanto a temática atividades produtivas de base familiar e cadeias produtivas:

- ATIVIDADE: Seminário, curso ou oficina
- MENSURÁVEL: Sim, quantidade de participantes.
- PRAZO: novembro de 2020, produto final.
- SIGNIFICÂNCIA: o seminário é um mecanismo essencial para difusão do conhecimento atualizado entre os agentes econômicos e sociais corresponsáveis pelo desenvolvimento local e regional.
- RESULTADOS ESPERADOS: aperfeiçoamento das práticas de gestão, do comportamento cooperativo e inovador em direção a integração com o movimento da oportunidades do corredor.
- INDICADORES: quantidade e qualidade dos participantes do evento, esclarecendo, significa que é interessante uma quantidade maior de participantes advindos de organizações com ampla representatividade.
- MEIOS DE VERIFICAÇÃO: público será convidado a examinar os resultados do evento.
- PERIODICIDADE DA AVALIAÇÃO: ao final da ação.

2) Quanto a temática do turismo e a competitividade dos destinos turísticos:

- ATIVIDADE: Seminário, curso ou oficina
- PRAZO: novembro de 2020, produto final.
- SIGNIFICÂNCIA: o seminário é um mecanismo essencial para difusão do conhecimento atualizado entre os agentes do turismo corresponsáveis pelo desenvolvimento da atividade.
- RESULTADOS ESPERADOS: aperfeiçoamento das práticas de gestão e cooperação em prol do desenvolvimento integrado do turismo ao longo territórios do corredor.
- INDICADORES: quantidade e qualidade dos participantes do evento, esclarecendo, significa que é interessante uma quantidade maior de participantes advindos de organizações com ampla representatividade.
- MEIOS DE VERIFICAÇÃO: público será convidado a examinar os resultados do evento.
- PERIODICIDADE DA AVALIAÇÃO: ao final da ação.

3) Quanto a temática da logística:

- ATIVIDADE: Reunião técnica
- MENSURÁVEL: Sim, quantidade de participantes.
- PRAZO: novembro de 2020, produto final.
- SIGNIFICÂNCIA: o seminário é um mecanismo essencial para difusão do conhecimento atualizado entre os agentes corresponsáveis pelo desenvolvimento logístico da corredor.
- RESULTADOS ESPERADOS: iluminar os resultados do estudo e chamar a atenção dos setores responsáveis pelo aperfeiçoamento e desburocratização dos mecanismos de escoamento dos produtos de exportação.
- INDICADORES: quantidade e qualidade dos participantes do evento, esclarecendo, significa que é interessante uma quantidade maior de participantes advindos de organizações com ampla representatividade.
- MEIOS DE VERIFICAÇÃO: público será convidado a examinar os resultados do evento.
- PERIODICIDADE DA AVALIAÇÃO: ao final da ação.

4) Quanto a temática do direito e serviços públicos.

- ATIVIDADE: Seminário, curso ou oficina
- MENSURÁVEL: Sim, quantidade de participantes.
- PRAZO: novembro de 2020, produto final.



- **SIGNIFICÂNCIA:** o seminário é um mecanismo essencial para difusão do conhecimento atualizado entre os agentes corresponsáveis pela prestação de serviços a comunidade.
- **RESULTADOS ESPERADOS:** divulgar os resultados e chamar a atenção dos setores responsáveis pela prestação de serviços a comunidade de modo a produzir decisões assertivas para a melhoria dos processos e serviços locais.
- **INDICADORES:** quantidade e qualidade dos participantes do evento, esclarecendo, significa que é interessante uma quantidade maior de participantes advindos de organizações com ampla representatividade.
- **MEIOS DE VERIFICAÇÃO:** público será convidado a examinar os resultados do evento.
- **PERIODICIDADE DA AVALIAÇÃO:** ao final da ação.

