

APONTAMENTOS SOBRE O CORREDOR BIOCEÂNICO BRASIL-NORTE DO CHILE: ECONOMIA, LOGÍSTICA, DIREITO, HISTÓRIA E TURISMO



Conselho Editorial Life Editora

Prof. Dr. Amilcar Araujo Pereira

UFRJ/ Faculdade de Educação

Prof. Dr. Edgar César Nolasco

UFMS/ Campo Grande-MS

Prof. Dr. Gilberto José de Arruda

UEMS/ Unidade de Dourados

Prof. Dr. Matheus Wemerson G. Pereira

UFMS/Campo Grande-MS

Prof. Dr. Giovanni José da Silva

UFMS/Campus de Nova Andradina

Prof^á. Dra. Helena H. Nagamine Brandão

Universidade de São Paulo - USP-SP

Prof^á. Dra. Joana Aparecida Fernandes Silva

UFG/Goiás

Prof. Dr. João Wanderley Geraldi

Universidade do Porto, Portugal/ INEDD/Universidade Siegen/Alemanha e Unicamp

Prof^á. Dra. Léia Teixeira Lacerda

UEMS/ Unidade de Campo Grande

Prof^á. Dra. Maria Cecília Christiano Cortez de Souza

Faculdade de Educação da Universidade de São Paulo

Prof^á. Dra. Maria Leda Pinto

UEMS/ Unidade de Campo Grande

Prof. Dr. Marlon Leal Rodrigues

UEMS/ Unidade de Campo Grande



O papel utilizado neste livro é biodegradável e renovável. Provém de florestas plantadas que dão emprego a milhares de brasileiros e combatem o efeito estufa, pois absorvem gás carbônico durante o seu crescimento! A tinta utilizada na impressão das páginas é à base de soja, cujo componente é renovável e atóxico que não degrada o meio ambiente.

Prof. Dr. Erick Pusch Wilke

Possui bacharelado em Turismo (UEPG), Mestrado em Cultura & Turismo (UFBA-UESC) e Doutorado em Administração na linha de estudo e pesquisa Estratégias Organizacionais. Possui artigos publicados em âmbito nacional e Internacional. Atualmente é docente adjunto da Escola de Administração e Negócios, Coordenador do Projeto Corredor Bioceânico na UFMS e do curso de Bacharelado em Turismo da ESAN.

Prof. Dr. Edgar Aparecido Costa – UFMS

Possui graduação em geografia pela Universidade Católica Dom Bosco (1991), mestrado em Geografia pela Universidade Estadual Paulista Júlio de Mesquita Filho (1998) e doutorado em Geografia pela Universidade Estadual Paulista Júlio de Mesquita Filho (2004). Atualmente é professor associado da Universidade Federal de Mato Grosso do Sul, campus do Pantanal nos cursos de Geografia e mestrado em Estudos Fronteiriços.

Prof. Dr. Eronildo Barbosa da Silva

É professor universitário, Bacharel em História pela Universidade Federal da Paraíba (1986). Mestre em Educação pela Universidade Federal de Mato Grosso do Sul (1996); Doutor em Educação também pela Universidade Federal de Mato Grosso do Sul; Pós-Doutor em administração com ênfase em meio ambiente. Pesquisa e escreve sobre os seguintes temas: relações de trabalho, história de Mato Grosso do Sul, política, educação, meio ambiente e economia.

Prof. Me. Francisco Bayardo M. H. Barbosa – UFMS

Professor Adjunto da Universidade Federal de Mato Grosso do Sul; Doutorando em Engenharia de Produção (Unip/SP); Mestre em Agronegócios (Consórcio UFMS/UnB/UFG) (2008); Especialização em Gestão Estratégica em Agronegócios (UFMS) (2003); Administrador pela UFMS (2000); Tecnólogo em Construção Civil-Edificações pelo CESUP (1991). Tem experiência na área de Administração/Engenharia de Produção, atuando principalmente nos seguintes temas: Competitividade; Marketing; Logística - Gestão da Cadeia de Suprimentos, Gestão de Estoques, Logística Empresarial. Atua no Curso de Engenharia de Produção/UFMS.

Prof.^a Dr.^a Debora Fittipaldi Gonçalves – UEMS

Possui Graduação em Turismo pela Universidade Católica Dom Bosco (2000) e Licenciatura em Pedagogia pelo Centro Universitário da Grande Dourados – UNIGRAN (2018), especialização em Metodologia do Ensino Superior pelo Centro Universitário da Grande Dourados – UNIGRAN (2003), Mestrado em Desenvolvimento Regional pela Universidade Regional de Blumenau (2008), Doutora em Desenvolvimento Regional pela Universidade Regional de Blumenau FURB – SC (2016), Doutorado Sanduiche na Universidade de Barcelona (UB) no Programa de Gestión de La Cultura y El Patrimonio com bolsa da CAPES – Programa de Doutorado Sanduíche no Exterior e Pós-doutora em Desenvolvimento Local – UCDB e Universidade Nacional de Jujuy, UNJU, Argentina.

Prof.^a Dr.^a Luciane Cristina Carvalho – UFMS

Professora da Universidade Federal do Mato Grosso do Sul – UFMS (desde 2017). Possui Pós-doutorado em Teoria Econômica pela Universidade Estadual de Maringá- UEM, doutora em Teoria Econômica (2014) pela Universidade Estadual de Maringá – UEM, com estágio de doutoramento Sanduíche na Université du Québec à Trois-Rivières – CA. Mestre em Integração Latino – Americana pela Universidade Federal de Santa Maria, (2007) e graduada em Ciências Econômicas pela Universidade Federal de Santa Maria (2004). Com experiência na área de teoria econômica e finanças. É membro do corpo editorial Congresso Brasileiro de Administração – CONBRAD.

Prof.^a Dr.^a Ynes da Silva Félix – UFMS

Doutora e Mestre em Direito das Relações Sociais pela Pontifícia Universidade Católica de São Paulo. Pós-doutora em “Derechos Humanos sobre Las Generaciones de los Derechos Humanos y los Derechos Sociales” na Universidade de Salamanca. É professora titular de Direito do Trabalho da Faculdade de Direito da UFMS e professora permanente do Curso de Mestrado em Direito da Universidade Federal de Mato Grosso do Sul. Está na coordenação do Observatório sobre a Violência contra a Mulher da Fadir-UFMS em convênio com a Casa da Mulher Brasileira de Campo Grande. Líder do Grupo de Pesquisa “Direitos Humanos Sociais” vinculado à linha de pesquisa “Direitos humanos, Estado e Fronteiras”.

Prof. Dr. Roberto Meurer – UFSC

Pós-Doutorado na FEA/USP (2017) e na UCLA Anderson Management School (2010), doutorado em Engenharia de Produção pela UFSC (1999), mestrado em Engenharia de Produção pela UFSC (1995), graduação em Economia pela UFSC (1989). Professor do departamento de Economia da UFSC desde 1996. Foi presidente da ANPEC – Associação Nacional de Centros de Pós-Graduação em Economia no biênio 2018-2019. Os interesses de pesquisa são em Finanças, Macroeconomia, Economia Monetária e a relação entre essas áreas.

Eduardo Ramirez Meza – UFMS

Servidor público da UFMS participou atividades realizadas no âmbito do Programa Escola de Conselhos (1999-2008), coordenando ou compondo equipes de trabalho responsáveis pela elaboração, execução e monitoramento de projetos de pesquisa, extensão universitária e desenvolvimento de material instrucional direta ou indiretamente vinculados às temáticas dos direitos humanos e das políticas. Requisitado pela Secretaria de Direitos Humanos da Presidência da República (SDH/PR), de dezembro de 2008 a abril de 2011 coordenou a Secretaria Executiva do Conselho Nacional dos Direitos do Idoso, órgão colegiado vinculado à SDH/PR. Graduiu-se em Ciências Sociais pela UFMS e atualmente é mestrando do Programa de Pós-graduação em Estudos Culturais da UFMS. Coordena o Programa Universidade Aberta à Pessoa Idosa/UFMS.

Copyright © by **Erick Pusch Wilke (Org.)**

Direitos Autorais reservados de acordo com a Lei 9.610/98

Coordenação Editorial

Valter Jeronymo

Assistente de Coordenação

Alyne Rebeca

Projeto Gráfico

Life Editora

Diagramação

Life Editora

Revisão

os próprios autores

Impressão e Acabamento

Life Digital



Life Editora

Rua Américo Vespúcio, 255 - Santo Antonio

CEP: 79.100-470 - Campo Grande - MS

Fones: (11) 3508 1941 - Cel.: (67) 99297-4890

contato@lifeditora.com.br • www.lifeditora.com.br

Dados Internacionais de Catalogação na Publicação (CIP)

Universidade Federal de Mato Grosso do Sul

Apontamentos sobre o Corredor Bioceânico Brasil-Norte do Chile:
economia, logística, direito, História e Turismo / Erick Pusch Wilke (org.) –
Campo Grande, MS: Life Editora, 2022.

308p. : il. : 23 cm

ISBN 978-65-5887-000-0

1. Corredor bioceânico 2. Economia 3. Logística 4. Direito I. Título

CDD - 370

Proibida a reprodução total ou parcial, sejam quais forem os meios
ou sistemas, sem prévia autorização do organizador.

EQUIPE TÉCNICA

Coordenação

Prof. Dr. Erick Pusch Wilke – UFMS

Docentes Pesquisadores

Prof. Dr. Edgar Aparecido Costa – UFMS

Prof. Dr. Eronildo Barbosa da Silva

Prof. Dr. Francisco Bayardo M. H. Barbosa – UFMS

Prof.^a Dr.^a Debora Fittipaldi Gonçalves – UEMS

Prof.^a Dr.^a Luciane Cristina Carvalho – UFMS

Prof.^a Dr.^a Ynes da Silva Félix – UFMS

Discentes Pesquisadores

Ariane Hiran Bispo da Silva - UFMS

Clara Giovana Laranzini – UFMS

Glenda Helenice da Silva Rodrigues – UFMS

Isabella Córdova de Oliveira Souza – UFMS

Jacson Mateus Alba Júnior – UFMS

João Vitor Maciel de Almeida Aquino – UFMS

José Paulo Santos Nogueira – UFMS

Julio César Ferraz Vieira Rosa – UFMS

Kalyane Gastaldo Franco – UFMS

Larissa Leal Souza – UFMS

Luiz Augusto Lucas da Silva – UFMS

Sara Vital Fernandes – UFMS

Pesquisador Sênior

Prof. Dr. Roberto Meurer – UFSC

Técnico Administrativo

Eduardo Ramirez Mesa – UFMS

PREFÁCIO

É com satisfação e deferência que, em breves palavras, apresento à sociedade sul-mato-grossense, e também sul-americana, o relatório de pesquisa e extensão “Apontamento sobre o Corredor Bioceânico Brasil-Norte do Chile: Economia, Logística, Direito, Turismo e História”, produzido por diversos professores, pesquisadores e acadêmicos da Universidade Federal de Mato Grosso do Sul (UFMS), sob a coordenação do professor doutor Erick Wilke.

Na qualidade de autor da emenda parlamentar individual que permitiu aos pesquisadores e acadêmicos desenvolver este projeto de pesquisa e extensão, gostaria de inicialmente manifestar meus agradecimentos ao professor doutor Marcelo Turine, magnífico reitor da UFMS, e ao professor doutor Marcelo Fernandes Pereira, pró-reitor de Extensão, Cultura e Esportes, que não mediram esforços para a boa execução da presente pesquisa.

Também não poderia deixar de registrar meus agradecimentos a todos e todas que, direta ou indiretamente, participaram desse grande estudo, sejam os professores, pesquisadores, acadêmicos ou membros das comunidades que integram o Corredor.

Na condição de deputado federal, findando meu quinto mandato, e sendo natural de Porto Murtinho (recentemente batizada de “Portal da Rota Bioceânica”), entendo que esse projeto é mais uma contribuição fundamental para a construção do tão sonhado Corredor Bioceânico, onde tantos já contribuíram, das mais diversas formas.

O presente relatório traz contribuições e reflexões em áreas estratégicas que, ao lado de pesquisas e ações de outros atores, vêm ao longo da história do Corredor Bioceânico, alicerçando esse processo que, efetivamente, só pode ser feito a muitas mãos, onde a cada momento um novo tijolo é modestamente colocado para a consolidação de um projeto de tamanha envergadura e dimensão.

Vander Loubet

Deputado Federal (PT-MS)

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO.....	11
CARACTERÍSTICAS GERAIS DO CORREDOR BIOCEÂNICO.....	14
1. ECONOMIA, LOGÍSTICA E AGRICULTURA FAMILAR.....	19
1.1. Os Portos de Antofagasta e Iquique.....	19
1.2. Porto Murtinho: Município Chave.....	23
1.2.1. APPM – Agência Portuária de Porto Murtinho.....	26
1.2.2. Grupo FV Cereais.....	28
1.2.3. Ponte Binacional Brasil-Paraguai.....	29
1.2.4. Contorno Rodoviário Norte e CIC de Fronteira.....	31
1.2.5. Contorno viário de Porto Murtinho.....	32
1.3. Comércio Internacional a partir de MS.....	34
1.3.1. Relações comerciais com o Chile.....	41
1.3.2. Relações comerciais com Argentina.....	46
1.3.3. Relações comerciais com Paraguai.....	52
1.3.4. Relações comerciais com países asiáticos.....	57
1.4. Oportunidades e Desafios.....	61
1.4.1. Para o Estado de Mato Grosso do Sul.....	61
1.4.2. Para Campo Grande.....	69
1.4.3. Para Porto Murtinho.....	71
1.4.4. Plataformas Logísticas.....	76
1.4.5. Destaque para o Chile.....	80
1.5. Custos e Tarifas Portuárias no Corredor Bioceânico.....	81
1.5.1. Tarifas Portuárias.....	82
1.5.2. Tempo de Espera.....	83
2. AGRICULTURA FAMILIAR.....	91
2.1. Economia e agricultura familiar nos municípios do Corredor Bioceânico em MS.....	91
2.2. A Produção da Pecuária Municipal.....	92
2.3. A Produção Agrícola Municipal.....	95
2.4. Assentamentos rurais e o potencial para da agroindústria da agricultura familiar.....	98
2.5. Agricultura familiar no entorno do corredor.....	101

3. ASPECTOS JURÍDICOS NO CORREDOR BIOCEÂNICO.....	106
3.1. Normas Internas (BR) e Internacionais Aplicáveis às Relações de Trabalho – Equipamentos Jurídicos no Corredor Bioceânico.....	106
3.1.1. Equipamentos jurídico-normativos: normas internas, normas internacionais de âmbito regional e global e os acordos bilaterais.....	107
3.1.2. Equipamentos jurídicos estatais e não estatais.....	113
3.2. As Ocupações e Relações de Trabalho Vinculadas às Atividades Econômicas Existentes ou Com Potencial para se Desenvolverem a Partir do Corredor.....	118
3.3. Antecedentes e Perspectivas para a Proteção e Promoção dos Direitos Humanos Sociais no Âmbito do Corredor Bioceânico.....	122
4. TURISMO NO CORREDOR BIOCEÂNICO.....	131
4.1. Os Destinos Turísticos Eixo no Corredor – Visão Geral.....	131
4.1.1. Campo Grande (BR).....	133
4.1.2. Porto Murtinho (BR).....	135
4.1.3. Mariscal Estigarribia (PY).....	136
4.1.4. San Salvador de Jujuy (AR).....	139
4.1.5. Cidade de Salta (AR).....	142
4.1.6. San Pedro de Atacama (CH).....	144
4.1.7. Antofagasta (CH).....	146
4.1.8. Iquique (CH).....	149
4.2. A Competitividade dos Destinos Turísticos.....	153
4.2.1. Informações Turísticas.....	154
4.2.2. Transporte.....	155
4.2.3. Infraestrutura Geral.....	156
4.2.4. Qualidade dos Serviços.....	157
4.2.5. Acessibilidade.....	158
4.2.6. Hospitalidade.....	161
4.2.7. Relações Comerciais.....	162
4.2.8. Gestão do Destino.....	165
4.2.9. Situações Condicionais.....	166
4.2.10. Percepção dos Turistas.....	168
4.2.11. Atratividade.....	169
4.3. Turismo em Porto Murtinho (MS).....	172
4.3.1. Recursos Naturais.....	175
4.3.2. Recursos Culturais.....	185
4.3.3. Recursos Criados.....	189
4.3.4. Gama de atividades.....	199
4.3.5. Infraestrutura geral.....	203
4.3.6. Qualidade dos serviços.....	207
4.3.7. Acessibilidade ao destino.....	210

4.3.8. Hospitalidade.....	212
4.3.9. Laços de mercado.....	216
4.3.10. Gestão do Destino.....	218
4.3.11. Gestão do marketing.....	219
4.3.12. Planejamento do Turismo.....	221
4.3.13. Situações Condicionais.....	221
4.3.14. Indicadores de desempenho de mercado.....	226
4.3.15. Lista de Prioridades Estratégicas – G.U.T.....	228
4.3.16. Lista de Potenciais e Oportunidades – EXP.....	233
5. CONSTRUÇÃO HISTÓRICA DO CORREDOR BIOCEÂNICO..	237
5.1. Introdução.....	237
5.2. Mato Grosso do Sul e A Integração Sul-Americana.....	240
5.3. O Mercosul e os Eixos de Integração.....	246
5.4. A Sociedade Civil e o Debate Sobre o Corredor Bioceânico.....	251
5.5. O Papel do Geico e da Zicosul no Debate sobre a Integração no Mercosul.....	259
5.6. Os Presidentes do Mercosul e os Corredores Bioceânicos.....	273
5.7. Renasce a Esperança sobre a Rota Bioceânica em MS.....	277
5.8. Ponte entre Porto Murtinho e Carmelo Peralta.....	290
5.9. As Universidades de MS e o Corredor Bioceânico.....	295
REFERÊNCIAS.....	301

INTRODUÇÃO

Com sentimento de entusiasmo e senso de responsabilidade apresentamos o presente relatório. O ânimo é decorrente da percepção de que se trata de um documento pioneiro em expor um conjunto de estudos multidisciplinares por meio dos quais é possível compreender aspectos absolutamente relevantes para o desenvolvimento futuro do Corredor Bioceânico. Por sua vez, o senso de responsabilidade acompanhou o desenlace das informações e a construção do conhecimento, conscientes de que há infinitas variáveis que direcionam os fenômenos observáveis de modo que optamos por um retrato dirigido a respeito de uma realidade exaustivamente complexa e com iguais desafios a serem superados, mas incontáveis oportunidades a serem aproveitadas.

Desde o primeiro mês do 2020 buscamos reunir uma equipe que pudesse extrair do campo um conjunto de dados representativos. Não havia, na época, qualquer estudo especializado sobre o processo de desenvolvimento histórico do Corredor Bioceânico. Semelhantemente, os demais eixos de estudo estavam representados por contribuições esporádicas ou advindos de fonte única e institucional de informação. Os dados sobre a logística e as previsões econômicas ainda começavam a se avultar. Não havia registros sobre o impacto do aumento do volume de pessoas e fluxo de demandas sobre a estrutura jurídica e legal ao estado de MS e região de fronteira. O mesmo ocorria com as informações sobre a produção dos pequenos produtores e as oportunidades para as famílias ao longo do corredor. Os estudos sobre o turismo enfocavam em aspectos singulares em localidades pontuais.

No ínterim entre as primeiras expectativas e os resultados finais enfrentamos os desafios operacionais causados pela pandemia do Covid-19. Impedimentos de deslocamento, municípios fechados a estrangeiros, distanciamento social e um horizonte pouco esperançoso obrigaram a um redirecionamento das ideias iniciais. As primeiras ações operacionais indicavam o contato presencial com as fontes primárias nacionais e internacionais, como audiências públicas e entrevistas, tive-

ram que ser rapidamente adaptadas para o meio digital e inicialmente a busca por fontes secundárias. O ano de 2020 não oportunizou a melhoria do cenário pandêmico tampouco das medidas de restrição sanitárias. Ao chegar o ano de 2021, enfim, mesmo em meio a um cenário de pouca confiança ao trato presencial e com muitas restrições em vigor, a equipe acessou o campo e colheu as informações que subsidiaram este relatório.

Assim, ao início de 2022 apresentamos este relatório, honrados por alguns importantes avanços. Ao aprofundar o exame no campo, evoluímos a partir dos dados oficiais quanto aos aspectos econômicos e logísticos, com os quais propusemos novas reflexões. Apresentamos o registro da produção dos municípios de MS ao longo do corredor, destacando produtos advindos da agricultura familiar, bem como aqueles que têm potencial para agregar maior valor e crescer em meio aos novos horizontes. Os aspectos legais e trabalhistas, as carências estruturais e necessidades do tecido jurídico no MS foram identificados e agora podem servir de estro para a qualificação dos serviços jurídicos e atendimento as prováveis demandas em crescimento. Quanto ao turismo, apresentamos os destinos com maior e menor potencial competitivo ao longo do corredor e, ainda, enfatizamos um diagnóstico completo do turismo em Porto Murtinho, sobre o qual emergem expectativas de grandes mudanças econômicas e sociais nos próximos anos. Finalmente, o leitor poderá apreciar um descritivo histórico com ricos detalhes sobre personagens influentes, fatos, locais e eventos que marcaram as decisões centrais no processo de construção do projeto biocênico.

Cabe dedicar cada parte deste todo em deferência aos pesquisadores que se dedicaram em extrair da realidade uma perspectiva desconhecida que agora se descortina: **Economia**, prof. Luciane Cristina Carvalho; **Logística**, prof. Francisco Bayardo M. H. Barbosa; **Agricultura Familiar**, prof. Edgar Aparecido Costa; **Aspectos Jurídicos**, prof.^a Ynes da Silva Félix; **Turismo**, prof. Erick Wilke e prof.^a Debora Fittipaldi Gonçalves e, finalmente, **História do Corredor Bioceânico**, prof. Eronildo Barbosa da Silva.

A motivação do processo de pesquisa esteve sustentada na ampla capacidade de capilaridade e expansão dos resultados aqui expostos em meio a sociedade. Há expectativa de que nossos resultados possam subsidiar a tomada de decisão ativa por aqueles atores envolvidos direta e

indiretamente com as ações em curso associadas ao Corredor. Trata-se de agentes públicos, autoridades locais, representantes populares, associações de classe, empresários, empreendedores e demais agentes potencializadores da transformação socioeconômica. Assim, esperamos que as informações sirvam para fundamentar discussões, subsidiar debates e conceber projetos com direcionamento ao bem-estar dos habitantes dos municípios e comunidades ao longo do trajeto e adjacências do Corredor Bioceânico.

Finalmente, manifestamos nossos sinceros agradecimentos aos que tornaram possível este projeto e seus resultados. Ao deputado federal Vander Loubet e ex-deputado federal Zeca do PT; ao assessor e prof. Ido Michels; ao Magnífico Reitor Marcelo Augusto Santos Turine (UFMS); ao Pró-Reitor de Extensão, Cultura e Esportes, Marcelo Santos Pereira (UFMS); ao Diretor da Escola de Administração e Negócios, José Carlos de Jesus Lopes (UFMS), nosso muito obrigado!

CARACTERÍSTICAS GERAIS DO CORREDOR BIOCEÂNICO

Por diligência do governo brasileiro, a *Iniciativa de Integração da Infraestrutura Regional Sul-Americana* (IIRSA), formada no ano 2000, foi uma das primeiras ações institucionais que reuniu doze países da América do Sul. Em parceria com o Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID), o encontro objetivou desenvolver uma carteira de obras de infraestrutura à qual pudesse ligar fisicamente as principais regiões econômicas com intuito de diminuir custos de transporte e circulação de mercadorias no subcontinente sul-americano.

A iniciativa impulsionou uma ideia latente e protagonizou o estudo da elaboração de uma rota logística conectando por via rodoviárias os oceanos Atlântico e Pacífico, com o propósito de servir como eixo para a realização de negócios, por meio de investimentos trans-regionais e do estabelecimento de mercados produtores/ consumidores.

Em função das notáveis potencialidades geradas a partir de uma conexão viária inter-regional e internacional, a *Declaração de Assunção sobre Corredor Bioceânico*, de 2015, enfatizou o trecho a partir de Campo Grande (MS) sendo a capital brasileira mais próxima da fronteira com o Paraguai. Os então presidentes do Brasil, Paraguai, Argentina e Chile reiteraram o compromisso com o progresso de integração regional. A Declaração impulsionou a realização de estudos técnicos e a formulação de recomendações para a concretização do corredor rodoviário. Além disso, formalizou a criação do Grupo de Trabalho que reúne autoridades e especialistas em áreas-chaves para o avanço dos trabalhos. Desde então, o GT tem se reunido com periodicidade e discutindo ações e encaminhamentos para a viabilização do tráfego e transporte de mercadorias ao longo do corredor.

No cenário atual, o caminho rodoviário não contempla Campo Grande, tampouco o próprio Paraguai. Trata-se de um percurso de aproximadamente 3.400 km que obriga o motorista a descer até Corrientes (AR) e subir pela *Rodovia 16* até San Salvador de Jujuy (AR) para então ultrapassar a Cordilheira dos Andes e alcançar os portos do Norte do

Chile. Em função do tempo de viagem e do alto custo do frete, é uma alternativa descartada por muitos empresários brasileiros.

O *Corredor Rodoviário Bioceânico*, também conhecido por Rota Bioceânica, Corredor Bioceânico ou ainda Rota de Integração Latino Americana (RILA) faz referência ao trajeto rodoviário conectando os portos de Santos e Paranaguá (oceano Atlântico) até os portos chilenos de Antofagasta e Iquique (Oceano Pacífico). Tomando-se como referência a ênfase adotada pela *Declaração de Assunção*, a partir de Campo Grande (MS), são aproximadamente 2.396 kms passando por Porto Murtinho, pela região do Chaco Paraguuaio nos municípios de Carmelo Peralta e Mariscal Estigarribia e pelo Norte da Argentina nas proximidades de Salta e Jujuy. Após cruzar a Cordilheira dos Andes e chegar a cidade de Calama, pode-se optar por descer aos portos de Antofagasta ou subir até os portos de Iquique.

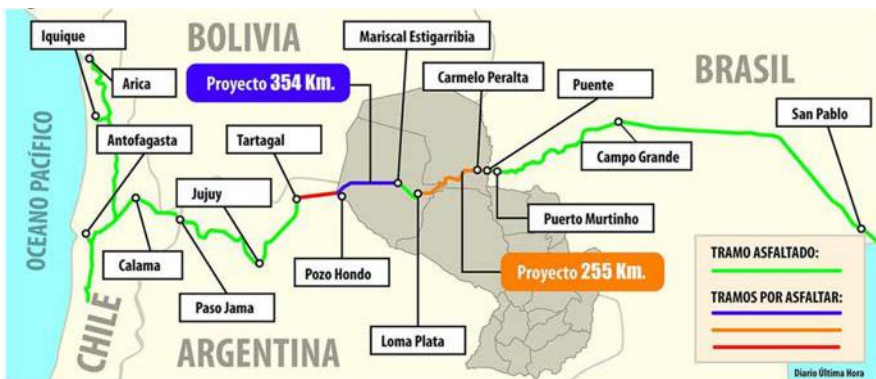


Figura 1 – Do Oceânico Atlântico ao Pacífico
Fonte: EPL, 2019.

A referência ao termo *Corredor Bioceânico* está associada, primeiramente, ao conceito de Corredor Logístico. O termo designa: (a) lugares ou eixos onde se viabilizam negócios, por meio de investimentos e da constituição de mercados produtores e consumidores; (b) conjunto de rotas de transportes, com suas facilidades, onde convergem as movimentações ou fluxos de carga que entram e saem de sua área de influência; (c) composto de rotas modais e multimodais que viabilizam o transporte em sua área de influência; (d) existência de um sistema viário adequado sob a forma de corredor de transportes (GEIPOT, 2002). Neste sentido parece totalmente adequado a proposta do corredor Campo Grande –

Portos do Norte do Chile.

A Empresa Brasileira de Planejamento e Logística - EPL (2019) apresenta os principais objetivos de um corredor transnacional, sendo incrementar a conectividade, a competitividade e a integração regional; reduzir tempos médios de viagem e entrega, bem como a variação e os custos de transporte, armazenagem e inventário; tomar mais eficientes os movimentos de transportes de passageiros; criar novos fluxos de comércio e investimento, gerar novos empregos, além de promover o desenvolvimento das cadeias produtivas e o crescimento econômico; estimular a articulação e a coordenação entre os agentes locais, levando em conta os interesses dos territórios e de suas populações; incentivar a internacionalização de PMEs e dos territórios impactados pelos corredores; e promover o turismo e a abertura cultural.

Com esse objetivo em foco, vislumbra-se um grande potencial para o desenvolvimento do estado de MS e municípios ao longo do Corredor. Para o município de Campo Grande, por ser uma capital em que se permite diversos negócios que vão desde agronegócio a produção industrializada, o corredor deverá ser uma importante alternativa logística, além de possibilitar competitividade para os produtos produzidos neste município. Segundo a FIEMS (2019) o Mato Grosso do Sul tem potencial para movimentar cerca de 1,5 Bi/ano em exportações em produtos como: carne, couro, farelo de soja entre outros produtos produzidos no estado.

Sendo a China um dos principais parceiros econômicos do Brasil e igualmente do MS, o novo corredor logístico deverá facilitar ainda mais o trânsito ao comércio exterior e especialmente ao mercado asiático. Uma vez que os números iniciais apontam uma redução 17 dias no percurso para a China em comparação ao caminho via Canal do Panamá, torna-se uma opção igualmente importante para acessar a Oceania e Costa Oeste do Estados Unidos. O resultado deverá ser a garantia de redução de custos e assim maior competitividade dos produtos do estado e do Centro-Oeste brasileiros.

Além do trânsito de mercadorias, matérias primas e produtos, é possível que o corredor impulse atividades no setor de serviços, como por exemplo, o turismo. Em razão da execução de obras de infraestrutura como a construção da ponte que liga Porto Murinho a Carmelo Peralta e da nova rodovia trans-chaquenha será possível que veículos de

passeio façam o percurso em direção aos Andes chilenos e ao Pacífico, desfrutando belos destinos e passagens como em Salta (AR) ou San Pedro de Atacama (CH).

São inúmeras as expectativas, oportunidades, mas também desafios. Trata-se da conclusão das obras da ponte, mas também de uma grande parte de pavimentação de estradas de terra no Paraguai e possivelmente a duplicação de rodovia brasileira. No que tange a construção da nova ponte ligando os dois países pode-se dizer que é dos principais desafios para viabilizar o corredor rodoviário biocênico.

Dentro o planejamento do Corredor Biocênico, Porto Murtinho precisa concretizar um contorno de aproximadamente 13 quilômetros que visa diminuir o tráfego de veículos pesados no perímetro urbano do município. Deste modo, a obra foi orçada em edital licitatório em até R\$ 3,6 milhões, a empresa também deverá construir alças viárias que melhorem a logística de transporte no entorno.

Algumas obras estão em andamento, como a rodovia no chaco paraguaio, com mais de 200 km concluídos mesmo em meio as adversidades climáticas e características do solo. Outras ainda não foram iniciadas, como a ponte sobre o Rio Paraguai entre Porto Murtinho e Carmelo Peralta, bem como a continuidade da rodovia paraguaia que liga Mariscal Estigarribia a Pozo Hondo, fronteira com a Argentina, em aproximadamente 230 kms. Investimentos já estão movimentando as cidades do corredor, como o estacionamento para 500 caminhões a 11 kms de Porto Murtinho, contando com restaurante, área de descanso e, em breve, no mesmo local, um hotel com 65 quartos.

A decisão por escolher o Corredor Biocênico como rota de escoamento da produção nacional dependerá, além da infraestrutura, das condições oferecidas ao tramite de passagem das cargas pelas fronteiras bem como da integração aduaneira. Trata-se de um gargalo importante a ser resolvido. Em uma pesquisa realizada pela EPL (2019) foi identificada a economia que é possível obter por meio de uma aduana integrada. Para o estudo apresentado foi estimado um custo diário de R\$ 56,23 por tonelada. Nesse valor está incluso o custo do caminhão parado, diárias com o motorista e gastos com a alimentação, seguro e multa por atraso.

Tipo de aduana	Tempo Parado	Custo Parado
Não Integrada	72 horas	R\$ 3.373,80
Aduana Integrada	6 horas	R\$ 281,15

Tabela 1 - Comparação entre Aduana não Integrada x Aduana Integrada
 Fonte: EPL (2020).

Portanto, a exemplo da integração aduaneira, a expectativa é que acordos multilaterais ou binacionais possam contribuir para a construção de soluções da maior necessidade. Mesmo em face da constatação de inúmeras oportunidades e de um projeto de Corredor em franco processo de materialização, há muito a ser empreendido. Podemos citar os investimentos em multimodais e centros logísticos, a necessária articulação dos interesses econômicos e das regionalidades, o incentivo a internacionalização de empresas, a concretização das parcerias comerciais, o amadurecimento das redes universitárias, intercâmbio turístico e cultural, dentre outros.

CAPÍTULO 1

ECONOMIA, LOGÍSTICA¹

Prof.^a Dr.^a Luciane Cristina Carvalho

Prof. Me. Francisco Bayardo M. H. Barbosa

Esta seção se inicia com a descrição dos portos chilenos. Na sequência evidenciamos as atualidades de Porto Murtinho como centro da atenção de investimentos em MS. A seguir apresentamos a movimentação de cargas, fluxo de produtos entre os quatro países e aspectos logísticos e portuários. Finalmente, volta-se o olhar para os municípios de MS ao contemplar a produção de base familiar e as oportunidades e desafios para os pequenos produtos.

1.1 Os Portos de Antofagasta e Iquique

O objetivo primário é que o corredor rodoviário biocênico permita o alcance dos portos do Chile, com transporte seguro e eficiente. Trata-se de um caminho necessário por meio do qual será possível atingir o mercado asiático. A participação do Chile é fundamental em razão de sua infraestrutura portuária. A ideia é utilizar os portos de *Antofagasta* e de *Iquique*.

O porto de Iquique está localizado na região de Tarapacá, no litoral norte do Chile e voltado para o Oceano Pacífico. Esta localização privilegiada faz com que seja a entrada e saída natural do cone central da América do Sul, de e para os mercados internacionais. O porto possui aproximadamente 20 hectares de águas abrigadas. Elas foram formadas pela antiga Ilha do Serrano a qual constitui a base de uma ligação ao continente e uma abrigada de 846m de comprimento.

O porto é administrado pela *Empresa Portuaria Iquique* (EPI) que é uma empresa estatal, com ativos próprios e por prazo indeterminado, que se vincula ao Governo do Chile por meio do Ministério dos Trans-

1. Em respeito às áreas de formação e estudo, os levantamentos econômicos foram realizados pela prof.^a Luciane Cristina Carvalho e as informações sobre a logística, pelo prof. Francisco Bayardo.

portes e Telecomunicações. Sem prejuízo do anterior, o controle da sua gestão é efetuado pelo Sistema das Empresas Públicas (SEP), cujo conselho nomeia os seus administradores.

O EPI tem por finalidade a administração, exploração, desenvolvimento e conservação do Porto de Iquique e seus terminais, bem como dos bens que possui a qualquer título, incluindo todas as atividades relacionadas com a área portuária que sejam essenciais para o seu devido cumprimento.

Conforme os dados da empresa (2020) os tipos de carga transacionada são containers, cargas fracionadas e granel. Como pode-se observar no gráfico abaixo, a movimentação desses tipos de carga registrou crescimento maior de 141,5% entre 2000 e 2018, o equivalente a 1.152.640 toneladas adicionais.

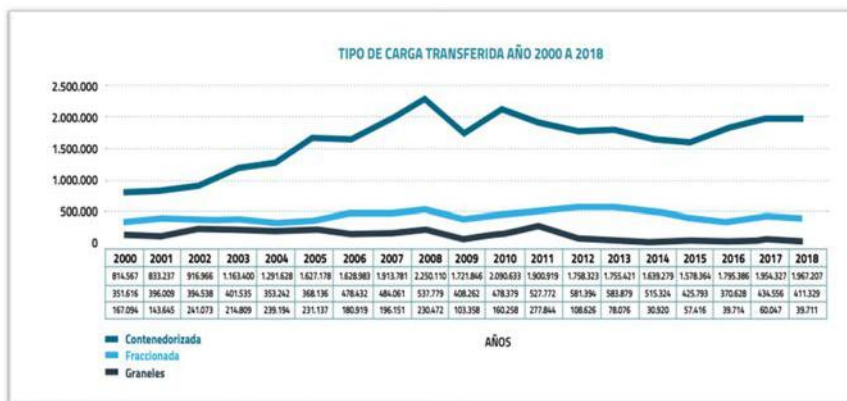


Gráfico 1 - Tipo de Carga movimentada no Porto de Iquique de 2000-2018
 Fonte: <https://epi.cl/la-empresa/estadisticas/tipo-de-carga/>

O Porto de Iquique em seu plano de desenvolvimento possui proposta argumentada tecnicamente para o desenvolvimento da infraestrutura portuária, conectividade rodoviária e ferroviária do sistema portuário estadual com vistas ao ano de 2030.

Por sua vez, o chamado porto de Antofagasta, a Empresa Portuária de Antofagasta (EPA), está localizada numa área estratégica que faz fronteira com o noroeste da Argentina, uma parte da Bolívia e do Oceano Pacífico. Ainda, possui proximidade a vários centros de mineração, tais como: Escondida, Zaldívar, Codelco, SQM, Sierra Gorda, Lomas Bayas, entre outros.

A concessão do porto conhecido como Terminal Internacional de Antofagasta, ATI, é o órgão que desde 2003 concede e administra o Terminal Mono Operado, na Frente de Atracação nº 2, que hoje compreende os locais 4, 5, 6 e 7 do Porto de Antofagasta.

Em uma área de 9,85 hectares, a ATI S.A realiza suas operações de transferência de carga nos diversos locais indicados acima, que têm sido objeto de diversos investimentos importantes para aumentar e melhorar sua competitividade, além de garantir a segurança de seus trabalhadores. Esses investimentos estão contidos no Contrato de Concessão entre a ATI e a Companhia Portuária de Antofagasta.

A área de influência do porto é o interior da EPA atende principalmente as indústrias de mineração, metal e não metálicas, e inclui as regiões de Antofagasta e Atacama, bem como uma parte do Noroeste da Argentina e sudoeste da Bolívia.

Os principais clientes do Porto de Antofagasta são as mineradoras e algumas linhas de transporte que geram tráfego regular. As mineradoras nacionais incluem empresas de exportação de cobre metálico, concentrado de cobre, nitrato e carbonato de lítio. Entre as internacionais, há empresas exportadoras de concentrados da Bolívia, bem como empresas do setor de mineração e agroindustrial da Argentina.

A referida empresa Portuária possui alta importância estratégica para o desenvolvimento do país, bem como para o nível internacional. Nesse sentido, tornou-se o Centro do Norte devido ao impacto econômico, social e político. A mesma gerencia, opera, desenvolve e conserva o Porto e seus terminais, facilitando a logística portuária para o comércio nacional e internacional, liderando e articulando os atores envolvidos em sua cadeia logística, promovendo sustentabilidade, produtividade, integração, inovação e criação de valor compartilhado, em uma relação harmoniosa e transparente com a comunidade.

O porto de Antofagasta possui o terminal multioperação e concessões: *Antofagasta Terminal Internacional* e *Mallplaza Antofagasta*.



Figura 2 - Terminal Multioperações de Antofagasta
 Fonte: <https://www.anfport.cl/nuestraempresa/#somos>

Os serviços portuários referem-se a *dockage* para navios e carga, no qual consiste em agendamento prévio de acordo com as características do navio, tipos de carga e turno operacional, dessa forma ocorre o planejamento de embarque.

Transferência de carga:	Incluem o embarque e desembarque de navios, por meio de pessoal e equipamentos portuários especializados. Este serviço é realizado tanto para cargas de importação quanto de exportação, sejam em contêineres, carga geral ou a granel.
Serviços de Terminal e Armazenamento de Carga:	Inclui a armazenagem e coleta de cargas em galpões ou áreas descobertas, armazenamento em área primária e coordenação com despachantes aduaneiros, despachantes para entrega e recebimento da carga.
Serviços de consolidação e desconsolidação de contêineres:	Consiste em encher ou esvaziar contêineres. O serviço inclui a recepção ou expedição de cargas, para o enchimento ou esvaziamento de contentores e a coordenação para a retirada ou entrega de contentores.

Quadro 1 - Serviços ofertados pelo Terminal Portuário de Antofagasta.
 Fonte: <https://www.atiport.cl/>

Sendo assim, garantem a amarração-desamarração e segurança dos navios enquanto estão atracados nos locais de concessão.

1.2 Porto Murtinho: município chave

A cidade de Porto Murtinho está posicionada na fronteira com o Paraguai. Além de estar em uma posição tática para o desenvolvimento do Corredor Bioceânico. Possui uma extensão territorial de 17.505 km², representando 4,90% da área do Estado. Com uma população de aproximadamente 17.298 pessoas sendo que 35% vive no meio rural e 65% no urbano. O município apresenta PIB per capita de R\$ 19.037,10 de acordo com o último censo realizado em 2017 e IDH de 0,666 representando um índice médio de desenvolvimento.

A participação dos setores econômicos na composição do PIB do município em 2017 foi setor agropecuário 39,78%, comércio e serviços 46,73% e 3,27%. As atividades mais expressivas são o comércio e serviços, visto que a cidade é conhecida pelo turismo da pesca e que justifica em partes esse resultado. Se comparado com 2010 houve crescimento na participação de composição do PIB de 4,34%. Em segundo está a atividade agropecuária que apesar de ter participação relevante na composição do PIB do município perde espaço, pois em 2010 apresentava participação de 45,48% resultando numa queda de 5,7% na atividade econômica. A indústria é quase nula em 2017, no entanto ressalta-se que perdeu espaço na composição do PIB municipal, pois em 2010 representava cerca de 12,13%, no entanto resultado em queda de 8,86% no período em questão.

No contexto histórico Porto Murtinho teve importância para o desenvolvimento econômico do Mato Grosso do Sul, pois seu Porto de Exportação foi fundamental para a prosperidade de diferentes ciclos econômicos. De acordo com Viegas (2019) já está em operação um para o escoamento da soja do estado o que totalizou no primeiro semestre de 2019 o escoamento de 226,5 mil toneladas, com receita de US\$ 76,059 milhões.

Além deste terminal já em operação, há outros três projetos de novos portos no rio Paraguai estão em andamento no município. Um é o da empresa sul-mato-grossense Itahum Export, do grupo FV, que tem sede em Dourados.

Conforme Viegas (2019) o grupo, que já tem seis unidades de recebimento, beneficiamento, armazenamento e comercialização de produtos como soja e milho no mercado interno, construiu em Porto

Murtinho seu primeiro terminal portuário que já está em funcionamento desde 2020.

Já em 2020 o grupo FV Cereais iniciou o trabalho e potencializou o escoamento da produção do estado. Estima-se que mais de 20% de toda a soja exportada pelo estado tenha passado pelo complexo portuário dos murtinhenses.

De acordo com um dos proprietários do grupo, Peter Ferter, o investimento nesta primeira fase do empreendimento é de R\$ 56 milhões. Em um segundo estágio, será implantada uma estrutura para a importação de fertilizantes, de modo a otimizar a estrutura de transportes, permitindo que caminhões carregados com grãos e açúcar descarreguem sua carga para embarque no porto e retornem levando fertilizantes para os produtores. Somente com a operação da primeira fase do projeto, o investidor espera um movimento de aproximadamente 200 caminhões por dia no município. (Viegas, 2019).

Ainda sobre as implantações em Porto Murtinho, também foi construído um estacionamento para caminhões e carretas da distribuidora Mecari, investimentos de R\$ 16 milhões, numa área de 35 hectares com a capacidade inicial para 400 rodotrens, que deve entrar em operação na primeira semana de abril. Cabe-se destacar que essa iniciativa contribuiu para reduzir o trânsito dentro da cidade e por outro lado, garante melhores condições de aguardo de aguardo para liberação da carga.

Porto Murtinho deverá possuir ao todo quatro portos em pleno funcionamento. Desta forma empresas estrangeiras com interesses econômicos já adquiriram terrenos para os empreendimentos, sendo uma empresa argentina e outra paraguaia. A ideia inicial é proporcionar o escoamento de soja e milho de maneira hidroviária. No entanto, existe a possibilidade que os investidores proporcionem também a importação de adubos e demais insumos agrícolas.

A localidade que já foi considerada guardiã do Rio Paraguai poderá oportunizar cerca de 120 novos postos de emprego nos portos ao final das construções, ademais o setor de serviço deverá ser impulsionado pelo aumento do fluxo de caminhões oriundos que, teoricamente, iriam para os portos de Paranaguá e Santos, mas que espera-se utilizar o corredor biocênico.

Deste modo, o porto já operante do grupo FV Cereais pretende ampliar a capacidade diante do aumento da demanda através da cons-

trução de mais um armazém. Além do funcionamento do novo Porto, também contribuiu para o aumento das exportações via Porto Murtinho, os investimentos na estrutura da Agência Portuária de Porto Murtinho – APPM, primeiro porto alfandegado, trata-se da empresa autoriza a exploração de terminal de uso privativo.

De acordo com SEMAGRO (2020) no primeiro semestre de 2020, O porto de Porto Murtinho foi responsável por exportar um total de US\$ 96.486,00 em 302 mil toneladas, o que representa uma participação de 3,26% nas exportações de Mato Grosso do Sul. Diante disto a ampliação dos portos da região deverá contribuir para o aumento do montante de toneladas que passam por ali.

Em 2015 foi criado o Programa de Estímulo à Exportação ou Importação pelos Portos do Rio Paraguai (PROEXP) pelo Governo do Estado, para impulsionar o escoamento de grãos pelo Rio Paraguai. O programa teve sucesso, no qual os incentivos fiscais ajudaram a reduzir os custos de transporte, fazendo os produtos do Estado mais competitivos e conquistando novos investimentos (ANDRADE, 2019).

Segundo o Secretário da Semagro, Jaime Verruck, o Programa lançado em 2015 tem apresentado bons resultados. Como exemplo foi a inauguração do porto pertencente ao Grupo FV Cerais, em 2020 (A CRÍTICA, 2021).

À época, o terminal portuário da APPM-Agência Portuária de Porto Murtinho era o único em funcionamento. Atualmente, Porto Murtinho têm dois portos em operação: APPM-Agência Portuária de Porto Murtinho e a FV Cereais. Em breve novos grupos deverão instalar outros portos.

A cidade é vista como fundamental para concretizar a integração do corredor ligando o Atlântico – Pacífico. E vem recebendo obras governamentais, além de investimentos privados, sendo chamada de “Nova Paranaguá” em referência a expectativa dela se tornar um novo pólo exportador.

Um dos grupos que em breve se instalará em Porto Murtinho é o *Navios South American Logistics* (Argentina). Segundo a empresa, esse investimento será de R\$ 110 milhões, e contará com uma estrutura de três tanques de combustíveis com 15 mil m³ cada, três silos e um armazém com capacidade de 80 mil toneladas de grãos, podendo receber três barcaças por vez.

Cabe destacar os recentes dados apresentados pela Semagro. Nos úl-

timos anos a cidade exportou “sementes e frutos oleaginosos; grãos, sementes e frutos diversos; plantas industriais ou medicinais; palhas e forragens; ferro fundido, ferro e aço; sal; enxofre; terras e pedras; gesso, cal e cimento”, além do principal produto em volume: a soja (A CRÍTICA, 2021).

A figura abaixo mostra uma imagem aérea com a localização dos portos existentes e as áreas destinadas aos novos portos. Seguindo uma numeração de 1 a 6, temos:

- Porto 1 – APPM Agência Portuária de Porto Murтинho;
- Porto 2 – Área adquirida para futuro empreendimento portuário;
- Porto 3 – Área adquirida para futuro empreendimento portuário;
- Porto 4 – Grupo FV Cereais;
- 5 – Área para futuro empreendimento (fora do dique);
- 6 – Área para futuro empreendimento (fora do dique)



Figura 2 – Área dos portos
Fonte: Derlei João Delevatti (2020).

A imagem também posiciona o Frigorífico (desativado); o estacionamento para caminhões ETM-Estação de Triagem Mécarí; área do futuro Posto de Fiscalização; e área para um futuro estaleiro.

1.2.1 APPM – Agência Portuária de Porto Murтинho

A APPM é um terminal hidroviário de transbordo e armazenamentos de Cargas que opera desde 2001. Os fundadores da empresa não

são os atuais proprietários.

A empresa é administrada pelo grupo argentino Vicentine, voltando a operar em 2016. Em 2018 foram transportadas 600 mil toneladas de soja. No ano seguinte o contrato atingiu a marca de 1 milhão de toneladas para serem escoados, o que fez o terminal estudar ampliações em capacidade e armazenagem. A capacidade de escoamento da empresa portuária é de até 300 toneladas por hora (SIQUEIRA, 2020).

Os principais produtos embarcados pelo terminal são a soja (Argentina) e vergalhões (Bolívia). No passado, a empresa enviou cal hidratada ao Paraguai e recebeu Uréia (Uruguai) e Cevada (Argentina). Mas atualmente só tem transportado soja.

Com capacidade estática para armazenar 18 mil/t de grãos, a soja recebida vem dos municípios num raio de 400 km. São eles: Antônio João, Bela Vista, Bonito, Caracol, Maracaju e Ponta Porã.

De acordo com Diego Valmaceda, supervisor administrativo da APPM, a empresa tem capacidade de receber qualquer produto a granel, além de *bigbags* (embalagens flexíveis) e estivados, exceto líquidos. Também existe a autorização para o embarque de animais vivos, o que ainda não se consolidou.

O terminal gerencia os embarques calculando em diversos pontos a profundidade do Rio Paraguai e assim definir a capacidade de transporte nas barcaças.



Figura 3 - Porto Agência Portuária de Porto Murtinho.
Fonte: Semagro, 2019.

O percurso até a Argentina tem duração de 1 semana, mas em períodos de seca a viagem pode durar até 15 dias. E depende para qual porto será o desembarque, pois o destino pode variar. O número de navios também alterar. No mesmo exemplo, o supervisor explica que na seca, de 20 navios, o comboio cai para 4 a 5.

1.2.2 Grupo FV Cereais

O Grupo FV Cereais acreditando na potencialidade produtiva de Mato Grosso do Sul e no local estratégico de Porto Murtinho às margens do Rio Paraguai, iniciou suas atividades em 2020, enxergando a oportunidade de sanar uma estrutura escassa de escoamento das safras de grãos. Investindo um total de R\$ 110 milhões, a empresa abrange 50 hectares com 26 hectares de área construída (GRUPO FV CEREAIS, 2020).



Figura 4 - Porto FV Cereais.
Fonte: FV CEREAIS, 2020.

O motivo mais relevante para sua instalação no município foi a criação do PROEXP, pelo governo de MS, que estimulou as exportações via portos no Rio Paraguai. De acordo com Osvaldo Filho, gerente de operações portuárias da FV Cereais, o programa não exigiu venda de soja e milho para o mercado interno na proporção de 60% e exportação de 40%. Houve também o crescimento da demanda de exportação grãos no Estado e a redução dos embarques por outras cidades portuárias.

rias, como Ladário e Corumbá.

A FV Cereais utiliza o terminal para embarque de produtos a granel como a soja, milho, farelo e açúcar. As origens destes produtos são de vários municípios de MS que distam até 400 km de Porto Murtinho e seu destino principal é a Argentina. A empresa pretende ainda importar fertilizantes vindos da China, e que por enquanto focam em aumentar a exportação dos atuais produtos.

A capacidade estática da empresa é de 30 mil toneladas, com a possibilidade de dobrar essa capacidade em 2021, o que não ocorreu. Sua capacidade total de embarque por ano chega a 1,5 milhão de toneladas com um fluxo de embarque próximo a 1000 t/h e recepção de 600 t/h. O controle de qualidade é feito através de secadores automatizados instalados nos silos de armazenagem, eles controlam a umidade e mantêm a temperatura adequada aos grãos.

Com a instalação em Porto Murtinho, o Grupo FV espera economia na exportação de grãos, pois o preço do frete fluvial é inferior ao preço do frete rodoviário, fazendo com que o modal aquaviário se torne mais competitivo. A empresa destaca também a influência da construção da ponte binacional, que possibilitará a exportação de mais produtos com destino ao Chile.

Em 2020 o Porto movimentou 238.500 toneladas de soja. Já em 2021 as metas alçara 218.000 toneladas até setembro, abaixo do esperado. Reflexo da falta de chuvas durante o ano, nas cabeceiras do rio. O baixo nível do rio prejudicou a navegabilidade, diminuindo a frequência das viagens e o volume de carga transportada.

1.2.3 Ponte Binacional Brasil-Paraguai

A travessia no trecho entre Porto Murtinho (Brasil) e Carmelo Peralta, (Paraguai), é feito por uma pequena balsa. Dependendo do modelo e carga do veículo, acomoda o máximo de quatro automóveis por vez, não há possibilidade de transporte de ônibus ou caminhões, sem mencionar a duração da travessia que atrasa qualquer viagem.

Essa situação se perdura há mais de vinte anos e evidencia a necessidade da construção da ponte. Na Figura a balsa que faz a travessia no Rio Paraguai entre as cidades. Em julho de 2019 o governo do Paraguai autorizou a licitação para a criação do projeto de execução da ponte

sobre o Rio Paraguai, ligando as duas cidades. Houve atraso no processo devido à pandemia.



Figura 5 – Travessia entre Porto Murtinho e Carmelo Peralta.
Fonte: VIEGAS, 2018.

Conforme o Ministério de Obras Públicas e Comunicações do Governo Federal do Paraguai as empresas interessadas em participar da licitação devem formar consórcio, tendo o caráter obrigatório a participação de empresas brasileiras e paraguaias. Este processo é de licitação binacional e engloba o plano de viabilidade técnica, econômica e ambiental, além do projeto de engenharia, cadastro e fiscalização da obra.

A ponte será construída pelos dois países sendo cada um responsável pela estrutura em seu lado do território. Em 24 setembro de 2021 foi homologada a contratação do consórcio Paraguai-Brasil que construirá a ponte – as empresas Tecnoedill Constructora S.A., Cidade Ltda e Paulitec Construções. O valor do contrato em guaranis equivale a 89,5 milhões de dólares a ser pago pela Itaipu Binacional.

Sua extensão será de aproximadamente 680 metros de comprimento. Do tipo estaiada - suspensa por cabos constituída de um ou mais mastros, onde partem os cabos de sustentação, com duas torres de mais de 100 metros de altura. Com viadutos de 150 metros nas cabeceiras, além de um vão de 380 metros de altura de 22 metros (ROTA BIOCE-ÂNICA, 2021).



Imagem 1 – Ponte Binacional.
Fonte: ANDRADE, 2019.

A ponte binacional atuará também como facilitador no sentido de aumentar a interação entre a população local de brasileiros e paraguaios. É interessante mencionar que as populações de ambas as cidades têm traços culturais bem intrínsecos e que após a construção da ponte tais semelhanças fiquem ainda mais fortes e notáveis entre os turistas de fora, assim como os próprios moradores das cidades.

1.2.4 Contorno Rodoviário Norte e Centro Integrado de Controle de Fronteira

O Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes-DNIT iniciou uma licitação com o objetivo de contratação de uma empresa para executar estudos de projetos de engenharia do contorno rodoviário Norte do município. A obra do trecho alternativo fará a ligação da cidade à ponte binacional, unindo (via rodoviária) Porto Murtinho (Brasil) à Carmelo Peralta (Paraguai). O contorno inicia na BR-267, com cerca de 13,1 km de extensão de pista simples e acostamento ao longo do trecho (MÁRIO, 2020).

Nesse trajeto será erguido um Centro Integrado de Controle de Fronteira (lado brasileiro), distando cerca de 3 km da fronteira entre Brasil e Paraguai. O objetivo deste Centro é combater o crime organizado e

o tráfico de drogas, intensificando a integração de agente de segurança pública e melhorando o monitoramento na fronteira brasileira. A Figura ilustra o trajeto do contorno rodoviário da cidade de Porto Murtinho.

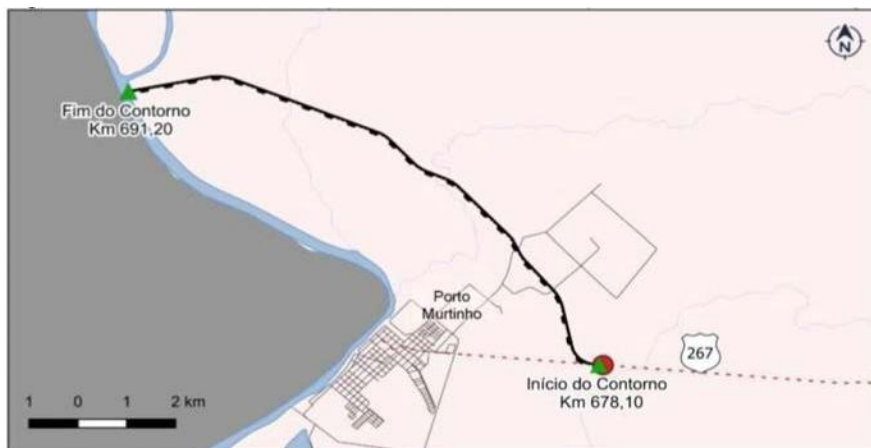


Figura 6 – Contorno Rodoviário em Porto Murtinho.
Fonte: Reprodução/DNIT, 2020.

Ainda conforme o edital, o total do custo da contratação dos projetos para o contorno rodoviário está orçado em torno de R\$3,6 milhões e a empresa contratada terá o prazo de 520 dias da elaboração dos estudos à entrega final dos documentos (MÁRIO, 2020).

Nesse trecho deverá ser implantado uma Aduana Integrada, com os seguintes órgão: Receita Federal, Polícia Federal, Iagro, Ministério da Agricultura. São instituições federais e estadual, integrando ações de fiscalização e controle, cujos investimentos serão dos Governos Federal e Estadual.

1.2.5 Contorno viário de Porto Murtinho

A BR-267 em MS tem início na divisa com o estado de São Paulo e finaliza na entrada da cidade de Porto Murtinho. Antes os caminhões atravessavam parte do centro do município, e causavam transtorno no trânsito da cidade, enquanto esperavam para descarregar nos terminais portuários.

Os caminhões tinham que dividir a pista com o trânsito urbano, além de ciclistas e pedestres, atrapalhando até mesmo áreas comerciais

e residenciais. Essas ocupações no entorno das vias causavam problemas aos moradores e ao comércio local. Por causa dessas interferências e pela projeção no aumento das exportações e instalação (prevista) de novos portos, foi construído o contorno viário de Porto Murtinho, de acordo com o DNIT-Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes.

A obra foi inaugurada em fevereiro de 2021. O DNIT espera a melhoria no tráfego, maior segurança e a melhoria da logística no escoamento de produtos. Além da redução no tempo de permanência dos motoristas na rodovia. O investimento na obra foi de R\$25,2 milhões em recursos do Fundersul-Fundo de Desenvolvimento Rodoviário de Mato Grosso do Sul.

O contorno rodoviário atende aos portos do Grupo FV Cereais e APPM e, futuramente, Docas e Saladeiro (estes ainda com previsão para serem construídos). A rota alternativa segue pela parte externa da cidade, paralela à construção do dique, contornando em direção aos terminais, cobrindo um trecho de 7,19 km.