5) Quanto a temática da história:

- **ATIVIDADE:** Seminário, curso ou oficina
- **MENSURÁVEL:** Sim, quantidade de participantes.
- **PRAZO:** novembro de 2020, produto final.
- **SIGNIFICÂNCIA:** o seminário é um mecanismo essencial para difusão do estudo historiográfico sobre o corredor bioceânico.
- **RESULTADOS ESPERADOS:** divulgar os resultados de forma a valorizar os fatos e atores protagonistas os quais promoveram a materialização do projeto.
- **INDICADORES:** quantidade e qualidade dos participantes do evento, esclarecendo, significa que é interessante uma quantidade maior de participantes advindos de organizações com ampla representatividade.
- **MEIOS DE VERIFICAÇÃO:** público será convidado a examinar os resultados do evento.
- **PERIODICIDADE DA AVALIAÇÃO:** ao final da ação.

## 10. Relação Ensino, Pesquisa e Extensão

A indissociabilidade Ensino pesquisa extensão está prevista no artigo 207 de nossa Carta Magna:

“As universidades gozam de autonomia didático-científica, administrativa e de gestão financeira e patrimonial, e obedecerão ao princípio de indissociabilidade entre ensino, pesquisa e extensão”.

E constitui parâmetro fundante do estatuto de nossa instituição:

“A Fundação Universidade Federal de Mato Grosso do Sul, instituída pela Lei no 6.674, de 5 de julho de 1979, com sede e foro na cidade de Campo Grande, Estado de Mato Grosso do Sul, é uma entidade de ensino superior, de natureza multicâmpus, vinculada ao Ministério da Educação, com personalidade jurídica de direito público, gozando da autonomia didático-científica, administrativa, disciplinar e de gestão financeira e patrimonial, **respeitando o princípio da indissociabilidade entre ensino, pesquisa e extensão**”. (Estatuto da UFMS, art. 1º)

Já, do ponto de vista administrativo, cada uma das três áreas é de competência de uma pró-reitoria específica da UFMS, conforme o regimento e demais normatizações da nossa instituição – o que resulta na dissociação das atividades de ensino pesquisa e extensão, no momento do seu registro e avaliação.

Essa indissociabilidade é uma construção histórica razoavelmente recente no ambiente universitário. Desde os primórdios, a pesquisa não possui obrigação direta de disseminar seus conhecimentos em sala de aula, mas em contraponto, o ensino na universidade está, obrigatoriamente atrelado a uma boa revisão bibliográfica e, no melhor dos casos, a descobertas e teorias recentes - até mesmo de autoria do próprio titular da disciplina ensinada. Essa simbiose entre ensino e pesquisa (na qual o ensino depende da pesquisa e não, o contrário) foi o pilar da vida acadêmica até o século XIX, contudo no século XX, universidades americanas e inglesas passaram incluir a disseminação do conhecimento acadêmico também no seio da sociedade.

No Brasil, o movimento da extensão universitária ocorre desde meados do século XX, contudo uma discussão teórica mais consistente acerca da importância da extensão só tomou corpo os anos de 1980. Essa inclusão



razoavelmente recente da extensão universitária no mundo acadêmico formal brasileiro ainda gera compartimentações e preferências desnecessárias, mas também já rendeu bons frutos. Apenas como exemplo, na UFMS, em 2018, tivemos cerca de 100 mil atendidos pela extensão universitária.

A importância real da extensão reside no fato de que as pesquisas articuladas a extensão possuem um ancoramento muito mais consistente com a realidade local e devolvem muito mais rapidamente à sociedade, o investimento (público) feito na pesquisa. Além disso, a obrigatoriedade de participação dos alunos de graduação nos processos de extensão universitária complementa de forma prática e direta a formação de nossos alunos.

Resumindo, pode haver pesquisa sem ensino/extensão e pode haver ensino sem extensão, mas não é possível se fazer extensão sem ensino e sem pesquisa. Nesse sentido, podemos dizer que a extensão é o *locus* da indissociabilidade, por definição e este programa parte de um problemas práticos ligados à criação/implementação da RILA cuja importância e impacto são tão contundentes e promissores, que membros do nosso legislativo disponibilizaram recursos para que tais problemas/potencialidades pudessem ser estudados e que seus resultados fossem disseminados em tempo real. Por isso, este programa ancora-se precisamente no fulcro da indissociabilidade entre ensino/pesquisa/extensão e por isso, mesmo, tem suas ações cadastradas inteiramente na pró-reitoria extensão ainda que algumas pesquisas aqui vinculadas pudessem ser também cadastradas em separado na pró-reitoria de pesquisa.