A Figura mostra a visão aérea de Porto Murtinho, onde é possível identificar as águas do Rio Paraguai em tracejado amarelo, a antiga rota de escoamento dos caminhões em vermelho e o novo percurso alternativo em azul.

Imagem aérea, em destaque a empresa do Grupo FV Cereais e o contorno rodoviário para acesso dos caminhões aos portos da cidade.



Figura 7 - Contorno viário de Porto Murtinho
Fonte: Edemir Rodrigues, 2021.

1.3 Comércio internacional a partir de MS

Conforme dados da Semagro (2016) Mato Grosso do Sul é o 6º estado do país em extensão territorial, com 357.145,534km² que corresponde a 4,19% da área total do Brasil (8.515.767,049 km²) e 22,23% da área do centro-oeste. Tem como limites os estados de Goiás a nordeste, Minas Gerais a leste, Mato Grosso (norte), Paraná (sul) e São Paulo (sudeste), além da Bolívia (oeste) e o Paraguai (oeste e sul).

O estado possui sua distribuição geográfica conforme estabelecido pelo IBGE de acordo com suas dimensões de realidade espacial, sendo mesorregião e microrregião.

MESORREGIÃO	MICRORREGIÃO	MUNICÍPIOS
PANTANAIS SUL-MATO-GROSSENSES	Baixo Pantanal	Ladário, Corumbá e Porto Murtinho.
	Aquidauana	Anastácio, Aquidauana, Dois Irmãos do Buriti e Miranda.
CENTRO-NORTE DE MATO GROSSO DO SUL	Alto Taquari	Alcinópolis, Camapuã, Coxim, Figueirão, Pedro Gomes, Rio Verde de Mato Grosso, São Gabriel do Oeste e Sonora.
	Campo Grande	Bandeirantes, Campo Grande, Corguinho, Jaraguari, Rio Negro, Rochedo, Sidrolândia e Terenos.
	Cassilândia	Cassilândia, Chapadão do Sul, Costa Rica e Paraíso das Águas.
LESTE DE MATO GROSSO DO SUL	Paranaíba	Aparecida do Taboado, Inocência, Paranaíba, Selvíria.
	Três Lagoas	Água Clara, Brasilândia, Ribas do Rio Pardo, Santa Rita do Pardo e Três Lagoas.
	Nova Andradina	Anaurilândia, Bataguassu, Batayporã, Nova Andradina e Taquarussu
	Bodoquena	Bela Vista, Bodoquena, Bonito, Caracol, Guia Lopes da Laguna, Jardim e Nioaque.
SUDOESTE DE MATO GROSSO DO SUL	Dourados	Amambai, Antônio João, Aral Moreira, Caarapó, Douradina, Dourados, Fátima do Sul, Itaporã, Juti, Laguna Carapã, Maracaju, Nova Alvorada do Sul, Ponta Porã, Rio Brillhante e Vicentina.
	Iguatemi	Angélica, Coronel Sapucaia, Deodópolis, Eldorado, Glória de Dourados, Iguatemi, Itaquiraí, Ivinhema, Japorã, Jateí, Mundo Novo, Naviraí, Novo Horizonte do Sul, Paranhos, Sete Quedas e Tacuru.

Quadro 2 - Mesorregiões e microrregiões de Mato Grosso do Sul

Fonte: Semagro (2016)

O estado tem importante papel no comércio internacional e uma vantagem com relação a produção de alimentos. O que faz com que

estreite sua relação com diversos países, inclusive com os países asiáticos que necessitam que grande volume de alimentos e proteína animal. Dessa forma, apresenta-se o fluxo do comércio internacional de MS com o mundo de 2005 a 2020.

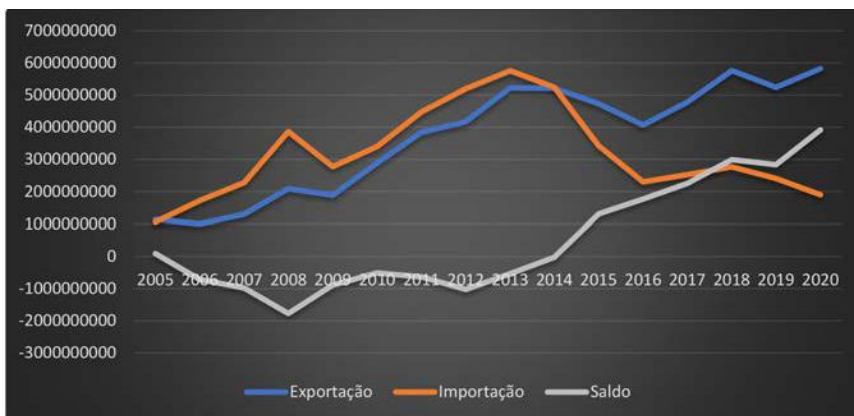


Gráfico 2 - Fluxo do comércio internacional de MS de 2005 a 2020
Fonte: Elaborado pelo autor a partir de dados do ComexSTAT

De acordo com o gráfico percebe-se que o MS apresenta no período em questão superávit comercial, no entanto a partir de 2019 verifica-se redução tanto das exportações quanto das importações, porém as exportações retomam o crescimento enquanto as importações apresentam um caminho de queda.

De acordo com Rezende (2020) esse comportamento é resultado dos efeitos da pandemia mundial do novo coronavírus (Covid-19) sobre a economia de Mato Grosso do Sul que já passou a ser contabilizados, sendo o setor industrial com queda considerável na receita. Ressalta que as exportações de produtos industrializados, cuja a receita teve redução de 5,2% no acumulado de janeiro a março de 2020 em comparação ao mesmo período do ano anterior, diminuindo de US\$ 904,48 milhões para US\$ 857,43 milhões, conforme levantamento do Radar Industrial da Fiemis.

No entanto, pode-se dizer que a queda das exportações não foi apenas na indústria, mas sim foi acompanhada por outros setores de atividade econômica. Como pode-se observar os principais produtos sul-mato-grossense com destino ao mundo.

Produtos	2018	2019	2020
Soja, mesmo trituraada	2.061.807.671	1.152.773.961	1.316.139.946
Pastas químicas de madeira, à soda ou ao sulfato, exceto pastas para dissolução	1.904.120.975	1.938.753.987	1.027.129.695
Carnes de animais da espécie bovina, congeladas	339.795.148	437.116.838	273.417.724
Milho	102.191.721	450.258.865	30.455.963
Açúcares de cana ou de beterraba e sacarose quimicamente pura, no estado sólido	138.568.582	67.130.628	80.926.293
Carnes e miudezas comestíveis, frescas, refrigeradas ou congeladas, das aves da posição 0105	220.634.969	240.676.162	149.171.879
Carnes de animais da espécie bovina, frescas ou refrigeradas	209.309.162	254.519.509	113.035.895
Tortas e outros resíduos sólidos da extração do óleo de soja	191.160.660	159.847.050	202.535.321
Minérios de ferro e seus concentrados, incluídas as pirites de ferro ustuladas (cinzas de pirites)	144.408.926	140.976.142	64.514.662
Couros e peles curtidos ou em crosta, de bovinos (incluindo os búfalos) ou de equídeos, depilados, mesmo divididos, mas não preparados de outro modo	57.533.497	59.461.216	33.270.516

Tabela 2 - Principais produtos exportados pelo MS para o resto do mundo de 2018 a 2020 em (US\$ FOB).
Fonte: Elaborado pelo autor a partir de dados do ComexSTAT

As exportações do MS são atividades econômicas relevantes para diversos municípios do estado. Dessa forma, o presente estudo buscou mostrar qual microrregião é responsável pelos 10 principais produtos exportados, conforme tabela que está mostra de acordo com a classificação ao Sistema Harmonizado (SH), isto é um sistema de nomenclatura de classificação internacional de mercadorias

As mercadorias estão ordenadas de forma progressiva, de acordo com o seu grau de elaboração, principiando pela soja e terminando com as obras de arte, passando por matérias-primas e produtos semielaborados. Quanto maior a participação do homem na elaboração da mercadoria, mais elevado é o número do capítulo em que ela será classificada.

SH4	Produtos	Microrregião exportadora
1201	Soja, mesmo trituraada	1. Dourados; 2. Cassilândia 3. Alto Taquari 4. Iguatemi 5. Campo Grande 6. Aquidauana
4703	Pastas químicas de madeira, à soda ou ao sulfato, exceto pastas para dissolução	1. Três Lagoas
0202	Carnes de animais da espécie bovina, congeladas	1. Campo Grande 2. Nova Andradina 3. Iguatemi

		4. Aquidauana 5. Paranaíba 6. Cassilândia 7. Dourados
2304	Milho	1. Dourados 2. Cassilândia 3. Alto Taquari 4. Três Lagoas 5. Campo Grande 6. Iguatemi 7. Baixo Pantanal
1701	Açúcares de cana ou de beterraba e sacarose quimicamente pura, no estado sólido	1. Dourados 2. Paranaíba 3. Iguatemi 4. Cassilândia 5. Baixo pantanal
0207	Carnes e miudezas comestíveis, frescas, refrigeradas ou congeladas, das aves da posição 0105	1. Iguatemi 2. Campo Grande 3. Dourados 4. Paranaíba
0201	Carnes de animais da espécie bovina, frescas ou refrigeradas	1. Campo Grande 2. Nova Andradina 3. Iguatemi 4. Paranaíba 5. Cassilândia 6. Dourados
2304	Tortas e outros resíduos sólidos da extração do óleo de soja	1. Três Lagoas 2. Campo Grande 3. Dourados
2601	Minérios de ferro e seus concentrados, incluídas as pirites de ferro ustuladas (cinzas de pirites)	1. Baixo Pantanal
4104	Couros e peles curtidos ou em crosta, de bovinos (incluindo os búfalos) ou de equídeos, depilados, mesmo divididos, mas não preparados de outro modo	1. Campo Grande 2. Nova Andradina 3. Paranaíba 4. Iguatemi 5. Baixo Pantanal

Quadro 3 - Microrregião responsável pela exportação dos produtos citados.

Fonte: Elaborado pelo autor a partir de dados do ComexSTAT

De acordo com as informações coletadas no ComexSTAT e mostrado no quadro 3 as regiões conforme suas condições naturais são responsáveis pela exportação de tais produtos. Salienta-se que apesar de ser mostrado as microrregiões, não são todos os municípios destas que configuram esse resultado, ou seja, a cidades dessas regiões que não compõem a pauta das exportações, no entanto, atuam em outras áreas.

Os principais países compradores dos produtos acima são a China e a Argentina. A China importa os produtos do SH4 1201, 0202, 0207, 4703 e 4104, cabe-se destacar que o país possui uma carência em proteína animal o que justifica essa exportação de carnes bovina congeladas e, também de aves e miudezas. Outros países que compram os produtos citados são a Ar-

gentina SH 2601, Chile 0201, Japão SH 1005, Rússia SH 1701 e Tailândia SH 2304. Destaca-se que os referidos produtos também são comercializados com outros países, no entanto, estes, são os principais compradores dos produtos sul-mato-grossense que é produzido em diversas regiões.

Dessa forma, o corredor rodoviário pode viabilizar uma maior aproximação comercial com vistas a ampliar a gama de produtos comercializáveis. Além disso, ao longo do corredor há diversas cidades que terá acesso mais rápido aos produtos brasileiros.

Além das exportações MS tem sua participação nas importações de diversos países entre eles, Bolívia, Chile, Estados Unidos, China entre outros. Destacou-se estes países, pois os mesmos terão seu fluxo do comércio beneficiado pelo corredor bioceânico. Pressupõe-se que haverá maior agilidade no trânsito, redução de custos operacionais, o que por sua vez pode impulsionar os negócios.

Em termos de importações realizados pelo MS, apresenta-se na tabela abaixo os principais produtos nos últimos 3 anos. Sendo tais produtos originários dos países citados no parágrafo anterior.

Produtos	2018	2019	2020
Gás de petróleo e outros hidrocarbonetos gasosos	1.528.444.213	1.264.810.912	481.142.133
Aubos (fertilizantes) minerais ou químicos	764.805.517	143.651.920	53.809.246
Máquinas e aparelhos não especificados nem compreendidos em outras posições do presente capítulo	3.526.294	937.341	5.952.116
Vestuário e seus acessórios	5.942.164	2.824.164	1.780.609
Coque de petróleo, betume de petróleo e outros resíduos dos óleos de petróleo ou de minerais betuminosos	2.732.669	236.767	263.749
Bombas de ar ou de vácuo, compressores de ar ou de outros gases e ventiladores	2.067.222	2.276.211	986.951
Ferramentas manuais (incluídos os cortavídeos) não especificadas nem compreendidas em outras posições; lâmpadas ou lamparinas de soldar (maçaricos) e semelhantes	1.112.946	411.295	201.166
Agentes orgânicos de superfície (exceto sabões)	597.796	923.561	600.891
Acessórios para tubos (por exemplo, uniões, cotovelos, luvas), de alumínio	181.865	578.076	141.520
Madeira serrada ou endireitada longitudinalmente, cortada ou desenrolada, mesmo aplainada, polida ou unida pelas extremidades	156.669	211.791	85.445

Tabela 3 - Principais produtos importados pelo MS do resto do mundo de 2018 à 2020 em (US\$ FOB).

Fonte: Elaborado pelo autor a partir de dados do ComexSTAT

Nota 1: As operações de importação são contabilizadas nas estatísticas brasileiras no momento em que a mercadoria é desembarçada na entrada no país.

Nota 2: Os produtos relacionados acima são contabilizados como entrada pelo MS, no entanto, atende diversas regiões do país após sua entrada.

Os produtos relacionados acima são oriundos da Bolívia que fornece ao Brasil Gás de petróleo e outros hidrocarbonetos gasosos e adubos (fertilizantes) minerais ou químicos, este último também fornecido pelos Estados Unidos. Outros países fornecedores de produtos importados pelo MS são Espanha, Áustria, China, Estados Unidos (fornece outros produtos além dos já mencionados) entre outros.

De forma mais específica, o MS também tem um papel importante no comércio com os países vizinhos e que estão ao longo do corredor bioceânico. Dessa forma, o projeto de corredor rodoviário poderá promover a integração regional e maior aproximação dos países vizinhos. Nesse sentido, apresenta-se na tabela abaixo o fluxo do comércio de MS para os países da rota. Essa observação é importante, visto que é esperado que com o corredor a relação comercial possa ser aprofundada.

OPERAÇÕES	2018	2019	2020*
ARGENTINA			
Exportação	386.297.027	221.029.385	188.898.051
Importação	23.746.440	12.123.867	2.727.593
Saldo comercial	362.550.587	208.905.518	186.170.458
CHILE			
Exportação	153.291.839	160.915.417	97.220.210
Importação	123.070.125	105.268.866	53.513.507
Saldo comercial	30.221.714	55.646.551	43.706.703
PARAGUAI			
Exportação	26.445.201	22.783.266	15.007.460
Importação	139.299.530	174.737.106	112.518.571
Saldo comercial	-112.854.329	-151.953.840	-97.511.111

Tabela 3 - Fluxo de comércio de Mato Grosso do Sul para países do corredor: 2018 a 2020. (US\$ FOB).
Fonte: Elaborado pelo autor a partir de dados do ComexSTAT

* Dados até abril/2020

É importante reforçar as relações comerciais com os países vizinhos, embora, destaca-se que isso depende de vários fatores como por exemplo, da taxa de câmbio, das decisões dos agentes econômicos que estão envolvidos com o comércio exterior, dessa forma o corredor bioceânico objetiva, se executado, oferecer infraestrutura rodoviária para o fluxo comercial e de turismo na região envolvida.

A Argentina é o vizinho que mais contribui para o fluxo do comércio com o Brasil. De acordo com MRE (2017) a Argentina foi o 3º principal parceiro comercial do Brasil em 2016, sendo o 3º nas exportações e o 4º nas importações.

O Brasil foi o principal destino dos produtos argentinos com 17,8% do total. Em contrapartida, os vizinhos do continente americano são também os principais abastecedores do mercado argentino. Individualmente, o Brasil foi também o maior fornecedor de bens ao país, com 21,8% do total.

Em 2016 os principais grupos de produtos exportados pelo Brasil para a Argentina foram: Automóveis que apresentou aumento de 16,7% entre 2014 e 2016. Os automóveis (automóveis de passageiros, caminhões, autopeças, tratores rodoviários para semi-reboques) somaram 46% do total em 2016, seguidos de máquinas mecânicas (motores de explosão para automóveis, partes de máquinas e aparelhos para colheita, debulha; motocompressores herméticos, escavadoras, niveladores) com 9,7%; plásticos (polietileno sem carga, polietileno linear, polipropileno) com 4,5%; e máquinas elétricas (jogos de fios para velas de ignição, outros acumuladores elétricos de chumbo, outros quadros, dínamos e alternadores) com 3,9%.

Já em contrapartida os principais produtos importados pelo Brasil da Argentina foram os automóveis (caminhões, automóveis de passageiros, e autopeças), que apesar da queda de 50% ocorrida nas compras brasileiras entre 2014 e 2016, somaram 36,6% do total em 2016. Destacaram-se também: cereais (trigos, milho, cevada, arroz, alpiste) com 13,7%; plásticos (polímeros de etileno, polietilenos sem carga, polipropileno, e cloreto de vinila) com 5,8%; e amidos e féculas (preparações para alimentação de crianças, preparações de farinhas, misturas e pastas para a preparação de produtos de padaria) com 4,5%.

De acordo com MRE (2017), o Chile figurou como o 41º mercado mundial, sendo o 41º exportador e o 43º importado, no rank do TradeMap. O saldo da balança comercial alcançou superávits e déficits no período, totalizando saldo negativo de US\$ 322 milhões em 2015.

Com relação ao comércio exterior com o Chile, os combustíveis representam mais de 1/5 da pauta das exportações brasileiras para o país em questão. Em 2015 os combustíveis (óleo bruto de petróleo, óleos lubrificantes e óleos de vaselina ou de parafina) somaram 28,3%, seguidos de automóveis (tratores rodoviários para semi-reboques, carrocerias para automóveis, chassis com motor para automóveis de passageiros) com 14,3%; carnes (carne bovina desossada, pedaços e miudezas comestíveis de frango, carne de peru, carne suína) com 8,8%; máquinas mecânicas

(pás mecânicas, partes de máquinas para trabalhar minérios, carregadoras e pás-carregadoras, partes de turborreatores ou de turbopropulsores) com 7,2%; e plásticos (polietilenos sem carga, copolímeros de propileno, polietileno sem carga) com 5,7%.

Em contrapartida os principais produtos importados pelo Brasil do Chile foram: Cobre foi o principal item da pauta das importações brasileiras originárias do Chile. Em 2015, o cobre (cátodos de cobre refinado, cobre não refinado, fios de cobre refinado, barras de ligas de cobre-zinco) representaram 31,2%; seguido de minérios (sulfetos de minérios de cobre, minérios de molibdênio) com 21,9%; pescados (salmão e outras carnes de peixes) com 13,8%; frutas (uvas, nozes, maçãs, amêndoas, ameixas, kiwis) com 5,5%; e adubos (cloretos de potássio, nitratos de potássio, adubos e fertilizantes) com 4,5%.

A relação comercial com o Paraguai é menor, mas não menos importante. Em 2015 o Brasil foi responsável por cerca de 30,61% do total das exportações do Paraguai, em contrapartida exportou para o referido país cerca de 25% do total das importações deste país.

Os principais grupos de produtos exportados do Brasil para o Paraguai são: máquinas mecânicas 12,8%, adubos 7,8%, plástico 7,0% entre outros de percentual inferior a este último. Por outro lado, os principais grupos de produtos importados pelo Brasil do Paraguai em 2016 são: cereais cerca de 36,5%, soja em grãos e sementes 16% e carnes 12,2% entre outros com percentual inferior a este último.

Enfim, percebe-se que a margem para amadurecimento nas relações comerciais de maneira que se possa diversificar o fluxo de comércio entre os países vizinhos. O corredor biocênico é uma estratégia de integração econômica e desenvolvimento regional para estes países.

1.3.1 Relações comerciais com o Chile

O Chile é um país que ocupa uma longa e estreita faixa costeira encravada entre a cordilheira dos Andes e o oceano Pacífico. Atualmente, o Chile é um dos países mais prósperos países da América do Sul. Ele faz fronteira ao norte com o Peru, a nordeste com a Bolívia, a leste com a Argentina. É um dos dois únicos países da América do Sul que não tem uma fronteira comum com o Brasil, além do Equador. O Pacífico forma toda a fronteira oeste do país, com um litoral que se estende por 6.435 quilômetros.

O Chile possui sua economia orientada para o mercado, em especial por um elevado nível de comércio exterior. O Chile em termos de acordos internacionais de comércio no âmbito regional é um país associado com o MERCOSUL e, com o passar dos anos assinou diversos acordos de livre comércio como por exemplo com a União Européia, Coreia do Sul, Nova Zelândia, Singapura, Brunei, China e Japão, entre outros. O governo chileno também concluiu acordos comerciais preferenciais com a Venezuela, Colômbia e Equador. Dessa forma, mostra-se estratégico em termos de competitividade.

No que tange sua relação comercial com o Brasil, o comércio bilateral já está praticamente todo liberalizado, ao amparo do Acordo de Complementação Econômica MERCOSUL-Chile (ACE-35). Em 2018, o Brasil foi o principal parceiro comercial chileno na América Latina, e o Chile, o segundo sócio do Brasil na América do Sul. O intercâmbio comercial bilateral, de acordo com dados do Ministério da Economia, foi de cerca de US\$8.3 bilhões em 2019 – redução de 14,7% em relação a 2018. Tanto as exportações (-19,5%) quanto as importações (-6,1%) brasileiras apresentaram queda, resultando em diminuição do superávit brasileiro (-34,6%), que chegou a US\$ 2 bilhões. Entre os principais produtos exportados ao Chile pelo Brasil encontram-se óleos brutos de petróleo, carnes, automóveis e tratores. O Brasil, por sua vez, importa do Chile principalmente derivados de cobre, salmão e vinhos. (MRE, 2020)

Em 2018, Brasil e Chile assinaram importantes novos acordos comerciais bilaterais: o Protocolo de Compras Públicas, o Protocolo de Investimentos em Instituições Financeiras, que complementou o Acordo de Cooperação e Facilitação de Investimentos (ACFI), e o Acordo de Livre Comércio (ALC). O ALC, que, uma vez em vigor, incorporará os demais instrumentos referidos, estabelece arcabouço normativo moderno e de amplo alcance, abrangendo temas de natureza não tarifária, como política de concorrência; facilitação de comércio; comércio eletrônico; questões sanitárias e fitossanitárias; gênero; meio ambiente; e assuntos trabalhistas. (MRE, 2020)

Em específico, o estado de Mato Grosso do Sul, apresenta relevante participação no comércio com o Chile. Em 2019, as exportações do MS totalizaram cerca de US\$ 157.748.563, sendo os fornecedores por microrregião do estado apresentado no gráfico ao lado.

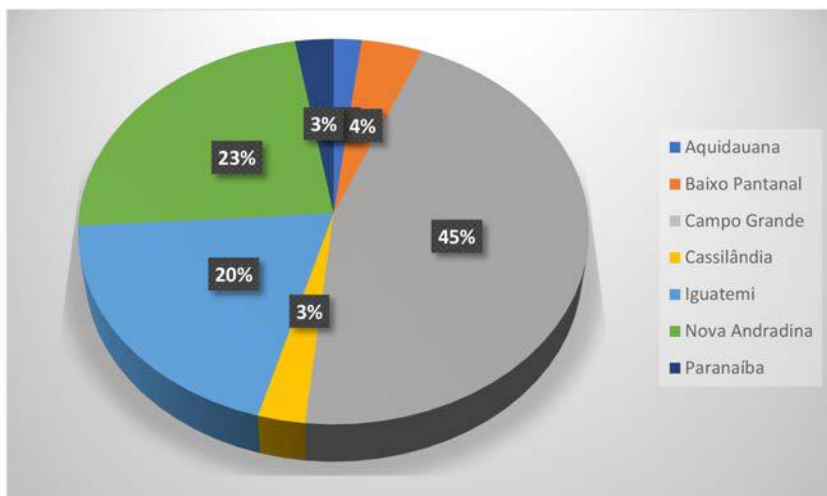


Gráfico 3 - Participação das microrregiões nas exportações de MS para o Chile em 2019 em %
Fonte: Elaborado pelo autor a partir de dados do ComexSTAT

De acordo com gráfico 2, pode-se observar que a microrregião de Campo Grande possui maior participação nas exportações do MS para o Chile totalizando 45% das exportações. O fornecimento dessa região é por meio da carne bovina frescas, refrigeradas e congelas o que correspondem ao SH4 0201e 0202. Outras regiões, também, participam com a mesma oferta, porém em menor quantidade são elas Iguatemi, Nova Andradina e Paranaíba, sendo este o principal fornecedor de carnes bovinas congeladas. Além das participações destas regiões outras participam com menor percentual.

Apresenta-se na tabela abaixo os principais produtos exportados do MS para o Chile no período de 2018 a 2020.

SH4	Produto	2018	2019	2020
2601	Minérios de ferro e seus concentrados, incluídas as pirites de ferro ustuladas (cinzas de pirites)	3.260.591 <i>110.428.180</i>	6.596.281 <i>245.593.000</i>	8.725.774 <i>211.106.510</i>
0201	Carnes de animais da espécie bovina, frescas ou refrigeradas	127.620.573 <i>29.177.411</i>	120.581.346 <i>28.917.397</i>	102.382.093 <i>23.291.231</i>
0202	Carnes de animais da espécie bovina, congeladas	14.533.221 <i>3.969.044</i>	17.318.626 <i>5.477.552</i>	14.297.174 <i>4.020.296</i>
1701	Açúcares de cana ou de beterraba e sacarose quimicamente pura, no estado sólido	0 <i>0</i>	2.227.510 <i>8.343.892</i>	7.743.058 <i>28.348.216</i>

0207	Carnes e miudezas comestíveis, frescas, refrigeradas ou congeladas, das aves da posição 0105	4.503.193 2.922.130	8.326.022 4.306.083	6.588.405 4.670.914
2304	Tortas e outros resíduos sólidos da extração do óleo de soja	2.909.483 4.307.020	2.441.614 4.566.670	2.660.053 5.541.780
7201	Ferro fundido bruto e ferro spiegel (especular), em lingotes, linguados ou outras formas primárias	0 0	0 0	1.981.404 7.513.000
2301	Farinhas, pó e pellets, de carnes, miudezas, peixes ou crustáceos, moluscos ou outros invertebrados aquáticos, impróprios para a alimentação humana; torresmos	0 0	1.631.377 3.105.000	125.306 335.127
2309	Preparações dos tipos utilizados na alimentação de animais	329.249 490.200	943.076 1.173.000	0 0

Tabela 4 - Principais produtos exportados do MS para Chile de 2018 à 2020 em US\$ FOB e Quilograma.
Fonte: Elaborado pelo autor a partir de dados do ComexSTAT

O MS também importa diversos produtos do parceiro Chile como pode-se observar no gráfico 4. Apresenta-se, também, a importação pelo MS distribuído pelas microrregiões, sendo a de Três Lagoas a mais relevante com 64% e Nova Andradina com 32%.

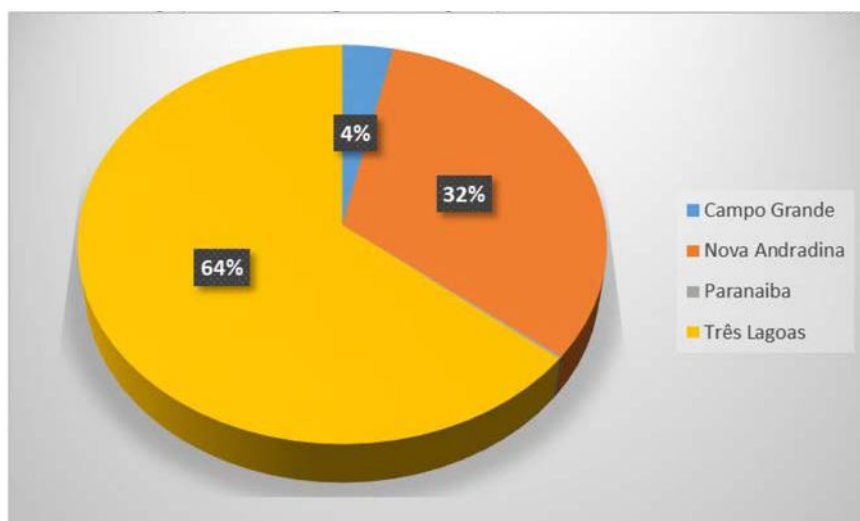


Gráfico 4 - Participação das microrregiões nas importações de MS vindas do Chile em 2019 (%)
Fonte: Elaborado pelo autor a partir de dados do ComexSTAT

Na tabela abaixo apresenta-se os principais produtos importados pelo MS do Chile no período de 2015 a 2020. Pode-se observar que as importações mais relevantes são cobre demandado pela microrregião de Nova Andradina e, juntamente com o álcool e derivados importados pela microrregião de Três Lagoas, a microrregião de Campo Grande importa as carnes, adubos e file de peixes.

SH4	PRODUTOS	2018	2019	2020
7403	Cobre afinado e ligas de cobre, em formas brutas	106.562.795 <i>16.044.491</i>	94.007.414 <i>15.493.126</i>	90.497.934 <i>13.943.989</i>
2905	Álcoois acíclicos e seus derivados halogenados, sulfonados, nitrados ou nitrosados	5.305.679 <i>12.554.505</i>	6.799.413 <i>18.502.116</i>	4.206.128 <i>14.516.154</i>
3104	Adubos (fertilizantes) minerais ou químicos, potássicos	3.892.351 <i>12.501.100</i>	1.443.475 <i>5.000.457</i>	426.077 <i>2.000.242</i>
0204	Carnes de animais das espécies ovina ou caprina, frescas, refrigeradas ou congeladas	3.294.958 <i>347.375</i>	2.119.749 <i>206.416</i>	134.980 <i>22.501</i>
0802	Outras frutas de casca rija, frescas ou secas, mesmo sem casca ou peladas	1.991.105 <i>284.916</i>	454.330 <i>93.110</i>	0 <i>0</i>
0304	Filés de peixes e outra carne de peixes (mesmo picada), frescos, refrigerados ou congelados	780.468 <i>132.705</i>	0 <i>0</i>	0 <i>0</i>

Tabela 5 – Principais produtos importados pelo MS do Chile de 2018 a 2020 em US\$ FOB e em Quilograma.

Fonte: Elaborado pelo autor a partir de dados do ComexSTAT

É também esperado que as exportações entre MS e Chile aumente 20% para o setor agropecuário. No relatório de oportunidades de estreitamento comercial, é apresentado a carne bovina como segunda maior oportunidade, alcançando valores de US\$ 421 milhões para 180 mil toneladas do produto exportado (SEMAGRO, 2019).

Predominantemente, as vias de exportações sul-mato-grossenses para o Chile ocorrem via cidades da região Sul do país, na fronteira com a Argentina. Os principais recintos de exportações da pauta estadual (MS) são São Borja-RS e Dionísio Cerqueira-SC, cujos percentuais (em valores) estão em 43,5% e 40,0%, respectivamente.

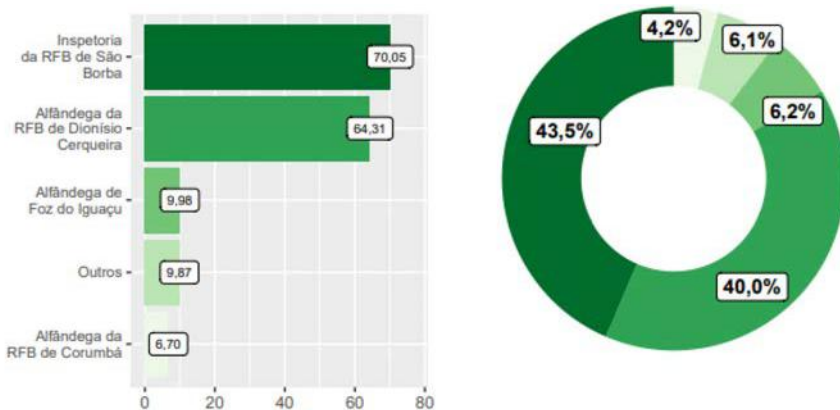


Gráfico 5 - Vias de exportações de produtos do MS para o Chile
Fonte - SEMAGRO (2020)

Além da participação do Chile como país vizinho, que já afirmou o compromisso com a construção do corredor rodoviário bioceânico, tem-se a importância dos outros dois países vizinhos e também parceiros comerciais são eles Argentina e Paraguai.

1.3.2 Relações comerciais com Argentina

A Argentina está localizada na América do Sul e possui o segundo maior território da América do Sul, com uma área de 2.766.889 quilômetros quadrados e aproximadamente 40,2 milhões de habitantes. Seu território se limita ao norte da Bolívia e Paraguai, a nordeste com o Brasil, a leste com Uruguai, Oceano Atlântico e Ilhas Malvinas e a oeste com Chile.

O território nacional apresenta regiões de pampas, no centro; planícies férteis do Chaco, localizadas entre os rios Uruguai e Paraná; planalto da Patagônia; Terra do Fogo, na porção extremo sul; a cordilheira dos Andes e o ponto mais alto do continente americano: o pico Aconcágua, que tem uma altitude de 6.962 metros.

O país é altamente urbanizado, sendo cerca de 92% da população vive em áreas urbanas. A densidade populacional é baixa, ou seja, o país é pouco povoado (15 habitantes por quilômetro quadrado). O estado da Argentina está dividido em 23 províncias e um distrito federal.

A economia da Argentina ocupa o segundo lugar na América do Sul,

por isso faz parte do Grupo dos 20 (G20), que reúne os 20 países economicamente mais influentes. A indústria é o maior setor econômico e o turismo é uma das principais atividades do país. Enquanto a produção de vinho, outro elemento da economia do país, transforma a Argentina como o quinto maior produtor mundial da bebida. O país é um exportador e tem uma agricultura bastante desenvolvida em razão do seu solo fértil. A maior parte dos produtos exportados pelos argentinos são produtos agrícolas.

O processo de aproximação política entre Brasil e Argentina, iniciado com a redemocratização dos dois países na década de 1980, esteve na base do projeto de integração sul-americana que levou à criação do Mercado Comum do Sul (MERCOSUL), em 1991. (MRE, 2019)

A crescente integração econômica bilateral tem fortalecido a economia e a indústria dos dois países. Em 2019, a corrente de comércio bilateral alcançou US\$ 20 bilhões, com diminuição de 21,6% em relação ao ano anterior, em razão da redução das exportações brasileiras (US\$ 10 bilhões, -34,3%) e redução das importações de produtos argentinos (US\$ 10,5 bilhões, -4,7%). No período, o Brasil somou superávit bilateral de US\$ 7,6 bilhões (+119,7% em relação a 2017).

A Argentina ocupa o terceiro lugar no destino das exportações brasileiras e a área mais beneficiadas por essa parceria bilateral é o setor automotivo, que tem efeitos diretos e indiretos sobre o conjunto da economia brasileira, em campos tão diversos como mineração, siderurgia, metalurgia, química, petróleo e gás, além do setor de serviços como engenharia, mecânica, administração, propaganda e marketing, entre outros (MRE, 2019).

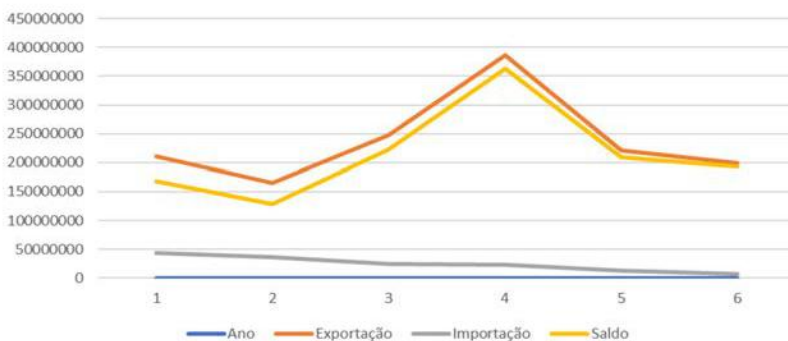


Gráfico 6 - Balança comercial Mato Grosso do Sul – Argentina
 Fonte: Elaborado pelo autor a partir de dados do ComexSTAT

Para a Argentina o Brasil está no primeiro lugar das origens e destinos de suas importações e exportações, sendo que no ano de 2018, segundo OEC, 24% da importação da Argentina derivou do Brasil e 18,1% das suas exportações teve como destino o Brasil.

Brasil e Argentina são unidos por uma linha de fronteira que se estende por 1.261 quilômetros. A política de integração fronteiriça constitui dimensão essencial da agenda de cooperação bilateral. A Comissão de Cooperação e Desenvolvimento Fronteiriço (CODEFRO), instalada em 2011, é a mais alta instância bilateral de deliberação de políticas binacionais para a fronteira e para encaminhamento das demandas suscitadas no âmbito dos Comitês de Integração Fronteiriça Brasil-Argentina, que se reúnem anualmente nas localidades fronteiriças dos dois países (MRE, 2019).

Em 2017 durante uma roda de negócios promovida pelo governo argentino, o interesse da Argentina em aumentar suas exportações pela rota bioceânica ficou claro na fala do secretário de Integração Nacional, Federico Fernandez Sasso, e do ministro de Produção da Argentina, Juan Carlos Robles, qual afirmou que seu país apoia a iniciativa do governo e iniciativa privada do Brasil para abrir este corredor bioceânico acreditando que vai ampliar os negócios no Mercosul (Semagro, 2017).

No Comércio com a Argentina, o estado de Mato Grosso do Sul, tem uma grande participação. No ano de 2019, as exportações derivadas para a Argentina totalizaram cerca de US\$ 221.029.385, sendo os fornecedores por microrregião do estado apresentado no gráfico abaixo.

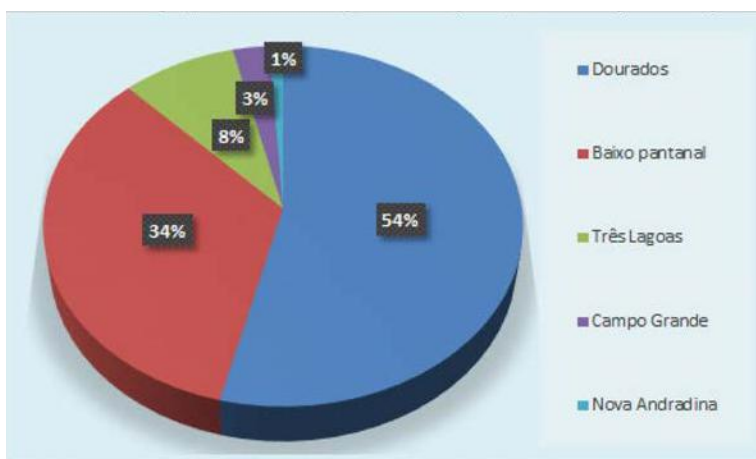


Gráfico 7 - Participação das microrregiões nas exportações de MS para a Argentina em 2019.
Fonte: Elaborado pelo autor a partir de dados do ComexSTAT

Segundo o gráfico, pode-se observar que a maior parte dos produtos exportados para a Argentina tem de origem as microrregiões de Dourados, com 54%, e Baixo Pantanal, com 34% e as demais microrregiões com participações menores. Os principais produtos fornecidos por essa região correspondem a soja no caso de Dourados e Minérios de Ferro e Ferro no caso do Baixo Pantanal. Na microrregião de Três Lagoas com a participação de 8% nas exportações temos como principal produto as pastas químicas de madeira. E por fim, nas microrregiões de Campo Grande (3%) e Nova Andradina (1%) o principal produto exportado são carnes bovinas. Além da participação das demais regiões com porcentagem pequenas.

Referente aos principais produtos sul-mato-grossense exportados para Argentina dentre o período de 2018 a 2020, apresentados na tabela 6, percebe-se a evolução do comércio entre o MS e a Argentina em US\$ e em quilograma líquido. De acordo com esta última informação percebe-se que produtos tais como SH 4703 (pasta química) cresceu em exportações de no período cerca de 66%, SH 2106 (preparações alimentícias) aumentaram cerca de 137%, SH 4802 (papel cartão) aumentou em 38% em exportações. Os demais produtos apresentaram oscilação entre queda e aumento no período em questão.

SH4	Produto	2018	2019	2020
2601	Minérios de ferro e seus concentrados, incluídas as pirites de ferro ustuladas (cinzas de pirites)	129.901.854 <i>2.906.437.630</i>	69.643.563 <i>1.585.417.000</i>	35.064.082 <i>901.592.270</i>
1201	Soja, mesmo triturada	214.404.997 <i>579.377.661</i>	119.503.267 <i>358.448.472</i>	124.555.932 <i>388.455.619</i>
4703	Pastas químicas de madeira, à soda ou ao sulfato, exceto pastas para dissolução	14.892.887 <i>23.172.448</i>	16.159.919 <i>28.946.000</i>	16.319.210 <i>38.500.154</i>
2602	Minérios de manganês e seus concentrados, incluídos os minérios de manganês ferruginosos e seus concentrados, de teor de manganês de => 20%, em peso, sobre o produto seco	9.442.640 <i>59.950.000</i>	2.826.673 <i>22.730.000</i>	679.676 <i>7.094.000</i>
7201	Ferro fundido bruto e ferro spiegel (especular), em lingotes, linguados ou outras formas primárias	12.128.789 <i>35.999.999</i>	1.679.511 <i>5.787.000</i>	3.941.099 <i>16.365.000</i>
0202	Carnes de animais da espécie bovina, congeladas	102.148 <i>44.597</i>	7.013.271 <i>2.518.306</i>	9.143.993 <i>2.837.529</i>

2106	Preparações alimentícias não especificadas nem compreendidas noutras posições	1.171.973 <i>534.008</i>	1.621.948 <i>758.360</i>	2.549.105 <i>1.265.848</i>
8418	Refrigeradores, congeladores (freezers) e outro material, máquinas e aparelhos para a produção de frio, com equipamento eléctrico ou outro; bombas de calor, excluídas as máquinas e aparelhos de ar condicionado da posição 8415	2.054.762 <i>346.986</i>	2.108.323 <i>371.701</i>	1.905.338 <i>268.858</i>
4802	Papel e cartão, não revestidos, dos tipos utilizados para escrita, impressão ou outros fins gráficos, e papel e cartão para fabricar cartões ou tiras perfurados, não perfurados, em rolos ou em folhas de forma quadrada ou rectangular, de qualquer formato	1.302.862 <i>1.358.830</i>	250.291 <i>330.162</i>	1.270.622 <i>1.886.640</i>

Tabela 6 - Principais produtos exportados do MS para a Argentina de 2018 a 2020 em US\$ FOB e Quilograma.

Fonte: Elaborado pelo autor a partir de dados do ComexSTAT

Nas importações, Mato Grosso do Sul teve no ano de 2019 um total de US\$ 12.123.867, sendo a participação distribuída por microrregião do estado, apresentado no gráfico abaixo, as quais temos destaque para Campo Grande com 56% e Três Lagoas com 36% dos produtos importados.

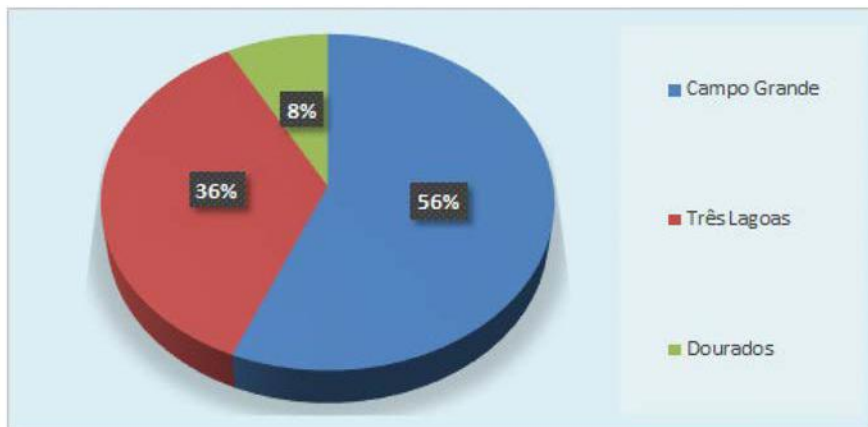


Gráfico 8 - Participação das microrregiões nas importações de MS vindas da Argentina em 2019.

Fonte: Elaborado pelo autor a partir de dados do ComexSTAT

No período de 2015 a 2020, os principais produtos importados, de maneira geral, pelo MS da Argentina foram: a carne bovina com 40%, os produtos hortícolas com 13%, os filés de peixes com 11%, as preparações de produtos hortícolas com 10% e demais produtos com porcentagens mais baixas, como mostra o gráfico 6.

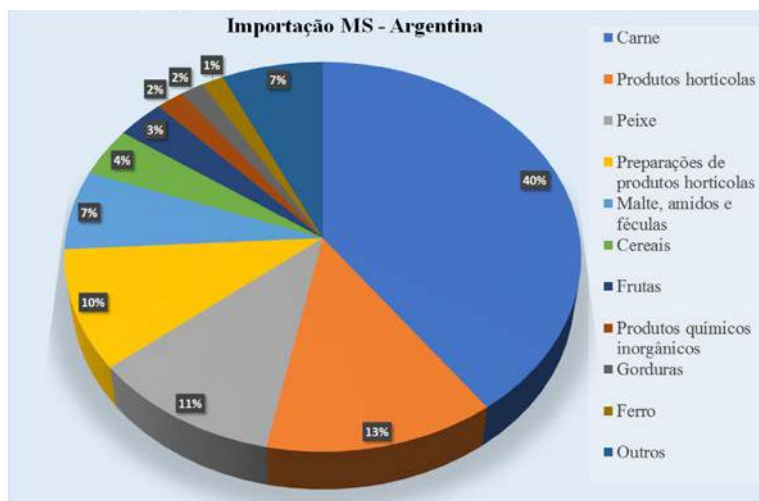


Gráfico 9 - Principais produtos importados da Argentina para o MS de 2015 a 2020.
Fonte: Elaborado pelo autor a partir de dados do ComexSTAT

Apresenta-se na tabela 7 os principais produtos importados neste período (2018 a 2020) com o valor total. Pode-se observar que as principais importações são: carnes e peixes demandados pela microrregião de Campo Grande, Cebolas (Produtos hortícolas) e farinha de trigo demandados pela microrregião de Três Lagoas e os outros produtos hortícolas preparados que são as demandas da microrregião de Dourados.

A importação tem um comportamento diferente das exportações, ou seja, percebe-se que houve redução das importações de MS oriundas da Argentina. O único produto que apresentou aumento foi o SH 2005 (outros produtos hortícolas preparados ou conservados) em torno de 26% em Quilograma líquido.

SH4	Produto	2018	2019	2020
1101	Farinhas de trigo ou de mistura de trigo com centeio	1.909.700 5.318.000	2.145.667 6.122.700	54.540 162.000
0202	Carnes de animais da espécie bovina, congeladas	7.409.165 832.580	1.691.904 221.061	1.004.908 142.482

304	Filés de peixes e outra carne de peixes (mesmo picada), frescos, refrigerados ou congelados	3.868.005 <i>1.162.691</i>	2.480.897 <i>730.341</i>	64.067 <i>24.000</i>
2005	Outros produtos hortícolas preparados ou conservados, exceto em vinagre ou em ácido acético, não congelados, com exceção dos produtos da posição 2006	1.014.439 <i>1.3338.548</i>	1.153.044 <i>1.610.198</i>	1.269.907 <i>1.698.050</i>
0207	Carnes e miudezas comestíveis, frescas, refrigeradas ou congeladas, das aves da posição 0105	2.741.396 <i>808.020</i>	1.203.380 <i>546.375</i>	295.111 <i>144.000</i>
703	Cebolas, chalotas, alho comum, alho-porro e outros produtos hortícolas aliáceos, frescos ou refrigerados	1.547.410 <i>1.696.880</i>	1.261.880 <i>1.091.300</i>	0 0

Tabela 7 - Principais produtos importados da Argentina pelo MS de 2018 a 2020 em US\$ FOB e Quilograma líquido.

Fonte: Elaborado pelo autor a partir de dados do ComexSTAT

Argentina e Brasil são países importantes para a América do Sul, visto que são os dois países com maior fluxo de comércio. Sendo assim, o corredor bioceânico, se executado, poderá oportunizar que outros produtos resultados da agricultura familiar e que estão situados em cidades argentinas pelo qual passa o corredor poderá ser inserido no fluxo comercial.

1.3.3 Relações comerciais com Paraguai

O Paraguai é outro país pelo qual passa o corredor bioceânico, sendo a cidade de Carmelo Peralta localizado na fronteira com Porto Murtinho e, essencial a construção de uma ponte que faça a ligação entre ambas as cidades para que se possa vislumbrar a execução do corredor bioceânico.

O Paraguai possui área 406.752 km² e população 7,252.672 milhões conforme BCP (20120) apresentando um PIB 40,5 bilhões USD (2018). A maioria da população paraguaia vive na região do Chaco. Essa região é conhecida como pantanal paraguaio e, além disso há pouca estrutura para produção econômica.

O Chaco paraguaio é por onde passa a primeira estrada do corredor bioceânico. A região localiza-se na porção ocidental do Paraguai, formando cerca de “60% do território nacional, com 450 km de distância da capital Assunção. De acordo com Costa e Moretti (2016) esta

região pode ser subdividida em três partes 4: (1) - Costa do Paraguai no departamento de Alto Paraná, (2) – Sub-área, nos departamentos de Alto Paraguai, Boquerón e Presidente Hayes, (3) - Bajo Chaco, sub-região localizada na confluência dos rios Paraguai e Pilcomayo.

A região do Chaco tornou-se notória em razão da implantação da rodovia conhecida como Transchaco que totaliza 497 km com a finalidade de interligar os oceanos Atlântico e Pacífico pelo Corredor Bioceânico Brasil-Chile, passando por Mato Grosso do Sul. O primeiro trecho foi entregue em 2019, sendo este de 40 km de pavimentação da rodovia PY9 num total de 277 quilômetros em obras, ligando Carmelo Peralta (Alto Paraguai), na fronteira com Porto Murtinho, a Loma Plata (Boquerón). (SEMAGRO, 2019).

Há 20 trechos a serem pavimentado, e sua execução será realizada pelo Consórcio Corredor Vial Oceânico (Queiróz Galvão e Ocho A, esta empreiteira paraguaia). Teoricamente, a segunda fase de pavimentação deve ser licitada e tem prazo de conclusão, inicialmente, para 2022.

Outro trecho é a estrada Py-15 Mariscal Estigarribia–Pozo Hondo e acesso a Mariscal Estigarribia, o projeto foi aprovado pelo banco de desenvolvimento do Paraguai, objetivando a integração física da região e complementando o projeto do corredor bioceânico. A obra inclui a construção e pavimentação de 227,6 km. Além disso, está previsto a construção e instalação de um centro de fronteira em Pozo hondo, dois postos de pesagem e pedágios. De acordo com o Fonplata (2020) a execução estará a cargo do Ministério de Obras Públicas e Comunicações (MOPC) do Paraguai.

Este trecho possibilitará as trocas comerciais para o Paraguai e Brasil, por meio do município de Porto Murtinho e, a partir daí a outras regiões brasileiras e mesmo a outros países vizinhos.

O comércio é um dos meios pelos quais um país pode se beneficiar em função de maior gama de produtos, além disso, regiões fronteiriças se integram de forma mais completa. Nesse sentido, o MS que faz fronteira com o Paraguai em 1.180km pode estreitar sua relação comercial.

De acordo com o gráfico 10 apresenta-se a balança comercial do MS com o Paraguai. Percebe-se que apesar de vizinhos o fluxo de comércio ainda é tímido. Percebe-se que as exportações de MS para o Paraguai diminuíram em cerca de 34% de 2015 à 2020. Já as importações apresentaram crescimento em torno de 10%. Percebe-se que em 2019

houve um valor maior de importações em valores FOB, no entanto, tal feito pode ter sido resultado do aumento do dólar e não necessariamente de quantidade.

Já o saldo comercial no período indicado não foi favorável ao MS, pois apresentou déficit comercial em todo o período.



Gráfico 10 - Balança comercial Mato Grosso do Sul com Paraguai de 2015 à 2020 em US\$/FOB
Fonte: Elaborado pelo autor a partir de dados do ComexSTAT

As exportações sul-mato-grossense para o Paraguai, de acordo com principais produtos comercializados entre eles são apresentados na tabela em valores FOB e Quilograma, com base no SH4.

De acordo com a tabela 8 os produtos que mais cresceram em valores FOB nas trocas foram SH 0511 (produtos de origem animal) apresentaram aumento em torno de 100%, SH 1209 (Sementes, frutos e esporos, para sementeira) cerca de 82%, SH 2523 (Cimentos hidráulicos) Cerca de 78%, SH 2601 (Minérios de ferro e seus concentrados) aumento acima dos 100%, outro produto com crescimento significativo é o SH 2620 (Cinzas e resíduos (exceto provenientes da fabricação do ferro fundido, ferro ou aço) esse material é utilizado na produção de plástico. O SH 3214 (Mástique de vidraceiro, cimentos de resina e outros mástiques) também apresentou crescimento de 11%.

Ainda em valores FOB três dos produtos classificados sofreram redução, são eles: SH 2309 (Preparações dos tipos utilizados na alimentação de animais) em torno de 15%, SH 2202 (Águas, incluídas as águas minerais e as águas gaseificadas, adicionadas de açúcar) 36% e SH 1904 (Produtos à base de cereais, obtidos por expansão ou por torrefacção). Em contrapartida,

alguns produtos sofreram redução de exportações de MS para o Paraguai. São eles em valores FOB SH 2309 (4%), SH 2202 (2%) e SH 1904 (12%).

No que se refere a quantidade apresentaram crescimento foi SH 0511(93%), SH 1209 (90%), SH 2523 (93%), SH 2601 (300%), SH 2620 (82%), SH 3214 (61%). Percebe-se que o aumento da quantidade foi menor que em valores FOB, reforçando que a alta do dólar influenciou nesse desempenho.

SH4	PRODUTOS	2018	2019	2020
2523	Cimentos hidráulicos (incluídos os cimentos não pulverizados, denominados <i>clinkers</i>), mesmo corados	1.224.000 <i>17.000.000</i>	563.332 <i>8.186.000</i>	2.175.361 <i>32.860.256</i>
2620	Cinzas e resíduos (exceto provenientes da fabricação do ferro fundido, ferro ou aço) contendo arsênio, metais ou compostos e metais	92.505 <i>12.503,000</i>	71.700 <i>2.390.000</i>	616.140 <i>22.790.000</i>
2309	Preparações dos tipos utilizados na alimentação de animais	2.975.382 <i>7.122.391</i>	2.524.567 <i>6.382.430</i>	2.542.629 <i>7.422.410</i>
3214	Mástique de vidraceiro, cimentos de resina e outros mástiques; indutos utilizados em pintura; indutos não refratários do tipo dos utilizados em alvenaria	732.202 <i>5.855.185</i>	1.196.323 <i>10.720.192</i>	811.927 <i>9.413.616</i>
2601	Minérios de ferro e seus concentrados, incluídas as pirites de ferro ustuladas (cinzas de pirites)	215.054 <i>6.309.000</i>	0	511.037 <i>19.937.000</i>
2202	Águas, incluídas as águas minerais e as águas gaseificadas, adicionadas de açúcar ou de outros edulcorantes ou aromatizadas e outras bebidas não alcoólicas, exceto sumos de frutas ou de produtos hortícolas, da posição 2009	607.951 <i>3.360.252</i>	559.916 <i>3.451.685</i>	386.574 <i>3.245.148</i>
0511	Produtos de origem animal, não especificados nem compreendidos em outras posições; animais mortos dos Capítulos 1 ou 3, impróprios para alimentação humana	1.814.341 <i>387.142</i>	3.331.296 <i>782.768</i>	3.687.173 <i>750.221</i>
1209	Sementes, frutos e esporos, para sementeira	1.402.288 <i>591.682</i>	1.584.837 <i>581.667</i>	2.563.224 <i>1.122.946</i>
1904	Produtos à base de cereais, obtidos por expansão ou por torrefacção [por exemplo: flocos de milho (<i>corn flakes</i>)]; cereais (exceto milho) em grãos ou sob a forma de flocos ou de outros grãos trabalhados (com exceção da farinha, do grumo e da sêmola)	1.222.720 <i>692.383</i>	1.261.554 <i>689.974</i>	1.120.544 <i>610.704</i>

Tabela 8 - Principais produtos exportados do MS para o Paraguai de 2018 a 2020 em US\$ FOB e Quilograma Líquido.

Fonte: Elaborado pelo autor a partir de dados do ComexSTAT

O desempenho das exportações de MS para o Paraguai, foi apresentado os 9 produtos com maior participação conforme o SH4. Baseado nisso, destaca-se as microrregiões que são responsáveis pela produção desses produtos e sua participação % em média de 2015 a 2020, conforme o gráfico 8.

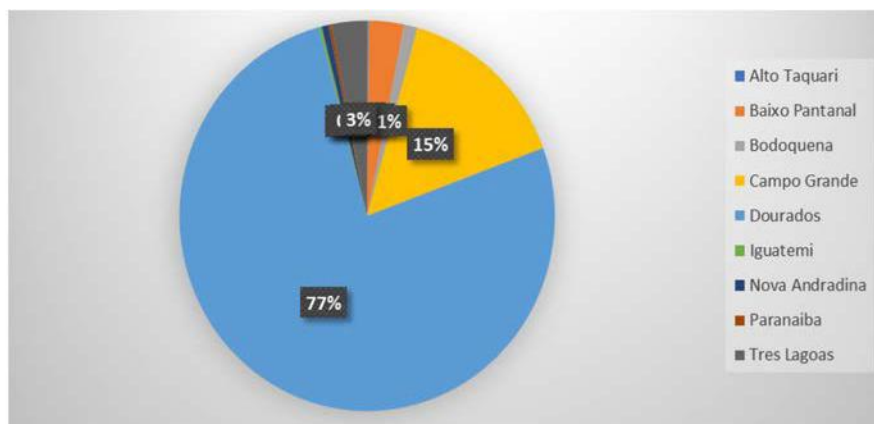


Gráfico 11 - Participação das microrregiões nas exportações de MS para o Paraguai em média de 2015 a 2020.

Fonte: Elaborado pelo autor a partir de dados do ComexSTAT

De acordo com o Gráfico 8 a microrregião de Dourados, sendo está composto por municípios descrito no quadro 2, foi o responsável por 77% em média das exportações de MS para Paraguai. A Microrregião de Campo Grande alcançou média de 15% das exportações, seguido por Três Lagoas e Bodoquena.

Com relação as importações de MS oriundas do Paraguai, demonstra-se na tabela 9.

SH4	PRODUTOS	2018	2019	2020
3923	Artigos de transporte ou de embalagem, de plástico; rolhas, tampas, cápsulas e outros dispositivos destinados a fechar recipientes, de plástico	27.064.811 <i>16.756.906</i>	40.120.388 <i>24.289.408</i>	39.742.814 <i>29.509.704</i>
6301	Cobertores e mantas	33.150.567 <i>8.507.998</i>	30.482.783 <i>7.675.041</i>	31.683.594 <i>9.642.550</i>
6115	Meias-calças; meias de qualquer espécie e artefatos semelhantes, incluídas as meias para varizes, de malha	12.737.192 <i>1.967.377</i>	15.936.565 <i>2.428.975</i>	16.241.303 <i>2.653.123</i>
9018	Instrumentos e aparelhos para medicina, cirurgia, odontologia e veterinária, incluídos os aparelhos de cintilografia e outros aparelhos electromédicos, bem como os aparelhos para testes visuais	10.372.351 <i>2.279.739</i>	12.692.600 <i>2.862.432</i>	12.037.588 <i>2.855.565</i>
5705	Outros tapetes e revestimentos para pisos (pavimentos), de matérias têxteis, mesmo confeccionados	10.717.673 <i>2.023.637</i>	14.550.803 <i>3.640.601</i>	10.849.713 <i>2.874.677</i>
1001	Trigo e mistura de trigo com centeio	14.252.357 <i>67.420.150</i>	14.162.630 <i>69.885.740</i>	7.091.687 <i>34.591.010</i>

Tabela 9 - Principais produtos importados pelo MS do Paraguai de 2018 a 2020 em Valores FOB/US\$

Fonte: Elaborado pelo autor a partir de dados do ComexSTAT

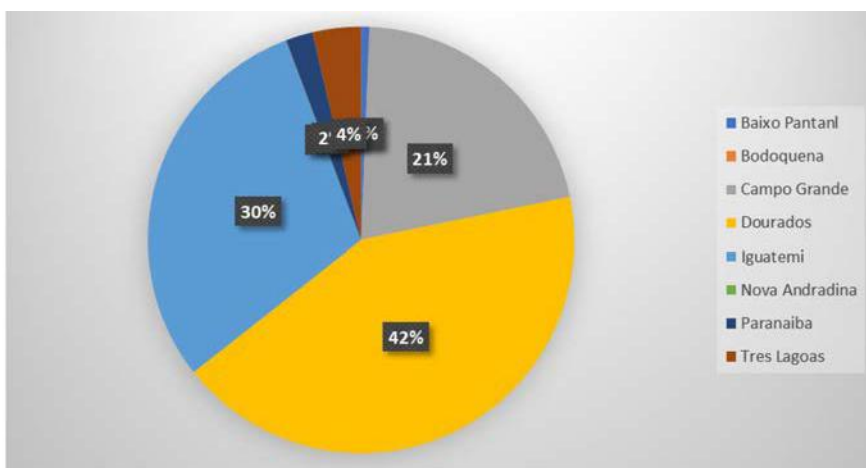


Gráfico 12 - Participação das microrregiões nas importações de MS vindas do Paraguai.
Fonte: Elaborado pelo autor a partir de dados do ComexSTAT

1.3.4 Relações comerciais com países asiáticos

As direções do comércio internacional do MS devem ser observadas do outro lado, como as transações com os países Asiáticos. A relação comercial é relevante tanto do Brasil para os referidos países como do MS.

Essa relação é mostrada na tabela abaixo em que apresenta a China como principal importador dos produtos sul-mato-grossense, Hong Kong e Taiwan são os mais representativos. No entanto, há outros países asiáticos que mantêm comércio com o MS, mas com o fluxo de comércio em expressão menor do os mencionados.

OPERAÇÕES	2018	2019	2020
CHINA			
Exportação	2.892.785.477	2.146.634.653	1.796.075.012
% MS	50%	41%	51%
Importação	335.441.468	334.347.006	131.467.147
Saldo comercial	2.557.344.009	1.812.287.647	1.664.607.865
HONG KONG			
Exportação	190.368.412	180.006.401	121.258.222
% MS	7%	8%	7%
Importação	2.422.893	1.605.744	676.212
Saldo comercial	187.945.519	178.400.657	120.582.010

TAIWAN			
Exportação	14.145.127	28.448.396	39.671.422
% MS	*	1%	2%
Importação	9.280.547	10.216.793	1.623.509
Saldo comercial	4.864.580	18.231.603	38.047.913

Tabela 10 Fluxo de comércio de MS para a CHINA de 2018 à 2020 (US\$ FOB).
Fonte: Elaborado pelo autor a partir de dados do ComexSTAT

De acordo com a tabela sobre o fluxo do comércio MS para os principais parceiros asiáticos, percebe-se que o MS exporta para a China cerca de 50% do total de suas exportações, seguido de Hong Kong com 7% e Taiwan com 2% nos três últimos anos. Ressalta-se também que há fluxo de comércio com outros países asiáticos como o mostrado na tabela abaixo.

OPERAÇÕES	2018	2019	2020
CORÉIA DO SUL			
Exportação	89.230.162	97.704.859	46.797.692
Importação	3.748.472	1.653.009	1.050.341
Saldo comercial	85.481.690	96.051.850	45.747.351
INDONÉSIA			
Exportação	60.560.571	63.760.310	55.685.958
Importação	28.151.818	16.778.999	6.652.255
Saldo comercial	32.408.753	46.981.311	49.033.703
JAPÃO			
Exportação	56.585.368	246.661.475	54.431.596
Importação	11.330.479	14.518.648	281.510
Saldo comercial	45.254.889	232.142.827	54.150.086
MALÁSIA			
Exportação	39.085.583	36.563.150	6.436.651
Importação	179.734	590.060	118.645
Saldo comercial	38.905.849	35.973.090	6.318.006
TAILÂNDIA			
Exportação	56.585.368	246.661.475	54.431.596
Importação	11.330.479	14.518.648	281.510
Saldo comercial	45.254.889	232.142.827	54.150.086
VIETNÃ			
Exportação	55.240.478	69.554.106	21.394.092
Importação	7.784.969	12.519.678	2.719.048
Saldo comercial	47.455.509	57.034.428	18.675.044

Tabela 11 : Fluxo de comércio de Mato Grosso do Sul para demais países asiáticos de 2018 à 2020 (US\$ FOB).

Fonte: Elaborado pela autora a partir de dados comexStat

De acordo com a tabela acima percebe-se que o MS mantém fluxo de comércio considerava com outros países asiáticos. Sendo a Coréia do Sul, Indonésia, Japão, Malásia, Tailândia e Vietnã que juntos de 2018 à 2020 apresentam exportação no valor de US\$ 1.357.370.490, importação US\$ 134.208.302 e saldo comercial de US\$ 1.223.162.188.

Dessa forma, percebe-se que o corredor rodoviário bioceânico tem muito a contribuir visto que fara um fluxo comercial mais ágil em trânsito e menor custo operacional.

A gama de produtos exportados de Mato Grosso do Sul para os países asiáticos acompanha, de certa forma, os demanda pelo restante do mundo.



Gráfico 13 - Principais produtos exportados de MS para os países Asiáticos no período de 2015 a 2020 média.

Fonte: Elaborado pelo autor a partir de dados do ComexSTAT

De igual forma, os países asiáticos são parceiros no fornecimento de diversos produtos, entre eles tecidos de algodão, veludo e pelúcia, fios sintéticos, entre outros, conforme média apresentada na tabela abaixo.

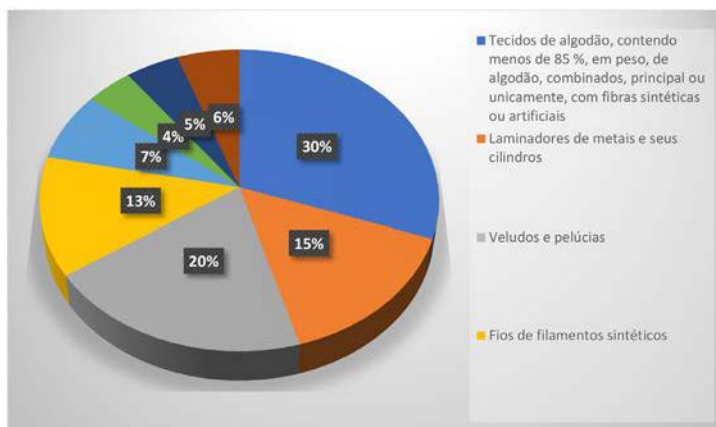


Gráfico 14 - Principais produtos importados para MS de países Asiáticos no período de 2015 a 2020 média.

Fonte: Elaborado pelo autor a partir de dados do ComexSTAT

As participações das microrregiões nas exportações para países asiáticos estão relacionadas na tabela abaixo.

Microrregião	2017	2018	2019	Total	% MS
Alto Taquari	143.896.945	68.471.705	80.476.840	292.845.490	2,67
Aquidauna	29.606.966	44.041.236	51.774.989	125.423.191	1,14
Baixo Pantanal	267.345.505	276.340.138	229.794.187	773.479.830	7,05
Bodoquena	1.508.273	1.478.553	1.128.910	4.115.736	0,04
Campo Grande	487.196.851	468.077.985	526.660.290	1.481.935.126	13,51
Cassilândia	240.959.680	147.727.120	247.265.927	635.952.727	5,80
Dourados	461.651.457	274.882.217	167.498.038	904.031.712	8,24
Iguatemi	225.616.019	223.247.419	246.811.886	695.675.324	6,34
Nova Andradina	200.673.642	218.866.007	195.940.770	615.480.419	5,61
Paranaíba	61.876.351	51.352.557	65.338.927	178.567.835	1,63
Três Lagoas	1.164.330.357	2.017.128.730	2.076.465.997	5.257.925.084	47,95
Total	3.284.662.046	3.791.613.667	3.889.156.761	10.965.432.474	100

Gráfico 15 - Participação das microrregiões nas exportações para países asiáticos 2017 à 2020 em US\$ FOB.

Fonte: Elaborado pelo autor a partir de dados do ComexSTAT

A tabela acima mostra a participação em % das microrregiões com relação ao total exportado de MS para os países asiáticos. Dessa forma, Três Lagoas é a microrregião que possui participação em cerca de 48%

nas exportações para os países asiáticos. Em segundo aparece Campo Grande com 43,5%, Dourados 8%, Baixo Pantanal 7%, Iguatemi 6% e as outras com participações menores.

Com os expostos sobre o fluxo de comércio com os países asiáticos, pode-se dizer que o MS tem importante papel nas transações. Cerca de 50% do total das exportações de MS são direcionadas a essa região. Com isso, o corredor bioceânico objetiva reduzir a distância e trazer novas oportunidades de negócios para o centro-oeste, em especial ao MS.

1.4 Oportunidades e Desafios

1.4.1 Para o Estado de Mato Grosso do Sul

Com a construção do corredor bioceânico há diversas perspectivas tanto para os estados como para os municípios envolvidos diretamente. Nesse sentido, esta seção procura destacar as oportunidades vislumbradas a partir do corredor rodoviário e, destacar os desafios que devem ser superados por todos os países e autoridades participantes do projeto.

As *oportunidades* para Mato Grosso do Sul são diversas, uma é o aumento da competitividade dos produtos sul-mato-grossenses, além de aprofundar as relações entre os países e explorar o potencial exportador de outros produtos produzidos pelo estado. O corredor rodoviário bioceânico promoverá melhora na infraestrutura de cada região envolvida.

Salienta-se, também, que há potencial de novos investimentos privados com resultados positivos nas cidades ao longo da rota. Dessa forma, pressupõe-se aumento de emprego, maior arrecadação para o município que poderá ser resultado de aumento das atividades relacionadas comércio exterior, bem como produção e gastos em serviços, em especial o turismo.

Uma das principais vantagens na utilização da Corredor Bioceânico refere-se aos custos de operações portuárias. Numa comparação, cuja partida seja do porto de Shangai-China, foram utilizados 5 trajetos para analisar os principais pontos o: distância, custo e tempo de viagem (Figura 8). Os valores coletados (em dólar) tem como data de cotação dia 30/09/19 (EPL, 2020).

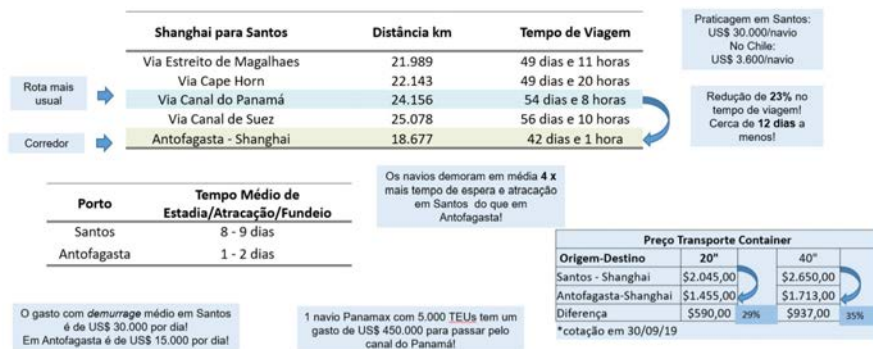


Figura 8 – Comparação de rotas, custos e tempo
Fonte: EPL, 2020.

As rotas avaliadas foram via Estreito de Magalhães, Cap Horn, Canal do Panamá e Canal de Suez, estas com destino final em Santos (Brasil); a quinta rota – destino: Antofagasta (Chile). Cabe destacar que o Canal do Panamá tem sido o mais utilizado dentre as rotas apresentadas.

Ao chegarem aos portos de destinos: atracar em Santos leva-se 4x mais tempo em relação ao Porto de Antofagasta. Considerando que o primeiro tem uma extensão maior, conseqüentemente, recebe um número de navios bem acima comparando-se ao porto chileno.

O custo de Praticagem – a navegação e manobras de navios realizadas por profissionais habilitados (os Práticos), diferem consideravelmente: em Santos, US\$30,000/navio; em Antofagasta, US\$3,600/navio. O transporte de contêiner (20" = 20 pés; 40" = 40 pés) varia de um porto para outro, com diferenças entre 29% e 35%, respectivamente. Além disso, o custo com gasto com *demurrage* (ou sobreestadia) – multa por tempo excedido no contrato, para embarque ou descarga. O valor em Santos: US\$30,000/dia; em Antofagasta: US\$15,000/dia.

A intermodalidade (ou multimodalidade, depende do caso), é resultado de custos mais viáveis, por diferentes modais. Na Figura 9, há o comparativo de rotas rodoviárias saindo de Antofagasta e Buenos Aires, ambas com destino à Campo Grande (Brasil).

De Antofagasta, são apresentadas 4 alternativas, todas exclusivamente rodoviárias. A partir de Buenos Aires, a terceira alternativa utilizada a rodovia e a hidrovia. Em ambas, o menor valor refere-se ao percurso que passa pela cidade de Porto Murtinho-MS, rota do Corredor Bioceânico.

ROTAS	CUSTO DE TRANSPORTE	ROTAS TRADICIONAIS EM RELAÇÃO AO CORREDOR
Antofagasta – Campo Grande (via Uruguiana)	US\$ 280,60/t	97% mais caro
Antofagasta – Campo Grande (via Foz do Iguaçu)	US\$ 234,18/t	65% mais caro
Antofagasta – Campo Grande (via Ponta Porã)	US\$ 179,05/t	26% mais caro
Antofagasta – Campo Grande (Apenas rodoviário – Corredor Bioceânico)	US\$ 141,89/t	

ROTAS	CUSTO DE TRANSPORTE
Buenos Aires – Campo Grande (Rodovia via Foz do Iguaçu e São Paulo)	US\$ 209,10/t
Buenos Aires – Campo Grande (Rodovia via Foz do Iguaçu)	US\$ 111,89/t
Buenos Aires – Campo Grande (Rodovia e hidrovia)	US\$ 66,27/t

Figura 9 - Transporte rodoviário – carga geral
Fonte: EPL, 2020.

As próximas Figuras (10 e 11) mostrarão dois mercados importantes para a exportação de carne (bovina): China e Chile. Em diferentes quantidades de compra, ambos poderão importar por nova rota comercial.

A seguir, temos duas situações para cada um deles. A China recebendo carne de Campo Grande, saindo do Porto de Santos, via Canal do Panamá. Num percurso acima de 24 mil quilômetros, a US\$281.85/t. Noutra rota, o produto sai de Campo Grande-MS via Porto de Antofagasta, no valor de US\$253.85/t. Cerca de 10% abaixo da primeira opção.

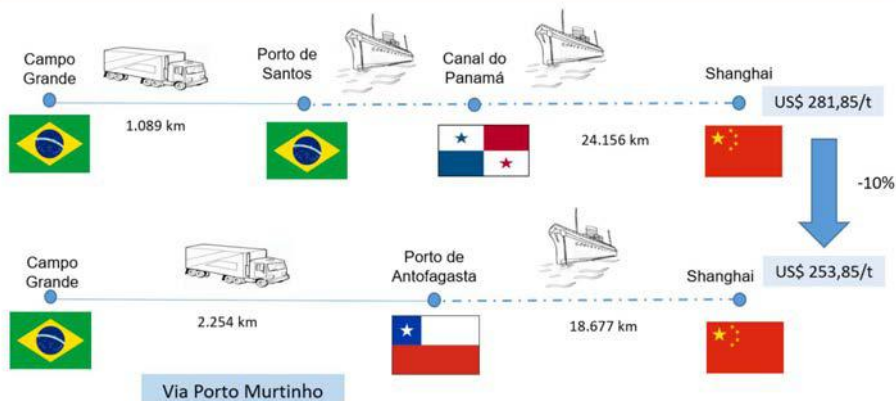


Figura 10 – Exportação de carnes: China
Fonte: EPL, 2020.

A exportação de carne para o Chile é apresentada em duas rotas. A primeira, somente modal rodoviário. O produto sai de Campo Gran-

de-MS com destino à São Borja-RS. Depois, segue até Santiago-Chile, num total de 4.274 km. Outra alternativa, futuramente, é seguir de Campo Grande-MS, via Porto Murtinho-MS até o Porto de Antofagasta.

A segunda parte do percurso seguirá por navio, até o Chile, passando por Valparaíso. Com um total de 3.532 km, o custo por tonelada transportada é previsto em US\$174.14, cerca de 24% menor em relação à primeira rota.



Figura 11 – Exportação de carnes: Chile
Fonte: EPL, 2020.

A seguir tem-se a comparação entre duas rotas (rodoviária), com a importação de derivados de trigo vindos da Argentina, com destino a Palmas-TO.

O primeiro trajeto será de San Miguel de Tucumán-Argentina, passando por Foz do Iguaçu e São Paulo, até chegar em Palmas. Na rota a ser inaugurada, de San Miguel passará por San Salvador de Jujuy, entrando no Brasil via Porto Murtinho, passando por Campo Grande até chegar a Palmas. Valor final, via Rota Bioceânica: 20% a menos.



Fonte: EPL, 2020.

Figura 12 – Importação de derivados de trigo: Argentina
Fonte: EPL, 2020.

É evidenciada a diferença da distância e tempo de viagem entre as duas rotas: pelo Atlântico e pelo Pacífico. A Rota Bioceânica destaca-se por apresentar um caminho mais vantajoso em questões de distância e tempo de viagem. É um trecho que permite a conexão rodoviária entre os dois oceanos, atravessando quatro países diferentes, sendo necessário a adoção da intermodalidade ou multimodalidade.

A adoção dessa nova Rota como principal via para os mercados asiáticos impactaria em toda a logística de exportação e até importação de Mato Grosso do Sul. A produção do Estado, que atualmente é enviada aos portos de Santos e Paranaguá, destinada à China poderia seguir em direção ao Pacífico e economizar ainda mais em relação às distâncias e tempos de viagem.

No mapa a seguir (Figura 13) pode-se observar que a localização é um fator que pode gerar estratégias competitivas, tanto na utilização dos modais rodoviário quanto hidroviário. O Porto de Porto Murtinho poderá exportar produtos da região ou do país, como também receber produtos dos países mais próximos, para distribuição por meio rodoviário.



Figura 13 – Corredores rodoviários e hidroviários
Fonte: EPL, 2020.

O Rio Paraguai é o principal meio fluvial da região, sendo via de saída da produção de milho, soja, minério de ferro e manganês do Centro-Oeste. Com uma extensão de 2681 quilômetros, e uma profundidade que varia em torno de 2,5 a 4 metros, o rio é navegável em 90% de seu percurso. Além do Brasil, ele corta territórios do Paraguai, Argentina e Bolívia (RIBEIRO; RAMOS, 2014).

O escoamento da produção de MS se dará através dessa região, integrando a Rota Bioceânica. Porto Murtinho está às margens do Rio Paraguai. A cidade vem passando por um “boom” econômico com investimentos do setor público e privado, recebendo importantes empreendimentos que serão benéficos ao seu desenvolvimento.

Já os portos que não dependem do Rio Paraguai, como o de Santos e Paranaguá, têm mais opções de trajetos para o escoamento de seus produtos. Por exemplo, há diversas rotas marítimas que os navios podem percorrer partindo do Porto de Santos até o destino final na China. A escolha por qual rota percorrer depende, além da distância e tempo de viagem, de variáveis logísticas como custos de transporte, armazenagem, movimentação, estoque, manutenção e entre outros.

Rotas terrestres estimulam o comércio de produtos de maior valor agregado, além de criar acesso de produtos brasileiros, paraguaios, argentinos e chilenos à Ásia, Costa Oeste das Américas e até a Oceania, com uma maior eficiência. Vale destacar que facilitaria o acesso de produtos chineses às regiões Norte, Nordeste e Centro Oeste do Brasil (EPL, 2020).

Um dos principais *desafios* na implantação do Corredor será a questão aduaneira. Os órgãos (agentes) de fiscalização e receita dos 4 países precisarão padronizar os processos de verificação das cargas documentação (Figura 14).

A aduana integrada de Paso de Jama (Argentina-Chile) pode servir de referência como modelo a ser adotado. Os principais pontos de destaque são: a) processo simplificado com integração documental entre os dois países; b) tempo médio de 3 horas para desembarço (máximo de 6 horas); c) planos para expansão e melhoramento da infraestrutura (EPL, 2020).



Figura 14 – Integração Aduaneira
Fonte: EPL, 2020.

Após a efetiva implantação do Corredor, alguns reflexos poderão ser observados na região. Essa integração (rodoviária) poderá incrementar as relações de comércio entre os países vizinhos, não só no âmbito político, mas econômico e comercial (Figura 15).



Figura 15 – Campo Grande – posição estratégica I
Fonte: EPL, 2020.

Os investimentos na infraestrutura poderão melhorar a integração dos modais. Com o aproveitamento da hidrovia em integração com o rodoviário e o ferroviário (desativado no momento). O corredor é um importante instrumento de para a integração regional (Figura 16).

Assim, Campo Grande têm um papel de destaque pela oportunidade em se tornar um hub logístico. Na 7ª Reunião do Grupo de Trabalho sobre o Corredor Bioceânico, em Assunção/Paraguai (abr/2019), o secretário Jaime Verruck da Semagro-Secretaria de Meio Ambiente, Desenvolvimento Econômico, Produção e Agricultura Familiar e o ministro João Carlos Parkinson, da Coordenação-Geral de Assuntos Econômicos Latino-Americanos e Caribenhos, do Ministério das Relações Exteriores discutiram sobre essa questão.

A posição geográfica, aliada aos investimentos em infraestrutura possibilitarão ações para o melhor desenvolvimento logístico. De acordo com estudos feitos pela EPL (2019), Campo Grande poderá se destacar nos seguintes pontos: a) melhor região para a concentração de estoques; b) armazenamento facilitado; c) localização privilegiada; d) economia de custos; e) conectividade multimodal.



Figura 16 – Campo Grande – posição estratégica II
 Fonte: EPL, 2020.

A capital poderá se tornar um Centro de Distribuição de produtos vindos da Argentina, Chile e Paraguai, interligando o Centro-Oeste aos portos chilenos. Tanto para produtos de entrada (importação) como os de saída (exportação). Na oportunidade foram realizadas demonstrações técnicas sobre o assunto (Figura 17).



Figura 17 – Estímulo à integração territorial
 Fonte: EPL, 2020.

As cidades que fazem parte da Rota também poderão ser impactadas. Um exemplo é a cidade de Jardim, entre Porto Murтинho e Campo Grande. Cerca de 200 km a separam da capital e da divisa com o Paraguai. A Figura 18 mostra quais benefícios essas cidades poderão ter. Isso

indica quais medidas estratégicas devem ser pensadas desde agora.

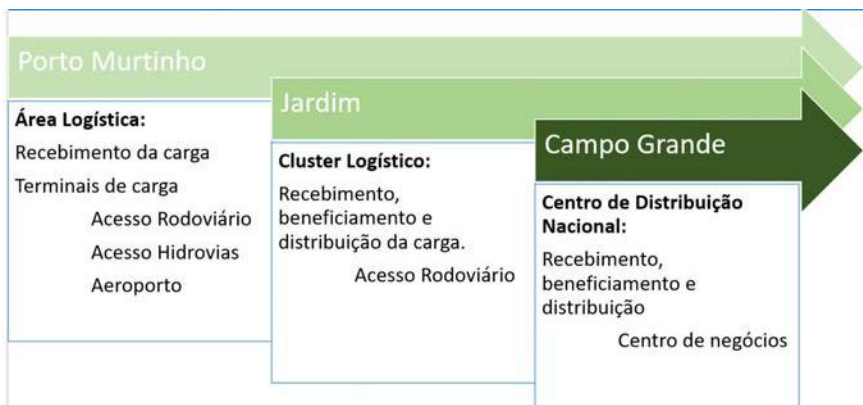


Figura 18 – Provedores logísticos
Fonte: EPL, 2020.

A EPL (2020) também apresentou custos logísticos para as principais rotas (rodoviárias), tendo como referência a capital do MS.



Figura 19 – Custos de transporte – Carga geral
Fonte: EPL, 2020.

1.4.2 Para Campo Grande

Com a proposta do corredor bioceânico tem o município de Campo Grande como ponto de partida. A capital de Mato Grosso do Sul completou 122 anos (2021), com uma população estimada em 916.000 habitantes, e Índice de Desenvolvimento Humano-Municipal IDHM

em 0,784 (IBGE, 2021). A cidade se localiza no centro do MS, o que possibilita um acesso mais rápido às demais cidades do Estado.

O aeroporto recebe os voos das principais companhias aéreas do país; a rodoviária, com rotas ligando as principais regiões e uma linha ferroviária que liga Corumbá (Região Oeste), Ponta Porã (ao sul) e Três Lagoas (ao Leste), com destino à São Paulo.



Figura 20 – Campo Grande – MS
Fonte: Vinicius Bacarin / Shutterstock.com

Na agricultura as principais culturas agrícolas são soja, milho, arroz e mandioca. É o 4º produtor de leite, 6º produtor de mel de abelhas (juntamente com os municípios de Amambai, Laguna Carapã e Maracaju), 11º produtor de ovos de galinha, maior produtor de lã e 17º produtor de trigo do estado. A pecuária bovina abastece os frigoríficos locais, que exportam carne para outros estados do Brasil. Outra atividade importante é a pecuária leiteira. Possui o 3º rebanho suíno, 6º rebanho bovino, 14º rebanho ovino e o 12º efetivo de aves (galinhas, galos, frangos) do Estado (SEMAGRO, 2021)

As exportações do setor do agronegócio movimentaram US\$ 2,6 bilhões em Mato Grosso do Sul no ano passado, ou equivalente a R\$ 10,4 bilhões. Isso representa mais da metade do total exportado no Estado em 2019, que ficou em US\$ 5,2 bilhões. Os destaques da balança foram o milho, as carnes e a soja (SEMAGRO, 2021).

1.4.3 Para Porto Murтинho

Porto Murтинho está localizado na região Sudoeste de Mato Grosso do Sul, a 439 km de Campo Grande (Figura 21). Às margens do Rio Paraguai, a cidade faz fronteira Carmelo Peralta (Paraguai), com quem mantém uma estreita relação, tanto econômica quanto culturalmente.

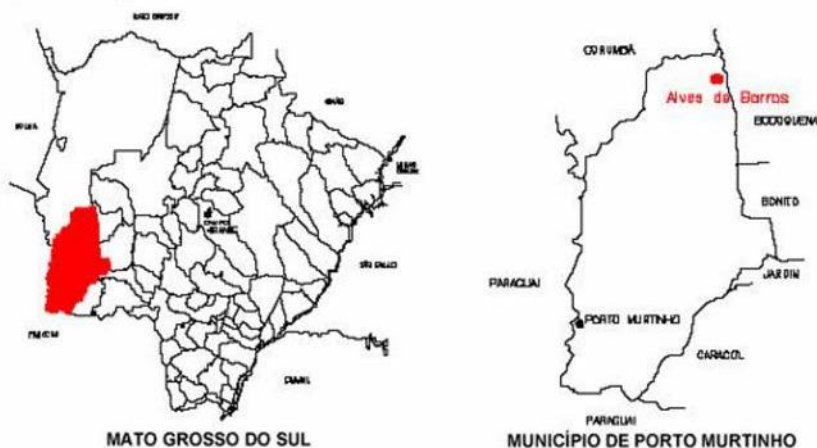


Figura 21 – Mapa de Mato Grosso do Sul e Porto Murтинho
Fonte: Derlei João Delevatti (2020).

A cidade já foi considerada uma região mais isolada em comparação as outras cidades de Mato Grosso do Sul. Ela também sofreu com desastres naturais por volta da década de 1980. Enchentes causadas pelo Rio Paraguai inundavam a cidade, fazendo com que a população desabrigada fosse para refúgios provisórios, como a chamada cidade da lona (ANDRADE, 2020).

Após ser atingida por duas inundações, em 1979 e 1982, foi construído um dique cercando a cidade em 1985, com a finalidade de impedir que esse desastre natural atingisse o município novamente. Através de canais de drenagem a cidade consegue evitar o acúmulo de água que possa oferecer algum risco para população (SILVA, 2015).



Figura 22 – Imagem aérea do dique em Porto Murtinho-MS
Fonte: Derlei João Delevatti (2020).

A construção do dique evitou que a cidade sofresse com novas inundações no período das chuvas e enchentes. Com uma extensão de aproximadamente 10km, Porto Murtinho é a única cidade brasileira dentro de uma área com essa característica.

A Figura 23 apresenta a cidade dentro da área de proteção do dique (linha amarela). A proteção foi erguida desde às margens do Rio Paraguai circundando toda a cidade. Como a região é baixa – o município está a 88 metros de altitude; sem o dique o alagamento é um grande risco.

Os dois portos em operação, estão instalados na área do dique: APPM-Agência Portuária Porto Murtinho e Terminal Portuário FV Cereais. Ambos realizam carregamento/transporte de grãos, utilizando barcaças. Nesse processo, mecanizado e interno, o nível do rio pouco interfere (para a navegabilidade isso é relevante). Mas, para cargas em geral, o rio estando muito abaixo ou muito acima do nível normal, dificulta o embarque.

Em 1988 o município enfrentou uma grande cheia: o nível do rio

atingiu a marca de 9,89 metros. Mesmo acima do normal, o dique se mostrou capaz de impedir o alagamento da cidade. Foi a primeira grande prova após a sua construção. No período de cheia em 2016, o nível atingido foi acima dos 7 metros. A partir dessa marca o risco do leito do rio sair de sua calha é maior, exigindo uma maior atenção.



Figura 23 - Porto Murtinho-MS
Foto: Toninho Ruiz

Em 2021, o nível voltou a um patamar crítico: abaixo de 1m de profundidade. Isso reflete na capacidade de transportes nos navios e barcas. A quantidade de carga (toneladas) fica aquém da usual; os comboios de barcaças também ficam mais restritos – em menor número. O tempo de percurso fica longo e o período de navegação deixa de ser por 24 horas, sendo realizado apenas durante o dia. Eleva-se o risco de encalhar.

A restrição na navegação segue um período cíclico, o ciclo das águas. Entre os meses de outubro e fevereiro tem-se os maiores gargalos, os desafios logísticos a serem resolvidos - no período das secas.

Isso reflete na economia das empresas, consequentemente, na economia da região. Um dos impactos diretos está em se cumprir o prazo de entrega das cargas comercializadas. Algumas das razões: menos toneladas transportadas (por barcaça), menor comboio, maior número

de viagens, tempo de viagem mais longa, redução nas horas/dia de viagens. Elevam-se os custos operacionais.



Figura 24 - Porto Murtinho-MS

Fonte: Katiúscia Fernandes, Subsecretaria de Comunicação (Subcom) (2019).

Assim, cabe destacar o posicionamento geográfico da cidade. Um ponto estratégico, cuja importância data de décadas passadas, quando já demonstrava a vocação econômica para a exportação de produtos via fluvial – período da erva-mate. Às margens do rio Paraguai, cujo percurso liga importantes regiões e países como Argentina, Bolívia, Paraguai e Uruguai, a cidade deverá receber nos próximos anos novos Portos.

Destarte, confirma-se a importância da utilização do modal aquaviário para o Mato Grosso do Sul e países fronteiriços. Sendo a cidade que terá a ligação (rodoviária) com o país vizinho – Paraguai, o que torna possível a adoção de uma logística intermodal (ou multimodal), potencializando a utilização do transporte fluvial.

Outrossim, o período atual de estiagem provocou mudanças significativas em outros portos, além dos de Porto Murtinho. Dois exemplos podem ser citados a seguir. Em Corumbá, o transporte de minério de ferro com destino à Argentina e Uruguai foram atingidos. Com a capacidade de transportar até 200 mil toneladas em chatas (embarcações), o modal rodoviário foi a alternativa emergencial para a movimentação das cargas.

Entretanto, a solução encontrada pelas mineradoras esbarra em alguns problemas como: capacidade de carga/transporte e número de

veículos disponíveis para o transporte. Como informação, para transportar 30 mil toneladas de minério são necessários 170 caminhões. Dados do Governo do MS mostram que cerca de, aproximadamente, 300 caminhões são utilizados para essa finalidade, por mês.

Na região vizinha à Corumbá-MS temos o “*Complejo Portuario Jennifer*” (Bolívia). Com acesso pelo Canal Tamengo, atualmente o respectivo Porto está com sua navegabilidade comprometida. A solução é igual à das mineradoras: transportar as cargas pelo modal rodoviário. Mas, a complexidade é um pouco maior. A carga sai de uma área de aduana, passa pelo Brasil até o “Puerto de Villeta”, no Paraguai. Para então seguir no modal fluvial.

De acordo com SEMAGRO (2019) o município se prepara para ser o principal polo exportador da região Centro-Oeste com a implantação de uma infraestrutura intermodal hidro-rodoviária, com quatro novos portos e a ponte internacional. E tem atraído empreendedores de calcário, cerâmico, comércio e hoteleiro, além da expansão da agricultura com a facilidade de escoamento. Dessa forma, já é possível perceber os impactos na cidade que apresenta alta de preços dos terrenos urbanos em cerca de 400%. A expansão imobiliária já é uma realidade com o lançamento de loteamento com 625 lotes a R\$ 25 mil

Para atrair novos investimentos, o município pretende reduzir o ISS (Imposto Sobre Serviços) de 5% para 2% e aposta na reabertura do frigorífico da Marfrig, fechado há cinco anos, e no incremento do turismo fronteiriço.

Há, também, outras oportunidades de negócios, tais como:

1. Postos de gasolina (atualmente há apenas dois postos na cidade, mas apenas 1 com gasolina);
2. Hospedagem: hotel, pousada, pensão, hostel. (Atualmente o município não possui hotel, apenas pousadas)
3. Alimentação: restaurantes, bares, lanchonetes (há poucos restaurantes e horário não flexíveis)
4. Atividades de suporte: oficinas mecânica, elétrica, balanceamento, lojas de peças, etc.
5. Atividades de máquinas e equipamentos
6. Agência de câmbio, outras instituições financeiras.
7. Escritórios de despachante aduaneiro, transporte e logística.
8. Construção civil: pedreiro, carpinteiro, pintor de obras, etc.
9. Educação profissionalizante e outras capacitações.

10. Clínicas e profissionais de saúde.

Para que se obtenha os frutos das mudanças oriundas do corredor rodoviário é preciso superar os desafios de modo que as atividades descritas acima sejam suportadas com êxito. No que tange as dificuldades são:

1. Dificuldades de fornecedores em razão da distância de outras cidades.
2. Comunicação precária, internet insatisfatória.
3. Energia elétrica com oscilações e por vezes a falta dela.
4. Incentivos e investimentos públicos escassos.
5. Escassez de mão-de-obra qualificada.
6. Carência de cursos de capacitação.
7. Falta de uma junta comercial.
8. Dificuldades em realizar operações de câmbio
9. Falta de divulgação de incentivos tributários para empresas construírem e utilizarem os terminais de embarque e desembarque de mercadorias.
10. Falta de um banco de dados do município.
11. O uso de máquinas de cartão nos estabelecimentos

Enfim, deve haver esforço tanto da iniciativa privada como do poder público para os alcançar os resultados oriundos da Rota Bioceânica, mas é visível que Porto Murinho já sente os resultados positivos ainda na fase inicial do projeto.

1.4.4 Plataformas Logísticas

A partir da década de 1960 o termo Plataformas Logísticas surge como uma definição vinda de cenários econômicos que estabeleceram nova forma de gerenciamento de operações. Com o objetivo de cumprir com as exigências de maior velocidade a grande variedade de demanda. O uso dessas Plataformas é uma grande tendência da logística mundial (IMC BRASIL, 2020).

As Plataformas Logísticas são ferramentas para organizar a infraestrutura de transporte em toda e qualquer empresa. Neste cenário competitivo é de se esperar um aumento na demanda logística, além do uso maior de tecnologias e da complexidade operacional. Essas ideias de modelos logísticos têm por objetivo a eficiência nas atividades *inbound* e *outbound* das organizações, desde o produtor até o consumidor final de seus produtos ou serviços.

É possível entender que as Plataformas Logísticas são locais

delimitados e situados, estrategicamente, de acordo com a infraestrutura de modais de transporte e exportação/importação. Possuindo estruturas, zonas e alternativas adequadas para atender a logística de mercadorias. Essas estruturas levam em consideração, superfícies terrestres, localização e potencialidade de mercado (IMC BRASIL, 2020).

As Plataformas são compostas por operadores logísticos para a realização de tarefas relacionadas à movimentação, armazenagem e distribuição de bens nacionais e internacionais. A intenção é criar uma integração de transportes que aperfeiçoem o escoamento das mercadorias, reduzindo etapas de operações e custos operacionais logísticos.

É possível classificar a cidade de Porto Murtinho como uma Zona Logística - região que compreende um espaço um pouco menos delimitado, com grande extensão e facilidades de ramificações multimodais, além de englobar vários sítios logísticos.

Nessa perspectiva – de implantar um empreendimento com uma estrutura logística e de relevância para a região, surgiu a ETM-Estação de Triagem Mécarí, do empresário Neodi Vicari. O espaço serve de apoio aos motoristas que vem para descarregar a carga nos Portos do município.



Figura 25 – Projeto Estação de Triagem Mécarí
Fonte: Andrade, 2020.

O projeto prevê 3 etapas, sendo a primeira um restaurante, sala de jogos, banheiros, além do principal atrativo - um estacionamento com capacidade para 400 veículos rodotrens (de 26 metros). Ambos em funciona-

mento a partir desde maio de 2020. Um posto de combustível faz parte da segunda fase, e na terceira, um mini-shopping, hotel, galpão, borracharia, autoelétrica, lavagem, lubrificação e mecânica. A ETM está no km 679 da BR-267, cerca de 4 km da entrada da cidade, numa área de 35 hectares.



Figura 26 – Vista aérea ETM
Foto: Edemir Rodrigues (Governo/MS).

Inicialmente o empresário visa atender as necessidades locais, principalmente as demandas dos portos. A ideia é solidificar essa relação e posteriormente quando houver a maturidade do negócio, fazer a implantação de uma importadora e exportadora em Porto Murtinho.



Figura 27 – Entrada da ETM
Foto: Marcelo Armôa (SEMAGRO).

Entretanto, devido ao potencial desenvolvimento local, existe a expectativa (e condições) para se tornar um Pólo Logístico, abrangendo as subzonas de (a) serviços gerais, (b) transportes e (c) operadores logísticos.

A primeira subzona - Serviços Gerais, atua na área de recepção, informação, administração, alfândega e estacionamento. À exceção do serviço de alfândega, os demais são mais fáceis de serem implantados.

Cabe ressaltar que o empresário observou esse gargalo durante visitas à região. A cidade prescindia de um espaço organizado para essa finalidade, diminuindo os congestionamentos de caminhões na área central, impactando na rotina desta.

As subzonas logísticas requerem investimentos maiores e com maior complexidade. A Subzona Transportes abrange a infraestrutura de grandes eixos de transportes e terminais multimodais. O transporte multimodal é a utilização de vários modais, com maior agilidade nos processos de transbordo.

Essa realidade é presente no Brasil, principalmente no transporte de commodities. Grãos, como milho e soja, utilizam desse “compartilhamento” de transportes em Porto Murtinho. Futuramente, a própria ETM deverá contar com uma área para fertilizantes, carga viva, sal e tomadas para caminhões frigorificados.

A terceira classificação - Subzona Operadores Logísticos, refere-se às condições de prestação de serviços de fretamento, corretagem, atividades logísticas de armazenagem, transporte e distribuição. Nesse item, a cidade ainda prescinde de empresas que atuem invistam no segmento, expandido as atividades logísticas.

Essa classificação pode ser evidenciada nos projetos e parcerias que o poder público local tem buscado fomentar. Entende-se que o desenvolvimento e progresso acabam por ampliar suas atividades logísticas e de infraestrutura, abrangendo mais áreas de prestação de serviço e atuação multimodais.

A ponte que ligará os dois países (Brasil e Paraguai) não teve sua construção iniciada. Porém, muito se vislumbra sobre os impactos que deverão atingir a região, com desenvolvimento e interesse de investidores na localidade.

1.4.5 Destaque para o Chile

De acordo com a SEMAGRO (2019) os principais produtos de venda do MS para o Chile com potencial de expansão são: Cereais (Toneladas: 2.410.193,57); Carnes e miudezas, comestíveis (Toneladas: 180.066,65); Resíduos e desperdícios das indústrias alimentares; alimentos preparados para animais (Toneladas: 442.047,72); Papel e cartão; obras de pasta de celulose, de papel ou de cartão: (Toneladas: 58.462,96); Sementes e frutos oleaginosos; grãos, sementes e frutos diversos; plantas industriais ou medicinais; palhas e forragens (Toneladas: 77.601,15); Açúcares e produtos de confeitaria (Toneladas: 87.186,15) e Outros produtos de origem animal, não especificados nem compreendidos noutros Capítulos (Toneladas: 6.666,55); Minérios, escórias e cinzas (Toneladas: 103.535,85); Produtos farmacêuticos (Toneladas: 318,40) e Preparações alimentícias diversas (Toneladas: 6.675,69).

Por outro lado, há *oportunidades* de expansão das vendas do Chile para o MS, como destacado pela SEMAGRO (2019): Adubos (fertilizantes) (Toneladas: 330.442,01); Cobre e suas obras (Toneladas: 6.512,72); Carnes e miudezas, comestíveis (Toneladas: 3.629,50); Reatores nucleares, caldeiras, máquinas, aparelhos e instrumentos mecânicos, e suas partes (Toneladas: 2.204,23); Vestuário e seus acessórios, de malha (Toneladas: 1.103,20); Outros artefatos têxteis confeccionados; sortidos; artefatos de matérias têxteis, calçados, chapéus e artefatos de uso semelhante, usados; trapos (Toneladas: 2.585,64); Combustíveis minerais, óleos minerais e produtos da sua destilação; matérias betuminosas; ceras minerais (Toneladas: 24.552,84); Alumínio e suas obras (Toneladas: 8.118,32); Vestuário e seus acessórios, exceto de Malha (Toneladas: 456,64) e Plásticos e suas obras (Toneladas: 4.229,10).

De acordo com Ascencio (2020) há perspectivas do Chile em sua relação ao corredor rodoviário é proporcionar diversificação de produtos, em especial os alimentares. Como por exemplo os dois produtos mostrados no quadro abaixo.

Produto	Atual			Perspectiva		
	Porto	Frete (US\$)	Km	Porto	Frete (US\$)	Km
Salmão refrigerados	Puerto Montt à Santos	7.000	4.000	Antofagasta à Campo Grande	5.800	2.900
Nectarina	Rancagua à Santos	4.700	3.400		3.500	2.396

Quadro 4 - Situação atual e perspectiva do Salmão e Nectarina enviado do Chile para o Brasil.
Fonte: Ascencio (2020)

Além disso, tem-se divulgado em mídia aberta a perspectivas de um Hub logístico. Com esse Hub espera-se que Campo Grande se torne um distribuidor de cargas para Mato Grosso, Goiás, Minas Gerais, São Paulo e Paraná. E um Hub cone sul pacifico com o corredor marítimo para o norte.

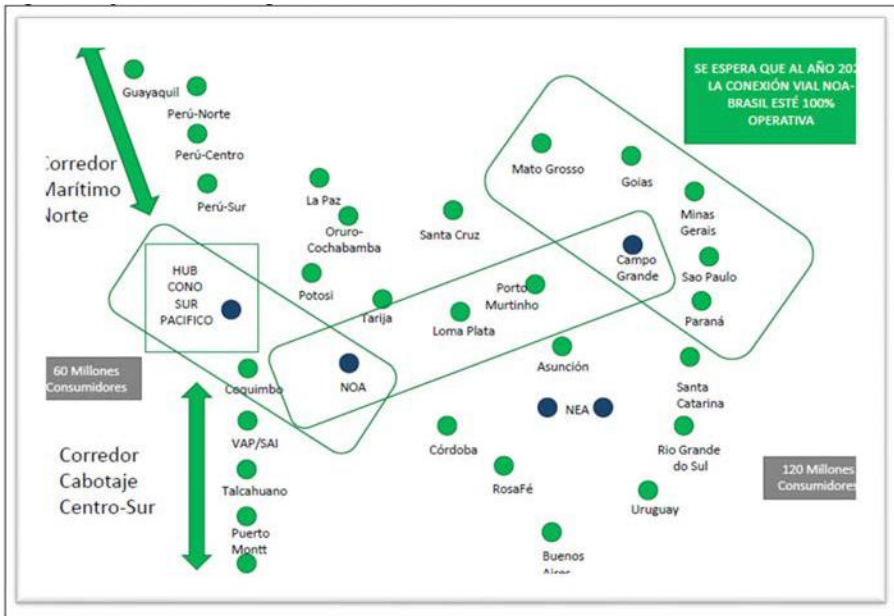


Figura 28: Perspectiva de rede logística de corredor
 Fonte: Ascencio, 2020.

O Chile também conta com uma proposta intitulada como “Proposta Alfa: Alimentos frescos para a América do Sul”. O objetivo do projeto é mobilizar por meio do corredor rodoviário biocênico um volume de 2,2 milhões de toneladas anuais de alimentos, trocas comerciais por cerca de US\$ 4,500Mi e US\$ 500 Mi. Em serviços logísticos.

Os principais produtos que participarão da proposta Alfa, são: Banana Equatoriana para Chile e Argentina, Óleo de soja argentino a Mercado peruano e chileno, Carnes brasileiras e Paraguai para Macrozona Norte do Chile, e Citrus Argentino.

1.5 Custos e tarifas portuárias no corredor Bioceânico

O corredor bioceânico que deve ligar os portos do Brasil como Santos e Paranaguá aos portos chilenos como Antofagasta e Iquique deve reduzir custo de tarifas portuárias uma para os produtos Sul-Mato-Grossenses, no entanto para o acesso dos portos do oceano Pacífico o setor produtivo deve fazer algumas adaptações logísticas que causaram um aumento de custos em algumas áreas, no entanto mesmo com isso, no geral o corredor deve causar uma redução de custos de frete, tarifas portuárias e diminuir a distância entre Mato Grosso do Sul e seus principais mercados consumidores de produtos exportados por sua economia.

Nessa análise será visto o custo por contêiner nos dois portos o tempo de espera e o custo de movimentação dos contêineres por portos e outros serviços oferecidos, além de custos adicionais como a eventual passagem pelo canal do Panamá, que podem chegar a 800 mil dólares pela passagem, isto para saber o quão vantajoso seria a redução de custos causada pelo corredor bioceânico e pelos seus projetos de infraestrutura que ligaram países como Brasil, Paraguai, Argentina e Chile.

1.5.1 Tarifas Portuárias

A comparação entre as tarifas do porto de Antonina, Paranaguá, Santos e o Antofagasta mostra que a tarifa por contêiner no porto chileno é maior do que a do porto brasileiro, no entanto a tarifa por movimentação de contêineres é significativamente menor no porto de Antofagasta em comparação aos portos brasileiros citados, além disso os custos de estadia no Chile é muito menor do que o custo no Brasil, levando em conta também o tempo de espera que é maior no porto Brasileiro, faz com que o porto Chileno, aparentemente, seja mais vantajoso como é possível observar na tabela abaixo. No entanto, é preciso considerar que as tarifas aplicadas em Antofagasta são em dólar e precisam ser convertidas para o real.

Tarifa por Contêineres	Antofagasta*	Santos	Antonina e Paranaguá.
Cheio com + de 6 metros	592,15	98,56	56,00
Cheio com + de 12 metros	489,48	98,56	56,00
Vazio com + de 6 metros	592,15	84,56	44,00
Vazio com + de 12 metros	489,48	84,56	44,00
Média de Arrendamento de um Terminal por hora	34,21	13,06	ND
Movimentação por tonelada	ND	3,95	ND
Movimentação de contêineres no terminal			

Cheio com + de 6 metros (navio)	632,85	16.597,00	1.795,87
Cheio com + de 12 metros (navio)	532,70	16.597,00	1.795,87
Vazio com + de 6 metros (doca)	1.265,71	16.597,00	1.795,87
Vazio com + de 12 metros (doca)	1.065,46	16.597,00	1.795,87
Movimentação nos Portos			
PAI (Port Activity index)	62	79	78
Cheio com + de 6 metros (navio)	7.857,00	11.043,00	ND
Cheio com + de 12 metros (navio)	9.347,40	14.310,00	ND
Tempo de Espera (média em dias)	2	9	3

Tabela 12 - Tarifas por contêineres nos portos de Antofagasta, Santos, Antonina e Paranaguá (R\$)
Fonte: Elaborado pelo autor das tabelas portuárias encontradas nos sites: <https://www.atipuerto.cl/wp-content/uploads/2020/03/Tarifas-2020-Oficiales-ATI.pdf>

Tabela de Tarifas Portuárias | Administração dos Portos de Paranaguá e Antonina
(portosdoparana.pr.gov.br)

*Taxa de câmbio R\$ 5,37 para conversão.

Outro custo que é menor é o custo de transporte de um contêiner para os mercados asiáticos, o custo de transportar um contêiner cheio de Santos para Shangai em Santos pode chegar até 14 mil reais, enquanto no Chile o custo para transportar um contêiner para a mesma cidade chinesa é de em média 9 mil reais para um contêiner cheio com 12 metros.

Outra redução de custo é a que com a rota bioceânica, evita-se de se passar na rota que passa pelo canal do Panamá para o acesso a alguns mercados, uma vez que a tarifa de passagem no canal varia entre 2 até 800 mil dólares, o que é um custo muito alto e que pode ser reduzido pelo frete dos itens até o Chile.

1.5.2 Tempo de Espera

Outro fator que deve ser levado em conta é o tempo necessário para a atividade portuária desde o momento da fila até a desatracação. Esse fator pode orientar os exportadores/importadores quanto a decisão na escolha do porto.

O tempo de espera entre os portos também é muito distinto, a fila no porto de Santos pode chegar até 9 dias, o que é um custo muito alto quando se leva em conta o tempo de estadia e custos de arrendamento. No porto de Antonina e Paranaguá o tempo médio é de 3 dias.

Já em Antofagasta o tempo de espera é de no máximo 2 dias, o que pode aumentar por conta do fluxo de caminhões para o porto, após a conclusão das obras no corredor bioceânico, no entanto esse aumento

não deve ser tão grande, e o custo de arrendamento e estadia no Chile é menor, logo as vantagens devem ser maiores no Chile em comparação com o Brasil.

Para um melhor entendimento apresenta-se na tabela abaixo os tempos médios por atividade portuária nos portos brasileiros considerados no estudo.

DESCRIÇÃO	ANTONINA	PARANAGUÁ	SANTOS
Início da operação	3,3	2,1	3,5
Para atracação	87,7	158,7	66,9
Em operação	97,7	43,9	39
Atracado	47,5	48,8	107,9
Desatracado	6,9	2,8	5
Estadia	195,7	207,5	114,3

Tabela 13 - Tempo médio nas atividades nos portos de Antonina, Paranaguá e Santos em horas/2021.
Fonte: ANTAQ

De acordo com a tabela, percebe-se que os portos do Paraná (Antonina e Paranaguá) está em vantagem com o porto de Santos nas atividades de início de operação, no tempo atracado e desatracação. Perdendo no momento para atracação, na operação e na estadia.

No entanto, ressalta-se que o porto de Paranaguá tem trabalhado para reduzir o tempo em operação, com novos 4 carregadores de navios que compõem o corredor de exportação. Além disso, possui um super berço, isto é, assumem a condição de embarcar uma prancha (volume embarcação por hora) superior à média normal. Logo, a produtividade deles é sempre maior. Quanto a movimentação dos portos em 2020 apresenta-se na tabela abaixo:

Porto Público e Privado	Região	UF	Tipo Terminal	Peso Carga Bruta	Variação 2019	Distribuição Percentual
Santos	Sudeste	SP	-	65.931.491	▲ 8,10%	10,3%
Paranaguá	Sul	PR	-	30.340.846	▲ 9,31%	4,7%
Antonina	Sul	PR	Arrendado	406.027	▼ -17,67%	0,1%

Tabela 14 - Movimentação nos Portos 2020
Fonte: ANTAQ

A movimentação, conforme a tabela acima, observa-se que o porto de Paranaguá apresenta maior variação de 2019/20 com 9,31% indicando crescimento. Agora, verifica-se o perfil das cargas nesses portos, mostrado abaixo.

Perfil da carga no Porto de Antonina (PR)

A carga bruta de que utiliza om porto de Antonina em 2020 foi de 938.000t distribuído em granel sólido representando 85,2% e carga em geral com 14,8%

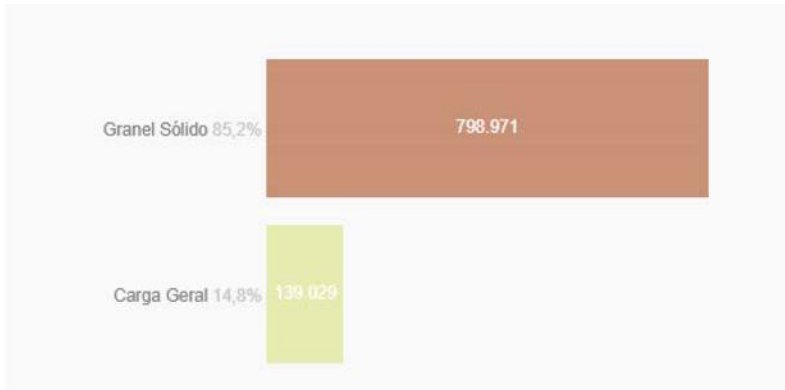


Figura 29 - Perfil de carga em Antonina em 2020.
Fonte: ANTAQ

O grupo de mercadoria corresponde ao SH2. Sendo desembarcados 524.016t de adubos (fertilizantes) responsável por 55% como produto principal. Em contrapartida os produtos embarcados somam 416.984t, e produtos principais resíduos e desperdícios das indústrias alimentares; alimentos preparados para animais, açúcares e produtos de confeitaria, produtos da indústria de moagem; malte; amidos e féculas; inulina; glúten de trigo.

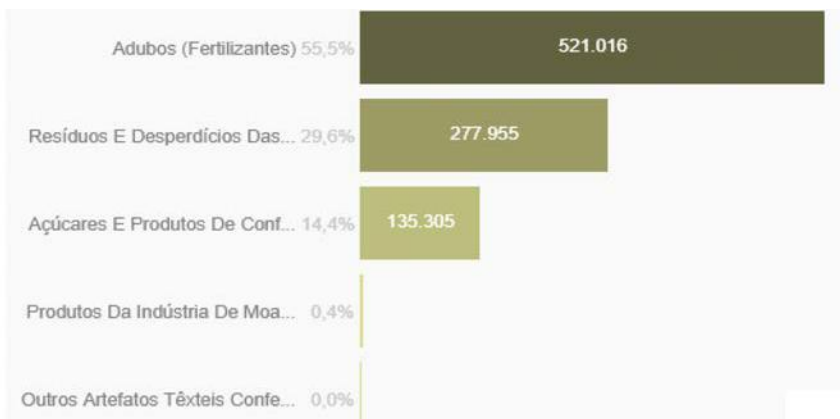


Figura 30: categoria de produtos no porto de Antonina
Fonte: ANTAQ

Perfil da carga no Porto de Paranaguá (PR)

A carga bruta que utilizou o porto de Paranaguá em 2020 foi de 56.168.258milt distribuído em granel sólido representando 65,3%, carga containerizada 18,1%, granel líquido e gasoso 13,85% e carga em geral com 2,9%

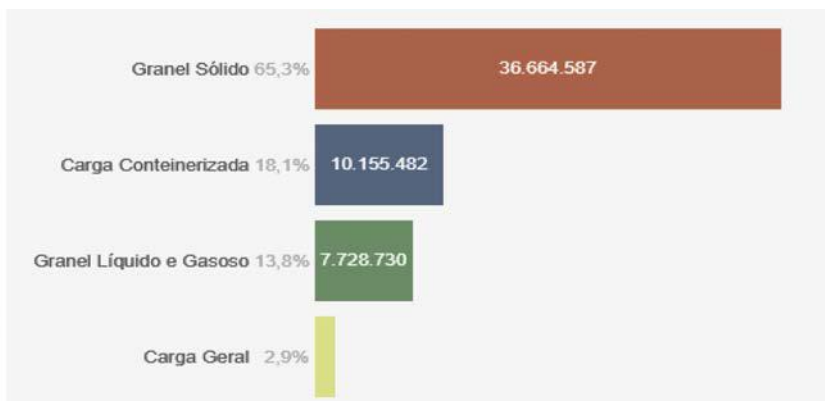


Figura 31: Perfil de carga em Paranaguá em 2020.
Fonte: ANTAQ

O grupo de mercadoria corresponde ao SH2. Sendo embarcados 35.833.529milt. Em contrapartida os produtos desembarcados somam 20.334.729milt, e produtos principais movimentados foram: Sementes e frutos oleaginosos 25,4% Contêineres 18,1%, adubos (fertilizantes) 16,1%, resíduos e desperdícios das indústrias alimentares; alimentos preparados para animais, combustíveis minerais, açúcares e produtos de confeitaria, cereais entre outros.