Dessa forma, as áreas aqui abordadas poderão trabalhar de forma conjunta e seus resultados poderão ser discutidos muito mais eficientemente, com toda a visibilidade que a extensão universitária é capaz de oferecer.

## 11. Referências Bibliográficas

ALVARENGA, A. C.; NOVAES, A. GALVÃO N. Logística aplicada: suprimento e distribuição física. 3a. ed. São Paulo: Blucher, 2000.

BOWERSOX, D. J.; CLOSS, D. J.; COOPER, M. B.; BOWERSOX, J. C. Gestão logística da cadeia de suprimentos. 4. ed. Porto Alegre: Bookman, 2014.

BRANCO, J. E. H.; CAIXETA-FILHO, J. V.; GAMEIRO, A. H.; XAVIER, C. E. O.; PINEHIRO, M. A.; SOUZA, W. A. Otimização logística para o transporte multimodal de safras agrícolas no Brasil com foco no corredor Nordeste. Revista Econômica do Nordeste, v. 43, n. 1, p. 67-92, jan./mar. 2012.

BRANCO, J. E. H.; CAIXETA-FILHO, J. V.; XAVIER, C. E. O.; LOPES, R. L.; GAMEIRO, A. H. Desenvolvimento de modelo matemático de otimização logística para o transporte multimodal de safras agrícolas pelo corredor Centro-Oeste. Informe Gepec, Toledo, v. 14, n. 1, p. 84-100, jan./jun. 2010.

BRASIL. Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil. Corredores Logísticos Estratégicos: Complexo de Soja e Milho. Relatório, v. I. Brasília: MTPA, 2017. Disponível em: <<https://www.cnabrazil.org.br/pesquisas/corredores-logisticos-estrategicos-volume-i-complexo-de-soja-e-milho>>. Acesso em: 10 de jan. 2019.

BRASIL. Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil. Corredores Logísticos Estratégicos: Complexo de Minério de Ferro. Relatório, v. II. Brasília: MTPA, 2018. Disponível em: <[https://issuu.com/ministeriodostransportes/docs/relatorio\\_corredores\\_logisticos\\_min](https://issuu.com/ministeriodostransportes/docs/relatorio_corredores_logisticos_min)>. Acesso em: 10 de jan. 2019.

BRASIL. Ministério dos Transportes. Centro de Integração Logística. Desenvolvimento da Metodologia de Localização de CILs, Tomo 1, Etapa 5, jan./2016. Brasília: Ministério dos Transportes, 2016. Disponível em: <<http://portaldaestrategia.infraestrutura.gov.br/cil.html>>. Acesso em: 12 de jan. 2019.

CRESWELL, J. W. Projeto de pesquisa. São Paulo: Artmed/Bookman, 2007. Trad. Luciana de Oliveira da Rocha.

DIAS, M. A. Logística, transporte e infraestrutura: armazenagem, operador logístico, gestão via TI, multimodal. São Paulo: Atlas, 2012.

Fundação Dom Cabral. Produtividade e infraestrutura: pesquisa de produtividade. Relatório Técnico, maio/2016. Disponível em:



Serviço Público Federal  
Ministério da Educação

Fundação Universidade Federal de Mato Grosso do Sul



<[acervo.ci.fdc.org.br/AcervoDigital/Relatórios%20de%20Pesquisa/Relatórios%20de%20Pesquisa%202016/Produtividade%20e%20infraestrutura%20-%20maio%202016.pdf](http://acervo.ci.fdc.org.br/AcervoDigital/Relatórios%20de%20Pesquisa/Relatórios%20de%20Pesquisa%202016/Produtividade%20e%20infraestrutura%20-%20maio%202016.pdf)>. Acesso em 10 de jan. 2019.