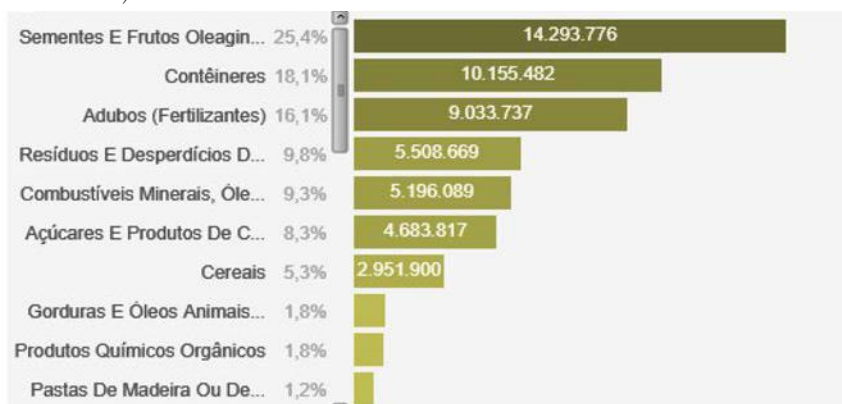


Figura 32: categoria de produtos no porto de Paranaguá
Fonte: ANTAQ

Perfil da carga no porto de Santos (SP)

A carga bruta que utilizou o porto de Santos em 2020 foi de 95.847.314milt distribuído em granel sólido representando 51,1%, carga containerizada 28,7%, granel líquido e gasoso 15,5% e carga em geral com 4,6%

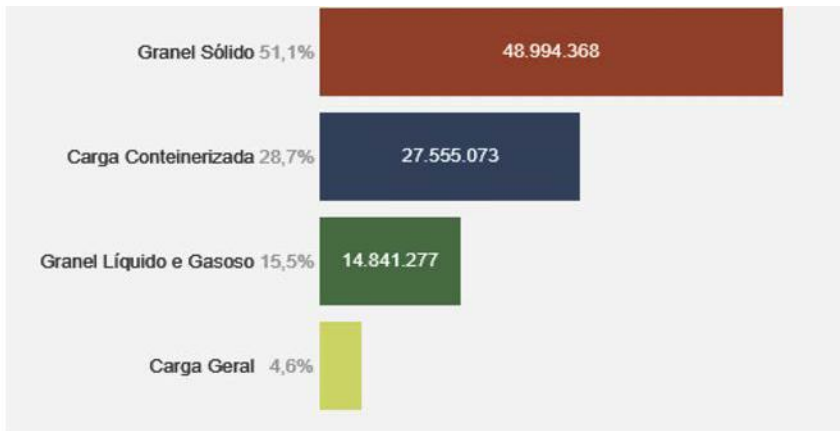


Figura 33: Perfil de carga em Santos em 2020.

Fonte: ANTAQ

O grupo de mercadoria corresponde ao SH2. Sendo embarcados 69.103.443milt. Em contrapartida os produtos desembarcados somam 26.743.871milt, e produtos principais movimentados foram: Contêineres 28,7%, açúcares e produtos de confeitaria 18,5%, combustíveis minerais 10,4%, cereais 8% entre outros.

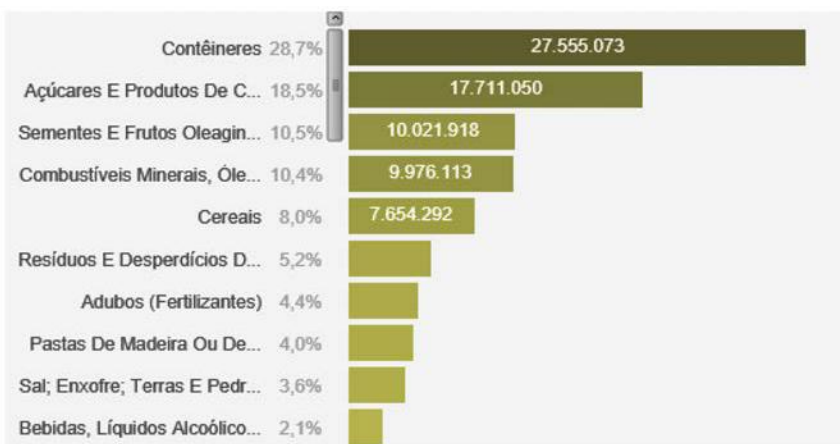


Figura 34 - categoria de produtos no porto de Paranaguá

Fonte: ANTAQ

Observados os principais portos utilizados para escoamento de produtos sul mato-grossense, não se pode deixar de comentar sobre o porto em Porto Murtinho, pois esta é a cidade chave para o corredor biocênico.

Perfil da carga no porto de Porto Murtinho

De acordo com SEMAGRO (2020) o município passou a contar com infraestrutura portuária que barateia os custos de logística, encurta distâncias e agrega valor aos produtos exportados para o mercado internacional pela Hidrovia do Paraguai. A abraçada por este importante Rio, é um local estratégico para o escoamento fluvial de grãos. A área da hidrovia Paraguai-Paraná possui uma via fluvial com 4.122 km, percorrendo cinco países como a Argentina, Bolívia, Brasil, Paraguai e Uruguai.

Nesse sentido, os portos do município tornam-se atrativos e complementares aos produtos gerados ou longo do corredor, em especial os produtos de exportação sul mato-grossense. do Rio Paraguai, abraçada por este importante Rio, é um local estratégico para o escoamento fluvial de grãos. A área da hidrovia Paraguai-Paraná possui uma via fluvial com 4.122 km, percorrendo cinco países como a Argentina, Bolívia, Brasil, Paraguai e Uruguai. Pode-se observar na figura abaixo o perfil de cargas em Porto Murtinho.



Figura 35- Perfil de carga em Porto Murtinho em 2020.
Fonte: ANTAQ

A carga bruta que utilizou o porto em Porto Murtinho em 2020 foi de 166.433t distribuído em granel sólido representando 94,7%, e carga em geral com 5,3%. A categoria por produtos verifica-se na figura abaixo.

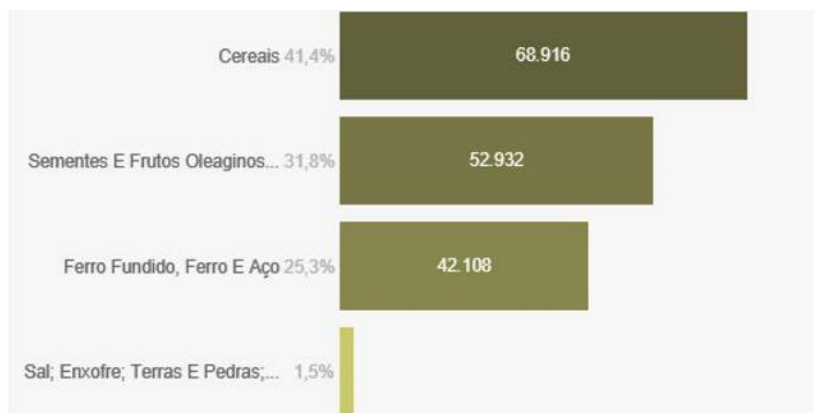


Figura 36: categoria de produtos no porto de Paranaguá
Fonte: ANTAQ

O grupo de mercadoria corresponde ao SH2. Sendo em sua totalidade embarcados 166.433t distribuídos em categorias de produtos: cereais 41,4%, sementes e frutos oleaginosos 31,8%, ferro fundido, ferro e aço 24,3% e sal, enxofre e pedras 1,5%.

Outro fator importante a ser considerado é a condição das estradas que ligam Campo Grande ao Chile e a São Paulo, uma vez que as estradas até o porto de Santos possuem uma ótima qualidade, são duplicadas e as empresas de transporte estão acostumadas a fretar produtos a esta localidade, além de o frete rodoviário para Santos ser mais barato do que o frete para Antofagasta.

Já a estrada para Antofagasta saindo de Campo Grande no Mato Grosso do Sul, não possui as melhores condições, é necessário um tempo de aclimatação de 1 dia do motorista para o cruzamento para as cordilheiras dos andes, e necessário também adaptações aos caminhões cargueiros, uma vez que estes não estão em condições de cruzar a estrada andina, havendo a possibilidade de acidentes nas estradas, o que causaria grandes prejuízos,

Outro problema é das tarifas no porto de Antofagasta e Iquique que são tarifas em dólares, o que faz com que a valorização ou a desvalo-

rização podem viabilizar ou desviabilizar algumas a passagem pela rota de algumas atividades.

Essas adaptações, no entanto, podem ser menos custosas do que as vantagens que se pode obter com o uso da rota, o que beneficiaria diversos setores da cadeia produtiva do estado de Mato Grosso do Sul.

Percebe-se que o corredor deve ser vantajoso para a economia Sul-Mato-Grossense por meio a corredor bioceânico em termos de custos operacionais dos portos, além disso, deve-se considerar que a partir do momento em que as obras de infraestrutura e a redução de barreiras alfandegarias estiverem completas, poderá ser observado os benefícios.

Apesar de os custos operacionais serem mais vantajosos e o tempo de operação menor, deve-se levar em conta alguns desafios, como os trâmites burocráticos de desembaraço, a distanciamento com cargas perecíveis, a condições de altitude ao chegas na região do Chile. Dessa forma, há de se pensar com cautela levando em conta o maior número de fatores que podem de alguma forma viabilizar ou não o transporte.

CAPÍTULO 2

AGRICULTURA FAMILIAR

Prof. Dr. Edgar Aparecido Costa

2.1 Economia e agricultura familiar nos municípios do Corredor Bioceânico em MS

O estado de Mato Grosso do Sul possui uma posição geográfica estratégica na rota bioceânica, pois fica localizado entre os maiores centros comerciais do Brasil e os países vizinhos. A implementação do corredor gera uma possibilidade de crescimento econômico, sobretudo para o agronegócio, pelo fato de ser um grande produtor de grãos, como a soja e o milho (CABRERA, 2020).

O trecho estudado é uma parte do eixo de infraestrutura e desenvolvimento Centro-Oeste/Paraguai/Argentina/Chile. Abrange o espaço entre Campo Grande e Porto Murtinho, no estado de Mato Grosso do Sul, Brasil, com extensão rodoviária de 443 km. Inclui nove municípios em seu trajeto: Sidrolândia, Terenos, Dois Irmãos do Buriti, Anastácio, Maracaju, Nioaque, Guia Lopes da Laguna, Jardim, Bela Vista e Caracol respectivamente, no sentido Leste-Oeste.

São municípios bastante desiguais, do ponto de vista do tamanho populacional. Apenas Sidrolândia (59.245) e Maracaju (48.022) possuem mais de 40 mil habitantes. Jardim (26.238), Anastácio (25.237), Bela Vista (24.735), Terenos (22.269), Porto Murtinho (17.298), Nioaque (13.862) e Dois Irmãos do Buriti (11.467) ficam entre 10 e 30 mil habitantes. Guia Lopes da Laguna (9.824) e Caracol (6.182) são os menos populosos e não atingem 10 mil habitantes (IBGE, 2020).

Em geral, são municípios que apresentam médio Índice de Desenvolvimento Humano (IDH). O IDH municipal mais recente ainda é de 2010 e, provavelmente foi bastante alterado. Naquele tempo, apenas Maracaju (0.736) e Jardim (0.712) apresentavam alto IDH. Bela Vista (0.698) e Sidrolândia (0.686) estavam bem próximos de ser considera-

do alto. Os demais se enquadravam como de médio IDH, Guia Lopes da Laguna (0.675), Porto Murtinho (0.666), Anastácio (0.663), Terenos (0.658), Caracol (0.647), Dois Irmãos do Buriti (0.639) e Nioaque (0.639).

Em 2015, o Produto Interno Bruto (PIB) anual *per capita* do Estado foi superior a 31 mil reais. Apenas Maracaju possui PIB *per capita* acima de 40 mil reais. Os demais municípios estão abaixo da média estadual e a maioria não chega a 25 mil reais (Sidrolândia, Guia Lopes da Laguna, Terenos, Jardim, Caracol, Bela Vista, Porto Murtinho, Nioaque e Anastácio). Isso demonstra a necessidade de investimentos e políticas públicas para melhoria da qualidade de vida dessas populações.

A próxima seção apresenta a produção do contexto imediato em que se encontra a agricultura familiar e os excedentes comercializáveis dos agentes analisados. São sistemas agrícolas, em geral, com baixa produtividade, que sobrevivem em suas lógicas produtivas, mas que para se viabilizar no mercado e gerar mais renda serão necessários investimentos na capacitação, organização, produção e comercialização.

2.2 A Produção da Pecuária Municipal

Em relação à produção animal dos municípios estudados, apenas Sidrolândia apresenta produção de ovos de codorna. Ainda assim é pouco significativa, ficando em torno de 2 e 3 mil dúzias ano. O potencial para comercialização existe, bem como mercados. As codornas são animais pequenos, que consomem menos que as galinhas e possuem ovos valorizados no mercado interno. Na condição atual não representa atividade econômica passível de ser explorada a curto e médio prazo.

A produção de ovos de galinha é pequena quando comparada à produção estadual (Quadro 5). Não representa um potencial comercial em volume, mas pode representar em tipo de produto oferecido. A maioria é proveniente de galinhas caipiras, que possui um diferencial de mercado. Por outro lado, a comercialização depende de regularização e se desconhece a existência de autorização para venda de ovos caipiras ao longo do eixo rodoviário.

Ovos de galinha (Mil dúzias)					
Unidade da Federação e Município	Ano				
	2010	2012	2014	2016	2018
Guia Lopes da Laguna (MS)	109	109	101	95	88
Jardim (MS)	48	48	47	48	45
Nioaque (MS)	312	312	295	200	200
Porto Murtinho (MS)	70	70	69	69	55
Sidrolândia (MS)	5108	5108	5608	4809	5500
Mato Grosso do Sul	40184	40184	41833	45655	53261

Quadro 5 - Produção de ovos de galinha em mil dúzias dos municípios da rota bioceânica: 2010 – 2018
 Fonte: IBGE. Pesquisa da Pecuária Municipal: 2010-2018.

O leite é um dos principais produtos comercializáveis pela agricultura familiar. Dele são derivados inúmeros subprodutos como queijos, requeijões, doces, manteiga, dentre outros. A maior produção está em Sidrolândia (Quadro 6). A principal dificuldade é a regularização do leite e seus subprodutos para comercialização. São exigidas certidões da vigilância sanitária e selo de inspeção. Algumas regras têm sido facilitadas com aprovação de leis minimizadoras de muitos entraves burocráticos, como a do queijo artesanal, por exemplo. Mas, ainda são necessários inúmeros esforços para deixar de ser um potencial e passar a ser efetivamente comercializado.

Leite (Mil litros)					
Unidade da Federação e Município	Ano				
	2010	2012	2014	2016	2018
Guia Lopes da Laguna (MS)	3414	3482	3404	2000	957
Jardim (MS)	2179	2264	2283	1800	1643
Nioaque (MS)	3944	4173	4059	2500	3057
Porto Murtinho (MS)	3458	3500	3512	2000	800
Sidrolândia (MS)	12269	13123	13053	9000	7561
Mato Grosso do Sul	511270	524719	528738	346300	309211

Quadro 6 - Produção de Leite em mil litros dos municípios da rota bioceânica: 2010 – 2018.
 Fonte: IBGE. Pesquisa da Pecuária Municipal: 2010-2018.

O Censo Agropecuário de 2017 mostra que no estado de Mato Grosso do Sul a comercialização do mel é mais forte em Três Lagoas, Chapadão do Sul, Terenos, Brasilândia e Guia Lopes da Laguna. Esses municípios são responsáveis por quase 60% da venda do produto. Guia Lopes da Laguna está na rota analisada. Observa-se que existe um potencial enorme, pois o quadro da produção da pecuária municipal

de 2010 a 2018 mostra que Sidrolândia e Nioaque sempre produziram mais méis que Guia Lopes (Quadro 7). Certamente, a venda nesses municípios ocorre, em maior quantidade, no mercado informal.

Mel de abelha (Quilogramas)					
Unidade da Federação e Município	Ano				
	2010	2012	2014	2016	2018
Guia Lopes da Laguna (MS)	4919	12000	22500	23850	21700
Jardim (MS)	5331	75000	75000	61500	48021
Nioaque (MS)	9220	9300	9791	9500	7016
Porto Murtinho (MS)	505	1000	1500	3000	1625
Sidrolândia (MS)	780	1500	1650	10000	7910
Mato Grosso do Sul	512417	820961	837099	835328	714343

Quadro 7 - Produção de mel em quilogramas dos municípios da rota bioceânica: 2010 – 2018.
Fonte: IBGE. Pesquisa da Pecuária Municipal: 2010-2018.

Observa-se certa estabilidade produtiva de mel nos municípios atravessados pela rota bioceânica. Apenas Jardim apresentou queda produtiva e, ainda assim, se mantém como principal produtor. O mel é um potencial a ser trabalhado para ampliar suas redes de comercialização, tanto na venda *in natura*, quando de seus subprodutos, como apitoxina, cera, geleia real, pólen, própolis, sabonetes, dentre outros. A agregação de valor pode resultar na ampliação das rendas das famílias produtoras.

Outra potencialidade da pecuária é a produção de lã, que apesar de pouco expressiva, aparece em todos os municípios analisados (Quadro 8). A lã é um produto importante para a produção de agasalhos contra o frio e para as montarias para a lida de gado. Perdeu sua importância com a introdução da produção sintética. Ainda assim, após estudos de mercado, pode-se fomentar o incremento produtivo.

Unidade da Federação e Município	Ano				
	2010	2012	2014	2016	2018
Guia Lopes da Laguna (MS)	20	20	20	20	10
Jardim (MS)	20	20	20	20	10
Nioaque (MS)	150	150	200	150	94
Porto Murtinho (MS)	70	60	60	40	5
Sidrolândia (MS)	22610	22966	12155	10651	5507
Mato Grosso do Sul	399408	558664	639899	658282	680611

Quadro 8 - Produção de lã em quilogramas dos municípios da rota bioceânica: 2010 – 2018.
Fonte: IBGE. Pesquisa da Pecuária Municipal: 2010-2018.

Resumidamente, a produção da pecuária municipal se apresenta pouco expressiva no contexto estadual. Entretanto, está associada a agricultura familiar que tem enorme potencial para ampliar sua renda e ser integrada em importantes redes de comercialização.

2.3 A Produção Agrícola Municipal

Esses municípios apresentam potencial de comercialização em vários produtos da agricultura temporária e perene. Segundo dados da Pesquisa Agrícola Municipal, do IBGE, os municípios analisados não possuem tradição para o cultivo de amendoim, arroz, borracha, centeio, erva mate, girassol, goiaba, laranja, limão, mamão, manga, melão, palmito, sorgo, tangerina e uva. O arroz e a uva deixaram de aparecer no levantamento de 2018 em Nioaque.

Alguns produtos aparecem em apenas um município e não representam percentual considerável no contexto estadual. É o caso do algodão herbáceo, aveia, café, café arábica, maracujá, tomate, trigo e urucum que aparecem em Sidrolândia. Outros produtos aparecem em apenas dois municípios, mas também em pequena quantidade. É o caso do abacaxi, batata doce e melancia em Sidrolândia e Nioaque; e do coco da baía, em Guia Lopes da Laguna e Nioaque.

A banana e o feijão são frequentes nos municípios de Nioaque e Sidrolândia, mas sem expressão regional. Esporadicamente, aparece em Guia Lopes da Laguna. Em 2018, o feijão apareceu pela primeira vez, na década analisada, em Porto Murtinho.

Cana de açúcar (Quadro 9), milho e soja aparecem em todos os municípios e são produzidos em grande escala em Sidrolândia, que conta, inclusive com usinas de álcool. Não são produzidos costumeiramente pela agricultura familiar, como será visto mais adiante e, quando isso acontece está ligado à produção para silagem e ração para pequenos e grandes animais. São produtos do agronegócio.

Unidade da Federação e Município	Ano				
	2010	2012	2014	2016	2018
Guia Lopes da Laguna (MS)	1702	1699	1628	1800	900
Jardim (MS)	1929	1935	1890	2000	1500
Nioaque (MS)	2766	2780	2861	2800	1700
Porto Murtinho (MS)	3874	3840	3916	4000	2700
Sidrolândia (MS)	2275	2485	2488	2450	1100
Mato Grosso do Sul	104680	103571	103604	102152	71230

Quadro 9 – Área plantada de cana de açúcar em hectares nos municípios da rota bioceânica: 2010 – 2018.

Fonte: IBGE. Pesquisa Agrícola Municipal: 2010-2018.

Quando se observa os dados da área produzida da cana de açúcar do Censo Agropecuário de 2017, especificamente as informações da agricultura familiar, percebe-se que Sidrolândia é menos representativo que Nioaque (Quadro 10). Isso está associada a produção para silagem e ração, mas também ao aluguel de pequenos estabelecimentos rurais para a plantação de cana para as usinas de Sidrolândia (município vizinho).

Classes de área	Municípios estudados				
	Guia Lopes da Laguna	Jardim	Nioaque	Porto Murtinho	Sidrolândia
Menos de 2 ha	-	-	1	-	-
De 2 a menos de 3 ha	-	-	2	-	-
De 3 a menos de 4 ha	-	-	-	-	-
De 4 a menos de 5 ha	-	-	4	-	-
De 5 a menos de 10 ha	3	4	6	1	15
De 10 a menos de 20 ha	3	3	73	2	8
Subtotal: Menos de 20 ha	6	7	86	3	23
De 20 a menos de 50 ha	10	4	51	-	2
De 50 a menos de 100 ha	4	-	9	-	1
Subtotal: De 20 a menos de 100 ha	14	4	60	-	3
Total	20	11	146	3	26

Quadro 10 – Estabelecimentos rurais da agricultura familiar com área plantada de cana de açúcar nos municípios da rota bioceânica: 2017.

Fonte: IBGE. Censo Agropecuário: 2017.

Não é a mesma dinâmica que se observa com o milho, plantado em grandes áreas, mas também nas pequenas. Sidrolândia destaca-se nos dois conjuntos (Quadro 11). O produto é essencial para o trato dos pequenos animais e justifica seu cultivo nos assentamentos rurais. Os dois municípios com maior número de assentamentos rurais são os maiores produtores da área estudada. Por outro lado, a cana tem enorme potencial para comercialização de subprodutos como açúcar mascavo, rapaduras, doces, melados, dentre outros.

Classes de área	Guia Lopes da Laguna	Jardim	Nioaque	Porto Murtinho	Sidrolândia
Menos de 2 ha	-	-	12	1	2
De 2 a menos de 3 ha	1	-	27	-	2
De 3 a menos de 4 ha	-	-	24	-	2
De 4 a menos de 5 ha	-	-	16	-	1
De 5 a menos de 10 ha	1	3	19	1	165
De 10 a menos de 20 ha	1	22	83	6	186
Menos de 20 ha	3	25	181	8	358
De 20 a menos de 50 ha	8	2	30	2	103
De 50 a menos de 100 ha	2	-	4	1	12
De 20 a menos de 100 ha	10	2	34	3	115
Total: menos de 100 ha	13	27	215	11	473

Quadro 11 – Estabelecimentos rurais da agricultura familiar com área plantada de milho nos municípios da rota bioceânica: classes de área, 2017.

Fonte: IBGE. Censo Agropecuário: 2017.

Com a soja é diferente. A produção é oriunda de grandes áreas. Apenas Sidrolândia, esmagadoramente o maior produtor regional, registrou lavouras de soja em estabelecimentos rurais entre 10 e 100 hectares (Quadro 12). As condições de arrendamento para o plantio de soja tem sido uma alternativa para pequenos produtores familiares com dificuldades de recursos ou de mão de obra para produção. A soja orgânica representa, por outro lado, um nicho de mercado para a agricultura familiar. Contudo, apresenta dificuldades para sua viabilização face a competição dos sistemas agrícolas convencionais que operam no município.

Unidade da Federação e Município	Ano				
	2010	2012	2014	2016	2018
Guia Lopes da Laguna (MS)	150	140	5010	12920	18340
Jardim (MS)	2500	3620	4000	10154	11084
Nioaque (MS)	300	-	120	1200	2100
Porto Murtinho (MS)	-	360	1450	2670	2800
Sidrolândia (MS)	115000	130000	164500	184000	205000
Mato Grosso do Sul	1732492	1814136	2158704	2448330	2713062

Quadro 12 - Área plantada de soja em hectares nos municípios da rota bioceânica: 2010 – 2018. Fonte: IBGE. Pesquisa Agrícola Municipal: 2010-2018.

A mandioca é produzida em todos os municípios cortados pela rota (Quadro 13). Trata-se de um alimento frequente nas mesas das famílias dessa porção do país e do Paraguai. É produzida em maior quantidade pela agricultura familiar e se apresenta grande potencial de comercialização, tanto in natura como de seus subprodutos como farinha, fécula, raspas e massa. Pode ser comercializada minimamente processada (descascada e embalada à vácuo), pré-cozidas ou cozidas. Mais recentemente tem sido vendida, de origem caseira, como *french fries* e *chips*.

Classes de área	Guia Lopes da Laguna	Jardim	Nioaque	Porto Murtinho	Sidrolândia
Menos de 2 ha	7	8	46	2	20
De 2 a menos de 3 ha	14	9	78		5
De 3 a menos de 4 ha	2	6	45		4
De 4 a menos de 5 ha	3	8	25	2	4
De 5 a menos de 10 ha	21	57	41	8	141
De 10 a menos de 20 ha	30	63	205	12	247
Menos de 20 ha	77	151	440	24	421
De 20 a menos de 50 ha	67	28	199	9	20
De 50 a menos de 100 ha	14	6	17	2	5
Menos de 100 ha	158	185	656	35	446
Total: menos de 100 ha	235	336	1096	59	867

Quadro 13 – Estabelecimentos rurais da agricultura familiar com área plantada de mandioca nos municípios da rota bioceânica: classes de área, 2017.

Fonte: IBGE. Censo Agropecuário: 2017.

Praticamente toda a mandioca advém dos pequenos estabelecimentos rurais. Seu cultivo é largamente praticado nos municípios analisados. Ainda assim, quando se olha para o número de famílias assentadas observa-se que existem muitas unidades produtivas que não desenvolvem o cultivo da mandioca. Trata-se de um potencial a ser fomentado, em especial para o desenvolvimento de pequenas agroindústrias familiares para processamento dos subprodutos da mandioca.

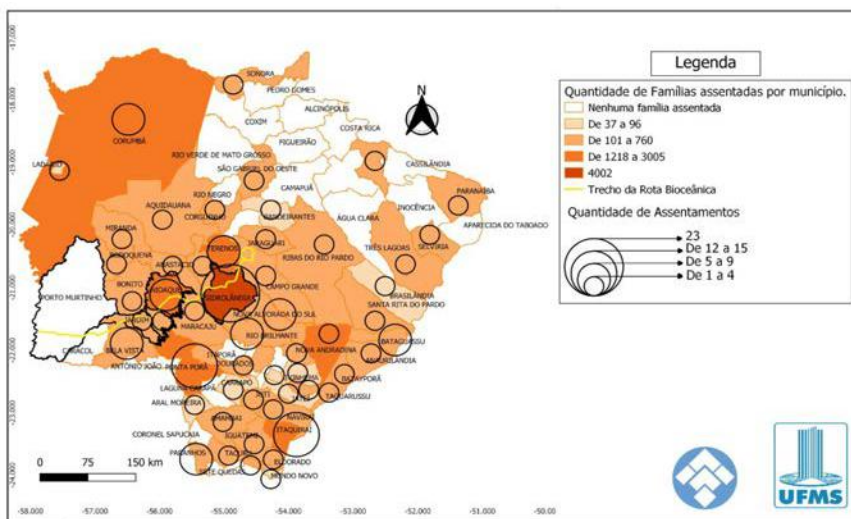
O Censo Agropecuário registrou produção de abóbora, moranga, jerimum nos municípios em análise. Trata-se de produto com grande possibilidade de agregação de valor a partir de investimentos na agroindústria familiar. Deles podem ser derivados doces diversos, conservas, massas, farinha vegetal, dentre outros.

Importa destacar que a agricultura familiar precisa ser encarada de modo a torná-los protagonistas de seus negócios. Na medida em que seus produtos integram as linhas de grandes marcas e atacados, parte do dinheiro escapa dos agricultores e fica com o capital, tornando o produto mais caro, para que possa gerar ganhos. Isso pode afastar parcela significativa de consumidores. Além disso, os produtores deixam de ganhar. Por isso, é fundamental que se reúnam esforços para capacitação e apoio para a formação de pequenas agroindústrias processadoras fundadas nos assentamentos rurais e/ou nos grupos de pequenos produtores.

2.4 Assentamentos rurais e o potencial para da agroindústria da agricultura familiar

O maior potencial da agricultura familiar está nos assentamentos rurais. Optou-se pela análise apenas nos assentamentos da Reforma Agrária por conta de matrizes ideológicas dos pesquisadores que acreditam que esta forma seja um elemento da recriação da agricultura familiar, fruto das lutas pela terra e para permanência nela. As outras formas de agricultura familiar não são desconsideradas e foram investigadas junto aos técnicos de extensão rural, bem como a produção das populações indígenas do entorno.

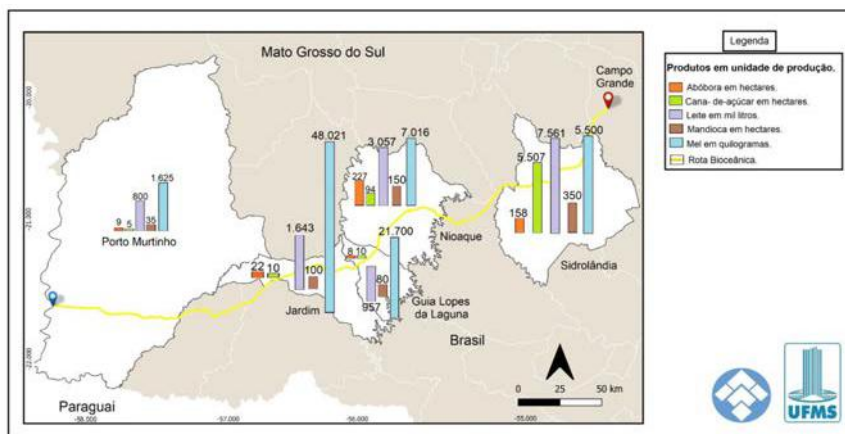
O trecho analisado contém o município de Sidrolândia, responsável pela maior quantidade de assentamentos rurais do Estado em seu território (Mapa 1), com 23 unidades e um total de 4.002 famílias assentadas. Outro destaque é Nioaque com oito assentamentos rurais e 1.411 famílias assentadas. São os municípios com maior quantidade de famílias assentadas ao longo do trecho estudado.



Mapa 1: Assentamentos rurais da Reforma Agrária no estado de Mato Grosso do Sul: destaque no trecho da rota bioceânica
Fonte: INCRA, 2019.

Evidentemente que nem todos os lotes da Reforma Agrária são produtivos. Essa condição é explicada por uma série de fatores que passam pela adaptação das famílias ao território, condições de fertilidade dos solos, aptidão para práticas agrícolas, da pecuária ou do extrativismo, regularização do agricultor para recebimento de crédito rural e comercialização da produção (DAP – Declaração de Aptidão ao Pronaf), adequação da experiência produtiva à política nacional ou estadual de incentivos a determinados produtos, presença de assistência técnica, dentre outros fatores.

A partir dos levantamentos realizados e da análise das informações foram selecionados os seguintes produtos com potencial para se estabelecer uma agroindústria de produtores familiares com vistas a preparação para venda: abóbora, cana-de-açúcar, leite, mandioca e mel (Mapa 2). Levou-se em consideração a sua ocorrência frequente no período analisado (2010-2018), a quantidade passível de comercialização/agroindustrialização, a existência de mercados compradores e as principais áreas produtivas.



Mapa 2 - Potencial agroindustrial da agricultura familiar ao longo da rota bioceânica
 Fonte: Elaboração própria a partir de dados do IBGE (2017, 2018a, 2018b).

A abóbora é um produto com grande potencial de agroindustrialização pelo baixo investimento e excelente retorno para agricultura familiar. Nioaque e Sidrolândia são os dois municípios com maiores possibilidades de instalação agroindustrial.

Tal como a abóbora, a cana-de-açúcar tem grande potencial para a agroindústria familiar, com destaque em Sidrolândia e Nioaque. Empiricamente sabe-se que nesses municípios o cultivo de cana iniciou com a finalidade da produção de ração para alimentar os rebanhos bovinos na época de escassez das chuvas. Sidrolândia conta com a presença de usina sucroalcooleira em seu território. Todavia, as famílias camponesas que cultivam a cana-de-açúcar, por vezes, elaboram artesanalmente alguns subprodutos como rapadura, açúcar mascavo e melaço com excedentes para comercialização.

A produção de leite está presente em todo o trajeto do estudo, com volume mais expressivo em Sidrolândia. A proximidade da maior bacia leiteira e consumidora do Estado (o entorno da capital Campo Grande) é um fator favorável para vendas a ser destacado. Além do potencial de comercialização do leite beneficiado podem ser elaborados vários subprodutos como queijo, requeijão, doce de leite, dentre outros, que agregam valor e aumentam a renda dos agricultores.

A produção de mandioca manifesta-se por todo trajeto estudado. Como se trata de um produto muito ligado a culinária sul-mato-grossense e correntemente produzido pela agricultura familiar, Sidrolândia

se destaca em razão da maior concentração de famílias camponesas do trajeto. Tem grande potencial para a comercialização *in natura* e/ou de seus subprodutos como farinha, chips e massa, dentre outros.

Outra atividade com elevado potencial de agroindustrialização é a produção de mel, com ocorrência em todo o percurso estudado. É favorecida pela quantidade de abelhas atraídas pela diversidade de espécies vegetais com floração abundante, associadas às políticas de incentivo ao turismo de contemplação de Bonito, Jardim, Guia Lopes da Laguna e Bodoquena, principalmente, que estão no entorno da rota. Soma-se o interesse das famílias camponesas na apicultura e incentivo das agências de extensão rural.

Resumidamente é possível apontar que existem várias dificuldades a serem superadas para o estabelecimento de agroindústrias familiares. Talvez a principal delas seja relacionada a necessidade de organização em associações ou cooperativas, pois implica na união dos produtores. Além dessa, Nascimento et al. (2016) identificaram em pesquisa com agricultores na feira de Juti/MS os seguintes entraves à comercialização: deficiente infraestrutura de transporte, carência de apoio a implantação de agroindústrias familiares, diversificação de canais de comercialização e uma rotina de assistência técnica, dentre outros.

2.5 Agricultura familiar no entorno do corredor

O trecho estudado, considerou um raio de 20 km para ambos os lados do corredor bioceânico. Foram encontrados o assentamento de 2.320 famílias distribuídas em 17 projetos de assentamentos rurais (Quadro 14).

Municípios	Assentamentos rurais	Famílias assentadas	Área (ha)	Data de criação
Bela Vista	Tupanceretan	80	2546,4421	27/12/1996
Bonito	Santa Lúcia	31	1026,744	11/12/1998
Guia Lopes da Laguna	Retirada da Laguna	90	2163,9709	13/02/1985
	Santa Guilhermina	224	7994,729	22/12/1997
Maracaju	Cantagalo	43	1250,0271	22/09/2000
	Valinhos	84	2033,8089	21/12/2001
	Colônia Nova	74	1314,1489	03/12/1987
Nioaque	Palmeira	113	4172,7154	23/03/1998
	Uirapuru	288	7067,8847	23/12/1998
Sidrolândia	Vista Alegre	48	1030,8248	10/11/1999

	Geraldo Garcia	182	5775,2132	29/12/2000
	Santa Terezinha	64	1537,9131	13/08/2001
	Santa Lúcia I	98	1322,2944	09/03/2007
	Eldorado Parte	69	834,0668	05/12/2007
	Eldorado	614	9983,8056	15/07/2005
Terenos	Campo Verde	60	1918,5467	13/07/1987
	Nova Querência	158	3864,6132	26/11/1997

Quadro 14 – Assentamentos rurais, segundo a quantidade de famílias, área e data de criação nos municípios no raio de 20 km no entorno do trecho analisado do corredor bioceânico.

Nesse trecho estão localizadas duas terras indígenas: a) a Terra indígena Nioaque (3,041.64 ha), formada por quatro aldeias localizadas às margens da BR 060 (município de Nioaque), Água Branca, Brejão, Cabeceira e Taboquinha; b) Terra Indígena Buriti, formada por oito aldeias, Buriti, Água Azul, Barrerinho, Oliveira, Recanto e Olho D'Água, no município de Dois Irmãos do Buriti (5.818,98 ha) e, Lagoinha e Córrego do Meio, no município de Sidrolândia (11.299,68 ha). Existe, ainda, a aldeia urbana Tereré localizada na cidade de Sidrolândia.

Estima-se uma população de 2 mil pessoas na Terra Indígena Buriti (1.533 pessoas oficialmente em 2014, de acordo com Siasi/Sesai) e 3 mil na Terra Indígena Buriti (2543 em 2010, de acordo com a Funai/Campo Grande).

A produção dos assentamentos rurais é basicamente para subsistência com vendas de excedentes. Observam-se algumas atividades que se despontam para interesse comercial, principalmente, como é o caso da pecuária leiteira, algumas hortaliças e legumes, mel, polpa de fruta, além de milho e soja quase sempre praticados em parceria com o agrogonócio (Quadro 15).

Municípios	Assentamentos rurais	Agropecuária (escala comercial)	Agropecuária (comercialização de excedentes)
Bela Vista	Tupanceretan	Bovinocultura de corte	Hortaliças e pequenos animais domésticos
Bonito	Santa Lúcia	Bovinocultura de corte	Hortaliças e pequenos animais domésticos
Guia Lopes da Laguna	Retirada da Laguna	Doces (geleias e rapadura); pecuária de corte; pecuária de leite (laticínios).	Hortaliças e polpa de frutas (tamarindo, acerola, maracujá, manga, guavira.).
Maracaju	Santa Guilhermina	Acelga, berinjela, beterraba, brócolis, cebola, cenoura, colorau,	Abóbora madura, abobrinha verde, alface, banana, batata doce, cheiro-verde, chuchu, doce de leite, erva-

	Cantagalo	couve-flor, couve, fubá de milho, milho verde <i>in natura</i> , mel, pimentão, polpa de fruta, quiabo, rabanete, repolho, tempero completo, tomate e vagem.	cidreira, espinafre, farinha de mandioca, feijão carioca, feijão preto, goiaba, hortelã, laranja, limão, mamão formoso, mandioca, manjerição, maracujá, melancia, pamonha, pão caseiro, pepino comum e poncã.
	Valinhos		
Nioaque	Colônia Nova	Pecuária de corte (principal) e pecuária de leite.	Suínos; aves; ovinos; apicultura; mandioca; hortaliças; pomar caseiro.
	Palmeira	Pecuária de corte e Pecuária de leite	Suínos; aves; ovinos; apicultura; melancia; mandioca; hortaliças; pomar caseiro.
	Uirapuru	Pecuária de corte; pecuária de leite; soja (sistema parceria); milho (sistema parceria).	Suínos; aves; ovinos; apicultura; piscicultura (atividade em expansão); mandioca; hortaliças; pomar caseiro.
Sidrolândia	Vista Alegre	Pecuária de leite	Mandioca; abobrinha; batata doce; queijo e hortaliças.
	Geraldo Garcia	Soja; milho.	pecuária de leite; hortaliças; mandioca.
	Santa Terezinha	Pecuária de leite	Abacaxi; melancia; queijos.
	Santa Lúcia I	Pecuária de leite	Mandioca; hortaliças.
	Eldorado Parte	Pecuária de leite	Mandioca.
	Eldorado	Pecuária de leite	Mandioca; hortaliças.
Terenos	Campo Verde	Hortaliças; quiabo; berinjela; pimentão; abóbora; polpa de fruta.	Pecuária de corte; pecuária de leite e derivados.
	Nova Querência	Pecuária de leite	Pecuária de corte e horticultura.

Quadro 15 – Assentamentos rurais, segundo municípios e escala de produção agropecuária no raio de 20 km no entorno do trecho analisado do corredor bioceânico.

As terras indígenas, também, apresentam produção de subsistência com excedentes comercializáveis de forma sazonal (Quadro 16). Contudo, o valor cultural das tradições do povo Terena que pode ser agregado ao produto oriundo de suas terras. É um povo com práticas agroecológicas ancestrais, apesar de algumas incorporações de práticas de agricultura moderna.

Municípios	Terra Indígena	Agropecuária (escala comercial)	Agropecuária (comercialização de excedentes)
Nioaque	Terra Indígena Nioaque	-	Abóbora, arroz “carioquinha”, batata doce, cana (subprodutos), cará, feijão miúdo, laranja, limão, mandioca, maxixe, milho, milho “saboró” e quiabo.
Dois Irmãos do Buriti e Sicrolândia	Terra Indígena Buriti	-	Amendoim, arroz, batata doce, mandioca, mel, milho e quiabo.

Quadro 16 – Terras indígenas, segundo municípios e escala de produção agropecuária no raio de 20 km no entorno do trecho analisado do corredor bioceânico.

Os Terena são verdadeiros guardiões de sementes crioulas. Algumas cultivares praticamente extintas ainda possuem sementes armazenadas e plantadas anualmente em suas terras, como o feijão miúdo e o arroz “carioquinha”.

Outro potencial da agricultura familiar são os diferentes moradores do Pantanal de Porto Murtinho, aqui nominados povos pantaneiros. A principal atividade econômica de escala comercial é a coleta de iscas vivas. Contudo, a atividade carece de esforços para regularização da comercialização e de melhorias na qualidade de vida dos grupos coletores, sobretudo de segurança nos trabalhos de coleta.

A agricultura familiar de entorno do trecho analisado da rota bioceânica possui uma diversidade considerável de produção agrícola e pecuária. Dentre esses, a abóbora, a cana-de-açúcar (subprodutos), o leite, a mandioca e o mel se mostraram mais promissores para ampliar a escala produtiva e investimentos em agroindústrias familiares, face a maior abundância relativa de produção quanto aos demais.

Vale ressaltar que já existe a comercialização desses produtos. Carecem de políticas públicas e apoio governamental na elaboração de estratégias para elevar os níveis de produtividade e volumes de produção, bem como para inserção nos mercados consumidores. Com isso, deixariam de ser produtos de subsistência com vendas apenas de excedentes para ser, quiçá, a principal fonte de renda familiar.

Partimos do pressuposto que a agricultura é uma atividade de risco e que quaisquer eventos da natureza (fortes chuvas, secas, tempestades, granizo etc.), grandes oscilações de preços, supersafra, pragas (gafanhotos, moscas), dentre outras situações, podem dizimar a produção. As famílias camponesas são ainda mais sensíveis a essas possibilidades pela diferença de recursos tecnológicos disponíveis, acesso à informação e locação de seguros agrícolas, quando comparadas ao agronegócio. O fracasso de lavouras comerciais financiadas pode significar a expropriação da família de suas terras. Neste sentido, indica-se duas possibilidades de financiamento para os projetos: as emendas parlamentares e os recursos a fundo perdido.

A simples implementação da rota não impacta, diretamente, os sistemas agrícolas das famílias camponesas. São grupos pouco integrados aos mercados. Pode baratear os custos de insumos para uso da agricultura convencional, mas não deve ser o caminho desejado para os

agentes estudados. Acredita-se que a produção em bases agroecológicas, por utilizar a natureza como parceira e por ser ecologicamente correta, tem mercado, é barata e boa para a segurança alimentar e saúde dos seus produtores.

Por outro lado, a rota é uma oportunidade. Muitas das famílias que estão no entorno são contempladas com bolsas assistencialistas para que possam sobreviver. Desenvolver esforços para estimular a produção para exportação, ou mesmo melhorar a comercialização, é fundamental para gerar renda, elevar a autoestima e a qualidade de vida de muitas famílias camponesas no trecho estudado.

CAPÍTULO 3

ASPECTOS JURÍDICOS NO CORREDOR BIOCEÂNICO

Prof.^a Dr.^a Ynes da Silva Félix

Esta seção apresenta o conjunto de normas trabalhistas e equipamentos jurídico-normativos no âmbito regional e discute a capacidade de amparo de possíveis demandas jurídicas com a iminência de novas relações de trabalho na região de fronteira com o Paraguai e proximidades.

3.1 Normas internas (BR) e internacionais aplicáveis às relações de trabalho – Equipamentos Jurídicos no Corredor Bioceânico

A pesquisa bibliográfica buscou identificar e analisar as normas internas e internacionais aplicáveis às relações de trabalho existentes e para aquelas que surgirão ou sofrerão impactos com a concretização do Corredor.

Com efeito, sabemos que as normas trabalhistas são outra parte importante de toda a estrutura para a proteção das relações de trabalho no contexto do Corredor Bioceânico. A disponibilidade de normas sugere que as estruturas formadas pelos equipamentos jurídicos sejam hábeis de tutelar as relações de trabalho, sendo que o seu grau de desenvolvimento também implicará na qualidade da resposta que dará aos eventuais conflitos e desafios que surgirão a partir da implantação do Corredor Bioceânico.

A análise normativa pode ser realizada tanto a nível nacional, regional e internacional, a partir das organizações internas e internacionais produtoras de normas. No âmbito interno, a legislação sócio-trabalhista heterônoma é nacional, ficando para as partes a produção normativa específica por ramo econômico e profissional ou por região. As normas de caráter supranacional são aquelas produzidas pelas organizações internacionais como o MERCOSUL, a OEA, a OIT e a ONU, bem como aquelas aprovadas por meio de tratados e/ou acordos bilaterais ou multilaterais.

3.1.1 Equipamentos jurídico-normativos: normas internas, normas internacionais de âmbito regional e global e os acordos bilaterais

Âmbito interno (Brasil)

As relações trabalhistas, no Brasil, são reguladas pela Constituição Federal (CF/88), Consolidação das Leis Trabalhistas (CLT) e legislação complementar. As relações previdenciárias estão reguladas também na CF/88 e nas Leis 8.212 e 8.213/1991. Algumas profissões têm regulamentação legal própria, como os trabalhadores em transporte de cargas, os motoristas profissionais, trabalhadores avulsos portuários e urbanos, trabalhadores rurais e funcionários públicos.

Âmbito Regional

A nível regional, primeiramente tem destaque a Convenção Americana sobre Direitos Humanos (Pacto de São José da Costa Rica), de 22 de novembro de 1969, aprovada pelos Estados que compõem a Organização dos Estados Americanos (OEA), incorporada ao sistema jurídico do Brasil pelo Decreto nº 678/1992 e seu Protocolo Adicional em Matéria de Direitos Econômicos, Sociais e Culturais, concluído em 1998 e aprovado no Brasil pelo Decreto nº 3.321, de 30 de dezembro de 1999.

A Convenção trata dos Direitos Econômicos, Sociais e Culturais no Capítulo III, art. 26, estabelecendo que:

Os Estados-Partes comprometem-se a adotar providência, tanto no âmbito interno como mediante cooperação internacional, especialmente econômica e técnica, a fim de conseguir progressivamente a plena efetividade dos direitos que decorrem das normas econômicas, sociais e sobre educação, ciência e cultura, constantes da Carta da Organização dos Estados Americanos, reformada pelo Protocolo de Buenos Aires, na medida dos recursos disponíveis, por via legislativa ou por outros meios apropriados (OEA).

Outra referência internacional apta a orientar as relações de trabalho no âmbito regional é oriunda do MERCOSUL, uma organização intergovernamental fundada a partir do Tratado de Assunção de 1991 da qual fazem parte Brasil, Paraguai e Argentina como membros efetivos,

e o Chile como membro associado, o que sugere certa facilidade para a solução de problemas e conflitos laborais, haja vista a participação de todos os países do Corredor Biocênico. Isso possibilita que sejam aplicadas às relações de trabalho surgidas no contexto do Corredor Biocênico, ao menos em parte dos Estados, as normas emanadas através do Bloco, como, por exemplo a Declaração Socio-laboral do MERCOSUL.

A Declaração Socio-laboral é um instrumento aprovado em 1998, atualizado em 2015, pelos Estados-membros do MERCOSUL de forma a consolidar os avanços e estabelecer diretrizes para a construção de uma agenda conjunta em matéria social, abrangendo o campo laboral. Interessante destacar que a construção da Declaração se deu de forma a buscar promover entre os membros o cumprimento das principais Convenções da OIT.

Dentre os pontos tratados pela Declaração, encontram-se a promoção do trabalho decente na região, com a formulação e implementação de políticas ativas de trabalho decente e pleno emprego, buscando melhorar a qualidade de vida das populações do Estados-membros, tendo o desenvolvimento sustentável como pedra angular deste processo, com a promoção das chamadas empresas sustentáveis.

A Declaração prossegue trazendo um rol de direitos individuais dos trabalhadores, destacando-se o previsto no art. 7º. Este estabelece diretrizes para o tratamento dos trabalhadores migrantes e fronteiriços, garantindo a todos os trabalhadores, independentemente de sua nacionalidade, as garantias laborais dispensadas aos nacionais. Além disso, estabelece como meta aos Estados-membros a cooperação para a criação de mecanismos que melhor tutelem o labor dos trabalhadores que circulem nas zonas fronteiriças.

A declaração logra em ser completa, trazendo, ainda, em seu conteúdo normas e diretrizes acerca de direitos individuais, com jornada e salário, inovando ao prever a construção de mecanismos no âmbito dos Estados-parte e entre eles de diálogo social. Veja-se o que preconiza o art. 20, inciso 1:

1. Os Estados Partes comprometem-se a fomentar o diálogo social em âmbito nacional e regional, instituindo mecanismos efetivos de consulta permanente entre representantes dos governos, dos

empregadores e dos trabalhadores, a fim de garantir, mediante o consenso social, condições favoráveis para o crescimento econômico sustentável e com justiça social na região e à melhoria das condições de vida de seus povos.

Acordos Bilaterais

Dos países sul-americanos, o Brasil faz fronteira com quase todos, tendo como única exceção o Equador e o Chile. Isto decorre da dimensão continental que o país possui e, conseqüente, demanda a construção de relações com estes Estados. Em alguns casos, como as fronteiras com o Paraguai e a Argentina, a linha imaginária que separa os dois países é tão tênue a ponto de inexistirem barreiras físicas, bastando o cruzamento de uma via para que no solo estrangeiro já se encontre.

Como é sabido, a fronteira é uma região que se desenvolve por ditames singulares. Como aponta o professor Tito Carlos Machado Oliveira²:

O lance é que a rapidez dos acontecimentos, promovidos em especial pelo frenesi das transações comerciais do período atual, conforma profundas transformações sociais, econômicas e territoriais em todos os lugares. Mas na fronteira, os acontecimentos se sucedem em um ambiente com coerência espacial e lógica própria, admissível à condição multiforme do território, obrigando a se revisarem as chaves interpretativas aplicadas a outros lugares (2015, p. 139).

Em que pese as negociações no âmbito de organizações internacionais de natureza multilateral, algumas demandas específicas tão somente são resolúveis quando da promoção de tratativas entre os países fronteiriços, com a promoção de acordos bilaterais.

Ressalta-se, contudo, que os acordos bilaterais podem ser promovidos em situações diversas, com países que não necessariamente fazem fronteiras e para tratar de questões que versem sobre relações comerciais, cooperação política e outras hipóteses, em atenção à autonomia dos Estados em pactuarem livremente. No campo dos direitos sociais, é comum, por exemplo, a existência de acordos bilaterais em matéria

2. OLIVEIRA, Tito Carlos Machado. Para Além das Linhas Coloridas ou Pontilhadas – Reflexões para uma Tipologia das Relações Fronteiriças. Revista da Anpege, [s.l.], v. 11, n. 15, p.233-256, 2015. Disponível em: <http://ojs.ufgd.edu.br/index.php/anpege/article/view/6454>. Acesso em: 21 abr. 2020

previdenciária que o Brasil possui com vários países, como Portugal, Espanha, Canadá, Itália e etc.

Para os países com fronteiras físicas, estes servem para dispor acerca de um consenso estabelecido sobre questões fáticas e que afetam o desenvolvimento de atividades na região, como o trânsito de indivíduos, o exercício do trabalho, a utilização de serviços públicos, como saúde e educação, e demais hipóteses que impliquem em dissenso entre as autoridades locais.

No âmbito do Corredor, os acordos bilaterais existentes com o Brasil se desenvolvem majoritariamente com o Paraguai e a Argentina e regulam questões do trânsito fronteiriço de indivíduos, com o estabelecimento de procedimentos e de proteções sociolaborais aplicáveis.

No caso da Argentina, tem-se como principal acordo bilateral o Acordo entre a República Federativa do Brasil e a República Argentina sobre Localidades Fronteiriças Vinculadas, firmado em Puerto Iguazú, em 2005 e ratificado pelo Brasil em 2016, via Decreto Legislativo.

No caso do Paraguai, o acordo a respeito de localidades fronteiriças vinculadas só foi assinado em 2017 e se encontra em processo de ratificação via Projeto de Decreto Legislativo (PDL) 765/2019 (BRASIL, 2016). Neste acordo ficou estabelecido que os fronteiriços teriam garantidos o exercício de trabalho, ofício ou profissão com iguais regras trabalhistas e previdenciárias que os nacionais, acesso ao ensino público em condições de gratuidade e reciprocidade, atendimento médico nos serviços públicos de saúde em condições de gratuidade e reciprocidade, acesso ao regime de comércio fronteiriço de mercadorias ou produtos de subsistência.

Considerando que a concentração dos acordos sociolaborais entre esses países está ligada às questões fronteiriças, o Chile, por não fazer fronteira com o Brasil, não possui acordos bilaterais em matéria social com o país.

Ressalvando-se estas questões, os acordos bilaterais existentes entre o Brasil e os demais países do Corredor referem-se a questões relativas à investimentos econômicos, com pouca abrangência sob aspectos sociais e de trabalho, salvo hipóteses de fronteira física, conforme apontado anteriormente, não se aprofundando nos eventuais pontos e externalidades verificáveis no âmbito do Corredor Bioceânico, como, por exemplo, o combate à informalidade e a proteção dos trabalhadores

no trânsito além do fronteiroço, já que transitarão em parte considerável do território nacional do Estado parte do projeto.

No âmbito do Corredor, estima-se que o projeto irá facilitar o trânsito do transfronteiroço, em especial pela criação de estruturas físicas facilitadoras, o que implicará em maior abertura para que nacionais de um dos países integrantes do projeto realize o exercício do trabalho em outro país, contudo, isto é apenas uma parte de todo o cenário laboral a ser afetado pela operacionalização do Corredor. Os efeitos serão locais, como o caso das fronteiras, mas sobretudo regionais, com o trânsito maior de bens e pessoas em todo o traçado do Corredor.

A *priori*, entende-se que os acordos existentes não são, por si, suficientes e nem abrangentes, mas constroem respostas aptas para a solução parcial de algumas das externalidades do Corredor. Ainda, há que se considerar a existência de todo um sistema regional de proteção do trabalho e de direitos sociais, o que deve, também, ser interpretado sistematicamente com os demais acordos multilaterais, em especial aqueles desenvolvidos no âmbito do MERCOSUL, que tem atuado para a construção de um sistema protetivo mais abrangente. É o caso, por exemplo, da criação do Acordo Multilateral de Seguridade Social do Mercado Comum do Sul, aprovado pelo Decreto Legislativo 451/2001. No entanto, mais uma vez a não participação do Chile no bloco impende numa falta de uniformidade para a construção de modelos protetivos baseados no MERCOSUL.

Vê-se como extremamente necessária a construção de acordos a serem desenvolvidos pelos Estados abrangidos pelo Corredor Bioceânico, sejam chancelados ou não pelo MERCOSUL, como o caso da Declaração de Assunção sobre os Corredores Bioceânicos, que, dentre outras coisas, delimitou o traçado atual pelo qual o Corredor se desenvolve (MERCOSUL, 2015).

A existência de acordos econômicos e de outras naturezas abre um espaço que possibilita a ampliação dos acordos em matéria de trabalho, em especial para a resolução de questões fáticas pontuais, que se insiram entre dois países e até questões mais complexas que demandarão acordos multilaterais.

Interessante destacar que os acordos são uma ferramenta mais célere e que se erige em concordância com a autonomia e autodeterminação dos Estados, funcionando como expressão de suas vontades

(REZEK, 2011), sendo hábeis para estabelecer e flexibilizar as condições legais de desenvolvimento das relações entre si, com a criação, por exemplo, de figuras jurídicas, como o caso do residente fronteiriço reconhecido em acordos bilaterais como o da Argentina, e de figuras inéditas destinadas a responder as demandas dos indivíduos, trabalhadores, enfim, de toda a população que se instala na região abrangida pelo Corredor.

Além disso, por ser o Corredor Bioceânico um projeto eminentemente econômico e de infraestrutura, a mitigação de efeitos negativos pende para a resolução consensuada, já que todo o processo de construção se deu nesse sentido.

Âmbito Global

No que diz respeito às normas internacionais de caráter global ou internacional, sendo emanadas não só pela OIT, mas também pela ONU e pelas demais organizações a nível regional, que podem ser divididas em duas espécies, os tratados, legalmente vinculantes aos Estados membros que o ratificarem, e as declarações que trazem diretrizes e princípios não vinculantes. No que tange ao trabalho, a principal fonte geradora se encontra na Organização Internacional do Trabalho (OIT), através de suas Convenções, espécie do gênero tratado, e Declarações.

As Convenções ratificadas, portanto, capazes de ter efeito no ordenamento jurídico vão variar entre os Estados parte do Corredor Bioceânico.

O Brasil, por exemplo, ratificou 97 das Convenções da OIT, a Argentina, 81 Convenções, o Chile 63 Convenções e o Paraguai 39. Estas formam um arcabouço normativo mais complexo e com possibilidade de aplicação padronizada, quando ratificadas por todos os Estados ou por parte deles, identificando-se como disposições mais específicas e vinculantes, podendo serem meios hábeis para a solução ou mitigação de efeitos das eventuais problemáticas advindas da operacionalização do Corredor Biocênico.

Outrossim, elencam-se como relevantes no âmbito da OIT algumas outras declarações, como Declaração da OIT relativa aos Princípios e Direitos Fundamentais no Trabalho, Declaração de Filadélfia.

Além disso, são instrumentos hábeis que podem ser elencados

como aplicáveis às relações de trabalho do Corredor Biocênico as declarações, pactos, protocolos e outros tratados que integram o sistema internacional de proteção dos Direitos Humanos, entre eles a Declaração Universal dos Direitos Humanos (1948), o Pacto Internacional dos Direitos Civis e Políticos (1966) e o Pacto Internacional dos Direitos Econômicos, Sociais e Culturais (1966), ambos já ratificados pelo Brasil.

3.1.2 Equipamentos jurídicos estatais e não estatais

Identificamos também que era necessário, para atingir os objetivos propostos, fazer um levantamento dos equipamentos jurídicos estatais e não estatais disponíveis na região que servissem de suporte para o atendimento das empresas, trabalhadores e demais atores atingidos pelos direitos sociais.

É indubitável que a implantação do Corredor Biocênico importará em uma série de efeitos em matéria de trabalho, principalmente ante as mudanças expressivas que ocorrerão a partir da exploração de atividades econômicas, com o conseqüente acúmulo de fluxo de trabalhadores e emprego da mão de obra local nas regiões do traçado do Corredor.

A mensuração dos impactos perpassa, também, pela avaliação dos equipamentos jurídicos disponíveis para tutela das relações de trabalho e suas eventuais problemáticas, servindo de ferramentas a disposição do Estado e dos atores sociais, como os trabalhadores e empregadores, para garantir o desenvolvimento de atividades pautadas na legalidade e a sua adequação aos parâmetros mínimos estabelecidos pela ordem jurídica nacional e internacional em matéria de direitos sociais. Isso é operacionalizado através das normas jurídicas e de uma estrutura de proteção formada por órgãos vinculados ao Estado e aos próprios sujeitos da relação de trabalho.

Os equipamentos jurídicos não normativos são de 02 tipos: a) estatais: os órgãos e/ou instituições mantidas pelo Estado, em especial pelo governo federal, e que integram os poderes Judiciário, Executivo e Ministério Público, como órgãos fiscalizatórios e de tutela de direitos dos trabalhadores; e b) não estatais: órgãos e/ou instituições criados pelos próprios atores das relações de trabalho, a exemplo dos sindicatos laborais e empresariais.

Destaca-se, a princípio, que os equipamentos jurídicos no Estado de Mato Grosso do Sul, sobretudo na parte compreendida pelo Corredor Biocênico, possuem diferenças claras em razão de sua posição regional.

Equipamentos Jurídicos Estatais

Os equipamentos jurídicos estatais em matéria de relação de trabalho são compostos por órgãos do Poder Judiciário, Ministério Público e Poder Executivo. Eles são responsáveis por, dentro de suas atribuições, tutelar os diversos aspectos das relações de trabalho, possuindo um papel importante para a resolução de conflitos e eventuais problemas que se instalem no curso das relações entre os sujeitos partícipes.

A estrutura integrante do Executivo possui dois principais órgãos: a **Secretaria do Trabalho**, antigo Ministério do Trabalho, subordinado ao Ministério da Economia, composta por diversas subdivisões internas. Este órgão é responsável não só por atividades fiscalizatórias de aferição do cumprimento das normas trabalhistas de proteção e normas de saúde e segurança de trabalho, mas também pela criação e implementação de políticas públicas relativas à geração de renda, emprego, modernização das relações de trabalho e formação e desenvolvimento profissional.

Nos Estados, a Secretaria do Trabalho se faz representar por meio das Superintendências Regionais do Trabalho (SRTb), localizada nas capitais dos Estados, nesse caso em Campo Grande, e pelas Delegacias Regionais do Trabalho (DRTs), alocadas em municípios estratégicos do Estado.

Inserese como parte do aparato Estatal, o **Ministério Público do Trabalho** (MPT), ramo do Ministério Público da União, responsável por acompanhar o cumprimento da legislação trabalhista com atribuição para promover ação civil pública no âmbito da Justiça do Trabalho na defesa de interesses coletivos, quando desrespeitados os direitos sociais constitucionalmente garantidos; propor as ações cabíveis para declaração de nulidade de cláusula de contrato, acordo coletivo ou convenção coletiva que viole as liberdades individuais ou coletivas ou os direitos individuais indisponíveis dos trabalhadores; propor as ações necessárias à defesa dos direitos e interesses dos menores, incapazes e índios, decorrentes das relações de trabalho; instaurar inquérito civil e outros

procedimentos administrativos, sempre que cabíveis, para assegurar a observância dos direitos sociais dos trabalhadores, assim como colaborar com o judiciário trabalhista podendo manifestar-se em qualquer fase do processo, acolhendo solicitação do juiz ou por sua iniciativa, quando entender existente interesse público que justifique a intervenção.

No Mato Grosso do Sul, o MPT é representado através da Procuradoria Regional do Trabalho da 24ª Região (PRT 24), com sede em Campo Grande, com a existência de Procuradorias Municipais distribuídas pelas cidades de Três Lagoas, Dourados e Corumbá.

Do traçado do Corredor Biocênico, parte considerável dos municípios que o compreendem é de competência territorial da Procuradoria Municipal de Corumbá, contudo, esta foi desativada em 2019 em razão de corte de gastos, tendo sua estrutura e atribuições movidas para a sede da Procuradoria Regional em Campo Grande.

Salienta-se que ocorreu a sua desativação e não extinção de forma que a responsabilidade por fiscalização dessas regiões por parte do MPT não deixou de existir, apenas tem como base de operações Campo Grande. Considera-se, porém que a ausência de operações na proximidade geográfica aos municípios resulta em uma fragilização da atividade fiscalizatória do órgão.

A atuação do MPT era realizada pela abordagem direta dos procuradores nos municípios e locais com maior fragilidade trabalhista, averiguando as condições de trabalho presencialmente, ou ainda por meio de denúncias dos trabalhadores e da comunidade em geral. A desativação da Procuradoria no município próximo resume a atuação do MPT às denúncias, sendo necessário, ainda, o deslocamento do procurador responsável pela região da capital até a cidade, diminuindo o tempo de resposta a situações que talvez demandem resolução mais urgente.

No que concerne ao **Poder Judiciário**, esses equipamentos encontram-se estruturados na Justiça Federal do Trabalho e nos organismos que a compõem. Existem 24 tribunais regionais instalados em cada estado brasileiro. No caso do Estado de Mato Grosso do Sul, a região é compreendida pelo Tribunal Regional do Trabalho da 24ª Região (TRT-24), formado pelos juízes do trabalho, organizados nas respectivas Varas do Trabalho a nível de primeira instância, instaladas nas comarcas e pelo Tribunal Regional do Trabalho, segunda instância do judiciário trabalhista e que responde por toda a 24ª Região. Além desses dois ór-

gãos, integra a estrutura da Justiça do Trabalho, o Tribunal Superior do Trabalho (TST), corte máxima em matéria de trabalho.

O TRT-24 é um dos tribunais mais novos do Brasil e em sua estrutura compreende 20 comarcas, a maioria como Vara única, exceto nas comarcas de Três Lagoas, Dourados e Campo Grande, com a existência ainda de dois Postos Avançados da Justiça do Trabalho e o atendimento mediante Justiça Itinerante realizado na comarca de Costa Rica. Dos municípios onde se estabelecerá o Corredor Biocênico (Campo Grande, Sidrolândia, Nioaque, Guia Lopes da Laguna, Jardim e Porto Murtinho), apenas Campo Grande, Sidrolândia e Jardim possuem Varas do Trabalho instaladas na sede do município. Os demais, Nioaque, Guia Lopes da Laguna e Porto Murtinho são atendidos pela Vara do Trabalho de Jardim, de forma que parte considerável de todos os dissídios individuais e coletivos dos trabalhadores que poderão surgir no contexto do Corredor Biocênico serão dirimidos na Vara do Trabalho de Jardim.

Da atual situação do equipamento jurídico em questão levantam-se dois pontos de atenção: a) distância da Vara de Jardim dos demais municípios, que varia de 5,1km partindo de Guia Lopes da Laguna a 203km, a partir de Porto Murtinho; e b) capacidade estrutural da vara e possibilidade de atender os eventuais dissídios que se desenvolverão no âmbito do Corredor Bioceânico, considerando o grande número de trabalhadores que irão transitar em seu traçado e das novas atividades que irão se desenvolver, de modo que haverá o aumento de litígios.

Vemos que, analisando todos os principais equipamentos estatais, uma constante é o isolamento geográfico da região sudoeste do estado onde o corredor irá passar, havendo uma ausência grande desses instaladas diretamente na região. No caso de Porto Murtinho, município que será um dos mais importantes na rota do Corredor, é ao mesmo tempo um dos mais isolados. Questiona-se, portanto, de que forma o trabalho e as relações serão tutelados com a total ausência de estruturas que o possibilitem.

Equipamentos jurídicos não estatais

No que concerne aos equipamentos jurídicos não estatais, estes são formados pelas organizações autônomas criadas pelas partes das re-

lações de trabalho, tendo como figura principal os sindicatos. Em detrimento das demais organizações laborais ou patronais, os sindicatos se inserem de forma muito específica na dinâmica jurídica brasileira, exercendo a tutela das relações de trabalho a partir das negociações e tratativas coletivas, seja diretamente com o tomador de serviços, seja com o seu equivalente patronal.

Enquanto os equipamentos jurídicos estatais atuam de maneira fiscalizatória no curso da relação laboral ou tutelar ao fim do contrato, os sindicatos atuam no trato das relações de trabalho, servindo como uma ponte entre trabalhadores e tomadores de serviço, possuindo o condão, inclusive, de construir normas jurídicas autônomas que regularão as condições de trabalho por meio dos acordos e convenções coletivas de trabalho.

Destaque para Campo Grande, que possui um número diversificado de entidades sindicais, todos os municípios do Corredor possuem instalados em suas sedes uma entidade ou a representação da entidade sindical estadual ou local, sendo que estes sindicatos estão ligados diretamente a principal atividade econômica da região. Porto Murtinho, por exemplo, possui no município instalado o Sindicato dos Trabalhadores Rurais de Porto Murtinho, importante pela exploração econômica na área de pecuária.

Dos municípios, nenhum possui instalado os sindicatos das principais atividades que serão relacionadas no Corredor, como é o caso do transporte de cargas, cujos sindicatos, tanto patronal (Sindicato das Empresas de Transporte de Cargas e Logística de MS - SETLOG) como laboral (Sindicato dos Trabalhadores em Transporte de Cargas de MS – SINDICARGAS) possuem sede em Campo Grande.

Excetuando-se Sidrolândia e Jardim, os demais municípios possuem quase exclusivamente sindicatos de trabalhadores rurais, com seus respectivo equivalente patronal.

Os municípios que se estabelecem no interior do estado, por onde passará o Corredor Bioceânico, possuem pouca ou quase nenhuma estrutura representativa, podendo esta ausência ocasionar em problemáticas relevantes no contexto laboral. Por exemplo, o trabalho portuário avulso é singular e tradicionalmente tem no sindicato seu principal me-

diador na relação de trabalho em razão da condição peculiar desta³, e, portanto, um sindicato laboral fortalecido e operante melhor atuará para a qualidade na intermediação dessa mão de obra.

De modo geral, embora os equipamentos normativos estejam em conformidade com as regras básicas reconhecidas internacionalmente, verifica-se uma fragilidade dos equipamentos jurídicos de proteção do trabalho na região de implementação do Corredor Bioceânico, evidenciando a existência de um problema que merece atenção. Com efeito, tanto a ausência nesses locais de Varas do Trabalho, representantes da Procuradoria do Trabalho e da Secretaria do Trabalho, como das representações sindicais podem servir de facilitadores para a ocorrência de descumprimentos das normas de proteção ao trabalho como também para o desenvolvimento de um diálogo social prévio e permanente durante a implementação do projeto.

3.2 As ocupações e relações de trabalho vinculadas às atividades econômicas existentes ou com potencial para se desenvolverem a partir do Corredor

Em um olhar mais atento sobre as áreas de utilização do trabalho diretamente e indiretamente relacionadas ao Corredor Bioceânico foram identificadas aquelas que contribuem para a sua finalidade principal e envolvem, por exemplo, o transporte de cargas e o trabalho portuário, assim como, as áreas indiretamente relacionadas que são aquelas que se estabelecem em apoio às áreas diretamente envolvidas, como o setor de serviços e o turismo.

Importante salientar que essas áreas não serão necessariamente novas no contexto da região, o que se entende é que haverá um incremento da exploração econômica em determinadas áreas, com efeitos na atividade laboral. Por exemplo, no caso do trabalho portuário avulso, este já existe em Porto Murtinho, contudo com a instalação do Corredor Bioceânico, este terá um aumento de demanda, principalmente com a diversificação de produtos exportados e o número de mercadorias que ali serão embarcadas para a distribuição no continente. O mesmo ocor-

3. O contrato de trabalho dos portuários avulsos é intermediado pelo Sindicato ou pelo órgão Gestor de Mão de obra, conforme previsto na Lei 8.630/93

re no transporte de cargas, que, além do aumento da demanda, este será impactado pelas peculiaridades decorrentes de alterações que irão internacionalizar o transporte, incrementando o trabalho de mais indivíduos para levar produtos do Brasil ao Chile.

Além disso, do ponto de vista jurídico, é importante avaliar a forma que os postos de trabalho no âmbito do Corredor Bioceânico irão se estabelecer, considerando a modalidade da contratação dos trabalhadores, diretamente ou terceirizada; autônoma ou subordinada; com vínculos formais ou informais, isso sabendo que a área transfronteiriça é marcada pela informalidade no trabalho.

O Transporte e Armazenamento de Cargas é, sem dúvida, uma área de grande utilização de mão de obra, juntamente com os setores que envolvem o armazenamento, carregamento e descarregamento destas cargas. Dentre estes postos, destaca-se o motorista profissional, que é quem diretamente está em contato com a carga e a efetivamente a transporta. Sua posição estratégica o coloca, também, como ponto focal de problemas, sujeitando-se, em muitas ocasiões, a violação de seus direitos garantidos.

A atividade do motorista de transporte de cargas subordinado (empregado) estava regulada pelo art. 62, I, da CLT, que trata dos empregados que exercem atividade externa incompatível com a fixação de horário de trabalho. Com o advento da Lei nº 12.619/2012 e, em seguida, da Lei 13.013/2015, que a revogou, a jornada de trabalho e o tempo de direção do motorista profissional passaram a ser disciplinados de maneira específica, inclusive com a inclusão na CLT de alterações em alguns artigos (71 e 168) e inclusão de uma Seção (IV-A) ao Capítulo I, do Título III, artigos 235-A a 235-G.

Dentre os principais problemas detectados na atividade do motorista profissional, encontram-se aqueles relacionados à jornada e a proteção em matéria de saúde e segurança do trabalho em face dos riscos inerentes à profissão. No que concerne à jornada, encontram-se óbices relacionados ao seu controle, com os efetivos intervalos intrajornada e interjornada, havendo na jurisprudência casos relatados de excessos de jornada, inclusive com a utilização de drogas e outras substâncias para estender o período em direção⁴.

4. TST - RR - 171600-84.2009.5.02.0231- nesse caso, o motorista alegou de jornada de trabalho de 22 horas diárias, das 6h até as 4h do dia seguinte, com apenas uma hora de intervalo em 15 dias do mês, e o Tribunal

Já o Trabalho Portuário é também um setor que, em razão da implantação do Corredor Bioceânico, sofrerá algumas alterações. Com a expansão desse setor econômico, com o incremento do trânsito de produtos e a utilização da intermodalidade entre transporte rodoviário e aquaviário, espera-se um crescimento considerável de postos de trabalho em atividades relacionados à operação portuária. Os referidos postos são, sobretudo, ocupados por trabalhadores avulsos. O trabalhador avulso é, nas palavras de Maurício Godinho Delgado (2016, p. 365) aquele trabalhador eventual que “oferta sua força de trabalho, por curtos períodos de tempo, a distintos tomadores, sem se fixar especificamente a qualquer deles”.

Em que pese a figura jurídica do trabalhador avulso seja próxima a do eventual, este distingue-se por uma característica essencial: o trabalhador avulso tem sua força de trabalho ofertada em um mercado específico, e se efetiva por meio de uma entidade que realiza a intermediação entre tomador de serviços e trabalhador.

Esse ente intermediador é quem realiza a interposição da força de trabalho avulsa em face dos distintos tomadores de serviços [...]. Essa entidade intermediária é que arrecada o valor correspondente à prestação de serviços e perfaz o respectivo pagamento ao trabalhador envolvido. (DELGADO, 2016, p. 365).

A legislação regula o trabalho dos avulsos portuários e dos avulsos urbanos e rurais. Os portuários foram os primeiros a alcançarem proteção trabalhista, tendo seus direitos equiparados ao dos trabalhadores urbanos com a Constituição Federal de 1988.

A atividade dos trabalhadores portuários era regulada pela Lei nº 8.630/1993, revogada pela Lei nº 12.815/2013, que estabelece no seu art. 40 que o trabalho portuário de capatazia, estiva, conferência de carga, conserto de carga, bloco e vigilância de embarcações, nos portos organizados, será realizado por trabalhadores portuários com vínculo empregatício por prazo indeterminado e por trabalhadores portuários avulsos.

No parágrafo 1º deste mesmo artigo são descritas as atividades, *in litteris*:

§ 1º Para os fins desta Lei, consideram-se:

reduziu para das 8 às 23 horas, com 60 minutos de intervalo para descanso e alimentação. Após a aprovação da Lei nº 12.619/2012 e, em seguida, da Lei 13.013/2015, parâmetros mais precisos para controle e prova da real jornada laborada foram instituídos.

TST- ARR-13483-10.2016.5.15.0062; TST- E-RR-402-61.2014.5.15.0030

I - capatazia: atividade de movimentação de mercadorias nas instalações dentro do porto, compreendendo o recebimento, conferência, transporte interno, abertura de volumes para a conferência aduaneira, manipulação, arrumação e entrega, bem como o carregamento e descarga de embarcações, quando efetuados por aparelhamento portuário;

II - estiva: atividade de movimentação de mercadorias nos conveses ou nos porões das embarcações principais ou auxiliares, incluindo o transbordo, arrumação, peção e despeção, bem como o carregamento e a descarga, quando realizados com equipamentos de bordo;

III - conferência de carga: contagem de volumes, anotação de suas características, procedência ou destino, verificação do estado das mercadorias, assistência à pesagem, conferência do manifesto e demais serviços correlatos, nas operações de carregamento e descarga de embarcações;

IV - conserto de carga: reparo e restauração das embalagens de mercadorias, nas operações de carregamento e descarga de embarcações, reembalagem, marcação, remarcação, carimbagem, etiquetagem, abertura de volumes para vistoria e posterior recomposição;

V - vigilância de embarcações: atividade de fiscalização da entrada e saída de pessoas a bordo das embarcações atracadas ou fundeadas ao largo, bem como da movimentação de mercadorias nos portalós, rampas, porões, conveses, plataformas e em outros locais da embarcação; e

VI - bloco: atividade de limpeza e conservação de embarcações mercantes e de seus tanques, incluindo batimento de ferrugem, pintura, reparos de pequena monta e serviços correlatos.

Já o trabalhador avulso urbano e rural, está regulado pela Lei nº 12.023/2009, que no art. 1º dispõe que “As atividades de movimentação de mercadorias em geral exercidas por trabalhadores avulsos, para os fins desta Lei, são aquelas desenvolvidas em áreas urbanas ou rurais sem vínculo empregatício, mediante intermediação obrigatória do sindicato da categoria, por meio de Acordo ou Convenção Coletiva de Trabalho para execução das atividades.”

No art. 2º, são descritas as atividades da movimentação de mercadorias em geral:

I – cargas e descargas de mercadorias a granel e ensacados, costura, pesagem, embalagem, enlonamento, ensaque, arrasto, posicionamento, acomodação, reordenamento, reparação da carga, amostragem, arrumação, remoção, classificação, empilhamento,

transporte com empilhadeiras, paletização, ova e desova de vagões, carga e descarga em feiras livres e abastecimento de lenha em secadores e caldeiras;

II – operações de equipamentos de carga e descarga;

III – pré-limpeza e limpeza em locais necessários à viabilidade das operações ou à sua continuidade.

Todas essas atividades deverão ser impactadas pela implementação do Corredor.

O setor de serviços contempla, quase que em sua totalidade, todas as áreas que explorarão as atividades de apoio ao Corredor Bioceânico, incluindo-se os serviços de alimentação, hospedagem, assistência técnica, manutenção e conserto de veículos, principalmente aos motoristas que atuam no transporte de cargas, e entretenimento, como salões e estabelecimentos culturais ou direcionados à festas e eventos. O referido setor já é expressivo em municípios como Porto Murтинho, perfazendo 37% do Produto Interno Bruto (PIB) do município, enquanto a nível estadual a cifra é bem menos expressiva, perfazendo este apenas 12% do PIB.

O processo de implantação da infraestrutura do Corredor Bioceânico, como é sabido, importará no desenvolvimento econômico da região e impactará setores ligados ao Corredor, resultando, portanto, em mudanças na esfera laboral e, por isso, carece tentar identificar os possíveis conflitos e colocar em prática os projetos que permitem direcionar e elaborar medidas concernentes a mitigar efeitos negativos, ou mesmo furtar-se de sua geração, o que é condição essencial para a garantia do desenvolvimento sustentável da região.

No trabalho, existe a necessidade, pelos próprios direitos e garantias constitucionais e infralegais, de se estabelecer condições de trabalho que sejam dignas e sirvam para o atingimento de parâmetros de vida que propiciem o pleno desenvolvimento do indivíduo humano. Isso se dá através do cumprimento das normativas trabalhistas nacionais e internacionais de proteção social.

3.3 Antecedentes e perspectivas para a proteção e promoção dos Direitos Humanos Sociais no âmbito do Corredor Bioceânico

Nos capítulos antecedentes tratamos das normas internas e inter-

nacionais aplicáveis às relações de trabalho identificadas (equipamentos jurídico-normativos) e identificamos as principais atividades econômicas e profissionais que atuam e/ou podem ser potencializadas com a implantação do Corredor Bioceânico, as relações de trabalho, formais e informais, decorrentes e os equipamentos estatais e não estatais aptos, em especial, no Brasil, a regular tais relações.

Sabemos que tanto as normas trabalhistas como as estruturas formadas pelos equipamentos jurídicos disponíveis hábeis de tutelar as relações de trabalho, bem como o seu grau de desenvolvimento vão implicar na qualidade da resposta que se dará aos eventuais conflitos e desafios que surgirão a partir da implantação do Corredor Biocênico.

Relativamente à proteção legal, tanto no âmbito interno dos países como no âmbito internacional e regional, existe um arcabouço de proteção aos direitos sociais que servem de suporte para orientar a atuação dos entes estatais e Poder Judiciário quando chamados a solucionar um conflito trabalhista como, também, e, principalmente, servem de base para que as próprias partes – empresas e trabalhadores, por meio de suas entidades sindicais, possam atuar.

Sem a intenção de entrar em detalhes entendemos importante enunciar as principais normas trabalhistas dos países que fazem parte do Corredor, começando pela Argentina que, além dos direitos contemplados na Constituição Nacional (artigos 14 e seguintes), têm diversas normas internacionais trabalhistas ratificadas e uma Lei de Contrato de Trabalho (nº 20.744), uma recente reforma trabalhista feita pela Lei nº 25.250, de 11 de maio de 2000 seguida por normas de caráter geral (Lei nº 11.544 de jornada de trabalho, Lei nº 18.204 de regime de descanso semanal, Lei nº 24.013 de emprego, Lei Nº 26.427 de Criação de Sistema de Estágios Educativos, Lei nº 25.323 sobre Indenizações laborais, Lei nº 23.592 sobre Atos Discriminatórios, Lei nº 25.877 de Ordenamento do Regime Laboral, Lei nº 22.248 sobre o Regime Nacional do Trabalhador Rural; Decreto Lei nº 326/56 sobre o regime de Trabalho Doméstico) e também alguns estatutos profissionais (regime jurídico particular para trabalhadores compreendidos em uma atividade ou profissão), além das convenções e acordos coletivos de trabalho.

Os direitos trabalhistas no Paraguai vem protegidos na Constituição Nacional da República do Paraguai de 1992 (capítulo VIII, intitulado: “Do trabalho”, artigos de 10 a 100), além do Código do Trabalho

(Lei 213/93) que no art. 67 trata especificamente dos direitos como: remuneração de horas ordinárias e extraordinárias de trabalho; igualdade de remuneração sem distinção de nacionalidade, idade, sexo, religião, condição social, preferências, políticas e sindicais; condições justas no desenvolvimento das atividades; recebimento de formação profissional e técnica para o aperfeiçoamento das competências e conhecimentos, aplicados ao desenvolvimento eficiente da produção. Também possui várias normas internacionais da Organização Internacional do Trabalho ratificadas pelo país e normas autônomas (convenções coletivas de condições de trabalho) assinadas entre representantes de trabalhadores e empregadores.

No Chile, os direitos dos trabalhadores estão na Constituição Política da República do Chile de 1980, cuja alteração está em processo por meio de uma assembléia nacional constituinte eleita em maio/2021. A principal lei é o Código do Trabalho (atualizado pela Lei 21280) e a Lei da Reforma Laboral (Lei 20940) de 2016.

Ao lado dos equipamentos estatais (normas e instituições estatais), as entidades sindicais seja pela capacidade negocial de atuar na produção normativa autônoma (convenções e acordos coletivos) seja por representar os interesses dos atores sociais (empregados e empregadores) fundamentais na relação de trabalho, são importantes para o desenvolvimento do Corredor Bioceânico, o qual pode servir de fomento para a participação dessas organizações e para o incremento de formas consensuais de solução dos conflitos assim como de prevenção destes.

Nesse sentido, no âmbito trabalhista, a negociação coletiva é reconhecida e incentivada como um meio eficaz de solução de conflitos e de fixar condições de trabalho. Regulada internamente pelos países⁵ foi objeto de duas Convenções da OIT. Na Convenção n. 98/49, o direito à negociação coletiva é estimulado nos seguintes termos: “Deverão ser adotadas, quando necessário, medidas adequadas às condições nacionais, para estimular e fomentar, entre os empregadores e as organizações de empregadores, de uma parte, e as organizações de trabalhadores, de outra, o pleno desenvolvimento e uso de procedimentos de negociação

5. Brasil: CF/88, CLT e Lei 13.467/2017 (Reforma Trabalhista); Paraguai: Código do Trabalho (lei 213/93) e Ley N° 496 /95 que modifica, amplia y deroga articulos de la LEY 213/93, CODIGO DEL TRABAJO; Argentina: Ley N° 20.744/1976 (Ley de Contrato de Trabajo); LEY 25.250, de 11 de Mayo de 2000 (LEY DE REFORMA LABORAL); Chile: Código do Trabalho e Ley LEY 20940, promulgada em 2016, lei que moderniza el sistema de relaciones laborales

voluntária, com o objetivo de regulamentar, por meio de contratos coletivos, as condições de emprego” (art. 4o.).

Na Convenção nº 154 da OIT sobre o Incentivo à Negociação Coletiva, se firmou que esta “compreende todas as negociações que se desenvolvem entre um empregador, um grupo de empregadores ou uma organização ou várias organizações de empregadores, de um lado, e uma organização ou várias organizações de trabalhadores, de outro, com o fim de: estabelecer as condições de trabalho e de emprego, ou regular as relações entre empregadores e trabalhadores, ou regular as relações entre empregadores ou suas organizações e uma organização ou várias organizações de trabalhadores, ou alcançar todos esses objetivos simultaneamente.” (art. 2º).

Os instrumentos resultantes da negociação coletiva são a convenção coletiva (contrato coletivo em outros países) e o acordo coletivo. A CLT define tais instrumentos no art. 611:

Art. 611 - Convenção Coletiva de Trabalho é o acordo de caráter normativo, pelo qual dois ou mais Sindicatos representativos de categorias econômicas e profissionais estipulam condições de trabalho aplicáveis, no âmbito das respectivas representações, às relações individuais de trabalho.

§ 1º É facultado aos Sindicatos representativos de categorias profissionais celebrar Acordos Coletivos com uma ou mais empresas da correspondente categoria econômica, que estipulem condições de trabalho, aplicáveis no âmbito da empresa ou das acordantes respectivas relações de trabalho.

A Reforma Trabalhista implementada em 2017 no Brasil por meio da Lei 13.467 alterou vários artigos da CLT e, com relação à negociação coletiva, ampliou bastante as possibilidades de pactuação das condições de trabalho pelas partes, inclusive, para que esta possa se sobrepor à lei, fixando também alguns limites, conforme disposto nos artigos 611-A e 611-B, da CLT. Assim, caberá às partes – empresas, sindicatos empresariais e de trabalhadores – utilizarem-se deste instituto sem perder de vista a proteção dos direitos historicamente garantidos e que sustentam a dignidade do trabalhador.

De modo geral, em todos os países partes do Corredor, com maior ou menor intensidade, a negociação coletiva é uma experiência antiga

desenvolvida pelos sindicatos e tem proteção legal e constitucional, conforme pude analisar em pesquisa do doutorado em que tratei do tema no âmbito dos países do Mercosul. Destaco daquele trabalho o seguinte:

Os sujeitos legitimados para negociar, no Brasil, são as entidades sindicais de primeiro grau, excepcionalmente, as de segundo grau (art. 611, da CLT). Na Argentina, do lado dos trabalhadores, os sindicatos com personalidade gremial e, do lado dos empregadores, estes, um grupo deles ou a associação formada por eles. No Uruguai, do lado do empregador, este, um grupo deles, uma ou várias organizações representativas de empregadores; do lado dos trabalhadores, uma ou várias organizações e os delegados eleitos para tanto, como forma subsidiária⁶. No Paraguai, os sindicatos atuam na negociação coletiva e podem firmar livremente os convênios coletivos.

A negociação coletiva pode se dar no nível das categorias profissional e econômica, como no Brasil; por empresa, no Paraguai; e por setor de atividade, como na Argentina e no Uruguai.

Em relação ao conteúdo, em geral, todos os aspectos das relações de trabalho podem ser negociados, o que pode variar segundo a relação que se estabelece entre a convenção e a lei.

...

O campo onde atua a negociação coletiva pode ser mais ou menos amplo segundo a interferência estatal na fixação de normas trabalhistas e a adoção da lei como veículo de concretização dos direitos e garantias mínimas, reservadas à inderrogabilidade pela autonomia coletiva. De forma geral, o princípio da proteção preside os sistemas de relações de trabalho dos países do Mercosul, inclusive quanto à prevalência da norma mais favorável ao trabalhador, quando se põem duas ou mais normas em conflito.

No Brasil, o conteúdo negociado está limitado pelas disposições legais ou convencionais mínimas, exceto naquilo que a própria lei autoriza a derrogação in pejus - salário (art. 7º., VI, CF) e jornada de trabalho (art. 7º., XIV, CF, por exemplo- e tem caráter exclusivo em matéria salarial (Lei 8.542/92).

...

No Paraguai a negociação coletiva é pouco desenvolvida, tendo a legislação papel marcante na fixação dos direitos trabalhistas. Na Argentina, a constituição fixou as condições mínimas, e a negociação coletiva tem grande participação, sendo desenvolvida em caráter nacional ou por zona de jurisdição da entidade sindical.

6. RODRIGUEZ, Américo Plá. Derecho colectivo del trabajo en el Uruguay. In: FRANCO FILHO, Georgeton de Sousa (coord.). Curso de Direito Coletivo do Trabalho. São Paulo: LTr, 1998, p. 605.

A negociação coletiva de trabalho nos sistemas de relações de trabalho dos países do Mercosul constitui fonte de direito, com característica ampliativa das condições de trabalho, limitado o exercício da autonomia privada coletiva no princípio protetor e nos direitos mínimos fixados em norma de ordem pública. As derrogações ou a possibilidade de supremacia da convenção sobre as disposições legais vêm sendo registradas no aspecto salarial, comum em momentos de crise econômica, permitindo admitir caráter de flexibilidade em maior ou menor grau, dependendo das necessidades verificadas pelos sujeitos envolvidos.

Naquela ocasião, importante relembrar que a emergência de um Mercado comum com potencial gerador de circulação de capital, mercadorias e de trabalhadores, já trazia a necessidade de identificar as relações de trabalho envolvidas e a regulação e solução de eventuais conflitos. Nesse sentido, a negociação coletiva foi vislumbrada como um instrumento que poderia ultrapassar as fronteiras nacionais para atuar na fixação de condições de trabalho que pudessem atingir empresas e trabalhadores dentro e fora dos países, a chamada negociação coletiva transnacional.

Esta foi vista por alguns autores⁷ como uma forma de implementar a harmonização do direito laboral dos países membros do Mercosul e para a criação de um direito supranacional ou comunitário mais eficaz e rápido do que os processos legislativos.⁸ Destacamos da tese que:

... tem-se que a negociação coletiva transnacional envolve entidades transnacionais, de empregadores e empregados, com o fim de firmar acordos e convenções coletivas aplicáveis em mais de um país.

Tendo em conta o rápido crescimento das empresas multinacionais ou transnacionais, a OIT, já em novembro de 1977, através do seu Conselho de Administração, adotou uma declaração tripartite de princípios relativos a essas empresas e outros aspectos da política social, estabelecendo oito artigos sobre negociação co-

7. FRANCO FILHO, Georgenor de Sousa. Negociação coletiva transnacional. In: *Curso de Direito Coletivo do Trabalho*. (coord. pelo autor). São Paulo: Ltr, 1998, p. 291-306; CORDEIRO, Wolney de Macedo. *A regulamentação das relações de trabalho individuais e coletivas no âmbito do Mercosul*. São Paulo: LTr, 2000, p. 176; BELTRÁN, Ari Possidonio. *Os impactos da integração econômica no direito do trabalho: globalização e direitos sociais*. São Paulo: Ltr, 1998, p. 345.

8. FÉLIX, Ynes da Silva. *Solução dos conflitos coletivos do trabalho : negociação coletiva no âmbito do mercosul*. PUC/SP, 2001.

letiva⁹. Dentre as questões abordadas estão: o incentivo à criação de entidades representativas dos trabalhadores destas empresas (art. 48); promoção de regulamentação das condições de trabalho por meio da fixação de acordos coletivos (art. 49); recomendação para que as empresas multinacionais ofereçam condições aos representantes dos trabalhadores para conduzir as negociações, bem como, autorização aos seus representantes locais para que possam tomar decisões (art. 51); recomendação para que sejam evitadas as práticas desleais (art. 52); e oferecimento de informações necessárias ao desenvolvimento das negociações por parte das empresas (art. 54) e dos governos (art. 55).

Os atores sociais nas negociações coletivas transnacionais, fundamentalmente, são as entidades sindicais, sendo que “várias organizações sindicais internacionais, particularmente aquelas que reúnem trabalhadores de uma determinada indústria ou ocupação, têm respondido ao crescimento das empresas multinacionais, constituindo comitês sindicais internacionais para os trabalhadores interessados”, como a “Federação Internacional dos Metalúrgicos que criou vários conselhos mundiais, cada um se ocupando dos trabalhadores empregados por empresa multinacional (nesse caso, a maioria da indústria automobilística)”¹⁰.

Naquele trabalho ainda registramos que, no âmbito do MERCOSUL, já existiam organismos de caráter regional, como a Coordenação de Centrais Sindicais do Cone Sul (CCSCS) e o Conselho Industrial do MERCOSUL, entidades que participavam das tratativas deste bloco e que poderiam atuar na negociação coletiva transnacional. Na Comunidade Europeia, foi instituída a Comissão Europeia de Negociação pelo Conselho da Comunidade Europeia, na Diretiva 94/65/CE, com o objetivo de promover a negociação por empresa ou grupo de empresas de dimensões comunitárias.

Na tese, também tratamos das modalidades de negociação coletiva transnacional, conforme segue:

Georgenor de Sousa Franco Filho apresenta três, a saber: a *geográfica*, que abrange uma região ou grupo de países de regiões diferentes; a *multinacional*, que ocorre em uma empresa transnacional; e a *internacional de setor industrial*, que atinge várias federações e países entre si, “podendo tomar as formas de acordo

9. OIT. *Negociações Coletivas*. Trad. Sandra Valle. São Paulo: LTr – Brasília: OIT, 1994, p. 44.

10. Idem, TESE

marco supranacional, comissões consultivas paritárias, convenções coletivas de ramo de âmbito supranacional e negociações supranacionais por empresa, com conteúdo semelhante ao das nacionais”.¹¹ Ainda alude que o procedimento pode ser de negociação internacional centralizada ou descentralizada, conforme a localização dos órgãos de direção, bem como à eficácia da norma resultante dela que, não produz efeito *erga omnes*, mas somente é aplicável aos associados das organizações participantes.

Ari Possidonio Beltrán registra, com pertinência, as observações de Oscar Ermida Uriarte para quem tanto a negociação coletiva é afetada ou influenciada pela integração regional, como pode acarretar efeitos sobre essa própria integração. Como efeito da integração econômica sobre a negociação coletiva tem-se: “a) o da harmonização ou aproximação dos sistemas nacionais de negociação; b) a eventual regulação comunitária unificada, única, para a negociação coletiva nos países do MERCOSUL; c) poderia haver um efeito do MERCOSUL sobre a negociação coletiva nacional, no sentido de criar uma certa descentralização das negociações nacionais; d) em sentido totalmente contraditório poderia haver alguma possibilidade de centralização das negociações coletivas nacionais por efeito do MERCOSUL; finalmente e) o mais importante dos efeitos possíveis: uma internacionalização da negociação coletiva, ou seja, o nascimento eventual de uma negociação coletiva regional multinacional. Quanto aos efeitos da negociação coletiva sobre a integração, em síntese, poderiam ser: a) um instrumento (fonte) de harmonização ou aproximação dos sistemas nacionais de negociação coletiva; b) fonte de regulação direta das condições de trabalho e as relações laborais regionais; c) pode operar como instrumento de ajuste ou reconversão das empresas (flexibilização por meio da autonomia coletiva)”¹².

Como verificamos na citação acima, a negociação coletiva transnacional já era vista como um instrumento importante num contexto de integração regional, podendo ter esse mesmo destaque na implantação do Corredor. Conforme anotado na época, seu desenvolvimento depende da existência de um sindicalismo transnacional, incentivado pela formação de entidades sindicais no plano regional, da viabilização de reconhecimento dos instrumentos coletivos resultantes no âmbito do

11. FRANCO FILHO, Georgenor de Sousa. Negociação coletiva transnacional. In: Curso de Direito Coletivo do Trabalho. (coord. pelo autor). São Paulo: Ltr, 1998, p. 299.

12. BELTRÁN, Ari Possidonio. Os impactos da integração econômica no direito do trabalho: globalização e direitos sociais. São Paulo: Ltr, 1998, p. 243.

direito interno dos países, bem como do desenvolvimento do processo de integração, e, como concluímos ali, é um instituto bastante eficaz para promover a regulação das relações de trabalho e pode ocupar importante papel na solução dos conflitos coletivos do trabalho no âmbito do MERCOSUL e, agora, no âmbito do Corredor.

Em pesquisas mais recentes pudemos encontrar experiências no âmbito da Comunidade Europeia que promove os Acordos Marcos destinados a estabelecer as condutas sociais ou princípios a serem observados nas relações de trabalho é que devem ser entabulados pelas representações, com aplicação mediante diretivas do Conselho da União Europeia, conforme o artigo 139 do Tratado de Maastricht¹³.

Em sua dissertação de mestrado, Aldo José Fossa de Sousa Lima tratou do Acordo Supranacional firmado pelos metalúrgicos do Brasil e da Argentina com a Volkswagen em março de 1999, negociação coletiva transnacional emblemática que tratou de temas relacionados ao intercâmbio de informações, competitividade, solução de conflitos, representação dos trabalhadores nos locais de trabalho e capacitação, com o objetivo de estabelecer os princípios básicos de relacionamento entre capital e trabalho no âmbito do Mercosul.¹⁴

Essas experiências servem para confirmar o que é difundido pela OIT, por diversas entidades de trabalhadores, por empresas e Estados, ou seja, que a negociação coletiva é um importante e eficaz meio para se conseguir estabelecer um diálogo entre os atores sociais com vistas a solucionar conflitos e estabelecer condições de trabalho dignas.

Entendemos que tanto os Estados como os atores envolvidos no âmbito do Corredor devem adotar uma política de promoção da negociação coletiva, inclusive a transnacional, como meio de prevenir e de solucionar conflitos trabalhistas no âmbito do Corredor. Tal instituto está previsto nas citadas Convenções da OIT, ratificadas em todos países, está na normatização interna destes e na Declaração Socio-laboral do Mercosul.

13. LIMA, Aldo José Fossa de Sousa Negociação coletiva transnacional: o acordo supranacional dos metalúrgicos do Brasil e da Argentina com a Volkswagen. / Aldo José Fossa de Sousa Lima. – Piracicaba, SP: [s.n.], 2006

14. Idem

CAPÍTULO 4

TURISMO NO CORREDOR BIOCEÂNICO

Prof. Dr. Erick Pusch Wilke

Prof.^a Dr.^a Debora Fittipaldi Gonçalves

Esta seção traz o turismo como atividade central e analisa a potencialidade dos destinos turísticos eixo ao longo do Corredor Bioceânico. Por fim, apresenta um diagnóstico detalhado sobre o município de Porto Murtinho, um dos mais promissores para o despertar ao crescimento a atividade turística nos próximos anos.

4.1 Os destinos turísticos eixo no Corredor – visão geral

Os fundamentos que formam a base do conceito 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 visitantes e residentes.

Este estudo evidencia as primeiras observações sobre a competitividade dos destinos turísticos localizados ao longo do Corredor Bioceânico entre Campo Grande (Estado de Mato Grosso do Sul, Brasil) e Norte do Chile (Regiões de Antofagasta e Tarapacá – Chile), a saber: Campo Grande (BR), Porto Murtinho (BR), Mariscal Estigarribia (PY), San Salvador de Jujuy (AR), Salta (AR), San Pedro de Atacama (CH), Antofagasta (CH) e Iquique (CH). Destacamos os recursos existentes e potencialmente relevantes para o desenvolvimento do turismo, bem como recursos e fatores ausentes, os quais limitam o implemento organizado das atividades turísticas.

Nossos parâmetros de análise foram baseados em um dos estudos de maior relevância no cenário acadêmico sobre o tema competitividade

no turismo intitulado *Destination Competitiveness: Determinants and Indicators* de Dwyer e Kim (2003). Para os autores, a compreensão da competitividade representa um desafio complexo, pois se trata de um fenômeno multidimensional. O fator competitivo está ligado com a habilidade do destino em entregar bens e serviços de modo que o desempenho seja superior ao de outros destinos em relação aos aspectos da experiência que o turista considera importantes. O modelo é composto pela categoria *Recursos*, subdividida em recursos naturais e histórico-culturais, recursos criados e recursos de suporte; *Gestão do Destino*, tanto governamental quanto empresarial; *Condições Situacionais* e *Demanda*. Essas categorias foram utilizadas como fonte de referência para listar as 11 variáveis principais, a saber: Atratividade; Informação Turística; Transporte; Infraestrutura Geral; Qualidade dos Serviços; Acessibilidade; Hospitalidade; Relações Comerciais; Gestão do Destino; Situações Condicionais e; Percepção dos Turistas.

Para cada variável analisada foi atribuído uma nota entre 0 (zero) e 10 (dez), sendo 0 representando um item “inexistente” ou “totalmente fraco” e 10 representando um item “totalmente organizado” ou “forte”. A título de exemplo podemos citar a variável *transporte*. Em algumas localidades existe transporte para os moradores locais, linhas urbanas com poucas opções e disponibilidade, mas que suprem as necessidades essenciais dos fluxos diários, recebendo avaliação 7,0. Uma vez que o mesmo sistema de transporte não está adaptado para a atividade turística e tampouco leva aos principais atrativos locais, a nota cai para 5,0. Essa avaliação indica que há transporte ou meio de deslocamento no destino e que o turismo poderá utilizá-lo, mas com maior dificuldade quando comparado a um sistema planejado e organizado para fins turísticos.

Com a presente análise esperamos contribuir para uma visão geral dos destinos ao longo do Corredor, os quais apresentam as melhores condições de receber turistas, investimentos e oportunidades de negócios. Por outro lado, chamamos a atenção para os destinos que estão promovendo os primeiros passos em direção ao turismo organizado, com desejo pelo crescimento da atividade, mas que são carentes de orientação, recursos e investimentos.

Finalmente, esperamos que o presente estudo possa contribuir, modestamente, para a evolução em direção a construção de uma rota de turismo integrada, com características peculiares e atrativos com ele-

vado valor de mercado. Lembramos ainda que o presente estudo não pretende – em absoluto – ser referência em definitivo para a análise de competitividade no Corredor, tanto que se trata de um recorte a respeito de uma realidade muito mais complexa e desafiadora determinado a escolha dos pesquisadores.

Nesta sessão apresentamos uma contextualização geral dos destinos turísticos do Corredor Bioceânico e destacamos como as variáveis em análise se comportam no contexto de cada destino.

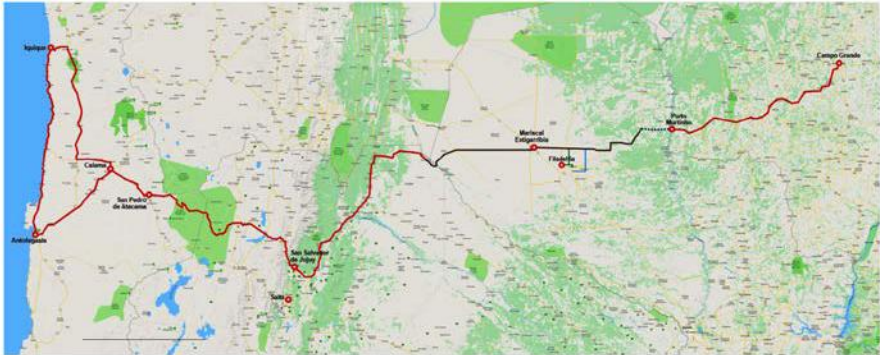


Figura 37 – Destinos Eixo do Corredor Bioceânico
Fonte: dados da pesquisa.

4.1.1 Campo Grande (BR)

Campo Grande apresenta nível regular de atratividade uma vez que possui condições, recursos e atrativos de valor para o desenvolvimento da atividade, mas carece alguma organização para disposição ao mercado. A cidade dispõe de corredores gastronômicos, um circuito de cervejas artesanais, um prato típico especial (*Sobá*) e uma grande variedade de bares e restaurantes. Dentre os atrativos possui prédios históricos, autódromo internacional, casa do artesanato, igrejas, shoppings, um grande mercado municipal e um museu da cultura indígena. A informação turística pode ser facilmente acessada em sites tanto institucionais quanto independentes, além de 3 centros de atendimento ao turista localizados no aeroporto, no edifício Morada dos Baís e Rodoviária. A cidade é facilmente acessada com voos provenientes dos principais destinos emissores do Brasil dentre eles o principal, São Paulo, estando a 1 hora e 40 minutos de voo. Por ser uma localidade-meio, não possui conexões aéreas em voos diretos com as capitais dos países do Corredor, nem com as suas principais cidades.

O transporte interno pode atender a atividade turística uma vez que há boa disponibilidade de ônibus urbano, táxis e diversos aplicativos de transporte, mas não há diferenciação do transporte para o turismo. A hotelaria dispõe de aproximadamente 7,5 mil leitos os quais atendem o fluxo atual, mas podem ser limitados para investimentos em grandes eventos que ocorram simultaneamente. Quanto aos sistemas de apoio, apresenta ampla rede de atendimento médico, casas de câmbio, segurança pública e agências de viagem. Quanto à hospitalidade, o residente parece ser receptivo ao turismo em geral, mas não há programas de apoio ou comunicação para o melhor envolvimento destes com os turistas. Dados da *Pesquisa da Demanda Turística 2020* da Fundação Estadual de Turismo revelam, em geral, boa avaliação dos serviços prestados no Estado, especialmente em Campo Grande e Bonito. Por outro lado, os dados revelam que uma atenção especial deva ser destinada a fim de aprimorar os serviços de *Acesso a Internet e Telefonia Móvel*. A cooperação para o desenvolvimento do turismo na capital é um dos pontos fortes uma vez que o *Conselho Municipal de Turismo*, uma instância de governança que congrega os principais atores tanto do setor públicos quanto da iniciativa privada, realiza reuniões periódicas e proatividade na condução dos temas relevantes para o setor. A atratividade geral é em parte comprometida pelo fato de haver uma reconhecida potencialidade de recursos históricos, culturais e naturais, mas que não se refletem em produtos turísticos consolidados e disponíveis para aquisição e consumo nos meios de distribuição tradicionais. A título de exemplo, o consumo de produtos locais como um *tour guiado*, exige o contato direto e organização do passeio com o guia local. Além disso, o serviço dos guias e passeios não podem ser adquiridos em agências locais uma vez que Campo Grande não possui agência de turismo receptivo.

Variável	Avaliação
Atratividade	60
Informações Turísticas	80
Transporte	80
Infraestrutura Geral	80
Qualidade dos Serviços	80
Acessibilidade	75
Hospitalidade	90
Relações Comerciais	80
Gestão do Destino	90
Situações Condicionais	80
Percepção dos Turistas	80

Tabela 15 - Avaliação dos atributos de competitividade
Fonte: dados da pesquisa.

4.1.2 Porto Murtinho (BR)

Porto Murtinho apresenta recursos e potencial para o turismo, mas as condições atuais não permitem a execução de passeios estruturados para comercialização. A localidade com aproximadamente 17 mil habitantes possui recursos que podem ser utilizados em favor do desenvolvimento de produtos turísticos interessantes, como natureza exuberante, gastronomia com características e ingredientes locais, história e cultura valiosas associadas ao desenvolvimento do Estado e da Região Centro-Oeste do Brasil. A localidade é reconhecida no Estado por receber visitantes para a prática da pesca. Para essa finalidade, recebe visitantes de várias regiões do Brasil, em especial de São Paulo, Paraná e Minas Gerais. No entanto, do total de visitantes que procuram o Estado para a pesca, Porto Murtinho recebe apenas 6% do fluxo total. Outro segmento com grande potencial é a observação de aves ou *birdwhating*. Porto Murtinho é considerado um dos melhores locais do Estado para observação de aves em razão das da ocorrência de espécies endêmicas. Outro fator favorável observação da fauna e flora é que no território do município há ocorrência do bioma paraguaio Chaco. O município apresenta carências em áreas primordiais para o desenvolvimento do turismo, o que pode ser limitante em uma perspectiva futura de aumento da demanda, como reduzido número de meios de hospedagem e conseqüentemente baixa disposição de leitos, baixo número de restaurantes e espaço para eventos. Não há sistema de transporte urbano e a oferta de aplicativos de locomoção é ocasional. De forma geral, os turistas expressam ser bem tratados pela população de Porto Murtinho. As pessoas apresentam-se receptivas aos visitantes. Há sensação de que os forasteiros são bem-vindos ao convívio diário da comunidade. Não há qualquer indicio de que a população pode apresentar alguma defesa ou contraposição ao desenvolvimento do turismo, muito pelo contrário. Segundo dados do levantamento-diagnóstico realizado para suportar o Plano Diretor de Porto Murtinho, 85% das pessoas consideram que o turismo em um futuro próximo irá beneficiar o município. A gestão do turismo municipal é realizada basicamente pelos esforços da Secretaria Municipal de Turismo que há anos vem tentando mudar o cenário da atividade no município e envolver empresários, líderes comunitários e representantes de associações em prol do turismo organizado. Por outro

lado, poucos empresários compreendem a necessidade de provocar e estimular o poder público no sentido de acionar ações que beneficiarão a todos, como incentivar a participação no *Conselho Municipal de Turismo*. Esses indivíduos compreendem o papel e a força das empresas unidas na forma de entidades associativas trabalhando junto com outras para conduzir os rumos do turismo.

Variável	Avaliação
Atratividade	50
Informações Turísticas	40
Transporte	50
Infraestrutura Geral	50
Qualidade dos Serviços	60
Acessibilidade	50
Hospitalidade	70
Relações Comerciais	50
Gestão do Destino	60
Situações Condicionais	85
Percepção dos Turistas	70

Tabela 16. Avaliação dos atributos de competitividade
Fonte: dados da pesquisa.

4.1.3 Mariscal Estigarribia (PY)

Mariscal Estigarribia está localizada em uma região estratégica no percurso que liga a fronteira do Brasil com a fronteira da Argentina. A cidade está situada no centro da região Norte conhecida como Chaco Central, estando a aproximadamente 250 km a oeste de Porto Murtinho e a 320 km de Pozo Hondo e a 70 km ao norte de Loma Plata e da Comunidade Menonita. Essa comunidade, oriunda de migrantes da Alemanha e dos Países Baixos no século XVIII, mantém fortes traços da cultura e da religiosidade, os quais influenciaram o modo de vida e a forma de fazer negócio.



Imagem 2 – Quadro síntese da história Menonita na sede da Cooperativa
 Fonte: Erick Wilke

A Cooperativa Fernheim tem importante participação na industrialização e comercialização de produtos locais, bem como inovações no manuseio da água. Embora seja reconhecidamente uma comunidade com características peculiares - o que pode gerar interesse em uma demanda potencial - e, mesmo sendo anfitriões gentis e hospitaleiros, os Menonitas ainda não apresentam disposição e abertura para o turismo profissionalizado. Ademais, Mariscal Estigarribia não apresenta infraestrutura voltada para o turismo, são dois hotéis e duas pousadas, um terminal de ônibus (ponto de embarque) e o aeroporto Dr. Luis Maria Argana não possui voos regulares servindo para aeronaves de pequeno porte em voos que atendem a região. Alguns recursos indicam que o município poderá ofertar algum atrativo que motive visitas ou um pernoite na cidade daqueles no uso da rota transchaco.



Imagem 3 – Cooperativa Fernheim
Fonte: Erick Wilke

Há potencialidade na origem e formação histórica da região com a *Guerra do Chaco* e a *Batalha de Toledo*, mas ainda não explorada para a finalidade turística. Também é possível reconhecer a presença de recursos valiosos nas artes, no folclore e na música, como a Escola Municipal das Arpas, uma incentivadora de uma tradição musical notadamente paraguaia, mas sem associação com o turismo. É possível destacar a forte presença da cultura indígena autóctone, bem como uma rica competência na produção de artesanato e artefatos representativos dos povos tradicionais. A região sofre com problemas bastante conhecidos dentro do Paraguai. De acordo com o *Plano Mestre de Desenvolvimento Sustentável do Setor Turístico do Paraguai 2019-2026*, as barreiras estão relacionadas a má conservação das vias de acesso rodoviárias, da sinalização viária e turística, ausência de dados estatísticos e, especialmente, dos mecanismos e instâncias de governança e baixa cultura popular para o turismo.

A 78 kms de Mariscal Estigarribia, no município de Filadélfia, está localizado o Centro de interpretação do Grande Chaco Americano, um edifício de 1.800 m² destinado a apresentar ao visitante a riqueza cultural das comunidades indígenas, a fauna e a flora da região

ocidental do Paraguai.



Imagem 4 - Centro de Interpretación do Grande Chaco Americano

Fonte: disponível em <https://www.visitparaguay.travel/v1/actividad/121-centro-de-interpretacion-del-gran-chaco-americano>

Variável	Avaliação
Atratividade	30
Informações Turísticas	30
Transporte	40
Infraestrutura Geral	40
Qualidade dos Serviços	50
Acessibilidade	50
Hospitalidade	60
Relações Comerciais	50
Gestão do Destino	50
Situações Condicionais	60
Percepção dos Turistas	60

Tabela 17. Avaliação dos atributos de competitividade

Fonte: dados da pesquisa.

4.1.4 San Salvador de Jujuy (AR)

San Salvador de Jujuy, ao noroeste da Argentina, é a capital da província de Jujuy e possui aprox. 140 mil habitantes. É uma das cidades mais influenciadas pelos povos indígenas e pela cultura Andina na Argentina. Possui forte marca da colonização espanhola, representada nos casarios, edifícios e arquitetura colonial. O patrimônio edificado apresenta boa atratividade como prédio da prefeitura de Cabildo que

abriga o Museu Histórico da Polícia, a Diocese de Jujuy e a Catedral de San Salvador de Jujuy. Ainda, estão à disposição vários museus, parques, atrativos naturais, praças, paróquias, centros culturais e uma bela paisagem natural com bom acesso a partir do centro da cidade, como a Colina das Sete Cores em Purmamarca. As agências de viagem da cidade oferecem pacotes e serviços para visitação dos principais pontos turísticos localizados nas proximidades como Humahuaca, Salinas Grandes, Iruya e Termas de Reyes.



Imagem 5 – Purmamarca
Fonte: Erick Wilke

O acesso a cidade é facilitado por meio do aeroporto local e pelo traslado de ônibus sempre disponível em direção ao centro nos horários de desembarques dos voos. Partindo de Buenos Aires são aproximadamente 2 h e 15 min de voo sem escalas. Os prestadores de serviç os da cidade são bem avaliados, especialmente os bares e restaurantes, mas alguns meios de hospedagens têm recebido avaliações negativas. Os hotéis com melhores avaliações estão localizados nas cidades próximas, como em Tilcara ou Vila Jardim de Reyes. As informações turísticas estão disponíveis pessoalmente em postos de atendimento ao turista e digitalmente na internet. O transporte local atende em parte a demanda turística com mais de uma opção, no entanto, apresenta qualidade mediana e não suportaria um crescimento grande da demanda.



Imagem 6 – Acesso fácil à Cordilheira dos Andes a partir de San Salvador de Jujuy
 Fonte: Erick Wilke

A hospitalidade é um ponto forte de Jujuy, os residentes são simpáticos ao turismo, apoiam a atividade e há facilidade de comunicação com os turistas. Pode-se dizer que as relações comerciais têm atendido as necessidades do turismo de Jujuy, uma vez que há boas conexões com mercados emissores, as empresas de turismo local possuem boas relações de negócio e há cooperação entre o setor público e as empresas para o desenvolvimento do turismo local. Jujuy apresenta bom nível de gestão do turismo uma vez que o atuante *Conselho Consultivo de Turismo de Jujuy* congrega entidades e associações ligadas ao turismo como a União dos Empresários de Jujuy, a Associação Jujenha de Agentes de Viagem, a Câmara de Turismo e o Bureau & Eventos de Jujuy, entre outros.

Variável	Avaliação
Atratividade	70
Informações Turísticas	80
Transporte	75
Infraestrutura Geral	80
Qualidade dos Serviços	80
Acessibilidade	80
Hospitalidade	85
Relações Comerciais	80
Gestão do Destino	80
Situações Condicionais	75
Percepção dos Turistas	80

Tabela 18 - Avaliação dos atributos de competitividade
 Fonte: dados da pesquisa.

4.1.5 Cidade de Salta (AR)

Cidade de Salta está a aproximadamente 100 Km de San Salvador de Jujuy. A cidade possui forte apelo turístico, uma grande variedade de atrativos e boa organização tanto pública quanto privada. São aproximadamente 300 meios de hospedagem (mais de 12.300 leitos), 162 agências de viagem, 21 empresas prestadoras de serviços relacionados ao turismo como montanhismo, cicloturismo e observação de aves.

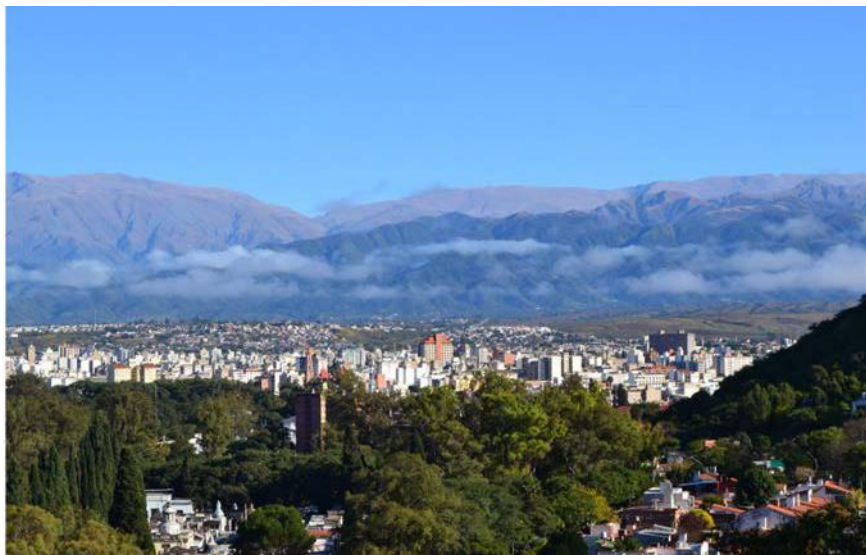


Imagem 7 – Mirante com vista para a Cidade de Salta
Fonte: Erick Wilke

A alta temporada ocorre no mês de julho, estendendo bons número de visitantes até o mês de dezembro. Nos anos anteriores a pandemia de Salta recebeu quase 1 milhão de turistas, sendo que mais de 80% são provenientes da própria Argentina. É possível constatar a existência de organização em torno do levantamento e disponibilização de dados estatísticos sobre o turismo, atividades correlatas e percepção dos turistas na Província de Salta. Segundo levantamento feito com turistas, os apontamentos positivos estão relacionados aos aspectos naturais como a paisagem, vegetação e colinas, bem como a hospitalidade e a amabilidade da população e a sensação de tranquilidade. Por outro lado, os turistas apontam a necessidade de melhorias nas rotas, acessos e no trânsito.



Imagem 8 – Centro histórico de Salta
 Fonte: Erick Wilke

O transporte de passageiros no setor aéreo apresentou incremento na ordem de 141% constante do número de passageiros em 6 anos, saltando de 691 mil em 2012 para 1.122 mil em 2018. O turismo é destino de recursos e investimentos que intentam financiar o desenvolvimento de micro, pequenas e médias empresas de turismo, bem como de treinamentos e capacitações por meio de programas estruturados de aperfeiçoamento da oferta turística. Iniciativas como estas indicam um bom nível de governança e gestão do destino turístico.