GARCEZ, C. M. D. Sistemas locais de inovação na economia do aprendizado: uma abordagem conceitual. Revista do BNDES, v. 7, n. 14, p. 351-366, 2000.

GUEDES, P. Com a necessidade de priorizar os investimentos, o novo governo poderá criar reais oportunidades para a infraestrutura logística. Mundo Logística, n. 53, ano IX, p. 56-59, jul./ago. 2016.

KITCHENHAM, B.; BRERETON, O. P.; BUDGEN, D.; TURNER, M.; BAILEY, J.; LINKMAN, S. Systematic literature reviews in software engineering – A systematic literature review. Information and Software Technology, v. 51, p. 7-15, 2009.

KUNAKA, C.; CARRUTHERS, R. Trade and Transport Corridor Management Toolkit. Washington, DC: World Bank. 411 p. 2014.

LASTRES, Helena M. M.; CASSIOLATO, José Eduardo (coord.). Glossário de arranjos e sistemas produtivos e inovativos locais. Rio de Janeiro: Instituto de Economia, UFRJ, nov. 2003. Disponível em: <<http://www.ie.ufrj.br/redesist>>. Acesso em: 20 out 2016.

MANUJ, I.; MENTZER, J. T. Global supply chain risk management strategies. International Journal of Physical Distribution & Logistics Management, v. 38, n. 3, p. 192-223, 2008.

MANUJ, I.; MENTZER, J. T. Global supply chain risk management. Journal of Business Logistics, v. 29, n. 1, p. 133-155, 2008.

MARX, Karl. Obras Escolhidas. Volume I. São Paulo Alfa-Omega. 1979. p.301

MENTZER, J. T. et al. Defining supply chain management. Journal of business logistics, v. 22, n. 2, p. 1 – 25, 2001.

MICHELS, I. (coord.); BARBOSA, F. B. M. H.; SPROESSER, R. Couro bovino: calçados. Cadeias Produtivas de Mato Grosso do Sul, v. 3. Campo Grande: Editora UFMS, 2003.

OLIVEIRA, D. P. R. Planejamento estratégico: conceitos, metodologia, práticas. 33a. ed. São Paulo: Atlas, 2015.

ORRIGO, F. Desafios e expectativas para o setor logístico, em 2017. Mundo Logística, n. 56, ano X, p. 12-13, jan./fev. 2017.

PCO (Privy Council Office). Risk management for Canada and Canadians: report of the ADM working group on risk management. Ottawa. Government of Canada, 2000.

PECK, H. Reconciling supply chain vulnerability, risk, and supply chain management. International Journal of Logistics: research and applications, v. 9, n. 2, p. 127 – 142, 2006.

RESENDE, P. T. V.; SOUZA, P. R. Custos Logísticos no Brasil. 2014. Fundação Dom Cabral. Disponível em: <<http://acervo.ci.fdc.org.br/AcervoDigital/Relat%C3%B3rios%20de%20Pesquisa/Relat%C3%B3rios%20de%20Pesquisa%202014/Custos%20Log%C3%ADsticos%20no%20Brasil.pdf>> Acesso em: 10 de jan. 2019.

TANG, C. S. Perspectives in supply chain risk management. International journal of production economics, v. 103, p. 451 – 488, 2006.

TANG, O.; MUSA, S. N. Identifying risk issues and research advancements in supply chain risk management. International Journal of Production Economics, v. 133, n. 1, p. 25-34, 2011.

TATSCH, Ana Lúcia. A relevância do local: convergências e divergências entre as abordagens sobre aglomerações. Economia e Sociedade, Campinas, v. 22, n. 2 (48), p. 457-482, ago. 2013.



Serviço Público Federal  
Ministério da Educação

Fundação Universidade Federal de Mato Grosso do Sul



Vobed, K. (2012). Competitiveness of Frontier Regions and Tourism Destination Management. *Managing Global Transitions*. 10 (1): 51-68.