Variável	Avaliação
Atratividade	90
Informações Turísticas	85
Transporte	80
Infraestrutura Geral	80
Qualidade dos Serviços	80
Acessibilidade	70
Hospitalidade	80
Relações Comerciais	80
Gestão do Destino	90
Situações Condicionais	80
Percepção dos Turistas	80

Tabela 19 - Avaliação dos atributos de competitividade
 Fonte: dados da pesquisa.

4.1.6 San Pedro de Atacama (CH)

San Pedro de Atacama é um dos destinos mais interessantes ao longo do trajeto até o litoral chileno. Trata-se de uma localidade exótica com características bastante peculiares as quais atraem turistas nacionais e internacionais com perfil desde o mochileiro e aventureiro, até os turistas mais exigentes e tradicionais. Com produtos turísticos plenamente formatados, diversas agências de viagens organizadas com guias locais experientes e um leque de atrativos reconhecidos em todo o mundo, o destino apresenta alto potencial de atratividade.



Imagem 9 – Cidade de San Pedro de Atacama
Fonte: Erick Wilke

Dentre os atrativos, é possível conhecer lagoas, *geysers*, vales, museus e feira de artesanato. A gastronomia abrange pratos chilenos, atacamenhos, altiplánicos e comida internacional. Nos restaurantes, espaços únicos e acolhedores, é possível encontrar música e danças chilenas. O acesso é facilitado por meio de vários voos diários a partir da capital Santiago em menos de duas horas de duração até Calama ou outra cidade próxima como La Serena ou Antofagasta. O transporte terrestre em ônibus também atende plenamente o destino com vários horários disponíveis a partir das principais cidades tanto do Chile, quanto proveniente da Argentina e da Bolívia. A infraestrutura local apresenta algu-

mas limitações. Há apenas 2 postos de gasolina para atender todo fluxo de veículos, sendo que um deles é de difícil acesso no centro da cidade e não há estrutura de atendimento ao cliente, somente bombas para abastecimento. Há um pequeno terminal de ônibus que possui estrutura módica sem ofertar espaços com conforto ou locais de conveniência, mas está em conformidade com as características de rusticidade do turismo local.



Imagem 10 – Lodge em San Pedro de Atacama
Fonte: Erick Wilke

Dentre as limitações a que mais se destaca a ausência de um hospital. Os pacientes que precisam deste tipo de atendimento precisam ser levados para a cidade de Calama a aproximadamente 200 km. Na tentativa de suprir essa demanda de atendimentos, o sistema de saúde conta com modernas ambulâncias. Sobre o destino há inúmeros blogs, sites institucionais e comerciais que trazem informações sobre o que visitar, como chegar e demais informações necessárias ao visitante. Há pelo menos 14 *touroperators* e pelo menos 48 meios de hospedagens, entre hotéis, *hostels*, campings e casas de aluguel. Em San Pedro de Atacama o turismo é gerenciado pelo *Comitê de Turismo Comunitário*, um órgão de coordenação entre os atores de turismo local. O comitê apresenta-se bastante atuante para o atendimento das demandas do trade turístico. O

objetivo do órgão é “reduzir o hiato de gestão do turismo, sob a visão do trabalho participativo e construtivo dos principais atores e atores nesta matéria, bem como, reconhecer e valorizar a identidade local, considerando que o território se promoveu como destino turista”¹⁵. San Pedro de Atacama tem recebido observações positivas, mais de 80% dos turistas avaliam os lugares a visitar, gastronomia e meios de hospedagem variam de “muito bom” a “excelente”. Em função de sua vocação turística, San Pedro destaca-se pela hospitalidade, cordialidade e disponibilidade com que os residentes – os quais em sua maioria ligados ao turismo – lidam com os visitantes.

Variável	Avaliação
Atratividade	95
Informações Turísticas	85
Transporte	80
Infraestrutura Geral	70
Qualidade dos Serviços	85
Acessibilidade	80
Hospitalidade	90
Relações Comerciais	80
Gestão do Destino	80
Situações Condicionais	80
Percepção dos Turistas	90

Tabela 20. Avaliação dos atributos de competitividade
Fonte: dados da pesquisa.

4.1.7 Antofagasta (CH)

Conhecida como “Pérola do Norte”, Antofagasta está localizada entre o deserto do Atacama e o mar do Pacífico. A cidade possui atrativos centrados no período histórico do ciclo econômico do Salitre, ambientados e envolvidos pela influência do clima e paisagem desértica. Neste cenário é possível visitar locais como - além da região central da cidade em *city tour* - o Salitre de Chacabuco e o Cemitério de Fco. Puelma, as Ruínas de Huanchaca, o Geoglifo de Raúl Zurita e a Mão do Deserto.

15. Disponível em: <https://www.turismocomunalspa.cl/comite>



Imagem 11 – Museu do Deserto do Atacama, Ruínas de Huanchaca
Fonte: Erick Wilke

Ainda há *tours* voltados para a Astronomia, no qual os visitantes são convidados a compreender como os antigos habitantes dos Andes interpretavam o universo, a Via Láctea e o céu noturno. Ainda é possível desfrutar alguns circuitos sugeridos pelo programa promocional *Región de Antofagasta* como o Circuito Costeiro, Bairro Histórico, Costa de Mejilones e Tocopilla, entre outros.



Imagem 12 – Centro de Antofagasta
Fonte: Erick Wilke

A província de Antofagasta possui 115 meios de hospedagem (82 na capital), 35 restaurantes e similares, 20 empresas de turismo de aventura, 14 agências de viagem ou *touroperadoras*, 6 guias de turismo e 6 locadoras de veículos. Informações turísticas podem ser encontradas no site oficial do turismo chileno (visitchile.com), no entanto, em função do sítio abrigar conteúdo sobre todos os destinos do país, as informações sobre um único destino como Antofagasta apresenta-se restritas, obrigando o interessado a buscar outras fontes. O mesmo não ocorre no centro de informações no centro da cidade, o principal centro de informação ao turista está localizado no prédio da secretaria municipal de turismo e conta com ótimo volume de informações, mapas e guias especializados no turismo local e regional. A gestão do turismo de Antofagasta, cidade e região, apresenta-se bastante atuante. Há um bom volume de informações sobre o turismo local e regional, incluindo dados estatísticos sobre os turistas e sobre as atividades e empresas relacionadas ao turismo.



Imagem 13 – Mirante da formação rochosa *La Portada*, litoral de Antofagasta
Fonte: Erick Wilke

A SERNATUR Região de Antofagasta elaborou o Plano Regional de Turismo Sustentável abrangendo o período entre 2017-2027, um plano político e estratégico para o desenvolvimento e consolidação do

turismo. O turismo tem contribuído cada vez mais para a economia regional. Dados apontam um incremento de mais 10,1% no volume de turistas na região desde 2014. Dados do Banco Central demonstram que o turismo contribui com entre 4% e 5% com o PIB chileno e com 10,7% dos empregos formais no país. Na avaliação da qualidade dos serviços da região os apontamentos positivos destacam a alimentação, os meios de hospedagem e o comércio. Os apontamentos negativos indicaram o transporte local, os serviços digitais e a comunicação. Em relação a experiência do turismo, 90% dos turistas consideraram positiva e o mesmo percentual recomendaria para outras pessoas a visitação em Antofagasta. A gestão do turismo é feita com grande apoio do Conselho Diretor de Turismo de Negócios da Região de Antofagasta, órgão que congrega Sernatur, Corfo e a Associação Industrial de Antofagasta (AIA), representantes das câmaras de comércio, bem como empresários hoteleiros e gastronômicos de Antofagasta, Calama e San Pedro de Atacama. A visão expressa no Plano de Desenvolvimento demonstra a capacidade de planejamento e organização de Antofagasta no preparo para enfrentar os desafios e aproveitar as oportunidades quanto ao futuro do turismo.

Variável	Avaliação
Atratividade	80
Informações Turísticas	80
Transporte	75
Infraestrutura Geral	75
Qualidade dos Serviços	80
Acessibilidade	80
Hospitalidade	80
Relações Comerciais	75
Gestão do Destino	80
Situações Condicionais	80
Percepção dos Turistas	90

Tabela 21. Avaliação dos atributos de competitividade
Fonte: dados da pesquisa.

4.1.8 Iquique (CH)

Iquique é a capital da província de Tarapaca e uma das cidades mais importantes do norte do Chile. O centro urbano é possível visitar museus e casarios que remontam aos séculos XIX e XX, especialmente na Calle Baquedano, onde a aristocracia do nitrato construiu casas

grandes com matérias primas importadas ao estilo americano. Na região central encontra-se o Palácio Astoreca, cuja arquitetura é inspirada no estilo georgiano; o Teatro Municipal de Iquique, a Catedral de Iquique e a Plaza Prat. Entre os museus em destaque estão o Museu Corbeta Esmeralda, o Museu Municipal de Iquique e o Museu do Mar. Um dos locais mais visitados da cidade é o shopping Zofri, a Zona Franca de Iquique, onde turistas podem comprar uma grande variedade de produtos *duty-free*. A Praia Cavancha é um dos locais preferidos para que gosta de surf e passear a beira mar. Outro atrativo é o Corveta Esmeralda, réplica do navio chileno naufragado durante a Guerra do Pacífico em 1879.



Imagem 14 – Museu Corveta Esmeralda

Fonte: Erick Wilke

Um dos locais mais interessantes é a vila abandonada de Humberstone e a Salitrera Santa Laura. Patrimônio da UNESCO, a pequena cidade abrigou trabalhadores de refinarias de salitre por volta de 1880. No lugar encontra-se um museu, casas e construções que estão bem preservadas. Acesso em voo direto de Santiago e outras importantes cidades do país como Concepción, Rancagua, Santiago, Valparaíso e La Serena. Via terrestre pela Estrada Panamericana. Também por via aquática, Iquique tornou-se destino importante para grandes navios de cruzeiros

que fazem parada ou escala das viagens internacionais. O atrativo Humberstone recebeu do Governo Regional de Tarapacá um sistema de TVs e tablets que permitem total acessibilidade legendas, audiodescrição e linguagem de sinais. A medida de acessibilidade torna este local o primeiro Patrimônio Mundial do país a ter um *Circuito Turístico Acessível*. Pelo menos dois postos de informações turísticas estão disponíveis na forma presencial, um localizado próximo ao centro histórico e outro na região de compras na Zona Franca.



Imagem 15 – Atrativo vilarejo Santiago Humberstone
Fonte: Erick Wilke

Em formato digital, assim como ocorre em Antofagasta, as informações disponíveis nos sites oficiais como Sernatur são bastante limitadas, o que exige que o interessado busque por sites e fontes alternativas. Iquique apresenta boa infraestrutura geral, com mais de 4 mil leitos em hotéis e outros meios de hospedagem, agências de viagem, casas de câmbio e pontos de informação. Quanto a hospitalidade, não existem dados oficiais ou avaliação provenientes dos turistas. Segundo especialistas locais, Iquique possui grande vocação para se relacionar com estrangeiros e visitantes, uma vez que a formação histórica da comunidade teve origem com a congregação de pessoas vindas do Peru, Equador, Bolívia, Colômbia e nos últimos anos, também da Venezuela. As relações co-

merciais estão concentradas nas regiões emissoras de turistas em âmbito nacional. O foco está sobre as cidades que possuem alguma conexão direta com Iquique, como Concepción, Rancagua, Santiago, Valparaíso e La Serena. Iquique é um destino de final de semana com influência geográfica nas áreas de Arica (norte), Antofagasta e Calama. O turismo transfronteiriço também está no foco da gestão municipal. A ideia é ampliar a atratividade de turistas provenientes da Bolívia, especialmente de Uyuni e Oruro. Considerando a Argentina, Iquique recebe muitos visitantes de férias e final de semana provenientes de Jujuy e Salta, mesmo não fazendo fronteira com a província de Tarapacá. A governança do turismo de Iquique é realizada na forma de conselho desde 2019, chamado *Governança Municipal de Turismo*, inclui entre seus membros a Sernatur, duas universidades estaduais, duas câmaras de comércio (turismo e varejista), associações de hotéis, restaurantes e agências de viagens, Zona Franca, entre outros. O conselho está atuante com a participação ativa da iniciativa privada, se reúne a cada 15 dias e a presidência é feita pela prefeitura de Iquique. O conselho tem se dedicado a construir o plano de desenvolvimento emergindo com a nova visão e missão para o turismo de Iquique. Foram identificados pontos de ações prioritárias e distribuídas responsabilidades entre a esfera municipal, regional e estadual, bem como entre as entidades membro. No âmbito das situações condicionais Iquique vive um período de expectativas positivas em um ambiente favorável para os negócios. Recursos foram aprovados para a implementação do projeto “Reativação Econômica do Porto de Iquique e da Cadeia Logística”. Espera-se um impacto econômico positivo de US \$ 100 milhões em um período de cinco anos, devido ao aumento de carga, eficiência da cadeia logística e redução dos custos de estoque de mercadorias na zona franca. A Empresa Portuária de Iquique (EPI) busca posicionar o Porto de Iquique como um ator potencializador do Corredor Bioceânico e estabelecer o local como o mais competitivo da macrozona norte. O Consórcio Tarapacá Logístico e Comercial conseguiu chegar a importantes acordos entre diferentes atores da cadeia de suprimentos da região. Foram feitos acordos com 31 organizações com a finalidade de melhorar a logística e torna-la mais eficiente, dentre eles o *Acordo de Produção Limpa* (APL), o *Plano Coordenado de Logística* e o *Plano Diretor de Gerenciamento de Resíduos*. Não foram identificados dados oficiais a respeito da percepção dos turistas sobre os serviços

prestados. Comentários online deixados por usuários no Tripadvisor, o maior site de viagens do mundo, expõem um bom índice de satisfação quanto aos prestadores de serviço com 80% deles situados entre “muito bom” e “excelente”.

Variável	Avaliação
Atratividade	80
Informações Turísticas	80
Transporte	80
Infraestrutura Geral	75
Qualidade dos Serviços	80
Acessibilidade	80
Hospitalidade	70
Relações Comerciais	75
Gestão do Destino	80
Situações Condicionais	80
Percepção dos Turistas	80

Tabela 22 - Avaliação dos atributos de competitividade de Iquique
 Fonte: dados da pesquisa.

4.2 A Competitividade dos Destinos Turísticos

No ambiente empresarial um *recurso* é um termo geral utilizado para designar ativos, capacidades e processos os quais permitem que ela conceba e implemente suas estratégias de modo eficiente e eficaz. Essa ideia foi transposta para analisar a competitividade de destinos turísticos de modo que seja então possível comparar uns com os outros e identificar aqueles que estão em melhores condições de oferecer produtos únicos com elevado valor por um preço atraente. Neste sentido, ao considerar itens como *atratividade*, *informação turística*, *hospitalidade* e todos os demais, se está examinando tais itens como recursos valiosos para produzir resultados superiores no destino turístico. Tem-se a ideia do estabelecimento de uma base sólida para que a o local obtenha resultados positivos frente aos demais concorrentes.

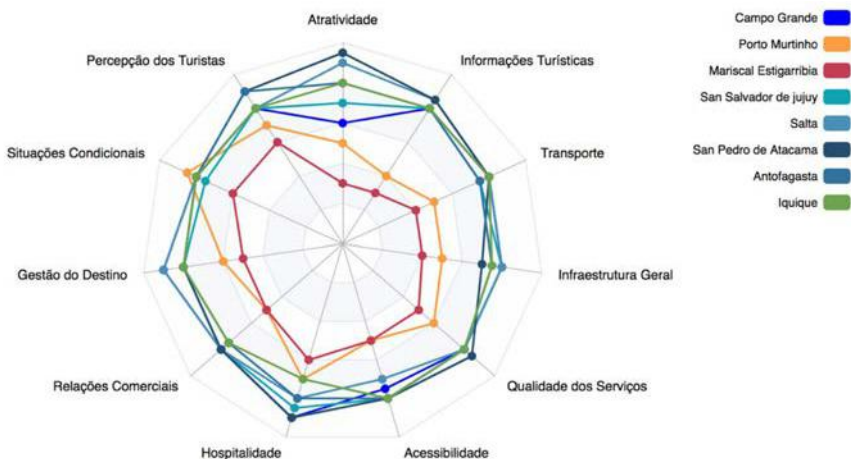


Figura 38 – Análise Radar dos Destinos Eixo
 Fonte: dados da pesquisa.

Passamos a examinar cada uma das variáveis focais e extrair delas sua capacidade de influenciar a competitividade nos destinos turísticos do Corredor.

4.2.1 Informações Turísticas

As *Informações Turísticas* são consideradas essenciais para estabelecer um relacionamento harmonioso com consumidores em potencial, turistas interessados, mídia especializada e organizações do setor. A informação turística abrange não somente uma comunicação eficiente a respeito do que há no local, mas também pode evoluir para estabelecer um relacionamento intencional que conduza o interessado a consumir e experimentar os produtos turísticos. Isto posto, esta variável só é eficaz totalmente quando há produtos turísticos consolidados e disponíveis para consumo, chamados produtos da prateleira, os quais possam ser ofertados pelas agências de viagens por um preço determinado. Pode ainda ser parcialmente eficaz quando no destino se cria uma cultura em torno da informação turística, mesmo não havendo produtos de prateleira, mas iniciativas promovidas por empresas privadas ou empreendedores individuais como, por exemplo, um passeio de barco ou uma casa que oferece pratos típicos sob demanda. A diferença é que estes promovem vendas diretas ao público final e não estão conectados

a cadeia produtiva e comercial do turismo. Neste cenário, é interessante que a informação turística possa não somente contribuir para apresentar o produto, mas também promover estímulo ao aprimoramento das parcerias institucionais e crescimento do turismo organizado. Portanto, a informação turística deve ser utilizada tanto em favor da consolidação do destino quanto em favor do desenvolvimento do turismo em destinos imaturos. No primeiro cenário, assumem posição de destaque os destinos Campo Grande, Jujuy, Salta, San Pedro, Antofagasta e Iquique, onde há informação disponível para atender plenamente ao turismo. Por outro lado, destinos potenciais como Porto Murtinho e Mariscal Estigarribia – uma vez que vislumbram o crescimento do número de transeuntes e possuem recursos turísticos em potencial – devem considerar o aprimoramento de instrumentos de comunicação a fim de estabelecer uma cultura de relacionamento e proximidade com os visitantes.

4.2.2 Transporte

A variável *Transporte* envolve tanto o sistema de acesso ao destino como o sistema de transporte interno que atende aos deslocamentos entre os locais de interesse. A presença de um bom sistema de acesso ao destino contribui para atração de visitantes de diversas regiões emissoras, bem como à gestão municipal realizar escolhas estratégicas em relação ao perfil de turista desejado. Em áreas de difícil acesso, com poucas opções de voos, horários extenuantes ou condições precárias dos meios de transporte o valor do conjunto de atrativos e dos produtos turísticos de ser tanto que supere os inconvenientes do acesso a ponto de motivar o deslocamento. Caso contrário deverá atrair um público selecionado que esteja disposto a aventurar-se em condições não suportadas pelos turistas mais exigentes. No segundo cenário, um bom sistema de transporte interno tende a viabilizar e facilitar a visita aos atrativos turísticos, o retorno dos turistas aos meios de hospedagem e o acesso aos bares e restaurantes, bem como dos locais de entretenimento noturno. Alguns destinos potencializam a experiência positiva do turismo ao disponibilizar transporte gratuito entre os hotéis e o centro da cidade em locais e horário determinados. Neste exemplo, o turista sente-se inserido em um sistema de turismo organizado e pensado para satisfazê-lo. Pensar o transporte interno de modo estratégico pode contribuir para valorizar exponencial-

mente a experiência do turismo local. Campo Grande destaca-se pela posição geográfica privilegiada estando no centro-meridional da América do Sul, com fácil acesso dos principais centros emissores de turistas como São Paulo ou Buenos Aires. No entanto, não possui voos diretos conectados com os demais destinos eixo do Corredor Bioceânico, como Salta ou Antofagasta. Esta é uma condição que atinge os demais destinos em nossa avaliação, uma vez que as conexões são estabelecidas a princípio com as capitais estaduais e nacionais. O transbordo para uma rota interiorana exige maior tempo de espera entre o voo e outro. Além de Campo Grande, destacam-se Salta e San Pedro de Atacama. Salta posiciona-se em posição privilegiada pois atende muito bem as regiões emissoras apresentando franco crescimento no número de passageiros e desembarques. San Pedro é o exemplo de uma região cujo potencial de atratividade supera as dificuldades de acesso, especialmente para que chegue após a passagem pela Cordilheira dos Andes, atraindo não somente aventureiros, mas também um público diversificado. Em todos os destinos analisados, transporte interno não está estruturado de forma a aprimorar a experiência do turista. Em todos, transporte serve tanto para o turista quanto para a comunidade local e não há meios exclusivos para atender ao turista. Em situação de atenção encontram-se os potenciais destinos nos quais não há sistema de transporte para a população local ou ele é bastante limitado. Nessa situação estão Porto Murtinho e Mariscal Estigarribia. Alguns apontamentos negativos realizados por turistas foram identificados na região de Antofagasta. Iquique está em posição privilegiada com a possibilidade da busca por turistas estrangeiros e o estabelecimento de parcerias comerciais para a constituição de rotas integradas com países e destinos em países vizinhos.

4.2.3 Infraestrutura Geral

A *Infraestrutura Geral* reconhece as infraestruturas e equipamentos urbanos direta e indiretamente relacionados ao turismo. Dentre eles podemos citar as estradas turísticas, ferrovias, pontes, rodovias, túneis e viadutos, orlas fluviais, lacustres e marítimas; saneamento básico (tratamento de água, sanitário e de resíduos sólidos); terminais rodoviários, ferroviários, aeroviários, fluviais, lacustres e marítimos; edificações de uso público destinadas a atividades indutoras de turismo como centros

de cultura, museus, casas de memória, centros de convenções, centros de apoio ao turista, teatros, centros de comercialização de produtos artesanais e mirantes públicos; monumentos e conjuntos históricos¹⁶. No geral os destinos apresentam boas condições infraestruturais, mas alguns precisam melhorar a condição dos seus equipamentos relacionados diretamente ao turismo. Em Porto Murtinho, mesmo em face de um exuberante meio natural e fluvial, a região da orla fluvial exige manutenção constante contra erosões e não possui estrutura edificada para contemplação da natureza ou mesmo embarque e desembarque de passageiros de forma segura e protegida da ação do clima. Por sua vez, Mariscal Estigarribia apresenta limitações em infraestrutura de pavimentação asfáltica e infraestrutura geral associada a recepção de turistas. Em Antofagasta e Iquique a infraestrutura é adequada para o atendimento do turismo. No entanto, ocorre algo que não é incomum aos destinos do Corredor, a infraestrutura existente se mescla com aquela destinada ao atendimento da população residente, com poucas estruturas voltadas especificamente ao visitante.

4.2.4 Qualidade dos Serviços

Quanto à *Qualidade dos Serviços* percebemos que os destinos do Corredor Bioceânico têm sido bem avaliados pelos visitantes. Uma vez que a avaliação a respeito de qualidade de um serviço ou produto é naturalmente subjetiva, produto do perfil de consumo e das experiências individuais, extraímos as avaliações dos principais mecanismos de avaliação online nos quais os turistas deixam suas impressões, ou por meio de pesquisas direcionadas pela gestão municipal. Cidades com maior vocação turística, aquelas que apresentam um longo processo histórico de construção coletiva da atividade turística e que na atualidade ela proporciona impacto positivo e significativo na economia municipal, tendem a apresentar melhores índices de qualidade associada aos serviços. Em localidade com maior fluxo de visitantes espera-se maior concorrência entre as empresas do setor de forma que aquelas que não se adequem às exigências do mercado consumidor acabam perdendo força competitiva e avaliações positivas. Salta, San Pedro de Atacama e

16. Prodetur + Turismo. Disponível em http://www.prodetur.turismo.gov.br/index.php?option=com_content&view=article&id=132:infraestrutura-turistica&catid=16&Itemid=309

Antofagasta tem recebido as melhores avaliações. A percepção dos turistas sobre Salta destaca que o melhor da cidade está relacionado a paisagem, a natureza, ao clima, a hospitalidade e a tranquilidade. Os fatores considerados que podem ainda ser melhorados é o trânsito, as rotas e caminhos e os preços. No entanto chama a atenção o caso de Antofagasta pois em meio as avaliações positivas existem muitas observações quanto a especialização dos serviços uma vez que muitos prestadores estão focados em atender clientes com exigências e finalidades diferentes do lazer, como os encontrados na indústria da mineração. Em Jujuy, o *Gabinete de Informação Turística* recebeu distinções da Secretaria Nacional de Turismo pela implementação das Normas Internacionais ISO 14785 e a província tem promovido encontros com a iniciativa privada discutir a melhoria da qualidade dos serviços providos por prestadores no turismo. Em Iquique não existem registros de satisfação ou avaliação dos serviços associados ao turismo. Ausência de dados oficiais consolidados, especialmente em uma região com grande potencial de crescimento econômico e turístico, pode limitar a tomada de decisão em relação o aprimoramento da oferta e excelência dos serviços. Campo Grande carece de pesquisas específicas quais sejam de responsabilidade do órgão oficial de turismo no município. As avaliações sobre a qualidade dos serviços na capital estão dispostas em meio ao cenário Estadual tendo como referência outros destinos e localidades.

4.2.5 Acessibilidade

Na avaliação da *Acessibilidade* lidamos duas abordagens. A primeira diz respeito às formas e condições de acesso ao destino e aos atrativos turísticos a partir de mercados emissores consolidados e potenciais. A segunda está relacionada a acessibilidade aos meios de transporte, aos hotéis, restaurantes e demais prestadores, aos atrativos e equipamentos turísticos para pessoas com limitações motoras ou deficiências.

Os meios disponíveis para acessar o destino, bem como o tempo de viagem e as conexões (inter)modais ao longo do trajeto podem contribuir sobremaneira para a atração de visitantes, especialmente em um cenário com escassez de tempo de lazer ou descanso. Em um determinado perfil de consumo não existe disponibilidade para destinar um dia ou mais para o deslocamento até o local desejado ou mesmo aguardar

horas em um aeroporto por uma conexão. Estamos observando o crescimento das tendências de consumo de destinos turísticos com maior proximidade dos centros emissores. Ou seja, as pessoas estarão retornando ao consumo do turismo, mas preferencialmente por região geograficamente próximas ou onde possam ir e retornar em um curto período de tempo. Neste cenário não faz sentido “perder” tempo em deslocamento. O alvo do consumo deverá estar mais acessível ao alcance do turista de final de semana.

Natureza do deslocamento ao longo do Corredor Bioceânico apresenta condições favoráveis para o desenvolvimento do turismo pós-pandemia. Em uma pesquisa multimercado realizada pela *GlobalWebIndex* (GWI) em 17 países constatou que a reserva de capital para uso em férias aparece em primeiro lugar com 23% - a frente de roupas, smartphones e aparelhos domésticos, mas apenas 8% estaria disponível para compra de passagem aérea. Os consumidores estão ansiosos e se preparando para a retomada do lazer, mas não priorizam o transporte aéreo como meio de deslocamento principal. Significa, de fato, que as pessoas estarão menos dispostas à exposição e permanência em locais de aglomeração, como aeroportos ou terminais rodoviários. Está nascendo um cenário de oportunidade para o crescimento do turismo com deslocamento por vias não-aéreas. Colocar a família em um carro e percorrer alguns quilômetros pode ser uma alternativa para um público ansioso por viajar e incluir o próprio caminho no rol de boas experiências além do destino final. Poderá haver significativo aumento de interesse e demanda pelas as rotas e circuitos turísticos organizados, os quais ofereçam boas condições para absorver a passagem de turistas de modo confortável e seguro.

No entanto, voltando os olhares para os meios de transportes usuais na indústria do turismo precisamos avaliar o deslocamento multimodal. Observando Campo Grande, há um bom acesso aéreo de qualquer um dos grandes centros brasileiros. É possível se chegar a cidade em poucas horas de viagem, até mesmo com voos curtos sem escalas ou conexões, como São Paulo que está há 1 hora e 40 minutos de voo. A partir dos demais países do Corredor não há voos diretos, mesmo das capitais Santiago, Assunção ou Buenos Aires, todos fazem conexão no Aeroporto Internacional de Guarulhos. O Município de Porto Murtinho possui aeroporto municipal, mas sem voos regulares. Turistas provenientes de re-

giões emissoras distantes dependem do acesso aéreo via Campo Grande e deslocamento terrestre de aproximadamente 5 horas até a cidade. No entanto, à Porto Murtinho está relegada a oportunidade de ser o portal de entrada no Brasil do Corredor Bioceânico. Aproveitar as oportunidades do deslocamento terrestre e a chegada de turistas provenientes do Paraguai, do norte da Argentina e do Chile dependerá da atenção que Estado e Município destinarão a oferta de produtos e serviços turísticos inovadores e atraentes. Mariscal Estigarribia localiza-se no centro rodoviário entre as fronteiras do Brasil e Argentina. A oportunidade surge quando do posicionamento do local como um “ponto obrigatório de parada” ou local de interesse turístico para os viajantes do Corredor que podem, além de fazer provisões para a continuidade da viagem, ter a chance de desfrutar algum atrativo e deixar renda no município associada a estadia e gastos de mais um dia no local. Para San Salvador de Jujuy e Salta há voos diários diretos partindo de Buenos Aires, mas não há voo direto conectando uma a outra. O mesmo ocorre entre as cidades de Antofagasta e Iquique, com voos diários direto da capital Santiago, mas sem conexão aérea entre elas.

Sobre a segunda abordagem, viabilizar o acesso a indivíduos que apresentam limitações motoras significa que as empresas estão dispostas a participar de uma visão coletiva em prol do bem-estar do indivíduo em atendimento a um perfil de consumo já bastante desmerecido por muitos destinos turísticos. Percebe-se uma carência em muitos destinos que – inicialmente não oferecem ainda os insumos básicos necessários e infraestrutura para a recepção de turistas com plena mobilidade, não há investimentos ou direcionamentos para o desenvolvimento de programas e políticas de inclusão no turismo. Neste cenário, destacam-se aqueles que de alguma forma tem provido atenção especial em prol de facilitar e democratizar o acesso aos recursos e atrativos turísticos. É o caso do Serviço Nacional de Turismo do Chile que tem buscado orientar as empresas que prestam serviço de alojamento por meio de um *Guia de Recomendações para um Alojamento Inclusivo* e prestigiar por meio de divulgação no site institucional dos *Prestadores de Serviços Acessíveis*. No entanto, não se encontra no site prestadores das províncias Antofagasta e Iquique. Na Argentina há muitos destinos com elevada maturidade na prestação de serviços adaptados como Patagônia, Ushuaia, Buenos Aires, Bariloche e El Calafate, mas em Salta não há

registros de um programa consistente de acessibilidade do destino. No Brasil, o Ministério do Turismo lançou no ano de 2014 o *Guia Turismo Acessível: Um Brasil Onde Todos Podem Viajar*. Atualmente vários destinos alcançaram bom nível de acessibilidade como, por exemplo, Foz do Iguaçu, Salvador e Fortaleza. O aspecto positivo fica por conta de um destino próximo a rota do Corredor Bioceânico em Mato Grosso do Sul que apresenta acessibilidade reconhecida: Bonito. No entanto, tanto a capital do Estado (Campo Grande) quanto Porto Murtinho não estão totalmente preparadas para receber turistas com limitações motoras ou deficiências, sendo que algum nível de acessibilidade é encontrado em empresas e prestadores em cumprimento a legislação arquitetônica e de acessibilidade vigente no país.

4.2.6 Hospitalidade

A *Hospitalidade* se refere aos atos e comportamentos associados ao bem receber turistas ou visitantes em uma determinada localidade. Ela está fortemente relacionada a competitividade de destinos turísticos pois é uma das formas mais expressivas para demonstrar, por meio das atitudes e condutas, o quão o turista é desejado e bem quisto em estar na localidade. Um destino turístico com elevados índices de hospitalidade acaba por ser reconhecido para além da prestação de serviços de qualidade de maneira formal e profissional, demonstra que as pessoas na linha de frente do turismo exercem suas atividades criando ambiente agradável com o turista. A impressão para o turista é que essas pessoas estão na indústria do turismo, em primeiro lugar, por vocação. A título de exemplo, no Brasil há pequenas cidades, muitas delas fora dos grandes circuitos do turismo nacional, mas que se destacam em função da acolhida e bem receber ao turista como em Tubarão (SC), Farroupilha (RS) ou Amontada (CE). Essa é uma das características positivas recorrentes apontadas por turistas estrangeiros em relação ao Brasil. Em pesquisa realizada pelo Ministério do Turismo com 40 mil turistas a época da Copa do Mundo no Brasil, a hospitalidade foi considerada “boa” ou “muito boa” por 94% dos entrevistados. Dentre os destinos do Corredor Bioceânico, Campo Grande assume posição de destaque no quesito hospitalidade. Em pesquisa realizada pelo Ministério do Turismo, o Estado de Mato Grosso do Sul foi apontado como o mais hospitaleiro

do Brasil. Com 99,6% dos votos, superou quatro grandes como Rio de Janeiro, São Paulo, Bahia e Pernambuco. Esse resultado se deve especialmente a capital Campo Grande e ao destino de ecoturismo Bonito. Diferentemente de Bonito, Campo Grande não apresenta programas ou ações específicas voltadas a melhoria da hospitalidade profissional, o que seria de grande valia uma vez que os turistas se sentem bem recebidos e acolhidos. Em Porto Murtinho os dados disponíveis indicam que a população tem boa disposição para o turismo. No entanto, é necessário que haja mecanismos de busca de informações e levantamento de dados de modo coordenado e sistemático pelos órgãos oficiais. O mesmo vale para Mariscal Estigarribia, onde a população parece ser receptiva e acolhedora, mas não há estudos empíricos que comprovem essa realidade. A província de Salta apresenta bons números sobre a hospitalidade, sendo indicada pelos turistas na lista de “o que há de melhor em Salta”. No entanto, o levantamento de dados específicos da cidade de Salta enriqueceria a tomada de decisão estratégica e posicionamento de mercado da capital. No caso de San Salvador de Jujuy, a comunidade apresenta disponibilidade e simpatia para com o turismo. Isso é refletido nas avaliações realizadas por turistas em sites especializados. Situação similar ocorre tanto em Antofagasta quanto em Iquique, onde não há estatísticas comprobatórias sobre a hospitalidade, mas a boa recepção e cordialidade dos moradores é refletida em avaliações deixadas por turistas na *web*. Já em San Pedro a hospitalidade está caracterizada pelo comportamento e cordialidade profissionais de um povoado habituado com o fluxo de turistas.

4.2.7 Relações Comerciais

A variável *Relações Comerciais* diz respeito ao estabelecimento de acordos de cooperação e incentivos comerciais para a promoção turismo, estimulando e facilitando o fluxo de pessoas entre regiões com interesse turístico, bem como a realização de ações específicas de promoção e publicidade com a finalidade de atrair visitantes a partir de um mercado emissor. Para se tornar realidade as iniciativas de cooperação exigem, por um lado, do empenho de embaixadores, ministros e autoridades para viabilizar acordos comerciais que reduzam as barreiras para exportação-importação e, por outro, exige das governadorias e secreta-

rias estaduais e municipais de turismo a busca de soluções junto aos principais mercados emissores. No âmbito do Corredor Bioceânico, o estímulo ao trânsito de passageiros e turistas passa invariavelmente pela diplomacia comercial, incluindo mecanismos multilaterais (OMC), regionais ou bilaterais. O Brasil possui longa relação diplomática e comercial com os países vizinhos do Corredor. Com o Paraguai o Brasil possui relações diplomáticas desde 1844 e, atualmente, em vigor o Acordo de Complementação Econômica. Com a Argentina, o Brasil possui vários acordos e tratados de integração, no setor automotivo e energia nuclear, com relações diplomáticas desde 1821. Finalmente, o Chile é um dos principais parceiros comerciais do Brasil, com estabelecimentos das relações diplomáticas em 1836. Segundo o Ministério das Relações Exteriores do Brasil, o comércio entre Brasil e Chile está praticamente todo liberalizado, ao amparo do Acordo de Complementação Econômica MERCOSUL-Chile (ACE-35). Em 2018, o Brasil foi o principal parceiro comercial chileno na América Latina, e o Chile, o segundo sócio do Brasil na América do Sul. Em 2018, Brasil e Chile assinaram importantes novos acordos comerciais bilaterais: o Protocolo de Compras Públicas, o Protocolo de Investimentos em Instituições Financeiras, que complementou o Acordo de Cooperação e Facilitação de Investimentos (ACFI), e o Acordo de Livre Comércio (ALC). Ainda, há em curso importantes negociações no âmbito do MERCOSUL, como a redução das barreiras físicas e a renegociação dos requisitos consulares. Uma das propostas é garantir aos turistas internacionais, que possuam visto de pelo menos um dos países do MERCOSUL, a livre circulação nos demais Estados do bloco.

Retomando que propósito essencial dos acordos comerciais é criar mecanismos para o desenvolvimento de determinado setor, o turismo pode ser amplamente favorecido uma vez que há relações diplomáticas e comerciais já estabelecidas. Especialmente no caso do Corredor, significa estabelecer um conjunto de medidas que facilitem o fluxo de turistas com segurança e praticidade, a exemplo do aceite de entrada nos países do MERCOSUL com a apresentação unicamente da carteira de identidade. Outras possibilidades são a criação de rotas e caminhos integrados entre regiões fronteiriças, re(ajuste) das tarifas alfandegárias, simplificação dos trâmites de embarque e desembarque e estabelecimento de voos regulares entre os principais destinos turísticos.

O destino Campo Grande tem como principal mercado emissor os estados de São Paulo e Rio de Janeiro. O mercado estrangeiro tem como principal emissor os EUA, seguido por Inglaterra, Holanda e Alemanha. Porto Murtinho recebe turistas de várias regiões do Brasil em busca da pesca, mas ainda ocupa posição tímida no Estado, mesmo com grande potencial para o turismo de pesca esportiva e também para *birdwatching*. Mariscal não apresenta fluxo turístico significativo. Salta e Jujuy possuem similaridade em relação aos mercados emissores de turistas, sendo os principais eles a Cidade de Buenos Aires, o interior da província de Buenos Aires, Córdoba, Santa Fé, Chaco e Formosa, Entre Rios, Corrientes e Misiones, Mendoza, San Juan e San Luis e Patagonia (86% dos turistas são argentinos). Antofagasta tem como foco de atração os turistas nacionais das principais regiões emissoras do Chile. E, finalmente, Iquique foca em atrair turistas de regiões chilenas com fácil conexão via aérea e ainda aproveita de um pequeno fluxo vindo do norte da Argentina. O diferencial de Iquique é os planos de um futuro próximo incluem o turismo transfronteiriço especialmente da Bolívia.

A similaridade entre os destinos analisados é o foco em mercados emissores nacionais com fácil conexão aérea. O Corredor Bioceânico abre um leque de oportunidades para integrar a conectividades entre destinos turísticos consolidados ou com elevado potencial de desenvolvimento como, por exemplo, Campo Grande e Salta, Jujuy e Iquique. Destinos incipientes no turismo, como Porto Murtinho e Mariscal Estigarribia, podem investir na atratividade do turista regional e transfronteiriço, aquele que prefere viajar com automóvel próprio e em família, desfrutando da paisagem e do próprio ritmo de viagem, mais próximo do chamado *slow tourism*¹⁷.

São Paulo é um dos principais mercados emissores de turistas da América Latina e pode contribuir para aumentar o fluxo de passageiros em direção ao Pacífico. No entanto, a ausência de voos diretos e o elevado tempo em espera entre aeroportos fora do eixo como em Buenos Aires ou Santiago, inibe o trânsito e o interesse pelo turismo. Segundo afirmam as principais tendências do turismo, no período pós-pandemia haverá a valorização das viagens para destinos próximos, com rápido

17. O *slow tourism* é uma tendência de deslocamento e viagem que possui um ritmo mais lento, no qual o turista aproveita a paisagem, valoriza a sustentabilidade e o relacionamento com as pessoas e as culturas e atrativos ao longo do caminho.

acesso e curta duração. As tendências indicam, portanto, um cenário propício ao investimento em mercados emissores de fácil acesso e de turismo regional.

Ao tomarmos como exemplo a cidade de Campo Grande, não é difícil imaginar o aumento do fluxo de turistas chilenos, argentinos e paraguaios transitando pelas ruas da cidade, consumindo produtos locais, frequentando restaurantes e desfrutando dos espaços naturais. No entanto esse não é o cenário atual, por isso ainda permanece em um imaginário de oportunidades. Atualmente, o desembarque de sul-americanos em Campo Grande é pequeno. A lista de desembarques apresenta a Bolívia em oitavo lugar, após a liderança dos EUA e países do Oeste Europeu. Essa realidade parece absurda frente ao fluxo entre os países europeus, onde há vários emissores e receptores do turismo. Para que seja uma realidade não apenas para Campo Grande, mas para os demais destinos do Corredor, o foco das relações comerciais deve mirar a facilitação do fluxo entre os quatro países. Trata-se de criar mecanismos de integração dos roteiros, do aumento do interesse dos turistas por desfrutar atrativos entre países, de consumo de produtos turísticos formatado e outros em consolidação, além do estímulo ao comércio de mercadorias, bem e produtos duráveis, sendo este um importante viabilizador de novas rotas aéreas e incentivador do transporte aéreo de passageiros.

4.2.8 Gestão do Destino

A *Gestão do Destino* é um dos fatores determinantes para o bom aproveitamento dos recursos disponíveis no destino. Uma boa gestão municipal, no caso dos destinos turísticos, marcada pela ampla participação da sociedade civil, de representantes de associações e entidades de classe já consolidadas como do setor hoteleiro, restaurantes, agências de viagem e atrativos turísticos, do poder público municipal e estadual, contribuem sobremaneira para que o destino construa de maneira sólida um entendimento coletivo e democrático sobre o turismo. Em resumo, a gestão do turismo local deve definir o que deseja e o que não deseja para o futuro do turismo local e projetar as aspirações em um documento construído com a participação dos diversos stakeholders, o qual deve servir de parâmetro orientador do fluxo das ações e responsabilidades no processo de crescimento do turismo. Campo Grande está

organizado na forma de conselho. O *Conselho Municipal de Turismo* (Comtur) reúne todos os principais interessados no desenvolvimento do turismo local. O fator de maior relevância é que se trata de um conselho atuante, com reuniões periódicas, participativo e amplamente representativo, contribuindo de fato para com a necessidades e demandas apresentadas pelo setor em Campo Grande. Porto Murtinho possui Comtur constituído, está em atuação com reuniões frequentes, mas ainda carece de maior experiência e representatividade. O envolvimento de empresários, associações e demais interessados tem sido um dos focos de trabalho da secretaria municipal de turismo. Há expectativa de que o conselho venha a ser operante e ativo nos próximos meses. Em Mariscal Estigarribia a não há registros de atividades organizadas de governança no turismo. Em Salta destaca-se o trabalho conjunto das principais entidades ligadas ao turismo, o atuante *Comitê de Turismo Municipal*, o conselho deliberativo e órgão municipal e a iniciativa privada. O mesmo ocorre em Jujuy, com conselho atuante e representativo dos interesses da sociedade e do trade turístico, em San Pedro de Atacama, com o *Comitê de Turismo Comunitário*, em Antofagasta, com *Conselho Diretor de Turismo de Negócios da Região de Antofagasta* e, em Iquique, com a chamada *Governança Municipal de Turismo*. Isto posto, consideramos que os principais destinos do Corredor Bioceânico estão estruturados na forma de conselho e demonstram atividade regular. Em outras localidades como Mariscal Estigarribia e Porto Murtinho, embora diferentes na evolução da organização para o turismo, compartilham da necessidade e da oportunidade de congregar interessados e preparar o município para um turismo sustentável em um futuro próximo.

4.2.9 Situações Condicionais

A variável *Situações Condicionais* está relacionada a existência de um ambiente de oportunidades para o destino turístico geralmente associado a melhoria das condições econômicas e/ou socioculturais no âmbito local ou regional. Por vezes, a conjuntura de fatores ambientais faz surgir um leque de oportunidades para desenvolvimento do capital humano, oportunidades de emprego e melhoria da renda familiar, investimentos em educação cultura, lazer e entretenimento e o surgimento de novos negócios nas áreas direta e indiretamente ligadas ao turismo.

No contexto do Corredor Bioceânico há um notável ambiente de confiança de que a materialização das obras e abertura do caminho logístico trarão oportunidade de prosperidade aos destinos ao longo do percurso. Inúmeras matérias jornalísticas e *lives* com autoridades e pesquisadores têm levado ao público estimativas sobre o potencial de aquecimento da economia via crescimento de movimentação de cargas e exportações de bens e serviços. Matérias semelhantes a “*Brasil pode aumentar exportações do agronegócio com corredor bioceânico*”¹⁸ tem sido cada vez mais frequentes na mídia brasileira e internacional. Inferimos que o ambiente otimista de oportunidades está presente em todos os municípios ao longo do trajeto do Corredor desde Campo Grande até os portos chilenos. Significa dizer que cada comunidade poderá se valer do aumento do fluxo viário e extrair dele vantagem a medida de sua conveniência, criatividade ou necessidade, com maior ou menor grau de investimento. São oportunidades que vão desde o aumento do volume de vendas do comerciante a beira da estrada que dispõe seus produtos provenientes da agricultura familiar ou artesanato até a chegada e implantação de grandes corporações, empresas logísticas e indústrias. Neste contexto, algumas localidades do Corredor se destacam frente as demais. Porto Murtinho tem sido palco de profundas mudanças e tem estado no foco dos investimentos públicos e do interesse da iniciativa privada desde a retomada das obras do Corredor. Com investimento de R\$ 25 milhões, o Governo do Estado construiu o contorno rodoviário de 7,19 km em Porto Murtinho, possibilitando maior disciplina e rapidez na chegada de cargas aos dois portos por até 17 horas diárias ininterruptas. O acesso ao porto ganhou o *Centro de Triagem Mécari*, megaestrutura privada que disciplinará o fluxo com um estacionamento para 400 veículos, e o pátio dos terminais. Segundo dados do Governo de Estado, o volume das exportações sul-mato-grossenses pela zona portuária de Porto Murtinho cresceu 57,83% no acumulado de janeiro a dezembro de 2020 em relação ao mesmo período de 2019, em função da entrada em atividade do terminal FV Cereais e do incremento nas estruturas da APPM (Agência Portuária de Porto Murtinho)¹⁹. No rol de oportunidades no

18. Disponível em: <https://www.moneytimes.com.br/brasil-pode-aumentar-exportacoes-do-agronegocio-com-corredor-rodoviario/>

19. Disponível em: <http://www.ms.gov.br/com-dois-portos-ativos-volume-das-exportacoes-de-ms-via-porto-murtinho-cresce-5783-em-2020/>

horizonte é possível elencar o projeto do Porto Seco em Campo Grande, que poderá ser integrado na rota.

4.2.10 Percepção dos Turistas

A *Percepção dos Turistas* estabelece um parâmetro base para que a gestão do turismo local possa focar esforços e investimentos. Trata-se de um indicador que retrata a situação do turismo em curso e das atividades em desenvolvimento, por isso, pode ser considerado um bom termômetro para avaliar o quanto o destino apresenta condições de competir com outros sob olhar atento dos principais interessados e consumidores, os turistas. Vale a pena ressaltar que a ausência de dados consistentes sobre a percepção dos turistas é um sintoma que pode ser causado por alguns fatores, dentre eles a ausência de mecanismos estruturados de captura como pesquisas de satisfação direta, ausência de monitoramento das avaliações indiretas como em sites e outros provedores eletrônicos de informação e finalmente, a inexistência do fluxo de turistas e visitantes. Este último é o caso de Mariscal Estigarribia, o qual ainda não apresenta atividade no turismo nem monitoramento dos visitantes em passagem pelo município. Em Porto Murtinho a situação quanto ao quesito em análise não é muito diferente. Embora haja fluxo de turistas e visitantes especialmente para a prática da pesca, não há mecanismos estruturados ou oficiais de avaliação da satisfação. Vale a pena destacar que as poucas avaliações feitas por visitantes e disponíveis em sites de comércio eletrônico de produtos ou serviços turísticos indicam boa qualidade dos prestadores de serviços de hotéis e restaurantes. No caso de Campo Grande, retomamos que as avaliações sobre a hospitalidade são absolutamente positivas. Em um estudo da Fundtur-MS no qual 42% dos entrevistados mencionaram como destino a cidade de Campo Grande, os serviços foram bem avaliados. Tanto San Salvador de Jujuy, quanto na cidade de Salta e San Pedro de Atacama gozam de avaliações positivas, como mencionado anteriormente nos tópicos qualidades dos serviços e hospitalidade. Em 2018 o portal de viagens Tripadvisor reconheceu em seu ranking anual o destino de San Pedro de Atacama entre os 25 melhores destinos da América do Sul. Sobre Antofagasta e Iquique, seguindo o site Tripadvisor, uma das mais poderosas fontes de consulta e avaliação de destinos turísticos na atualidade, é possível constatar em mais de 15

mil comentários um grande percentual de avaliações positivas indicando a presença de percepções positivas sobre os recursos turísticos em ambos os destinos do norte do Chile.

4.2.11 Atratividade

A *Atratividade* é um dos critérios essenciais para identificar o nível de competitividade de um destino. Ela se refere a capacidade do destino em despertar interesse genuíno no indivíduo em estar no local ou conhecer seus atrativos. Está totalmente relacionada ao nível de oferta dos atrativos e produtos turísticos. Algumas características são fundamentais para potencializar a atratividade, dentre elas a organização em torno dos produtos turísticos, a qualidade e diversidades de atrativos, sua singularidade e raridade perante os demais disponíveis em destinos concorrentes e o valor da experiência e das vivências únicas e memoráveis. Alguns destinos possuem atrativos turísticos de relevância e interesse internacional, como a *Torre Eiffel*, *Pirâmides do Egito*, *Coliseu*, *Cataratas do Iguazu* ou *Cristo Redentor*. Tais atrativos, por si, são capazes gerar fluxos turísticos e deslocamento internacionais. Outros atrativos, por sua vez, conseguem gerar fluxos dentro do próprio país com mínima projeção internacional. Ainda menos influentes são os atrativos de nível regional e local, que motivam o fluxo de localidades próximas.

Campo Grande pode ser classificada como um destino de atratividade regional e nacional com pequena incidência do mercado internacional (apenas 4,1% das chegadas são de estrangeiros). Considerando o âmbito do Corredor Bioceânico, existe um claro leque de oportunidades para atração de visitantes dos três países da rota, basta que esses mercados recebam maior atenção comercial e ações publicitárias, além do preparo local para recebe-los. Os atrativos e os produtos turísticos locais ainda não compuseram uma oferta de valor único, com elevado nível de singularidade e exotismo de forma consistente. A região possui natureza exuberante com belos exemplares da fauna e flora, mas que também podem ser encontrados em outras localidades ao longo do bioma cerrado e pantanal. A história, cultura e tradições locais ainda não constituem uma oferta organizada e facilmente disponível para consumo. Os circuitos turísticos existentes ainda não estão consolidados no mercado, passando por ajustes comuns a quaisquer produtos em fase

de lançamento. Sobre estes há uma boa expectativa, mas ainda não foi confirmada. Com expectativa ainda maior está envolta a inauguração do *Aquário do Pantanal*, uma imponente obra arquitetônica que deverá trazer ao visitante uma oportunidade única de conhecer a riqueza da biodiversidade do Pantanal e de outros ecossistemas brasileiros. Espera-se que o advento do Aquário possa impulsionar pelo mesmo em mais 1 dia a permeância de turistas na cidade.

Porto Murtinho apresenta bom potencial para o desenvolvimento de produtos e serviços turísticos nos segmentos fora do circuito de pesca. A história, cultura, o artesanato, a gastronomia e o ambiente natural podem ser conjugados para formar produtos bastante atraentes, com elevado grau de ineditismo no Estado. Há nestes recursos uma possibilidade bastante evidente de atração, a princípio, de uma demanda regional e nacional, mas que pode ser facilmente estendida aos países vizinhos por meio do Corredor Bioceânico. Uma vez que na atualidade não há produtos formatados e disponíveis para aquisição no mercado de viagens e turismo, somado ao fato de que há incertezas quanto a organização e gestão participativa do turismo no município como instrumento de ordenação e busca de soluções para o turismo em um futuro imediato, compromete-se o nível de atratividade para o turismo. Por outro lado, em sendo Porto Murtinho o destino de inúmeros investimentos públicos e privados considera-se que há um bom nível de atratividade para novos negócios e abertura crescente de oportunidades para os atuais e novos empresários.

Mariscal Estigarribia é o centro geográfico entre as fronteiras do Brasil e da Argentina. Essa característica foi aqui por inúmeras vezes destacada aqui pois encontra-se nela uma das poucas oportunidades para a geração de negócios associados ao turismo. Talvez, a princípio, o turismo não deva ser o objeto central das primeiras ações, mas sim aumentar o fluxo de visitantes interessados em utilizar a cidade com um importante ponto de parada, abastecimento, refeições e até entretenimento. O município possui potencial de atratividade associado às tradições culturais, música e dança, mas o baixo comprometimento com a organização e gestão destes recursos para a finalidade turística compromete o potencial geral de atratividade. Somado a outros fatores, como infraestrutura limitada, especialmente aquelas que atenderiam ao turista, faz com que a cidade, até o momento, não possa figurar entres os

locais com capacidade de estimular fluxos de visitantes.

San Salvador de Jujuy está localizada aos pés dos Andes, na porção Cordilheira Central sendo um dos últimos pontos de apoio no caminho antes da travessia das montanhas. Apresenta boas condições para o desenvolvimento do turismo na cidade, com boa infraestrutura básica e turística. A exploração de maior potencial ocorre fora dos limites urbanos, como nas Salinas Grandes ou Quebrada de Humahuaca. A gestão organizada do turismo na forma de conselho com ampla participação comunitária pode contribuir para o crescimento sustentável do turismo e melhoria competitividade dos produtos locais. O somatório desses fatores coloca San Salvador de Jujuy em posição regular de atratividade, muito próximo do que ocorre em Campo Grande, onde há boas condições para o desenvolvimento do turismo, mas também há carência de atrativos urbanos com força para aumentar a participação dos turistas internacionais no quadro de visitantes totais do destino.

Assim como San Salvador de Jujuy, Salta também se localiza aos pés da Cordilheira. Por esse motivo goza de uma incrível paisagem montanhosa que recebe e encanta os visitantes. Além do recurso natural, apresenta boa variedade de atrativos culturais, gastronômicos, religiosos, circuitos e passeios. Alguns deles chamam a atenção pelo poder de atratividade e ajudam a distinguir Salta de outros destinos, como o *Trem para as Nuvens* e o *Teleférico*. Salta apresenta boas condições de organização e gestão do turismo – inclusive um calendário atualizado dos eventos locais disponível na página da secretaria municipal de turismo. Esses fatores, somados a boa percepção e imagem da cidade, faz com que Salta obtenha destaque em atratividade no Corredor Bioceânico.

San Pedro de Atacama é uma localidade iminentemente turística com forte atratividade turística. Sua vocação está totalmente voltada a atender a demanda turística em diversos tipos de públicos, desde os campistas e aventureiros até os mais tradicionais e exigentes. A disponibilidade de equipamentos turísticos, como hotéis, restaurantes e agências de viagem impressiona não somente pela quantidade, mas pela variedade e qualidade, tanto que muitas empresas têm recebido as notas mais altas do público consumidor. Conseguiu desenvolver uma identidade única e forte em meio a escassez de recursos do deserto do Atacama. A boa sinergia entre todos os recursos locais, sejam naturais, artificiais e humanos, foi responsável por projetar San Pedro entre os principais destinos

turísticos da América do Sul. Portanto, possui elevado grau de atratividade e competitividade dentre os destinos do Corredor Bioceânico.

Antofagasta é uma localidade com grande potencial para o turismo, mas carece de melhorias para ampliar o poder de atratividade. Embora Antofagasta apresente variedade de circuitos e caminhos turísticos, há um déficit em infraestrutura e equipamentos voltados ao atendimento do turista. Especialmente em razão da força da atividade de mineração – responsável por 49% do PIB chileno e 56,3% do PIB da região de Antofagasta – para a qual os prestadores de serviços entre eles restaurantes, hotéis e empresas de transporte voltam suas energias e foco de atenção antes dos clientes do turismo. Outro aspecto limitante é a ausência de experiências turísticas únicas com elevado valor de atratividade, em detrimento ao turismo contemplativo característico da região. Isso passa por outra debilidade, a inexistência de uma identidade e imagem turística nacional que contemple todos os atrativos do norte chileno para além de San Pedro de Atacama.

Iquique assume posição de destaque no quesito atratividade. A cidade apresenta atrativos históricos, culturais e naturais com características únicas e de grande valor não só na região, mas com potencialidade a ser explorada no contexto do desenvolvimento econômico da América Latina. Além da vocação histórica, apresenta boa atratividade por meio das praias e da Zona Franca, as quais atraem turistas de regiões próximas e de países vizinhos. Aliás, a consciência apresentada pela gestão municipal a respeito do incentivo ao turismo transfronteiriço e o entendimento de que pode haver um crescimento exponencial de valor e qualificação da oferta com a integração com produtos em países vizinhos, pode favorecer o crescimento do turismo em Iquique.

4.3 Turismo em Porto Murtinho (MS)

O presente diagnóstico foi motivado pelo nascimento do impulso progressista e pela expansão do clima favorável ao desenvolvimento de novos negócios especialmente associados ao município de Porto Murtinho a partir do processo de implementação e abertura do Corredor Rodoviário Bioceânico.

O município de Porto Murtinho, localizado na região sudoeste de

Mato Grosso do Sul na fronteira com o Paraguai e às margens do Rio de mesmo nome, possui 17.131 habitantes (IBGE, 2021). O Rio serve de transporte fluvial de cargas e passageiros. A localidade hoje, conforme apresenta o Mapa Turístico da Fundação de Turismo do Estado de Mato Grosso do Sul, pertence à Instância de Governança Regional - IGR, Bonito - Serra da Bodoquena, sendo composto também pelos municípios: Bonito, Jardim, Bodoquena, Nioaque e Bela Vista.

Porto Murtinho está localizado de forma estratégica para Rota de Integração Latino Americana - RILA, a qual perpassará além do Brasil, por Paraguai, Argentina e Chile. Trata-se de uma importante via de escoamento da produção agrícola para o Oceano Pacífico e acesso à Ásia e Oceania, reduzindo o tempo de deslocamento e os custos logísticos. Ressalta-se que com a implantação desse percurso, inúmeras outras atividades acompanharão esse crescimento, uma dessas atividades será o turismo. Assim, o estudo que aqui se apresenta teve como foco o levantamento de informações relacionadas direta e indiretamente ao turismo de modo que possam servir para o planejamento das ações no município de Porto Murtinho.

Em parceria com a Universidade Federal de Mato Grosso do Sul e seus pesquisadores somaram esforços para viabilizar avaliações consistentes e criteriosas sobre a realidade de Porto Murtinho. Uma vez pertencendo a UniRila (Rede das Universidades dos quatro países que compreendem o Corredor Bioceânico), foi possível integrar outro parceiro importante, a Universidade Estadual de Mato Grosso do Sul e seus pesquisadores.

O presente relatório é resultado de estudos na área do turismo que tem como tema central o diagnóstico do potencial e das limitações para o desenvolvimento do turismo em destinos ou potenciais destinos turísticos. No presente caso, trata-se de um estudo inédito no contexto do Corredor Bioceânico sendo o município de Porto Murtinho é a primeira localidade a ser submetida a apreciação por meio do método aqui delineado. Tal sua importância que deverá refletir em iniciativas similares em outros destinos ao longo do Corredor.

Utilizamos como referência o modelo de diagnóstico apresentado por *Dwyer e Kim (2003)*, que é um estudo reconhecido por suas extensas contribuições para a área desde sua publicação. O modelo chamado *Destination Competitiveness: Determinants and Indicators* apresenta di-

versas variáveis bastante úteis para avaliar o nível de competitividade de um destino. Dentre os itens avaliados estão os recursos (base para uma avaliação de potencial) tanto de ordem natural, como os recursos naturais, paisagísticos, fauna e flora, quanto os recursos de ordem artificial, como a infraestrutura geral do município como saneamento e vias de acesso, como infraestrutura relacionada à atividade turística turismo como aeroporto, meios de hospedagem, restaurantes dentre outros.

Outros elementos relevantes em destaque no modelo são condições relacionadas a *Gestão do Destino*, *Situações Condicionais* e *Demanda*. O somatório e conectividade entre esses construtos resulta na avaliação de competitividade do destino, bem como na avaliação da prosperidade socioeconômica. Em acréscimo aos indicadores do modelo, propusemos um recurso (Análise G.U.T.) para auxiliar a tomada de decisão no âmbito da gestão municipal do turismo. O instrumento prevê a utilização de 3 grandes grupos sendo eles: GRAVIDADE, URGÊNCIA e TENDÊNCIA a respeito de cada item avaliado no modelo. Ou seja, ao tomar como referência uma variável em análise, indicamos qual é a sua gravidade para afetar o turismo, a urgência da necessidade de lidar com ela e a tendência de continuidade se nenhuma medida for tomada. Ressalta-se que os itens estão sendo avaliados de forma subjetiva, ou seja, conforme conhecimento dos pesquisadores e ordem de importância para que haja um planejamento e desenvolvimento da atividade turística. Em cada grupo da análise G.U.T., tomou-se como referência uma escala de 1 a 5, indicando o grau de incidência do fator:

- Gravidade (G): 1- sem gravidade, 2- pouco grave, 3 - grave, 4- muito grave, 5 - extremamente grave;
- Urgência (U): 1- pode esperar, 2- pouco urgente, 3 - o mais rápido possível, 4 - urgente 5 - precisa de ação imediata;
- Tendência (T): 1- não irá mudar, 2 - irá piorar em longo prazo, 3 - irá piorar, 4 - irá piorar se nada for feito, 5 - irá piorar rapidamente se nada for feito.

No mesmo sentido de acréscimo e valorização do diagnóstico aqui exposto para contribuir com o desenvolvimento organizado no turismo local, propusemos analisar cada variável sob o prisma do turismo de experiência. Assim, avaliamos o quanto o recurso demonstrado na variável tem potencial para produzir SENSACIONES nos turistas, provocar os SENTIDOS, está amparada em uma HISTÓRIA de valor, com

participação PASSIVA ou ATIVA do turista, resultando em um score final denominado potencial para o turismo de experiência. São variáveis igualmente avaliadas de forma subjetiva, pois, o segmento *turismo de experiência* é interligado com a singularidades, a imaterialidade dos serviços prestados, observando as especificidades dos atrativos e produtos turísticos, sendo uma forma de criar inúmeras possibilidades de aproveitar o potencial do turismo na localidade. Para se analisar o turismo de experiência, foi utilizado uma escala de que varia de 1 a 5 conforme o grau de influência do fator em análise, conforme apresentado abaixo:

- Sensações: significa a capacidade do recurso em produzir sensações, variando de 1 a 5 conforme o turista pode sentir;
- Sentidos: significa a capacidade do recurso em mexer com os sentidos humanos, variando de 1 a 5 nas sensações que envolvem o tato, paladar, olfato, visão e audição;
- História: significa a potencial histórico do recurso, podendo estar associado a contação de mitos, lendas e análise das sensações provocadas no turista;
- Participação Passiva: potencial do recurso em incluir participação passiva do indivíduo, aquela que o turista apenas observa e sente;
- Participação Ativa: potencial do recurso em incluir participação ativa do indivíduo, aquela que o turista está é coparticipante ou coprodutor da experiência.

Acreditamos que os dados aqui apresentados podem contribuir sobremaneira para o desenvolvimento social e econômico a partir da atividade turística em Porto Murтинho. Não obstante é possível afirmar que se estabelece um caminho pavimentado para a construção de um Plano Municipal de Turismo, qual seja originado nos anseios populares, promovido em meio a ampla representatividade, construído em coletividade, seguramente democrático e assertivo para o desenvolvimento sustentável do turismo.

4.3.1 Recursos Naturais

Clima

O Clima de Porto Murтинho caracteriza-se como tropical úmido

e subsumido. Os períodos de chuvas são dos meses de setembro a abril, com maior intensidade em dezembro. As temperaturas mais frias ocorrem entre os meses de maio e agosto, variando entre 18° e 21°. As temperaturas mais quentes são entre os meses de outubro e janeiro, variando entre 23° e 42°.

As temperaturas em Porto Murtinho não interferem significativamente para a atividade do turismo. O clima não pode ser considerado um atrativo em si, capaz de atrair turistas especialmente para conhecê-lo. De outro modo, as altas temperaturas podem influenciar na experiência do visitante quando em atividades em ambientes naturais, exigindo maior hidratação, sombra e período de descanso. Mesmo assim, o clima pode ser um forte aliado na medida em que há abundância de recursos hídricos e naturais em Porto Murtinho, oportunizando produtos e serviços direcionados para o público consumidor de produtos turísticos de natureza, aventura e pesca.

O clima não representa fator de gravidade para o turismo, tampouco quaisquer possibilidades de interferência humana. A consistência climática permite a prática de atividades ao ar livre, como a observação de aves e as diversas alternativas de turismo em meio a natureza. Neste sentido, embora não seja capaz de atrair visitante para contemplá-lo ou experimentá-lo e alguns cuidados devam ser sugeridos aos turistas, considera-se que o clima local não é um fator limitante para o desenvolvimento do turismo.

GUT

Indicador	Gravidade	Urgência	Tendência	Score
Clima	1	1	1	3

EXP

Indicador	Sensações	Sentidos	História	P. Passiva	P. Ativa	Score
Clima	2	2	5	4	4	17

Limpeza e Saneamento

A lei municipal de nº 1640, de 12 de dezembro de 2017 dispôs

sobre a aprovação da política municipal de saneamento. Segundo dados da Sanesul (2020) a população urbana do município tem acesso a água tratada (99%) e 91,56% tem acesso a esgoto (LIMA FILHO, 2021).

A limpeza urbana não apresenta aspectos negativos relevantes, não existe a sensação de uma cidade malcuidada ou suja, mas há aspectos que precisam ser considerados. Um dos principais recursos para o desenvolvimento do turismo, a paisagem beira rio, sofre com detritos e acúmulos de resíduos descartados indevidamente em alguns locais de fácil visualização e acesso.

O princípio essencial para o desenvolvimento do turismo de maneira organizada é ter uma cidade limpa e saneada primeiramente para seus moradores e então o turista poderá usufruir tanto do ambiente paisagístico, imagético e simbólico possível de ser encontrado em Porto Murinho, quanto da hospitalidade advinda de uma população que se agrada de sua cidade e tem orgulho de apresentá-la ao visitante. Nesse sentido, cuidados são essenciais para um turismo sustentável e em harmonia com a natureza.

GUT

Indicador	Gravidade	Urgência	Tendência	Score
Limpeza e Saneamento	2	2	2	6

EXP

Indicador	Sensações	Sentidos	História	P. Passiva	P. Ativa	Score
Limpeza e Saneamento	4	4	1	4	5	18

Paisagem

A paisagem em Porto Murinho foi construída historicamente como resultado das interferências dos fenômenos naturais e da mão humana. Ambas podem ser contempladas nitidamente. As grandes enchentes que assolaram o município ao final da década de 1970 deixaram marcas profundas no relevo e nas interferências humanas a posteriori. Por outro lado, é possível contemplar, por exemplo, o reflexo das ações humanas como a construção do dique para contenção das águas fluviais. Os movimentos humanos, a influência sobre a economia e sobre

a sociedade, ou seja, toda construção histórica relacionada a esta obra arquitetônica pode ser considerada um conjunto de recursos únicos e singulares para potencializar a atração de visitantes e então promover o turismo de experiência, por meio dos sentidos, sensações, histórias e da participação passiva dos turistas.

Outro elemento presente na paisagem local são as construções arquitetônicas e monumentos históricos. Eles estão espalhados por toda a cidade e são locais de grande interesse para o turismo.



Imagem 16 – Paisagem urbana, edifício Castelinho no centro da cidade
Fonte: Erick Wilke

Os casarios retratam, em parte, o desenvolvimento econômico, histórico, social, cultural e riqueza dos tempos áureos dos ciclos econômicos da erva-mate, do tanino e do charque. Observada enquanto paisagem, isolando-a hipoteticamente de seu contexto histórico, pode ser por si um recurso singular em âmbito estadual. Nesse sentido, pode-se envolver os turistas com experiências, com as histórias do local, com as questões culturais (mitos, lendas e contação de causos) sobre a construção e modificação da paisagem. Além de que um diferencial da paisagem em Porto Murtinho e o rio Paraguai, pela sua beleza cênica, potencial fluvial, hídrico de atividades que podem ser desenvolvidas no município.



Imagem 17 – Paisagem do Rio Paraguai em Porto Murтинho
 Fonte: Erick Wilke

Atualmente, a paisagem urbana apresenta casarios em bom estado de conservação e muitos com a fachada renovada. Portanto, não exige urgência de interferência, mas necessidade de constante manutenção por serem prédios históricos. O turista valoriza e reconhece as relações provocadas por meio das sensações que se vivencia com a paisagem, o que torna a história singular, mexendo com as questões das memórias, das histórias, sentimentos de cada turista, da cidade e sua participação e interação pode se dar das duas formas como participação ativa e passiva e ambas de formas sustentáveis, zelando pelos impactos ambientais, econômicos, culturais entre outros, de maneira que minimize os negativos e ressalta os impactos positivos.

GUT

Indicador	Gravidade	Urgência	Tendência	Score
Paisagem	2	3	4	9

EXP

Indicador	Sensações	Sentidos	História	P. Passiva	P. Ativa	Score
Paisagem	5	5	5	5	5	25

Flora e Fauna

Assim como Campo Grande é considerada o portal de entrada para o Pantanal, Porto Murtinho é reconhecida como portal sul do Pantanal. O local é um excelente representante da fauna e flora pantaneira. É possível notar ao longo das margens do Rio Paraguai, o fundo das matas que retomam a lembrança da Amazônia e da Mata Atlântica com a exuberância da cor verde presente.

Segundo o inventário florístico realizado na região do Fecho dos Morros (BAPTISTA-MARIA, 2009) chama a atenção a existência e predominância da *Copernicia alba* ou carandazal, “esta formação ocupa extensas áreas em direção à cidade de Porto Murtinho nas proximidades do rio Paraguai” (pg. 18). Nesta área, é possível encontrar 176 espécies de árvores, 61 de arbustos, 24 de lianas, 52 de ervas, 04 de palmeiras, 04 de epífitas, 05 de arvoretas e 01 de parasita.

Assim, o município possui em seu entorno, potencial para a observação da fauna e flora silvestre. Segundo aponta estudo do Instituto Mamede é possível agregar o ecoturismo, o turismo de observação de vida silvestre, especialmente o de observação de aves com alto potencial turístico na região. De acordo esse instituto o município abriga 2 biomas mundiais, sendo o Chaco Paraguai-Pantanal e o Cerrado, conforme descreve Benites et al. (2019, pag. 269) “é o único município brasileiro a apresentar atributos biológicos e paisagísticos que o caracterizam, definitivamente, como integrante do Chaco”. Neste sentido, a natureza apresenta potencialidade para exploração atividades na natureza, como observação de aves, ecoturismo, turismo científico entre outras classificações turísticas:

A biodiversidade encontrada nessa região é pulsante e sinaliza seu valor como um ativo de desenvolvimento socioeconômico local. É preciso encontrar estratégias de uso sustentável dos bens naturais e o Ecoturismo pode ser o caminho viável para esta conquista

A respeito do segmento de observação de aves, ou *birdwhatchig*, dados do portal WikiAves – referência no registro de espécies e imagens amplamente utilizado pelos praticantes da atividade, existem pelo menos 278 espécies de aves já registradas. Segundo pesquisa de Mamede et

al. (2019), Porto Murtinho apresenta potencial para abrigar pelo menos cinco roteiros turísticos para observação de aves, sendo concentrados no Parque Municipal Cachoeira do Apa (1), na área urbana do Município (2), na região do Barranco Branco (3), na área do dique e área rural adjacente (4) e na estrada BR-267 e adjacências. Além desses, o estudo apontou a possibilidade de mais dois roteiros integrados com o Paraguai, sendo o primeiro integrando Porto Murtinho, Carmelo Peralta e Isla Margarita (PY) e o segundo integrando a Ingazeira com San Lázaro – Vallemí (PY).

O Instituto Mamede realizou o levantamento dos locais apropriados para observação de pássaros – chamados hotspots, bem como do número de espécies existentes na região. Além disso, foi realizada a primeira oficina de formação de condutores de avistamento de pássaros.



Imagem 18 – Observadores de pássaros em Porto Murtinho

Fonte: Simone Mamede

Os recursos de fauna e flora são potenciais para o desenvolvimento da atividade do turismo em diversos segmentos, somados além daqueles voltados a natureza. A contemplação e o conhecimento mais aprofundado sobre os recursos existentes contribui para a visitação local, uma vez que se trata de um ambiente rico em diversidade histórica e cultural. Nos segmentos existentes como o turismo de pesca, quando bem planejados e executados – em harmonia com as boas práticas de conservação e sustentabilidade ambiental – podem se tornar uma forma de propiciar

e provocar as experiências a fonte da experiência do contato do ser humano com o ambiente natural. A criatividade e intensidade e/ou formas de participação dos turistas das interações poderão determinar o quanto tais recursos serão relevantes para o crescimento dos produtos/atrativos turísticos estruturados em Porto Murtinho.

GUT

Indicador	Gravidade	Urgência	Tendência	Score
Flora e Fauna	2	2	3	7

EXP

Indicador	Sensações	Sentidos	História	P. Passiva	P. Ativa	Score
Flora e Fauna	5	5	5	5	5	25

Parques e reservas naturais

O município de Porto Murtinho, possui diversos atrativos naturais. Um deles é o **Parque Municipal Cachoeira do Apa**, por onde passa o Rio Apa e deságua no Rio Paraguai, na divisa do Brasil com o Paraguai, região de fronteira. A Cachoeira do APA, está distante a 80 km de Porto Murtinho e encontra-se em uma área de proteção ambiental. Trata-se de uma Unidade de Conservação de Proteção Integral, possui plano de manejo e recebe ICMS ecológico. Conforme apresenta Benites (et al, 2021 pag. 271):

O território de Porto Murtinho integra parte do Parque Nacional da Serra da Bodoquena, a Área de Proteção Ambiental (APA) do Rio Perdido e um pequeno parque, o Parque Natural Municipal Cachoeira do Apa, num total de 60.907,95 hectares dos 1.773.500 hectares que perfazem a superfície territorial do município, ou seja, as unidades de conservação não alcançam 4% do território.

No Parque é possível encontrar uma “praia” com área para banho, área para camping e trilhas ecológicas. No entanto, não apresenta infraestrutura adequada para a recepção, estadia ou maior conforto de visitantes.

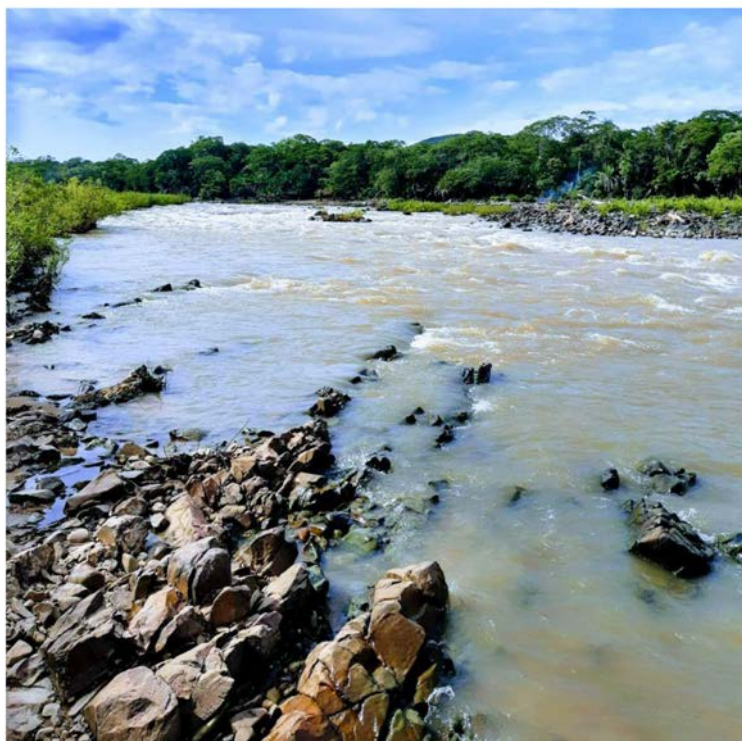


Figura 39 – Cachoeira do Parque Municipal Cachoeira do Apa
Fonte: Prefeitura Municipal de Porto Murtinho.

A área de preservação do **Rio Perdido** (Unidade de Conservação de Uso Sustentável) é utilizada como ponto de partida para pesca predatória. No entorno da UC é possível encontrar casas de aluguel ou ranchos – regulamentados junto à prefeitura do Município – os quais são utilizados como base para recepção de visitantes. A área do Rio Perdido em Porto Murtinho não apresenta infraestrutura para a recepção de turistas, mas há projetos para atender a essa necessidade.

A dificuldade em fiscalização e controle causa outras situações pouco desejadas como a atracagem de barcos nos barrancos do parque, onde os usuários deixam resíduos e lixo. Considerando os desafios a fiscalização dos parques, bem como que a natureza é parte importante para as atividades de turismo do município, e com isso as questões de gravidade aumenta. Ainda pode-se considerar um senso de urgência na tomada de ações corretivas, uma vez que a tendência é piorar em havendo continuidade do uso desorganizado dos recursos naturais no local.



Figura 40 – Cachoeira do Rio Perdido
 Fonte: Prefeitura Municipal de Porto Murтинho.

O turismo em contato com a natureza pode ser gratificante memorável, promovendo experiências e sensações únicas. Nota-se, claramente, que em Porto Murтинho há um relevante potencial turístico por meio da exploração qualificada e responsável dos parques existentes.

GUT

Indicador	Gravidade	Urgência	Tendência	Score
Parque e reservas Naturais	3	3	5	11

EXP

Indicador	Sensações	Sentidos	História	P. Passiva	P. Ativa	Score
Parque e reservas Naturais	5	5	4	4	5	23

4.3.2 Recursos Culturais

Sítios históricos e Museus

Atualmente o **Museu Dom Jaime Aníbal Barrera**, localizado centro da cidade, está desativado. Trata-se de uma potencialidade adormecida e inutilizada a qual poderia compor o leque de atrativos na região central da cidade, somando-se aos atrativos de cunho histórico e cultural.



Imagem – Museu Dom Jaime Aníbal Barrera
Fonte: Erick Wilke

Há um museu na colônia indígena Ayoreus, o **Museu Verde**, que é voltado para o audiovisual com imagens e vídeo dos indígenas e anciãos inclusive fazendo as práticas das antigas tradições. Segundo informações adquiridas in loco também será implantado um museu do índio pela ONG Alves de Barros.

A cultura em uma localidade é fonte de (re)afirmação de sua identidade. Resguardar as memórias de modo apropriado, seja dos bens materiais ou seja dos bens imateriais e dos saberes populares, é importante para a criação de atrativos turísticos e, portanto, essencial para o desenvolvimento do turismo associado a cultura e a história. Colocá-los a disposição para que sejam contemplados e conhecidos tanto pela própria população, em primeiro lugar, quanto para os turistas, constrói um sentimento de orgulho e reconhecimento de si para aqueles que a

vivenciam e vivenciaram em suas trajetórias no local. Assim, consideramos que ações imediatas devem tomar lugar na esfera pública e privada para viabilizar a organização dos locais de memória, facilitando-os para que visitas sejam possíveis em breve.

A experiência do turista em museus promove inúmeras sensações e sentimentos, percepções. O lugar especial, pois é nele que se encontra normalmente a história de um povo e os que o compõe como alimentos, vestimentas, línguas entre outros detalhes. Além disso, trata-se de um espaço de educação e conhecimento, formas de agregar valores e também uma forma de viajar para o passado e contemplar o que afetou na população dos dias atuais.

GUT

Indicador	Gravidade	Urgência	Tendência	Score
Recursos Culturais	4	4	2	10

EXP

Indicador	Sensações	Sentidos	História	P. Passiva	P. Ativa	Score
Recursos Culturais	5	5	5	5	5	25

Características Arquitetônicas

Porto Murtinho possui diversas edificações históricas e culturais, prédios e monumentos, como o **Castelinho**, o **Edifício Jorge Abrão** e a **Escola Nossa Senhora Imaculada Conceição**. As edificações encontram-se em várias partes da cidade, é possível encontrar monumentos que fazem referência aos ciclos econômicos e homenageia personagens da cultura popular local, como o **Touro Candil** e o **Monumento ao Pantanal**. Esse tipo de construção ajuda a expressar de forma explícita a evolução histórica e econômica local e regional, além de instigar a curiosidade para os fatos relevantes retratados em cada monumento, podem contribuir para a composição e oferta de produtos turísticos de baixa complexidade e rápida implementação.

Por se tratar de um espaço urbanístico contendo diversas construções de valor histórico, tem o potencial para se tornar parte integran-

te de produtos turísticos singulares no Estado de MS. Neste sentido, é plausível a intervenção do Municipal em parceria com a iniciativa privada e com proprietários das edificações a fim de fomentar experiências de visitação e conhecimento. Parte-se do princípio de que a utilização contemplativa (participação passiva) – em detrimento às portas fechadas sob deterioração do clima e das possíveis intempéries – advindo não somente da atividade turística, mas dos movimentos de interesse da comunidade local, é um dos mecanismos mais eficazes para a valorização e conservação da memória, da identidade e dos símbolos familiares e da cultura de uma comunidade.

Assim, sugere-se que as intervenções sejam em direção a construção coletiva de um bem maior, qual seja, a valorização da história e da cultura por meio da abertura planejada, estruturada e consciente dos patrimônios edificados ao público, devidamente acompanhados por guias ou condutores locais, somados ao conhecimento de munícipes com notório saber dispostos a compartilhar histórias e contos/mitos/lendas e causos populares.

Por se tratar de um município com recursos arquitetônicos valiosos, considera-se grave não priorizar a reforma desses ambientes uma vez que alguns deles precisam de uma ação imediata, pois apresentam concentração de fungos e bolor em estruturas sensíveis ao clima.

A importância de características arquitetônicas sejam elas urbanas ou rurais na formação de cidades e espaços construídos é primordial e para agregar a experiência do turista também, já que inclusive para festas populares como o carnaval, quando feitos em lugares históricos como Porto Murinho, até despertam o desejo dos mesmo depois de retornar para conhecer os locais com mais calma.

GUT

Indicador	Gravidade	Urgência	Tendência	Score
Características arquitetônicas	3	3	4	10

EXP

Indicador	Sensações	Sentidos	História	P. Passiva	P. Ativa	Score
Características arquitetônicas	5	5	5	5	5	25

Gastronomia

A gastronomia de Porto Murtinho é rica e retrata traços da culinária de países vizinhos especialmente o Paraguai e também do Estado gaúcho Rio Grande do Sul, além da culinária local pantaneira. Dentre os pratos do município, pode-se encontrar a Sopa Paraguaia, Chipa e outros pratos tidos como típicos da cidade como a **Lasanha de Pintado com Creme de Bocaiúva** e o **Lambreado**.

A culinária e a gastronomia pode ser considerada uma excelente fonte de riquezas que retratam a história e a cultura de um local. Em Porto Murtinho essa fonte de riqueza pode ser potencializada e diferenciada de qualquer outro local no Estado, até mesmo no Brasil, uma vez que ali é possível encontrar pratos típicos com amplo teor de regionalização e um fruto com características singulares, encontrado somente na região do município.

O fruto **Bocaiúva** se dá em uma palmeira que pode chegar até 25 metros e em outros lugares pode ser chamada de Macaíba ou Cocol-Baboso, já que ela pode ser encontrada em outros lugares do Brasil. Merece destaque a menção ao fruto local denominado **Greifo**. Ele possui características similares aos Pomelo encontrado no Paraguai e com a Toranja ou Grapefruit Norte Americana. Em terra Porto Murtinhenses ela assumiu características peculiares, diferentes das encontradas em qualquer outra região. Acredita-se que as características do solo deram ao fruto um aspecto local, migrando da tradicional coloração avermelhada da polpa, para uma coloração mais clara, parecida com um limão. Rica em vitaminas, é consumida principalmente in natura ou em de suco, como prato principal ou sobremesas. Ademais, ela tem sido fonte de inspiração para criação de receitas mais elaboradas, como o mouse de Greifo, geleias e outras sobremesas, podendo também ser utilizado como molhos em comidas feitas a base de peixe, carne e frango.

Sugere-se o implemento de um programa de criação e valorização da cultura local em torno dos saberes culinários, por meio do qual poderão surgir indivíduos talentosos acompanhados de receitas e pratos exóticos, baseados nas tradições e técnicas reconhecidas nos costumes ainda não revelados. Ainda, as receitas e pratos típicos locais já reconhecidos precisam encontrar espaço no rol de oferta aos moradores e visitantes. Como sugestão, os restaurantes podem aproveitar oportunidades com

o advento do turismo e oferecer em seus cardápios receitas com pratos típicos locais.

Essa iniciativa pode ser iniciada imediatamente por meio de duas receitas salgadas e duas receitas doces que já foram premiadas e reconhecidas como a *Panqueca Pantaneira*, *Lasanha de Pintado ao Creme de Bocaiúva*, *Flan de Greífo com Calda de Acerola* e o *Pudim de Greífo*, mas ainda não foram disponibilizadas para consumo em qualquer dos restaurantes da cidade.

Entendemos que não há gravidade na permanência do que hoje existe em torno da gastronomia, ou seja, a atual situação não incorrerá em qualquer risco a não ser a perda iminente de oportunidades para o crescimento do interesse em Porto Murinho. Esta uma forma de aproveitar os potenciais turísticos além de auxiliar na preservação da cultura local, pois pratos típicos como já mencionado anteriormente, auxiliam na preservação cultural, refletem a imagem de um povo, apresentam costumes locais. Em longo prazo, no entanto, pode ocorrer que as tradições e costumes culinários sejam desconectados dos hábitos cotidianos ou simplesmente caiam no esquecimento.

Nada impede que o município faça da sua gastronomia regional um marco para o Corredor Bioceânico, aumentando a expectativa e experiência de turistas em potencial, muitos dos quais viajam exatamente para consumir algo que só existe em determinado local, o que pode potencializar o turismo gastronômico local. Definitivamente, o Greífo pode ser o carro-chefe de atratividade para o turismo gastronômico local.

GUT

Indicador	Gravidade	Urgência	Tendência	Score
Gastronomia	1	3	2	6

EXP

Indicador	Sensações	Sentidos	História	P. Passiva	P. Ativa	Score
Gastronomia	5	5	5	5	5	25

4.3.3 Recursos Criados

Infraestrutura Turística

Infraestrutura é um dos tópicos mais exigentes e importantes para os aspectos de crescimento e receptividade para a implementação da atividade turística. Angariar recursos para investimento em infraestruturas voltadas para o turismo significa primeiramente que elas deverão beneficiar a população local como o paisagismo ou a sinalização turística. Seja para a população local, seja para os turistas, ambas necessitam de apoio das autoridades locais em compreender o alcance das oportunidades advindas com o turismo. Sabe-se que muito da experiência do turista e sua satisfação estão relacionadas diretamente aos cuidados que a cidade apresenta com sua infraestrutura.

Uma das principais fontes potenciais de atração de visitantes são os eventos. Cidade de Porto Murtinho realiza alguns eventos já tradicionais, como o **encontro de motociclistas** que acontece anualmente no mês de junho. Entre outubro e novembro acontece o **Festival Internacional de Porto Murtinho** que além de competições relacionadas a pesca, são oferecidas diversas atrações artísticas, envolvendo inclusive a participação de países vizinhos. Além disso, em dezembro é comemorado a **celebração a Nossa Senhora de Caacupé**, Santa Padroeira do Paraguai e o carnaval conhecido como **Porto Folia** ou “*Outros Carnavais*”. A cidade apresenta o mínimo de infraestrutura suficiente para a recepção, por exemplo de eventos de médio (entre 501 a 1000 pessoas) e grande porte (entre 1001 a 1500 pessoas).

O município pode investir em vários elementos infraestruturais que deverão contribuir para melhor a recepção tanto de turistas, independente dos segmentos turísticos que o município venha a promover. Como exemplo, sistemas de drenagem urbana, paisagismo, sinalizações turísticas e revitalização da praças, pavimentação e calçadas, passeios, iluminação pública e ciclovias/ciclofaixas, orla do rio Paraguai, dentre outros.

GUT

Indicador	Gravidade	Urgência	Tendência	Score
Infraestrutura Turística	3	3	4	10

EXP

Indicador	Sensações	Sentidos	História	P. Passiva	P. Ativa	Score
Infraestrutura Turística	2	3	3	2	2	12

Acomodações (qualidade e variedade)

No município existem 29 meios de hospedagens, sendo 3 hotéis, 9 pousadas, 10 casas de aluguel por temporada e 7 barcos hotéis. Ao total são 753 leitos, distribuídos da seguinte forma: 112 em hotéis, 322 nas pousadas, 208 nas casas de aluguel e 11 nos barcos-hotel. Todas as unidades habitacionais registradas no município possuem ar-condicionado e chuveiro elétrico. Algumas acomodações podem variar de acordo com as classificações e com os equipamentos que possuem, como por exemplo, nos equipamentos disponíveis internamente como TVs, frigobar e o tamanho da cama.

Ressalta-se que a existência ou ausência de itens de conforto, segurança e a prestação dos serviços pode influenciar na experiência e nas avaliações dos hóspedes a depender de suas expectativas e necessidades. Dentre eles, a qualidade de atendimento e cortesia, limpeza e asseio do local, arrumação e organização da empresa. Outros, mais internos são a existência de tomadas próximas as camas, o tempo de vida e uso dos aparelhos de ar-condicionados, das TVs e dos controles remotos, entre outros.

Quanto ao sinal de internet, os hotéis disponibilizam e retransmitem o que está disponível na cidade, o que pode variar de hotel para hotel. O município apresenta limitações facilmente percebidas pelo visitante que busca conectar qualquer aparelho na rede mundial de computadores. As conexões do tipo 3G e 4G estão disponíveis, mas nem sempre concretizam a conexão nos aparelhos móveis. Quanto ao sinal de Wi-Fi, a cidade recebe o serviço via cabos de fibra-ótica, mas ainda sofre com instabilidade e queda de conexão. Assim, a experiência do usuário com a internet pode ser limitada em horários e locais.

Em uma região que alcança altas temperaturas, a existência de climatização adequada é um aspecto favorável para as avaliações de conforto dos hóspedes e eventuais turistas, especialmente aqueles com interesse na natureza, pesca ou observadores de pássaros, pois passam horas ao ar livre sentindo o calor do dia.

Os meios de hospedagem suspendem o atendimento durante 4 meses ao ano, de novembro a fevereiro. Isso ocorre em razão da baixa temporada da pesca, sendo que os meios de hospedagem acreditam que não podem gerar receita fora deste período e assim evitar gastos com água e energia.

A participação e envolvimento dos hoteleiros e proprietários de casas de aluguel e pousadas com o turismo ainda é tímida e desarticulada. Há uma certa resistência que vai desde o preenchimento das FNRHs (Ficha Nacional de Registro de Hóspedes, por meio da qual faz-se o informativo oficial para o Ministério do Turismo do fluxo de turistas na localidade e no empreendimento) e demais dados oficiais, até a participação organizada nas entidades associativas de cada classe. Está sendo construída junto aos empresários uma sensibilização que visa disseminar a necessidade de que assumam o papel como empreendedores ativos no turismo, convidando-os inclusive para a participação no Comtur, órgão este que possui representatividade de diversas associações, poder público e privado. Algumas iniciativas já realizadas de sensibilização, orientações no sentido da mudança de visão na e na para gestão do turismo têm sido buscadas junto às novas gerações dos proprietários dos meios de hospedagens, uma vez que, mais jovens, se apresentam mais dispostos e abertos ao envolvimento com o município a implantação de inovações em todas as áreas do negócio que envolve o turismo e sua receptividade.

Dentre os empresários, há quem evite contratar pessoas capacitadas ou com melhor formação para suprir as necessidades de algumas funções. Eles acreditam na continuidade do negócio em família. Uma sugestão da Secretaria de Turismo de Porto Murinho é prover um banco de dados com todas as pessoas que possuem ou já passaram por treinamentos oferecidos pela prefeitura. Ocorre que muitos funcionários na atualidade não possuem experiência, tendo que aprender do zero enquanto trabalham junto ao convívio com os clientes.

Uma peculiaridade do município são as casas de aluguel por temporada. Para o turista é um meio de hospedagem bastante atrativo uma vez que a infraestrutura é menos complexa e não se oferece café da manhã, o que torna uma forma de hospedagem de baixo custo e maior liberdade no uso dos espaços para realização de confraternizações como festas e churrascos.

A ausência de envolvimento do setor de hotelaria entre outros setores de forma organizada e com representatividade para com o turismo local se torna um aspecto ainda mais grave quando desta participação poderiam surgir oportunidades para cada um dos empreendimentos e para a melhoria da prestação dos serviços, o que atinge diretamente do

turismo local em todas a sua extensão.

A depender do foco do turismo e do perfil do público visitante, como o *birdwatching*, alguns elementos e detalhes precisam ser lembrados e destacados como diferenciais na atividade turística. Mesmo ao se lidar com um perfil geral, muitos elementos são essenciais como boa conexão a internet, disponibilidade de tomadas e um atendimento profissional.

Sabe-se que a hotelaria é um dos pilares do turismo organizado. Em razão disso, as avaliações dos turistas em Porto Murтинho, tanto positivas quanto negativas, podem ser potencializadas em função da experiência com o ambiente de hospedagem. Com bons prestadores, o turismo local cresce e se desenvolve, mas com prestadores ruins, as perdas podem ser irreparáveis.

GUT

Indicador	Gravidade	Urgência	Tendência	Score
Acomodações	4	5	4	13

EXP

Indicador	Sensações	Sentidos	História	P. Passiva	P. Ativa	Score
Acomodações	5	5	2	1	1	14

Aeroporto

O município possui um aeródromo, o **Aeroporto Municipal de Porto Murтинho**. Atualmente, é utilizado para voos de taxi aéreo. O espaço do aeroporto fica em área urbana a cerca de 1 km do centro da cidade, dentro perímetro interno do dique. A pista é asfaltada com 1300 m de comprimento por 30 m de largura e a 81 m de altitude. Não é uma pista pequena para o porte do município, uma vez que ela tem comprimento semelhante a pista do aeroporto Santos Dummont, na Baía da Guanabara, Rio de Janeiro.



Figura 39: Localização do Aeroporto de Porto Murtinho
Fonte: OpenStreetMap, 2021.

Segundo a legislação específica, a RBAC 107 (Segurança da Aviação Civil Contra Atos de Interferência Ilícita – Operador do Aeródromo) e a RBAC 153 (Aeródromos – Operação, Manutenção e Resposta à Emergência), o aeroporto de Porto Murtinho (sigla SSPM) se encaixa na categoria AP-0 a qual designa “aeródromo com operação exclusiva de operação geral, de serviço de táxi aéreo e/ou de aviação comercial na modalidade de operação de fretamento” e na categoria Classe I-A a qual designa “aeródromo em que o número de passageiros processados seja inferior a 200.000 (duzentos mil)”. Assim, o aeroporto está liberado pela Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC) para operar nas limitações das referidas designações.

Além deste, há outros nove aeródromos no município. Segundo aponta o Departamento de Controle do Espaço Aéreo (DECEA) estão localizados nas seguintes áreas rurais: Fazenda Matão, Fazenda São José, Fazenda União, Fazenda Quebracho Brasil, Fazenda Touro Peru, Fazenda Anahí, Estância Regina, Fazenda Seis Palmas, Fazenda Água Doce do Pantanal. São aeródromos usualmente utilizados para atender voos de pequeno porte como táxi aéreo e demandas particulares.

A presença do Aeroporto Municipal é um fator positivo para a perspectiva de desenvolvimento do turismo em Porto Murtinho. Ela abre um leque de oportunidades para expansão que vão desde a realização de negócios, especialmente no âmbito das empresas portuárias e a expansão do comércio fluvial local, até a possibilidade de recepção de turistas e visitantes em voos regionais em um primeiro momento.

Neste momento não se exige interferências no aeroporto a risco de causar situações graves para o turismo. No entanto a situação começará a mudar se for uma realidade existência de produtos turísticos estruturados e disponíveis a comercialização, expostos nas prateleiras de agencias de viagem, promovendo o consumo dos atrativos de Porto Murtinho. Neste cenário, o aeroporto deverá estar preparado para receber um contingente maior de viajantes. Acredita-se que as obras e investimentos em andamento no aeroporto deverão ser suficiente para atender tanto voos comerciais quanto uma demanda de turismo nos próximos anos.

GUT

Indicador	Gravidade	Urgência	Tendência	Score
Aeroporto	2	2	2	6

EXP

Indicador	Sensações	Sentidos	História	P. Passiva	P. Ativa	Score
Aeroporto	4	3	2	1	1	11

Informação turística

Em Porto Murtinho o *Centro de Atendimento e Informações ao Turista* (CAT) está formalmente constituído, mas não possui espaço físico específico e apropriado. O prédio que atualmente hospeda a Secretaria Municipal de Turismo atua como centro de promoção das informações turísticas. A expectativa é que outra estrutura em local de passagem na entrada da cidade seja destinada ao CAT-Porto Murtinho.

Mediante a essa situação, não há coleta e disponibilização de dados sobre o fluxo de visitantes ou sobre as informações disponibilizadas no cotidiano do Centro. As informações turísticas são importantes mecanismos de comunicação com a demanda existente e com a demanda em potencial. Informar o que há para ser consumido no município, bem como todas as

facilidades que o visitante pode encontrar, representa um demonstrativo tanto da organização da atividade no local, das conexões existentes entre os prestadores de serviços, quanto da organização do poder público para o desenvolvimento ordenado do turismo. Neste sentido, existem diversas formas para promover uma comunicação eficaz. Os caminhos podem abranger sites, as mídias sociais, outdoors, revistas, jornais e demais meios disponíveis preferencialmente por meio de campanhas publicitárias estruturadas. Escolher como o público será impactado, para além dos sites tradicionais como daqueles disponibilizados pelas secretarias de turismo em diversos municípios brasileiros, depende em primeiro lugar da existência de produtos turísticos formatados e prontos para comercialização.

Em havendo desejo e planejamento em torno do aumento do número de visitantes em um futuro próximo, é necessário criar a cultura da comunicação eficaz e eficiente. Essa cultura trata do hábito veicular informações relacionadas ao turismo com determinada constância abrangendo tópicos sobre produtos, experiências e fatos relevantes e deve envolver tanto o poder público quanto a iniciativa privada. O somatório das ações e das iniciativas individuais, como empresários e moradores, motivados pela visão futura de um turismo organizado pode contribuir para a criação de uma imagem positiva e despertar o interesse para cidade de Porto Murinho.

Vale ressaltar que na cidade não existe sinalização turística. Igualmente há uma precariedade na sinalização vertical de uso comum, pois não há indicações dos principais pontos de referência no município indicando a prefeitura, a câmara de vereadores, o aeroporto ou mesmo dos bairros e demais pontos de interesse comunitário como hospitais, creches, praças ou ruas. Nesse contexto que leva em consideração que a informação *in loco* deverá servir tanto para moradores quanto para o turismo compreende-se que há uma urgência na implantação da sinalização urbana útil especialmente aos moradores.

Quanto a sinalização turística, ela precisa ser útil especialmente nos períodos de alta temporada, direcionando os turistas de pesca e, espera-se em breve, possa acolher os turistas de observação de aves e de outros segmentos. Para cada um dos segmentos do turismo a sinalização pode contribuir para além de simplesmente informar as melhores rotas, promover experiências inovadoras, conscientizadoras e que ajudem a promover atividades de recreação e lazer com o mais alto nível de segurança.

GUT

Indicador	Gravidade	Urgência	Tendência	Score
Informações Turísticas	2	2	1	7

EXP

Indicador	Sensações	Sentidos	História	P. Passiva	P. Ativa	Score
Informações Turísticas	5	2	1	1	1	10

Acesso às áreas naturais

Segundo dados da prefeitura, existem 6 atrativos naturais. São eles o *Morro Pão de Açúcar*, *Fecho dos Morros*, *Morro Celina*, a *Fazenda Barranco Branco*, a *Cachoeira do Apa* e a *Cachoeira do Rio Aquidaban*.

O acesso aos atrativos pode representar alguma dificuldade, uma vez que pelas próprias características e localização, são inerentes de atrativos do em meio a natureza. No entanto, as limitações em nada impedem ou impossibilitam que o turista de natureza ou de outros segmentos conheçam os locais. Mesmo para aqueles que não estão habituados o acesso não é difícil e pode fazer parte da experiência da visitação de uma forma distinta única, valorizando a vivência do produto natureza.

Mensurar o nível de dificuldade em cada local pode contribuir para a formatação mais ajustada e primorosa dos produtos de natureza e envolvimento com as experiências turísticas de forma que a informação possa preparar o turista mais desavisado, contribuindo para o seu cuidado e bem-estar. Além disso, levar informações qualificadas aos turistas pode prevenir reclamações e melhorar a experiências com os locais visitados e, em última análise, demonstrar que o município está preocupado com cada detalhe em seu o relacionamento com o turista.

GUT

Indicador	Gravidade	Urgência	Tendência	Score
Acesso às áreas naturais	2	2	2	6

EXP

Indicador	Sensações	Sentidos	História	P. Passiva	P. Ativa	Score
Acesso às áreas naturais.	5	5	5	5	5	25

Serviços de alimentação (qualidade e variedade)

Existe uma pequena variedade de bares e restaurantes, alguns se destacam pela qualidade da alimentação, limpeza do local e serviços prestados. Entre eles, dois que merecem destaque. Primeiramente, o complexo comercial *Estacionamento Triagem Mécarí* é um empreendimento inaugurado em 2020. Trata-se de um estacionamento que comporta 390 caminhões, com amplo espaço de atendimento para os caminhoneiros, além de um restaurante que atende tanto o estacionamento quanto a rodovia. O restaurante *Vicari Caminho dos Andes* possui capacidade para atender 270 pessoas sentadas, com cozinha profissional totalmente equipada incluindo padaria. São servidos pratos executivos econômicos até pratos mais elaborados e dispendiosos. O cardápio atende tanto quem está de passagem ou a trabalho, quanto as pessoas com os paladares mais exigentes que desejam desfrutar de um preparo diferenciado. No entanto, no menu não há opções veganas ou vegetarianas. Uma vez que muitos indivíduos apresentam intolerâncias alimentares, trata-se de uma oferta importante que pode ser considerada pelos restaurantes locais.

O segundo é um restaurante bastante conhecido e frequentado: o *Tembiu'he* (*comida gostosa* em tupi-guarani). Ele apresenta boa variedade de pratos-feitos bem elaborados. São pratos à base de peixes e carnes habituais da culinária sul-mato-grossense. Não há opção do serviço em *buffet self-service* por peso, somente pratos prontos. O restaurante conta com Wi-Fi e climatização, mas não há tomadas próximas às mesas, o que poderia ser uma forma de conveniência e conforto ao cliente.

E apesar de ambos os restaurantes terem a presença da carne e do peixe inseridos em receitas tradicionais na região, nenhum explora a fundo receitas ou pratos típicos locais como o *Lambreado* ou sobremesas com a fruta local chamada *Greifo*. Trata-se de uma adaptação relativamente simples, mas que poderia trazer ganhos exponenciais na composição de ofertas únicas e diferenciadas em todo MS, principalmente na divulgação orgânica e espontânea dos frequentadores que ao consumirem pratos e receitas especiais de Porto Murтинho, certamente reproduziriam nas mídias sociais.

Se contarmos que a experiência também está na diversidade de serviços de alimentação e nos pratos consumidos, a experiência turística

ca pode ser levada para um nível especial de memória, sensações, mexendo com 5 sentidos do corpo humano, podendo ser uma experiência ativa ou passiva, dependendo da forma como é oferecida, além de e ludicidade. Sendo assim, trata-se de uma importante fonte de oportunidade para a promoção de produtos únicos em Porto Murtinho, anda não explorados.

GUT

Indicador	Gravidade	Urgência	Tendência	Score
Serviços de Alimentação (qualidade e variedade)	2	2	2	6

EXP

Indicador	Sensações	Sentidos	História	P. Passiva	P. Ativa	Score
Serviços de Alimentação (qualidade e variedade)	5	5	4	4	5	23

4.3.4 Gama de atividades

Baseadas nos recursos hídricos

Os recursos hídricos são a base potencial para as atividades que envolvem o turismo de Porto Murtinho e representam um grande potencial para o desenvolvimento de outras atividades recreativas e de lazer, além do atual segmento de pesca. A força dos recursos hídricos está diretamente ligada aos rios que circundam e/ou permeiam o município, especialmente o rio *Paraguai*, rio *Apa* e rio *Aquidabã* e rio *Amonguijá*. No período de seca, que é de abril a novembro, um complexo de praias é formado na área conhecida como *Ilha da Onça*, bem perto do município. Já o rio *Aquidabã* forma um conjunto de 11 cachoeiras. Algumas chegam a 120 metros de altura. O município é o ponto final da Traversia do Pantanal, um roteiro de onze dias navegando pelas águas do rio Paraguai. A aventura começa em Cáceres, passando por Poconé (MT), Corumbá e Miranda (MS).

Além dos citados, o município apresenta nascentes ou afluentes como o *Tarumã*, *Jatobá*, *Limoeiro*, *Serrinha*, *Jibóia*, *Água Fria*, *Ciena*,

Tomásia, Congonhas, Capivara, Getúlio, Lau-de-já, São Claro, Papagaio, Santa Teresa, Baguassú, Chatelodo, Rapadura, Triunfo, Lageado, Taquarussu, Formiga, São Paulo, Miguel, Santa Rosa, Figueira, Progresso e Sanga Funda.

Porto Murtinho não apresenta um leque de atividades náuticas disponíveis para o turismo, sendo que muito do que hoje existe está relacionado à prática da pescaria. Com poderosos recursos fluviais, a cidade dispõe de um amplo campo para o desenvolvimento do turismo fluvial. Dentre as atividades deste tipo de turismo estão a focagem diurna e noturna da flora e fauna (como o *birdwatching*), mergulho, trilhas e caminhadas guiadas, contação de histórias com ribeirinhos, sobrevivências na mata, entre outras. As oportunidades para o desenvolvimento de eco-produtos são inúmeras e estão relacionadas a um altíssimo potencial para o turismo de experiência.

GUT

Indicador	Gravidade	Urgência	Tendência	Score
Baseadas nos recursos hídricos	2	2	2	6

EXP

Indicador	Sensações	Sentidos	História	P. Passiva	P. Ativa	Score
Baseadas nos recursos hídricos	5	5	3	4	5	22

Turismo de natureza / ecoturismo

O município de Porto Murtinho dispõe de diversos recursos naturais para absorver práticas de turismo em ambiente natural ou mesmo atividades de turismo ecológico ou ecoturismo. Dentre os locais de maior interesse para interessados no ambiente natural estão destacam-se o Morro Pão de Açúcar, Fecho dos Morros, Morro Celina, a Fazenda Barranco Branco, a Cachoeira do Apa e a Cachoeira do Rio Aquidabã.

Nesses locais, são realizadas atividades contemplativas, trilhas a pé, observação de animais e flora, banhos de cachoeiras e campings. No entanto, elas não são originárias de produtos turísticos formatados os quais estejam a disposição para aquisição em agências de viagens ou

especializadas em ecoturismo, trata-se de atividades realizadas esporadicamente por iniciativas amadoras. Salienta-se, portanto, um conjunto natural valioso em oportunidade para a promoção do turismo e da visitação organizada.

Esses tipos de atividades, além do potencial de proporcionar experiências únicas e memoráveis, também sensibilizam os visitantes para o desenvolvimento de práticas sustentáveis e conscientizam sobre a importância equilíbrio do ecossistema e harmonia com ambiente natural.

GUT

Indicador	Gravidade	Urgência	Tendência	Score
Turismo de Natureza/ ecoturismo	2	3	3	7

EXP

Indicador	Sensações	Sentidos	História	P. Passiva	P. Ativa	Score
Turismo de Natureza/ ecoturismo	5	5	5	5	5	25

Entretenimento

Em Porto Murtinho é possível encontrar alguns recursos com bom potencial para a criação de produtos de entretenimento para a própria comunidade e para visitantes. O *Cine Teatro Ney Machado Mesquita*, após passar por restauração, abriga um Anfiteatro onde são realizados eventos de pequeno e médio porte. Ele está localizado às margens do Rio Paraguai. O local possibilita aos visitantes uma belíssima vista da natureza pantaneira.

O *Teatro de Arena Astério da Conceição*, onde semanalmente cerca de 15 jovens da cidade se reúnem, ao lado da Prefeitura Municipal para dançar *Break Dance*. A *Praça de Eventos José Barbosa Coelho*, CMA (*Centro de Múltiplas Atividades*) onde são realizados diversos eventos locais, um deles é o *Desafio dos Touros*, também conhecida como uma manifestação cultural de rua “*Touro Candil*”, trata-se de uma representação cultural de origem Paraguaia. Ela foi incorporada por Porto Murtinho por volta de 1995 em uma festa que se tornou parte do folclore da cidade, realizada no dia 7 de dezembro, um dia antes da *Nossa Senhora de Caacupê*, que é padroeira da cidade e contém muita dança, comida

e religiosidade (GIMENES, 2017).

A experiência do entretenimento é importante na vida de qualquer pessoa, pois servem como forma de lazer e divertimento diante de qualquer situação, principalmente de altos níveis de estresse que a cidade ou outro episódio cause. Assim pode-se compreender que há diversas formas de experiências, percepções e sensações envolvidas, onde a memória faz parte dos indivíduos e essas percepções de culturas como um produto, está cada vez mais assumindo implicações sociais e apresentando pontos positivos para o desenvolvimento da atividade turística (GONÇALVES, 2016).

GUT

Indicador	Gravidade	Urgência	Tendência	Score
Entretenimento	3	3	4	10

EXP

Indicador	Sensações	Sentidos	História	P. Passiva	P. Ativa	Score
Entretenimento	5	5	5	5	5	25

Eventos especiais / festivais

Uma das maiores manifestações artísticas no município é a *Festa do Touro Candil*. Porto Murinho também não deixa a desejar nos demais eventos que ocorrem em períodos específicos como a celebração à *Nossa Senhora de Caacupé*, virgem santa padroeira do Paraguai que ocorre em dezembro ou até o *Porto Folia* que ocorre em fevereiro.

Eventos podem e são um dos maiores atrativos para despertar o interesse em visitação. Os eventos são um importante recurso ou mecanismo para mitigar os efeitos da sazonalidade de um destino. Assim, é importante que ações sejam estabelecidas para reviver as festas populares e eventos municipais de forma que sejam organizados e inseridos em um calendário de atividades propício a divulgação e comercialização por agentes do turismo. O turismo de eventos, quando bem idealizado e estruturado, a experiência pode ajudar positivamente a imagem de um destino turístico. Ele pode conseguir visitantes ou turistas, movimentar a economia e enobrecer a vida cultural e social das regiões onde é realizado.

A ausência do envolvimento popular, empresarial e municipal na manutenção das tradições e festas populares locais pode contribuir para que elas caiam no esquecimento sob pena de não serem transmitidas para as novas gerações. Há uma necessidade latente em Porto Murтинho que é a de organização de populares em associações legalmente constituídas. Acredita-se que elas são um dos melhores caminhos para fortalecer as necessidades e desejos de todos os envolvidos com os festejos e tradições da cidade.

GUT

Indicador	Gravidade	Urgência	Tendência	Score
Eventos especiais/festivais	3	3	2	8

EXP

Indicador	Sensações	Sentidos	História	P. Passiva	P. Ativa	Score
Eventos especiais/festivais	5	5	5	5	5	25

4.3.5 Infraestrutura geral

Sistemas de serviços médicos para turistas

Em Porto Murтинho não há serviços médicos especializados para turistas ou postos de atendimento voltados a esse público em específico. Em muitos destinos turísticos existem atendimentos e serviços especializados para prestar o melhor atendimento possível considerando a língua e as características dos visitantes, como postos de atendimento médico ou delegacias com especialidade no atendimento de estrangeiros. No entanto, são ocorrências raras em localidades que movimentam um grande fluxo de turistas e as conseqüentes intercorrências que possam existir como resultado do movimento de pessoas e veículos.

Não se pode esperar em um primeiro momento que o atendimento médico em Porto Murтинho seja especializado no turista, mas sim que haja capacidade mínima de atendimento tanto da comunidade local quanto de um numero maior de indivíduos em determinado período do ano quando o volume de visitantes aumenta. Nestes períodos o municí-

pio deve estar preparado para que a população local não sofra com falta de profissionais, insumos e filas de espera, resultantes do aumento do número de atendimentos.

A recomendação da Organização Mundial da Saúde é de um médico para cada mil habitantes. Neste cenário, Porto Murtinho necessitaria contratar pelo menos mais 8 médicos para atender à recomendação internacional da OMS. Por outro lado, sabendo da realidade dos municípios brasileiros, especialmente dos localizados nas regiões interioranas, existe uma grande dificuldade em atrair e contratar profissionais. Além disso outros fatores precisam ser considerados, quais sejam, as condições laborais, técnicas e salariais oferecidas nestes municípios.

Ainda, segundo dados do Ministério da Saúde, do Cadastro Nacional dos Estabelecimentos de Saúde do Brasil – CNES, o município conta com 3 Equipes de Saúde da Família (1 equipe para cada 5,7 mil habitantes), 2 unidades básicas de saúde e um total de 16 leitos.

Sabe-se que é necessário que o destino turístico tenha boas condições em seu sistema de saúde, o qual possa ser útil primeiramente para sua população e assim ser estendido em qualidade aos visitantes. É o que ocorre em muitos destinos da região Sul do Brasil, onde muitos estrangeiros usufruem dos serviços gratuitos e de qualidade do Sistema Único de Saúde, o que muitas vezes não se encontra no país de origem.

GUT

Indicador	Gravidade	Urgência	Tendência	Score
Serviços médicos para turistas	2	2	2	6

EXP

Indicador	Sensações	Sentidos	História	P. Passiva	P. Ativa	Score
Serviços médicos para turistas	5	5	4	5	4	23

Sistema de telecomunicação para turistas

Algumas áreas do interior de Mato Grosso do Sul sofrem com restrições quanto aos serviços de telecomunicação. Até mesmo regiões consagradas com a atividade turística, como *Bonito* e *Serra da Bodoque-*

na, apresentam restrições quanto ao acesso a internet e sinal de telefonia móvel, o que acaba prejudicando o acesso a internet móvel.

As reclamações dos moradores nas redes sociais sobre os serviços de Banda Larga são recorrentes. Os moradores manifestam insatisfação com os serviços prestados, especialmente em relação as instabilidades e oscilações que ocorrem diariamente. No ano de 2018, tais reclamações motivaram que a câmara de vereadores produzisse um manifesto contra a empresa prestadora dos serviços e enviada ao Ministério Público e a ANATEL.

Em levantamento realizado em 2021 para suportar o Plano Diretor de Porto Murтинho, a população avaliou os serviços de telecomunicação e internet, registrando avaliações bastante preocupantes.

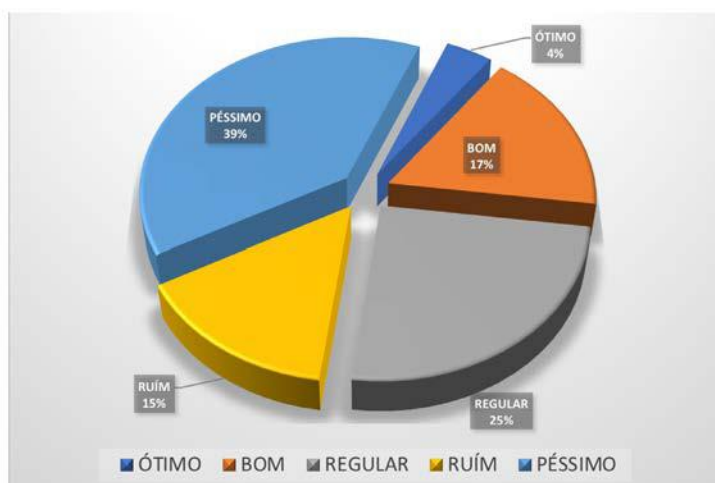


Imagem 19– Avaliação dos moradores sobre serviços de telecomunicação
Fonte: Plano Diretor de Porto Murтинho (2021)

A melhoria do sistema de comunicação em Porto Murтинho é essencial para o desenvolvimento do turismo que se espera esteja inserido no contexto globalizado e cosmopolita. Esse fator atinge desde a satisfação dos hóspedes e turistas, quem está totalmente habituado a registrar e postar imediatamente suas experiências nas redes sociais, até os empresários e suas formas de comunicação e comercialização pelos caminhos informacionais mais modernos e ágeis da atualidade.

A evolução dos negócios, do comércio e das experiências no turismo e em todas as atividades associadas a ele evoluem em paralelo ao

crescimento e viabilização dos sistemas informacionais e comunicacionais. Neste sentido, a evolução do turismo em Porto Murtinho exigirá em algum momento o aprimoramento dos serviços de telecomunicação pelo menos ao nível dos serviços já amplamente disponíveis em âmbito nacional.

A tecnologia e a qualidade desses serviços produzem um leque de oportunidades para a promoção e divulgação orgânica do destino. Considera-se bastante temeroso protelar a situação atual sob risco de prejudicar o circuito de negócios da economia tradicional e portuária, mas também da economia do turismo em um futuro próximo.

Indicador	Gravidade	Urgência	Tendência	Score
Sistema de telecomunicação para turistas	4	5	4	13

EXP

Indicador	Sensações	Sentidos	História	P. Passiva	P. Ativa	Score
Sistema de telecomunicação para turistas	5	2	1	4	1	11

Segurança

Porto Murtinho conta com *Delegacia de Polícia Civil e Polícia Militar*, juntamente com o *Corpo de Bombeiros*. Por ser um município fronteiro, Porto Murtinho abriga a 2ª Companhia de Fronteira do Exército Brasileiro “*Sentinela do Pantanal*”. O Comando Militar conta com um efetivo de aproximadamente 200 soldados atualmente, mas passará a ser Batalhão, aumentando assim o efetivo para 1.200 soldados.

GUT

Indicador	Gravidade	Urgência	Tendência	Score
Segurança	2	2	2	4

EXP

Indicador	Sensações	Sentidos	História	P. Passiva	P. Ativa	Score
Segurança	5	2	1	4	1	11

4.3.6 Qualidade dos serviços

Empresas possuem programas de monitoramento da satisfação do visitante

As empresas do circuito turístico, restaurantes e hotéis, não apresentam uma forma explícita de monitorar o nível de satisfação dos clientes. Uma forma habitual tem sido a manifestação de insatisfações e necessidade de ajustes de forma pessoal feita diretamente para gestores e gerentes em cada empresa.

Um comportamento bastante positivo é o atendimento dos restaurantes. Tanto no restaurante *Caminho dos Andes* quanto no *Tembiu'he* percebe-se uma preocupação natural dos atendentes e garçons quanto a satisfação do consumidor. A todo momento um funcionário aproxima-se da mesa e questiona se há alguma necessidade ou desejo que precisa ser atendido. No geral, nos demais empreendimentos há bom nível de atendimento e cordialidade.

Em uma localidade como Porto Murtinho – com aspirações ao turismo organizado e especializado – que na atualidade apresenta serviços medianos ou aceitáveis por meio das empresas ligadas ao turismo, a existência do bom atendimento é fator de destaque e promoção. No entanto, em meio a uma pretensa evolução empresarial em torno da especialização da oferta geral e dos produtos turísticos, a boa qualidade de atendimento passa a ser uma mera responsabilidade trivial do prestador, sem qualquer aspiração a destaque dentre as demais empresas. Neste sentido, as empresas existentes devem observar com maior atenção a continuidade e atenção em evoluir na prestação de um serviço de excelência, aproximando as experiências de consumo dos padrões mais exigentes.

GUT

Indicador	Gravidade	Urgência	Tendência	Score
Monitoramento de Satisfação	3	3	3	9

EXP

Indicador	Sensações	Sentidos	História	P. Passiva	P. Ativa	Score
Monitoramento de Satisfação	4	4	2	2	2	14

Satisfação do visitante

O *trade* turístico e a gestão municipal do turismo ainda não proveeram um sistema de monitoramento da satisfação do público visitante de forma transparente, acessível e organizada. Pouco se sabe oficialmente a respeito dos visitantes. As opiniões sobre a satisfação no consumo dos serviços locais são colhidas informalmente com o contato boca-a-ouvido, informados para os proprietários das casas de aluguel por temporada (chamados *ranchos*) ou nos barcos hotéis.

A ideia é que cada empresa do turismo tenha uma fonte de obtenção das opiniões e avaliações de seus clientes de forma que ele possa se expressar livremente, de forma impessoal e sem constrangimentos. O mesmo princípio deve ser estendido para a avaliação dos turistas quanto a destino turístico como um todo e também para cada atrativo seja particular ou municipal.

Considerando uma atividade incipiente é razoável admitir que o mecanismo de monitoramento da satisfação seja modesto. Pode ser feito por meio de um link para um formulário de rápido preenchimento, por meio das redes sociais ou colhendo-se dados em plataformas de venda de produtos e serviços turísticos que possibilitam a avaliação do turista, as *Online Travel Agencies* (OTAs). A título de exemplo em um rápido acesso ao site *Tripadvisor* é possível encontrar dois comentários positivos de pessoas que visitaram o *Museu Dom Jaime Anibal Barreira*. O somatório das observações em sites como esses pode ser útil para construir uma avaliação histórica e consistente sobre a satisfação do turista a respeito de empresas e locais de interesse turístico.

No entanto, em havendo crescimento da atividade turística será necessário prever a necessidade de estabelecer um centro de captação regular de dados de dados, como um *Observatório de Turismo* a exemplo de outros destinos do Estado. Disponibilidade de informações precisa, consistentes e abrangentes sobre o turismo e o turista são essenciais para que a atividade possa ser planejada e construída para produzir extensos benefícios sociais e econômicos em um horizonte de médio a longo prazo.

GUT

Indicador	Gravidade	Urgência	Tendência	Score
Satisfação do visitante	3	3	2	8

EXP

Indicador	Sensações	Sentidos	História	P. Passiva	P. Ativa	Score
Satisfação do visitante	4	3	2	2	3	14

Programas de capacitação para melhorar a qualidade dos serviços

A Prefeitura Municipal já oportunizou cursos em algumas especialidades. Mas ela observa que na maioria das vezes os empresários apresentam dificuldade em liberar os funcionários para esses treinamentos.

Por sua vez, os empresários se queixam de outros prestadores de serviços e que as fontes de insatisfação acabam por incidir na avaliação geral do turista. Por exemplo, há manifestos que os roteiros precisam de treinamentos, uma vez que há relatos de maus tratos verbais com turistas e falta de profissionalismo, que as camareiras não limpam adequadamente os apartamentos e de que os garçons que não sabem dar um bom atendimento. Outra reclamação dos donos de pousadas e hotéis, é o fato de precisarem de boas equipes que possam ficar/morar no atrativo assim como acontece nos atrativos de Bonito, mas hoje eles não conseguem ter uma equipe completa que queira ficar nesses locais, não sabem se o motivo é por dinheiro ou por falta de experiência. A falta de contratação formal também dificulta a formação de equipes para a indústria do turismo, bem como a falta de treinamento adequado.

Investir em pessoas é extremamente importante já que são elas quem farão da sua empresa um dos principais pilares de sustentação e para agregar experiência ao encantamento de um turista.

GUT

Indicador	Gravidade	Urgência	Tendência	Score
Programas de Treinamento	4	4	3	11

EXP

Indicador	Sensações	Sentidos	História	P. Passiva	P. Ativa	Score
Programas de Treinamento	5	4	5	4	4	27

4.3.7 Acessibilidade ao destino

Distância e tempo de voo dos principais emissores

Há um bom acesso a capital do Estado de qualquer um dos grandes centros brasileiros. É possível se chegar a Campo Grande em poucas horas de viagem, até mesmo com voos curtos sem escalas ou conexões. Para Porto Murtinho, segue-se o trajeto por via rodoviária. A distância de carro entre a capital do Mato Grosso do Sul, Campo Grande e o Município de Porto Murtinho é por volta de 5 h 30 min (440,4 km) via BR-060 e BR-267.

Origem	Destino	Tempo
São Paulo (SP)	Campo Grande	1 hora e 40 min
Rio de Janeiro (RJ)	Campo Grande	6 horas – 1 parada
Belo Horizonte (MG)	Campo Grande	3 horas e 50 min – 1 parada
Brasília	Campo Grande	1 hora e 45 min.

Tabela 22 - Tempo de voo dos principais emissores
Fonte: dados da pesquisa

Segundo dados do *Observatório de Turismo da Fundação de Turismo de MS* os três principais países emissores de turista para o MS, via terrestre, são Bolívia (1º), Peru (2º) e Paraguai (3º) e, via aérea, Estados Unidos (1º), Haiti (2º) e Portugal (3º). Todos os voos internacionais têm entrada no Estado via São Paulo.

Aproveitar esse favorecimento através da exploração dos recursos naturais, ser colocada como rota e parada obrigatória para os viajantes com intenções de outros destinos pode ser uma forma de engrandecer e motivar os empresários locais a investirem em novos produtos turísticos e no incremento e melhoria dos elementos já existentes. O *Corredor Bioceânico* é um dos maiores aliados a esse possível crescimento que abre mais portas para a comunicação de Porto Murtinho a outros destinos.

GUT

Indicador	Gravidade	Urgência	Tendência	Score
Distância/Tempo	1	1	1	3

EXP

Indicador	Sensações	Sentidos	História	P. Passiva	P. Ativa	Score
Distância/ Tempo	4	4	3	2	1	14

Facilidade de combinar viagens ao destino com viagens para outros destinos

Há possibilidades concretas de se combinar produtos e destinos turísticos próximos com o município de Porto Murтинho, sob duas perspectivas, em uma primeira ação de integração. A primeira pode focar em conectar os destinos já consagrados no estado, como Bonito, com cidades onde há potencial ainda pouco explorado, como Jardim. A segunda pode centralizar os esforços no trajeto compreendido pelo Corredor Bioceânico, no qual Porto Murтинho encontra-se em posição favorável como porta de entrada para o turismo internacional e primeiro contato dos estrangeiros com o Brasil, ambos por via terrestre.

Com uma extensão de 2.396 km, o Corredor Bioceânico permitirá a conexão viária do Centro-Oeste brasileiro aos portos de Antofagasta e Iquique (Chile), passando pelo Paraguai e Argentina. A passagem pelas terras sul-mato-grossenses partindo de Campo Grande compreenderá os municípios de Sidrolândia, Nioaque, Guia Lopes da Laguna e então Porto Murтинho. Nestes municípios apresenta-se uma grande oportunidade para se estabelecer um produto turístico de corredor ou rota de modo integrado, com identidade visual e composição de valor compartilhados na formação de uma experiência singular do turista quando em passagem pelas rodovias e cidades do estado, o que pode ser totalmente diferente das experiências quando em passagem por rodovias dos países vizinho. Neste sentido, Porto Murтинho, tem enorme potencial para se posicionar como importante (ou obrigatório) ponto de parada, descanso e entretenimento no caminho aos Andes Chilenos no Corredor Bioceânico.

A segunda perspectiva pode valer-se da extensão territorial do município e a proximidade dos atrativos naturais localizados nas regiões agrícolas e parques naturais. No interior do Estado encontram-se tanto atrativos inexplorados quanto produtos turísticos particulares já em oferta para o consumo, mas desconexos dos grandes roteiros e destinos turísticos. Parcerias com municípios vizinhos pode contribuir para o

amadurecimento de atrativos potenciais e concentração de esforços em erguer empresas incipientes na atividade turística.

Não pode ser descartado a intenção da formação de uma rede de ajuda e colaboração para o turismo. É necessário que as empresas se relacionem e se fortaleçam com foco na melhoria dos atrativos, produtos potenciais e produtos consolidados em direção a proposição de experiências únicas e de alto valor.

GUT

Indicador	Gravidade	Urgência	Tendência	Score
Combinar viagens do destino para outros destinos	2	2	1	5

EXP

Indicador	Sensações	Sentidos	História	P. Passiva	P. Ativa	Score
Combinar viagens do destino para outros destinos	4	4	1	2	2	13

4.3.8 Hospitalidade

Simpatia dos moradores para turistas

De forma geral, as pessoas expressam ser bem tratados pela população de Porto Murтинho. As pessoas apresentam-se receptivas aos visitantes. Há sensação de que os forasteiros são bem-vindos ao convívio diário da comunidade. Não há qualquer indicio de que a população pode apresentar alguma defesa ou contraposição ao desenvolvimento do turismo, muito pelo contrário.

Segundo dados do levantamento-diagnóstico realizado para suportar o Plano Diretor de Porto Murтинho, 85% das pessoas consideram que o turismo em um futuro próximo irá beneficiar o município.

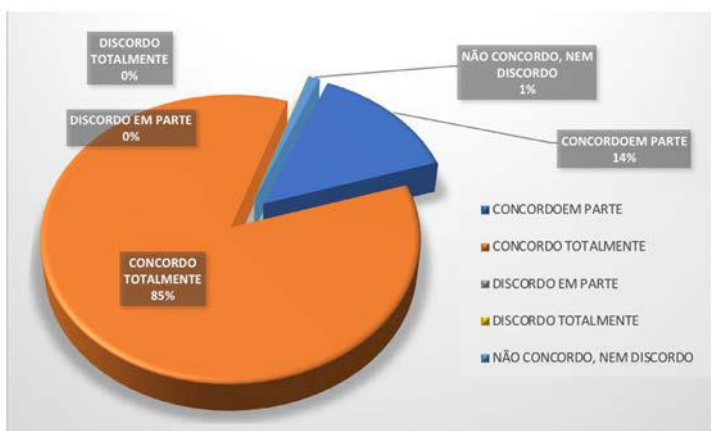


Imagem 20 – Percepção dos moradores se o turismo irá beneficiar o município.
 Fonte: Plano Diretor de Porto Murтинho (2021)

GUT

Indicador	Gravidade	Urgência	Tendência	Score
Simpatia dos moradores com os turistas	1	1	1	3

EXP

Indicador	Sensações	Sentidos	História	P. Passiva	P. Ativa	Score
Simpatia dos moradores com os turistas	5	4	4	5	5	23

Existência de programas de desenvolvimento de hospitalidade para residentes

Não há um programa definido e constantes para melhoria da hospitalidade em Porto Murтинho. Considerando os índices positivos de aceitação da população para com o turismo, já existe um cenário positivo em favor da hospitalidade para o turismo. Esse é um fator essencial e um recurso que coloca Porto Murтинho a frente de locais que implementaram o turismo de maneira equivocada, insustentável e em desequilíbrio com os anseios da população local, resultado em antago-

nismo popular para quaisquer iniciativas para o turismo e até mesmo, em alguns casos, fortes movimentos de resistência.

Porto Murtinho encontra-se em uma fase inicial de desenvolvimento do turismo. Pode-se dizer, sem temor, que a cidade vive em uma fase de “namoro” para com a atividade do turismo, na qual a população local ainda não experienciou nenhum resultado negativo ou interferências adversas e indesejadas oriundos de um turismo desorganizado no cotidiano da população como aumento do trânsito, dos preços, filas de espera e degradação ambiental. Aproveitar deste momento composto por percepções positivas é essencial para fazer o turismo crescer de modo consciente, consistente e em harmonia com a sociedade.

O poder público municipal indica a necessidade do apoio do governo do estado em políticas e programas para o desenvolvimento do turismo na região. Por exemplo, com ajuda do Sebrae e do Projeto Cidade de Negócios a cidade está mirando em abrir oportunidades, capacitar e fortalecer a abertura de novos negócios a partir do cenário positivo com a expansão dos portos e da abertura do Corredor Bioceânico. Neste ínterim, a prefeitura está mirando a abertura de um Centro de Atendimento ao Turista (CAT) para desenvolver também esse sentimento de hospitalidade, já que hoje o turista consegue algumas informações com moradores locais.

A ausência de programas estruturados não apresenta grande gravidade, por enquanto. Na medida em que o turismo cresça, será necessário o acompanhamento frequente da opinião e disposição da população para conviver com os fluxos cotidianos do turismo, bem como com seus impactos, sendo positivos ou negativos. Assim, tem-se, na atualidade, uma janela de oportunidade para a manutenção da percepção positiva da população em relação ao turismo a ponto de se tornar um fator de diferenciação e competitividade frente aos destinos concorrentes.

GUT

Indicador	Gravidade	Urgência	Tendência	Score
Progr. de desenv. da hospitalidade	2	2	2	6

EXP

Indicador	Sensações	Sentidos	História	P. Passiva	P. Ativa	Score
Progr. de desenv. da hospitalidade	5	4	4	4	4	21

Apoio dos residentes para indústria de turismo

Neste tópico destacamos o interesse da comunidade indígena em Porto Murtinho para com o turismo. Imaginava-se que a comunidade não seria a favor de mudanças que podem ser provocadas pela atividade, como o maior trânsito de veículos ou mesmo de turistas em suas terras, o que poderia causar incômodo. No entanto, a comunidade manifesta que não somente desejam o turismo, mas querem fazer parte ativamente dele, com a venda de seus produtos.

Os indígenas sugerem melhorias de estradas para chegada tanto dos turistas na aldeia, quanto da ida deles para a cidade. O que pode ser um fator de dificuldade hoje para essas pessoas é que, a Secretaria de Turismo não tem o recebimento de verba para o turismo, proveniente da fundação estadual, o que atinge também essas tribos indígenas. Quem determina o que a secretaria de cultura e turismo pode gastar é a secretaria de finanças, o que é um problema pois dessa forma não se tem liberdade de gastos necessários relacionados a turismo.

A população indígena de Porto Murtinho é essencialmente *Kadwéu* e *Kinikinawa*, composta por pouco mais de 1.600 indivíduos em uma área de 535 mil hectares. Segundo dados do levantamento-diagnóstico realizado para suportar o Plano Diretor de Porto Murtinho 76% da população indígena não sabe o que é o Corredor Bioceânico e a maioria apresenta insatisfação com as políticas públicas municipais para os índios, 88% deles utilizam serviços públicos de outros municípios como Bonito e Bodoquena. Ainda, relatam que poucas relações comerciais com a cidade de Porto Murtinho, sendo que vendem sus produtos e artesanatos de porta em porta ou por encomenda. Dentro os aspectos negativos do município destacaram a saúde e o esgotamento sanitário. Dentre os aspetos positivos, a assistência social e a educação.

GUT

Indicador	Gravidade	Urgência	Tendência	Score
Apoio dos residentes para a indústria do turismo.	3	3	3	9

EXP

Indicador	Sensações	Sentidos	História	P. Passiva	P. Ativa	Score
Apoio de residentes para indústria do turismo	5	4	4	4	4	21

4.3.9 Laços de mercado

Laços comerciais com os principais mercados emissores

Uma vez que não há produtos turísticos estruturados fora da agenda de atividade de pesca, as relações comerciais com os mercados emissores de turistas ainda são mínimas ou inexistentes. Essas relações precisam ser abertas e intensificadas uma vez que os produtos turísticos estejam a disposição para aquisição do público em geral. Acordos empresariais e parcerias de negócio são necessários para estabelecer caminhos de comércio e fluxo de vendas a partir de públicos com perfil desejado. Essas relações tendem a profissionalizar os serviços das agências de viagem e a estimular o desenvolvimento e organização em torno do turismo.

GUT

Indicador	Gravidade	Urgência	Tendência	Score
Laços/ligações comerciais	2	2	2	6

EXP

Indicador	Sensações	Sentidos	História	P. Passiva	P. Ativa	Score
Laços/ligações comerciais	4	4	3	4	4	19

Laços étnicos com os principais mercados emissores

Grande parte dos moradores de Porto Murtinho têm origem em cidades próximas como Corumbá, Miranda, Bonito, Jardim e Caracol,

mas também tem muitos moradores do país vizinho o qual faz fronteira, o Paraguai, onde a princípio boa parte do corredor bioceânico também vai atingir de forma positiva.

Outros países que farão parte do corredor bioceânico como Argentina e Chile estão cada vez mais estreitando laços com o Brasil para maior movimentação da economia ligadas não só ao escoamento de grãos e cereais como também para movimentar o turismo por todos esses locais.

GUT

Indicador	Gravidade	Urgência	Tendência	Score
Laços étnicos com mercados emissores	2	2	1	5

EXP

Indicador	Sensações	Sentidos	História	P. Passiva	P. Ativa	Score
Laços étnicos com mercados emissores	5	5	4	4	4	22

Laços religiosos com os principais mercados emissores

Maior parte da religião praticada no Brasil é a católica, bem como é a do Paraguai, o que só reforça os laços de fé com o município de Murinho. Dentre esses laços religiosos fortemente aplicados em ambos os países, existem festas religiosas que se tornaram inclusive fonte de interesse para visitação e que movimentam a economia da população local como a *Festa do Divinos*, *Las Promesseras* que inclui adoração a *Santa de Caacupé* e até a do *Touro Candil* que apesar de sua representação mais folclórica, tem um sentido voltado a fé.

GUT

Indicador	Gravidade	Urgência	Tendência	Score
Laços religioso com mercados emissores	2	2	2	6

EXP

Indicador	Sensação	Sentido	História	P. Passiva	P. Ativa	Score
Laços religiosos com mercados emissores	5	5	5	5	5	25

4.3.10 Gestão do Destino

A gestão do turismo municipal é realizada basicamente pelos esforços da Secretaria Municipal de Turismo que há anos vem tentando mudar o cenário da atividade no município e envolver empresários, líderes comunitários e representantes de associações em prol do turismo organizado. Em contato empresários do setor de restaurantes, da hotelaria, proprietários de casas de aluguel por temporada, proprietários de barcos-hotel, piloteiros, artesãos e feirantes, pode-se perceber uma tendência de reatividade em relação às ações para o turismo. Embora a comunidade em geral apoie o desenvolvimento do turismo, há também um comportamento de espera pela iniciativa vinda do poder público municipal. Há um misto de descrença, em que algo possa realmente mudar para melhorar o turismo local e esperança, depositada estritamente no trabalho da prefeitura municipal e que ela deve ser a condutora principal das mudanças necessárias para o desenvolvimento de cada um dos setores.

Por outro lado, alguns empresários compreendem a necessidade de provocar e estimular o poder público no sentido de acionar ações que beneficiarão a todos, como incentivar a participação no *Conselho Municipal de Turismo*. Esses indivíduos compreendem o papel e a força das empresas unidas na forma de entidades associativas trabalhando junto com outras para conduzir os rumos do turismo. Mais atores sociais tem compreendido a relevância da participação ativo junto ao Comtur. Trata-se de um movimento em crescimento, aparentemente.

Com a participação de poucos empresários o Comtur de Porto Murtinho passou a realizar reuniões frequentes a partir de 2021. O conselho tem agregado novos representantes e ampliado a participação

da sociedade nas decisões e demandas do turismo. Ess é um fator altamente positivo. Iniciativas em parceria já foram materializadas e resultam em como o alinhamento dos eventos e ações em conjunto com o Programa Cidade Empreendedora e a implementação do “cliente espião” em parceria com o Sebrae. Além destes, o Comtur tem trabalhado para aprovação da lei para a criação do Fundo Municipal de Turismo junto a Câmara Municipal.

Um Comtur atuante e propositivo é de extrema importância para o desenvolvimento do turismo local. Com ele, todos os interessados no crescimento e organização do turismo estabelecem uma agenda de prioridades, estabelecem pautas reivindicatórias e assumem as responsabilidades como co-protagonistas do desenvolvimento do turismo.

GUT

Indicador	Gravidade	Urgência	Tendência	Score
Gestão do Destino	2	3	2	7

4.3.11 Gestão do marketing

Efetividade do posicionamento do destino

Porto Murinho ainda não assumiu posição frente à composição do mercado de turismo. Como destino em construção – onde as iniciativas de individuais estão levando a estruturação de alguns produtos turísticos ou experiências incipientes de visitação fora do circuito tradicional de pesca – a cidade deve ter plena compreensão do que deseja para o futuro do turismo. Para que possa assumir uma posição clara deve compreender qual turismo deseja empreender, qual público deseja receber e, tão importante quanto, qual turista não deseja receber.

Esse conjunto de informações que antecedem ao posicionamento deve ser construído por meio de um amplo e participativo processo de planejamento estratégico do turismo. Usualmente esse processo resulta no Plano Municipal de Turismo, um documento que reúne e determina objetivos e metas, estabelece prazos e indica responsáveis por cada etapa e ação contida no plano sequencial para o desenvolvimento do turismo local. A construção do Plano é uma importante conquista democrática da gestão do turismo municipal e não pode ser procrastinado.

Assim, compreendemos que a proposição do posicionamento do destino turístico Porto Murinho é um elemento chave para a materialização do turismo organizado no local. A inexistência de posicionamento intencional pode gerar fluxos de visitantes indesejados e práticas predatórias recorrentes, especialmente em locais com recursos naturais tão exuberantes quando na cidade.

GUT

Indicador	Gravidade	Urgência	Tendência	Score
Efetividade do posicionamento do destino	3	3	3	9

Imagem do destino

A imagem de um destino é um produto da relação temporal resultante tanto de ações intencionais quanto dos fatos orgânicos. Por um lado, as ações publicitárias e de marketing junto o mercado potencial contribuem enormemente para estabelecer uma imagem ajustada aos propósitos estabelecidos para o turismo. Uma vez que não há campanhas publicitárias tampouco um conjunto de ações estratégicas orientadoras, é inevitável que a imagem do destino esteja a sorte dos fatos que acontecem no cotidiano e na formação histórica local.

Neste sentido, os notáveis recursos históricos e culturais de Porto Murinho não foram capazes de suplantar uma imagem que tem sido associada ao local nas últimas décadas. Essa imagem está centrada na pesca predatória e no turismo sexual. Notícias são veiculadas extensivamente na mídia relatando a utilização do segmento de pesca como pano de fundo para a exploração do sexo comercial. As cidades de Porto Murinho e Corumbá são apontadas como o centro do turismo sexual no Estado.

O fato é que muitas casas de prostituições já foram fechadas a partir de 2005 quando a situação teve repercussão nacional. Além disso, organizações não-governamentais e instituições de direito humanos têm trabalhado junto a prefeitura do município para mudar o panorama da prostituição e turismo sexual no município.

GUT

Indicador	Gravidade	Urgência	Tendência	Score
Imagem do destino	4	4	3	11

4.3.12 Planejamento do Turismo

A visão de longo prazo em relação ao turismo municipal, formalizada e organizada, deve ser expressa por meio do *Plano Municipal de Turismo*. No caso de Porto Murтинho ele ainda não foi constituído. Neste documento usualmente são encontradas todas as informações que irão subsidiar as intervenções do setor público e da iniciativa privadas para o crescimento do turismo organizado. Em não havendo, não há expressividade dos valores e desejo da comunidade Porto Murтинhense quanto o desenvolvimento do turismo. As iniciativas atuais estão desconexas dos valores partilhados em comunidade e expressam interesses isolados e difusos. Neste sentido, consideramos urgente a construção do *Plano Municipal de Turismo*, envolvendo a participação dos cidadãos, empresários, representantes de entidades associativas, autoridades municipais e estaduais e de todos os interessados no desenvolvimento do turismo.

GUT

Indicador	Gravidade	Urgência	Tendência	Score
Planejamento do turismo	5	5	5	15

4.3.13 Situações Condicionais

Microambiente competitivo

Ambiente de negócios doméstico no destino

Ambiente de negócios é o nome genericamente atribuído às condições que circunscrevem, em um determinado país ou em uma determinada região, o ciclo de vida das empresas. De uma forma geral, este tipo de ambiente diz respeito aos níveis de complexidade associados, por exemplo, aos procedimentos de abertura e fechamento de empresas ou

de recolhimento de tributos. A melhoria do ambiente de negócios está associada, portanto, a ações de simplificação e desburocratização desses procedimentos. Em virtude de sua própria natureza, o ambiente de negócios é uma variável de difícil mensuração.

Em Porto Murtinho, nota-se uma inclinação a um ambiente de negócios doméstico favorável. Esse ambiente pode impactar a atividade de turismo na cidade, principalmente no que diz respeito aos negócios turísticos e seus complementares. Não se encontra gravidade significativa no local, mas necessidade de regulamentações e correções para que a médio/longo prazo não colapse.

GUT

Indicador	Gravidade	Urgência	Tendência	Score
Ambiente de Negócios	2	3	2	7

Extensão da rivalidade competitiva/cooperação entre empresas na indústria do turismo doméstico

Porto Murtinho conta com algumas microempresas, sendo no turismo, a maioria delas voltadas à pesca predatória. Destaca-se a presença de baixa concorrência neste nicho, o qual se sobrepõe à cooperação entre os donos dos empreendimentos que por fim se estende ao setor hoteleiro (que engloba pousadas, barcos-hotel, hotéis, rancho e casas de aluguel), restaurantes e os demais serviços que englobam a conexão turista – residente.

Se vê necessária uma melhor estruturação entre as firmas na indústria do turismo local, pois a falta/ausência desta acarreta em consequências graves ao sistema turístico, bem como uma urgência na resolução visando o não agravamento.

GUT

Indicador	Gravidade	Urgência	Tendência	Score
Rivalidade entre empresas	3	3	2	8

Relacionamento entre empresas de turismo com empresas de outros setores

O relacionamento entre as empresas de turismo de Porto Murtinho e outros setores industriais é marcado por discordâncias. Não há união entre os representantes das empresas e observa-se a falta de associações dos segmentos turístico e complementares. Entra em pauta o baixo interesse em fazerem acordos que beneficiem a todos, e uma baixa procura dos empreendedores em cadastrar sua empresa para regularização, o que dificulta também a conexão dos setores público e privado dentro desse nicho.

Esse desfalque na comunicação e relacionamento entre as empresas dos setores é muito grave para o turismo da cidade, sendo urgente seu reparo e organização para que se alcance um bom resultado visando um turismo integrado e participativo. A constituição das associações representativas de classe, a estruturação de caminhos de comunicação entre os empreendimentos similares e o cadastro das firmas no Cadastur, deve contribuir para minimizar os problemas.

GUT

Indicador	Gravidade	Urgência	Tendência	Score
Relacionament o com empresas de outros setores	3	3	3	9

Empresas de turismo/hospitalidade operam de maneira ética

A ética é conjunto de regras e preceitos de ordem valorativa e moral de um indivíduo, de um grupo social ou de uma sociedade. Com isso, pode-se dizer que as empresas de turismo/hospitalidade que compactuam ou facilitam atividades as quais ferem os preceitos eleitos pela sociedade apresentam comportamento antiético.

É válido refletir sobre a atividade do turismo voltada para a exploração sexual, ou conhecido como turismo sexual. Essa prática provavelmente é apoiada por algumas empresas locais, principalmente casas de aluguel, barcos-hotel e pousadas, resguardada por uma fiscalização precária e muitas vezes no interesse dos próprios empresários em manter esse tipo de “turismo” ativo como forma de obtenção de lucros exponenciais.

A escolha de manter ativo e alimentar esse tipo de atividade aliada

ao turismo é nocivo tanto pela falta de ética, quanto pela imagem que esse tipo de atividade transmite para turistas e reforça estereótipos. Ou seja, há gravidade e urgência na mudança deste comportamento para que não piore.

GUT

Indicador	Gravidade	Urgência	Tendência	Score
Ética das empresas	4	4	3	11

Empresas usam tecnologia para obter vantagem competitiva

Não há o uso de tecnologia por parte das empresas para obter vantagem competitiva. Observa-se que o uso de tecnologias é majoritariamente para as operações cotidianas e simples. Esse atraso em relação à tecnologias é prejudicial para a cidade e para o turismo, tendo em vista a necessidade de acompanhar o crescimento da sociedade, a falta dessas ferramentas dificultam esse desenvolvimento e podem repelir os turistas, diminuindo assim, a motivação de ida ao local, a taxa de retorno e aumentando experiências negativas (baseadas na dificuldade de comunicação, acesso às redes sociais, entre outros fatores de impactos negativos). Por isso, é de extrema urgência o aprimoramento das tecnologias na cidade.

GUT

Indicador	Gravidade	Urgência	Tendência	Score
Uso de tecnologia pelas empresas	3	5	5	13

Macroambiente competitivo

O contexto global de negócios

No cenário atual é difícil vislumbrar um panorama positivo, especialmente no setor do turismo, talvez o setor que mais sofreu em razão da pandemia do Covid-19. A dificuldade enfrentada pelo setor retrata

que muitas empresas demitiram, venderam ativos ou até encerraram suas atividades. As que sobrevivem alimentam expectativas nutridas por incertezas quanto ao cenário do retorno ao “novo normal” relacionado a economia global, nacional e ao setor do turismo. Mas, dados divulgados por institutos de pesquisa e por outras entidades que monitoram o mercado apresentam informações alentadoras para um cenário de investimento e retomada do turismo mundial.

Dados do *Conselho Mundial de Viagens e Turismo* (WTTC) apenas 17% dos viajantes dizem que adiarão seus planos de deslocamento até receberem a vacina. Dados levantados pela plataforma Booking.com com aproximadamente 22 mil viajantes em 29 países - incluindo o Brasil - demonstram que as pessoas mantêm o desejo de viajar. Dos entrevistados, 67% dizem estar totalmente animados para voltar a realizar viagens e turismo e 64% manifestaram o desejo de realizar mais viagens no futuro próximo para compensar as impossibilidades de 2020.

A retomada do turismo dependerá em grande medida da recuperação econômica nacional e internacional. Para que se tenha uma ideia do impacto deste período, o Fundo Monetário Internacional fala que o pós-pandemia viverá uma crise comparada à Grande Depressão de 1929. Considerando projeções como essa, assume ainda mais valia a situação atual e em um futuro próximo de como as economias globais responderão aos fatores negativos.

Em uma pesquisa multimercado realizada pela *GlobalWebIndex* (GWI) em 17 países constatou que os consumidores globais adiaram sua reserva de férias. Essa reserva significa um atraso na compra das férias. Por exemplo, na França essa reserva aumentou de 28% para 48% em apenas 1 mês. Quer dizer que as pessoas estão inseguras e reticentes em planejar e executar seus gastos com férias e lazer. A segurança tornou-se algo absolutamente vital para os consumidores do futuro e as companhias aéreas, aeroportos e toda a indústria do turismo deverá apresentar regras em qualidade e quantidade suficientes para promover o fluxo de viajantes com total segurança. No entanto, a mesma pesquisa sinaliza um horizonte positivo. O estudo evidenciou que os consumidores priorizam a reserva de férias (23%) acima de outras compras, como roupas (17%) ou um novo smartphone (13%) assim que o surto pandêmico terminar.

GUT

Indicador	Gravidade	Urgência	Tendência	Score
Contexto global de negócios	1	1	3	4

Preferências da demanda

Observa-se uma preferência da demanda ao turismo de pesca²⁰. Este é o tipo de turismo em foco na cidade, demonstrando a falta de investimento em novos produtos ou naqueles já existentes. Vê-se necessária uma atualização e exploração de novos potenciais turísticos e até mesmo incentivo para a prática de pesca esportiva, uma vez que a pesca predatória discriminada pode acarretar problemas ambientais.

Para o turismo a falta de exploração de novos potenciais turísticos é grave, além disso, é necessário que se mude esse cenário com urgência, senão poderá piorar rapidamente.

GUT

Indicador	Gravidade	Urgência	Tendência	Score
Preferências da demanda	4	4	4	12

4.3.14 Indicadores de desempenho de mercado

Este item abre espaço para o apontamento de outros dados tão importantes quanto, mas ainda ausentes do cenário de planejamento do destino. Porto Murtinho ainda não possui *indicadores de desempenho de mercado* ou outra informação que seja capaz de indicar a performance do turismo municipal ou o posicionamento do destino no mercado competitivo.

Um conjunto de indicadores de avaliação é imprescindível para o estudo criterioso do turismo e dos impactos que ele pode causar no município.

20. Aquele o turista acaba por levar exemplares (muitos de forma irregular) ou fazer consumo excessivo no local, assim, não respeitando o ciclo de vida animal.

GUT

Indicador	Gravidade	Urgência	Tendência	Score
Indicadores de desempenho	4	4	2	10

Alguns indicadores que podem ser bastante úteis para a gestão do turismo municipal:

- Estatísticas de visitantes (números)
 - » Número de visitantes estrangeiros
 - » Taxa de crescimento de visitantes estrangeiros
 - » Mudanças de segmentação de mercado turístico
 - » Tempo médio de permanência
 - » Taxa de revisitar

- Estatísticas de visitantes (gastos)
 - » Despesas de visitantes (turistas)
 - » Mudanças na participação de despesas
 - » Contribuição do turismo para a economia
 - » Contribuição do turismo para o valor agregado (valores e porcentagens absolutos e taxa de crescimento)
 - » Contribuição do turismo para o emprego (números absolutos; percentagem do emprego total e taxa de crescimento)

- Indicadores de prosperidade econômica
 - » Níveis agregados de emprego
 - » Taxa de crescimento econômico
 - » Renda *per capita*
 - » Investimento na indústria do turismo a partir de fontes domésticas e estrangeiras
 - » Apoio governamental ao turismo
 - » Orçamento da fundação estadual de turismo
 - » Despesas fundação estadual sobre o destino
 - » Suporte para infraestrutura de transporte
 - » Programas da indústria acessados pela indústria do turismo
 - » Concessões fiscais e subsídios à indústria
 - » Habilidades de educação profissional / treinamento para a indústria do turismo

4.3.15 Lista de Prioridades Estratégicas – G.U.T

A tabela abaixo apresenta uma lista comparativa entre os parâmetros apresentados ao longo do texto, resultando no demonstrativo dos parâmetros que devem ser prioritários enquanto foco de intervenção.

Indicador	Gravida de	Urgênci a	Tendên cia	SCORE
Planejamento do turismo	5	5	5	15
Sistema de telecomunicação para turistas	4	5	4	13
Acomodações	4	5	4	13
Imagem do destino	4	4	3	11
Parque e Reservas Naturais	3	3	5	11
Programas de Treinamento	4	4	3	11
Recursos Culturais	4	4	2	10
Características arquitetônicas	3	3	4	10
Infraestrutura Turística	3	3	4	10
Entretenimento	3	3	4	10
Efetividade do posicionamento do destino	3	3	3	9
Paisagem	2	3	4	9
Monitoramento de Satisfação	3	3	3	9
Apoio dos residentes para a indústria do turismo	3	3	3	9
Eventos especiais / festivais	3	3	2	8
Satisfação do visitante	3	3	2	8
Turismo de Natureza / Ecoturismo	2	3	3	8
Gestão do Destino	2	3	2	7
Flora e Fauna	2	2	3	7
Serviços médicos para turistas	2	2	2	6
Limpeza / Saneamento	2	2	2	6
Acesso às áreas naturais	2	2	2	6
Gastronomia	1	3	2	6
Aeroporto	2	2	2	6
Serviços de Alimentação (qualidade e variedade)	2	2	2	6
Baseadas nos recursos hídricos	2	2	2	6
Segurança	2	2	2	6
Programa de desenvolvimento da hospitalidade	2	2	2	6
Laços/ligações comerciais	2	2	2	6
Laços religioso com mercados emissores	2	2	2	6
Informações Turísticas	2	2	1	5
Combinar viagens do destino para outros destinos	2	2	1	5
Laços étnicos com mercados emissores	2	2	1	5
Clima	1	1	1	3
Distância / Tempo	1	1	1	3
Simpatia dos moradores com os turistas	1	1	1	3

Tabela 23 – Lista de Prioridades – Análise G.U.T
Fonte: Dados da Pesquisa

O resultado dos parâmetros de *Gravidade*, *Urgência* e *Tendência* indicaram a necessidade de atenção primordial aos itens Planejamento do Turismo. Todo o somatório de esforços em torno da construção de uma visão de longo prazo para o turismo do município não será em vão. No entanto, trata-se de uma tarefa tanto complexa quanto urgente. O turismo local não pode continuar sendo conduzido por atividades desconectadas e independentes de um macroprojeto de desenvolvimento sustentável do turismo. O futuro do turismo em Porto Murтинho deve ser planejado, organizado e coordenado. O município deve ter uma imagem clara sobre qual turismo deseja e qual turismo não quer incentivar.

Nesta direção, a construção do *Plano Municipal de Turismo* deve ser posta no topo da lista de ações. Em razão da complexidade associada a elaboração deste documento, muito pela necessidade de coalizar a comunidade em torno de um entendimento coletivo, espera-se que o envolvimento e participação da sociedade não seja imediata e exija esforço extra. Mas, devido a simpatia dos moradores e ao crescimento da expectativa positiva quanto ao turismo, especialmente aos desdobramentos do Corredor Bioceânico, identifica-se uma janela de oportunidade talvez nunca antes disponível. Vislumbra-se, portanto, um cenário propício para se falar, discutir e ouvir sobre o turismo junto a toda comunidade de Porto Murтинho.

A fim de sustentar um possível crescimento da atividade – podendo este ser um dos objetivos admitidos no Plano – será necessário criar e aprimorar os serviços essenciais e atividades de suporte do turismo. É o que aponta a sequência da análise, a qual indicou a necessidade de grande atenção para os itens Sistema de Telecomunicação e Acomodações. A intervenção das autoridades eleitas no município em parceria com entidades associativas e representativas não precisa aguardar que a situação da baixa qualidade dos sistemas de telecomunicação evolua em uma indefinição, sendo então adiada para uma resolução a posteriori – lembra-se de dificuldade semelhante recorrente até aos dias atuais no destino turístico Bonito, ainda não plenamente solucionada. Quanto às acomodações, verifica-se a necessidade de motivar os empresários que já se dispõem em parceria com a administração municipal em prol de aprimorar tanto os próprios equipamentos, em infraestrutura e capacitação profissional, quanto o turismo local. Consideramos a disposição de alguns empresários do setor de elevado valor para o estabelecimento

de uma aliança empresarial e representativa para o fortalecimento do Comtur, atuante e, quiçá, deliberativo.

Uma atenção moderada deve ser destinada aos itens com score 10 e 11. São itens com grande potencial para produzir dificuldades e também para produzir soluções para o desenvolvimento do turismo local. A emergência de aspectos limitadores fica por conta de itens como a *Imagem do Destino*. Esta, desgastada há anos, exigirá muito energia em um esforço diligente para ser transformada em um ícone de representatividade das riquezas locais, seu patrimônio, sua história e belezas naturais. Em razão da dificuldade e tempo exigidos para essa mudança, as ações não devem demorar para acontecer. Acredita-se que o *Plano Municipal de Turismo* deverá contribuir enormemente para (re)formatar a imagem do turismo de Porto Murтинho. Já os aspectos que podem trazer soluções estão relacionados aos recursos potenciais, como os culturais, de entretenimento e reservas naturais. Intervenções pontuais em cada um destes recursos podem reduzir os impactos negativos imediatos – como os mencionados nos ambientes nos parques e reservas – transformando-os de problemas habituais esquecidos para atrativos turísticos de grande valor.

Os itens que receberam score final entre 7 a 9 também exigem atenção moderada e não podem estar fora do foco do planejamento do turismo. Itens como o *Turismo de Natureza* não exigem interferência imediata sob pena de deterioração severa das condições atuais. São variáveis importante na composição de um destino turístico bem estruturado, mas tendem a ser vistos com maior atenção em razão do aumento do número de visitantes. O *Turismo de Natureza* apresenta enorme potencial para a geração de produtos turísticos, no entanto, se não receber investimentos e interessados em estruturar produtos aptos ao consumo, não contribuirá para a degradação do ambiente e a situação tende a não se agravar em curto prazo. Novamente destacamos que os itens em destaque não requerem atenção imediata ou de urgência em função de um risco iminente, mas merecem estar no centro das preocupações do município para garantir os melhores resultados em desenvolvimento humano e social.

A respeito dos itens que receberam score final entre 5 e 6, foram apontados itens como *Limpeza e Saneamento*, *Serviços Médicos para Turistas*, *Gastronomia*, entre outros. Significa dizer que na atual conjun-

tura não há razão de existir, por exemplo, um posto de atendimento médico especializado para turistas, sendo necessário garantir o serviço de atendimento de qualidade aos residentes ante a chegada de visitantes. A *Limpeza e o Saneamento* devem servir, a priori, para o bem-estar da população local e não apenas em função do turismo. Ao observar o item *Gastronomia*, compreendemos que se trata de um setor com elevado potencial de crescimento em valor e atratividade, mas que no momento não apresenta gravidade. A avaliação moderada no quesito urgência (3 de um total de 5) se deve a necessidade de intervenção no aproveitamento de receitas e ingredientes locais na composição de pratos a disposição no cardápio. Situação similar ocorre com o item *Programa de Desenvolvimento da Hospitalidade*, pois a cidade não sofre com posturas ou comportamentos hostis em relação ao turismo, ao contrário, percebe-se que a hospitalidade faz parte do cotidiano do Porto Murтинhense. Ocorre que ao estabelecer uma agenda de trabalhos organizada para fortalecer a hospitalidade profissional e o bem-receber, a cidade poderá estar em condições para o incremento do turismo nos anos vindouros.

Finalmente, os itens que receberam score final 3 referem-se aqueles com mínima incidência de letalidade para o desenvolvimento do turismo. O *Clima*, a *Distância do Principais Mercado Emissores* e a *Simpatia do Moradores* não necessitam de interferência imediata uma vez que sua incidência não pode sofrer alterações induzidas (*clima e distância*) ou representa um fator positivo sem a necessidade de sofrer alterações enquanto suas características forem mantidas.

Indicador	Gravida de	Urgênci a	Tendên cia	SCORE
Uso de tecnologia pelas empresas	3	5	5	13
Ética das empresas	4	4	3	11
Relacionamento com empresas de outros setores	3	3	3	9
Rivalidade entre empresas	3	3	2	8
Ambiente de Negócios	2	3	2	7

Tabela 24 – Lista de Prioridades do Microambiente Competitivo – Análise G.U.T
Fonte: Dados da Pesquisa

A avaliação dos itens relacionados ao microambiente competitivo indicou a necessidade de as empresas ligadas ao turismo ampliarem o uso de tecnologias de informação em favor da comunicação e comercia-

lização dos produtos e serviços. O implemento de instrumentos de gestão da informação não somente contribui para uma gestão eficiente dos recursos disponíveis internamente, mas prepara a empresa para estabelecer conexões com sistemas de reserva e venda online, a disposição de pessoas em qualquer local e horário por meio dos sistemas consagrados em todo mundo. O item Ética das Empresas mereceu destaque uma vez que o conceito abrange não somente uma posição ativa na indução de práticas indesejadas, mas com relação a uma de passividade permissiva, na qual a omissão pode ter efeitos significativos na perpetuação das referidas práticas. Sente sentido, a conjuntura e prol do turismo organizado deverá congrega empresários dispostos a fortalecer os segmentos do turismo a luz do dia, qual seja transparente e mundialmente reconhecido. Trata-se do tipo de turismo, podendo ser o *Ecoturismo*, *Birdwhatchig*, *Náutico*, *Histórico-Cultural* ou de *Negócios*, os quais compartilham com toda a comunidade os efeitos positivos e multiplicadores dos gastos diários deixados pelos turistas, bem como a preservação dos recursos naturais e a formação de uma nova imagem do turismo receptivo de Porto Murtinho.

Indicador	Gravidade	Urgência	Tendência	SCORE
Preferências da demanda	4	4	4	12
Indicadores de desempenho	4	4	2	10
Contexto global de negócios	1	1	3	5

Tabela 25 – Lista de Prioridades do Macroambiente Competitivo – Análise G.U.T
 Fonte: Dados da Pesquisa

Por fim, a avaliação dos itens relacionados ao macroambiente competitivo indicou como primeira necessidade o ajuste às preferências da demanda na atualidade. Pode-se avaliar uma continuidade do exposto no parágrafo anterior, uma vez que a preferência da demanda pela cidade está centrada na pesca predatória, uma vez que a fronteira com o Paraguai oportuniza a utilização de equipamentos não permitidos em território brasileiro. Não cabe a “indústria” do turismo fiscalizar, mas cabe a ela uma função acessória igualmente relevante: promover e levantar o turismo em segmentos regulares, seja os já citados, seja o da *Pesca Esportiva* ou *Pesque & Solte*, mitigando a força e o interesse pelos empreendimentos à margem da lei.

4.3.16 Lista de Potenciais e Oportunidades – EXP

Assim como foi feito na análise G.U.T, a tabela abaixo apresenta a lista comparativa entre os parâmetros apresentados ao longo do texto, mas agora com foco naqueles com potencial para gerar produtos e vivências relacionadas ao turismo de experiência.

Indicador	Sensações	Sentidos	História	P. Passiva	P. Ativa	SCORE
Paisagem	5	5	5	5	5	25
Flora e Fauna	5	5	5	5	5	25
Recursos Culturais	5	5	5	5	5	25
Características arquitetônicas	5	5	5	5	5	25
Gastronomia	5	5	5	5	5	25
Acesso às áreas naturais	5	5	5	5	5	25
Turismo de Natureza/ ecoturismo	5	5	5	5	5	25
Entretenimento	5	5	5	5	5	25
Eventos especiais/ festivais	5	5	5	5	5	25
Laços religiosos com mercados emissores	5	5	5	5	5	25
Parque e reservas Naturais	5	5	4	4	5	23
Serviços de Alimentação	5	5	4	4	5	23
Serviços médicos para turistas	5	5	4	5	4	23
Simpatia dos moradores com os turistas	5	4	4	5	5	23
Baseadas nos recursos hídricos	5	5	3	4	5	22
Programas de Treinamento	5	4	5	4	4	22
Laços étnicos com mercados emissores	5	5	4	4	4	22
Programas de Desenvolvimento da hospitalidade	5	4	4	4	4	21
Apoio de residentes para indústria do turismo	5	4	4	4	4	21
Laços / Ligações comerciais	4	4	3	4	4	19
Limpeza / Saneamento	4	4	1	4	5	18
Clima	2	2	5	4	4	17
Acomodações	5	5	2	1	1	14
Monitoramento de Satisfação	4	4	2	2	2	14
Satisfação do visitante	4	3	2	2	3	14
Distância / Tempo	4	4	3	2	1	14
Sistema de telecomunicação para turistas	5	2	1	4	1	13

Segurança	5	2	1	4	1	13
Combinar viagens do destino para outros destinos	4	4	1	2	2	13
Infraestrutura Turística	2	3	3	2	2	12
Aeroporto	4	3	2	1	1	11
Informações Turísticas	5	2	1	1	1	10

Tabela – Lista de Prioridades – Análise EXP

O foco da análise dos parâmetros em função da visão do turismo de experiência tem como objetivo essencial destacar aspectos com elevado potencial para a formatação de produtos turísticos únicos, de elevado valor de atratividade e que possam proporcionar vivências singulares para os consumidores. Com esta análise, esperamos promover uma visão prática, otimista e favorável para o futuro do turismo em Porto Murinho.

É possível fazer uma análise em conjunto dos parâmetros que receberam score máximo de 15 pontos. Ao observar os itens *Paisagem, Flora e Fauna, Recursos Culturais, Características arquitetônicas, Gastronomia, Acesso às Áreas Naturais, Turismo de Natureza / Ecoturismo, Entretenimento, Eventos Especiais / Festivais e Laços Religiosos com Mercados Emissores*, não é difícil supor um caminho com inúmeras oportunidades para o desenvolvimento do turismo, a depender do empenho de recursos, esforços e de criatividade. A título de exemplo, considerando o recurso *paisagem*, em um primeiro momento parece um elemento pouco significativo e distante das ações humanas uma vez que não há espaço para intervenções humanas acentuadas. No entanto, quando conjugada com outros recursos de infraestrutura, conhecimento e um área natural, pode contribuir exponencialmente para valorizar um produto turístico, como o *Birdwatching* ou outra atividade no meio ambiente natural.

Com pouco investimento, podendo ser oriundo da pasta de turismo do município, da iniciativa privada ou de ambos, a construção de um *mirante* ou *belvedere* em local um espaço natural especial poderia ser rapidamente transformado em ponto focal de interesse para a observação da paisagem e da natureza exuberante. Uma infraestrutura assim é utilizada por muitos destinos turísticos consolidados como um recurso extra de visitação e melhoria da experiência de turismo, alguns

mais modernos, tecnológicos e dispendiosos como ocorre no *Skyglass Canela*, no Rio Grande do Sul, até mirantes mais desprezíveis como ocorre na Serra da Mantiqueira, no Parque da Cerveja. Independente do custo de implantação e das tecnologias incorporadas, trata-se em um recurso que rapidamente se transforma em fonte de interesse, publicidade e visitação.

Quanto aos demais itens avaliados no primeiro grupo, é mister refletir que cada um deles tem grande potencial para produzir *sensações emocionais* únicas, seja quais forem, de conforto ou desconforto, alegria ou tristeza, medo ou coragem, raiva ou calma, entre outras. Além destes, um estímulo aos *sentidos* pode ser fonte de experiências incríveis, como o olfato, o paladar, a audição e a visão. Vale destacar que neste conjunto há uma grande valor e tradição *histórica*, a qual muitas vezes passa despercebida na configuração de um produto ou serviço, mas que poderia ser resgatada e ser bem-aproveitada. Pensar estrategicamente nessa conjugação de fatores de experiência é essencial para promover uma experiência turística memorável.

A título de exemplo, um dos recursos subaproveitados em Porto Murinho é o *gastronômico*. Um ingrediente local como o fruto *Greífo* ou um prato típico como o *Lambreado*, podem ser facilmente incorporados ao cotidiano dos restaurantes e oferecidos para consumo associados com elementos além dos ingredientes do prato. Consumir um fruto com características únicas do local, compreender sua história ou participar na elaboração de uma receita extrapola a simples contemplação passiva – o que já seria muito interessante neste caso – para uma participação ativa na qual o turista passa a ser o protagonista na coprodução dos produtos turísticos. Uma oferta como esta tem um enorme potencial para produzir sensações emocionais memoráveis, como a alegria, a calma e o conforto antiestresse e um grande estímulo a todos os sentidos.

A mesma ideia de incremento e valorização da oferta é aplicada ao segundo grupo analisado, com score final entre 21 e 23. Os itens avaliados *Parque e Reservas Naturais, Serviços de Alimentação (qualidade e variedade), Serviços Médicos para Turistas, Simpatia dos Moradores com os Turistas, Baseadas nos Recursos Hídricos, Programas de Treinamento, Laços Étnicos com Mercados Emissores, Programas de Desenvolvimento da Hospitalidade, Apoio de Residentes para Indústria do Turismo, Laços / Ligações comerciais, Limpeza / Saneamento, Clima* podem contribuir

para aprimorar a experiência do turista quando em Porto Murтинho referente aos estímulos aos *sentidos* e às *sensações* – tão quanto o primeiro grupo – no entanto, a configuração da *interação ativa e passiva* não pode ser moldada a critério dos proponentes, como no caso dos *serviços médicos* ou *simpatia dos moradores*.

O último grupo em análise recebeu score final abaixo de 17 pontos. Esse grupo abrange os itens Acomodações, Monitoramento de Satisfação, Satisfação do visitante, Distância / Tempo, Sistema de telecomunicação para turistas, Segurança, Combinar viagens do destino para outros destinos, Infraestrutura Turística, Aeroporto, Informações Turísticas e refere-se aqueles que apresentam um somatório de score baixo para *interação passiva e ativa* com outro score baixo para *relevância histórica*. Embora apresentem scores médios ou positivos para provocar alterações em *sensações* e *sentidos* nos turistas, representam pequena oportunidade para a produção de ofertas naturais de turismo de experiência.

CAPÍTULO 5

CONSTRUÇÃO HISTÓRICA DO CORREDOR BIOCEÂNICO

Prof. Dr. Eronildo Barbosa da Silva

Nesta seção apresentamos os aspectos históricos do processo de construção do Corredor Bioceânico, elucidando as iniciativas, eventos e pessoas que marcaram decisivamente para a materialização do projeto.

5.1 Introdução

No processo de expansão das civilizações as fronteiras surgem como lugares que apresentam relações simétricas e assimétricas e isso se explica porque é nesse espaço onde termina e começa uma nação. Essa é uma realidade concreta, entretanto, as fronteiras não são construções naturais. Não foi uma força estranha que definiu as suas linhas. Elas são estabelecidas pelos seres humanos em função dos seus interesses difusos. “Todas as fronteiras são construção humanas, sobretudo as territoriais, que visam sempre atender algum objetivo.”²¹

As fronteiras separam pessoas e nações, mas podem também se converter em espaços geográficos harmônicos, solidários e integrados a ideia de que são territórios comuns aos povos que vivem, trabalham e sonham ao longo do seu traçado. “A fronteira não é uma linha, é um dos elementos da comunicação biossocial que assume uma função reguladora. Ela é a expressão de um equilíbrio dinâmico que não se encontra somente no sistema territorial, mas em todos os sistemas biossociais”.²²

A história da humanidade está repleta de iniciativas objetivando integrar as fronteiras por meio do comércio, da indústria, do turismo, da religião, da cultura e das ações de infraestrutura física. As sociedades sempre encontraram caminhos para superar os desafios comuns. Há um intenso trabalho dos homens e mulheres voltado para trocar expe-

21. FERRARI, 2014, p. 3.

22. RAFFESTIN, 2005, p. 13.

riências e complementar parte das demandas de cada nação, em determinado tempo histórico. Nessa luta, então, a fronteira favorece esse intercâmbio.

Sabemos que os europeus chegaram a quase todas as partes do planeta a partir do século XVI, influenciando, por meio do consenso e da coerção²³ as linhas de fronteiras, a cultura, a religião e o comércio de todos os continentes. A ocupação do Brasil e da América espanhola é produto direto do trabalho da burguesia comercial europeia em seu processo de acumulação primitiva de capital²⁴ cujas bases, inicialmente, eram o ouro e a prata.

Na formação capitalista são os fatores econômicos que definem a construção dos mecanismos de integração física entre nações, embora outras dimensões da sociedade influam para modelar projetos coletivos que unam as fronteiras e os habitantes. Laços culturais e de compaixão também vinculam povos. A história das fronteiras da América do Sul tem simetria e assimetria, conflitos e consensos, como outras do mundo antigo, medieval e do tempo presente. Há uma dinâmica muito peculiar nessas linhas que não se explica apenas pela movimentação de capitais. Os laços culturais têm enorme força.

A Europa tem longa tradição na construção de fronteiras que se converteram em corredores econômicos. Elas são instrumentos históricos de integração de pessoas, culturas, produção, comércio e consumo. Era comum pessoas passarem meses, nas margens dos rios, esperando melhoras nas condições climáticas para seguir adiante nas suas viagens. Esse período era aproveitado para se estabelecer trocas nas mais diversas dimensões da atividade humana. As origens das feiras populares devemos buscar no encontro de povos diferentes que se encontravam para trocar experiências e mercadorias nas muralhas de um burgo ou na beira de um rio.

Na atualidade parte importante das nações europeias está integrada economicamente e politicamente a União Europeia, que conta com 27 países associados. Há uma certa unidade na diversidade, fruto do amadurecimento dessas populações, que, há milhares de anos, convivem com problemas e avanços.

Os Estados Unidos da América, o Canadá e o México desde o ano

23. GRAMSCI, 1984, p.149.

24. MARX, 1984, p. 285.

de 1992 formaram o NAFTA (North American Free Trade Agreement) ou Tratado de Livre-Comércio da América do Norte. A China e a Rússia estão liderando a reconstrução da famosa Rota da Seda no mundo asiático. Não são poucas as regiões do planeta que cumprem papel fundamental de ligação entre os eixos de produção e comunicação. No geral, são espaços geográficos que facilitam a integração por meio de modais rodoviários, aeroviários, ferroviários, hidroviários e culturais.

O debate sobre corredores econômicos ou eixos de integração regional chegou ao Brasil na virada da década de 1960 para 1970, como parte de um conjunto de ações voltadas para o planejamento econômico, que passou a ser adotado no País. Destacou-se nessa especialidade o ex-ministro Eliezer Batista, um formulador importante dos conceitos de eixos ou cinturões de desenvolvimento econômico no Brasil e na América do Sul.

No ano de 1996, a Empresa Brasileira de Planejamento de Transporte fez um denso estudo sobre os potenciais corredores que o Brasil poderia construir voltados para ligar o Brasil aos portos peruanos e chilenos. Esse estudo contemplou uma rota que cortaria o Mato Grosso do Sul em direção aos portos do Chile.

Para efeito didático e metodológico os técnicos do Geipot concluíram que esses corredores deveriam ser formalmente tratados “não como Corredores Bioceânicos voltados, inicialmente, à utilização de portos peruanos e chilenos pelo Brasil, mas como corredores de integração e desenvolvimento, proporcionando a integração dos países, o desenvolvimento das regiões por eles atravessados, assim como, e principalmente, a incorporação de mercados historicamente separados”.²⁵

Em 2015, portanto, os presidentes do Brasil, Argentina, Chile e Paraguai definiram a rota do corredor que deverá cruzar Mato Grosso do Sul. Esse foi um momento importante porque devolveu para a população um sonho que era cultivado há décadas, inclusive e principalmente por nossos vizinhos da América do Sul.

Assim, a finalidade desta pesquisa objetiva resgatar parte da história desse corredor cujas origens devemos buscar na segunda metade da década de 1960, quando lideranças do Chile começaram a prospectar rotas que pudessem ligar o Atlântico brasileiro ao Pacífico chileno.

25. BRASIL, 1996, p.11.

Advogamos que o papel da história nesse processo é fundamental. Ela ajudará a registrar as origens, sonhos, expectativas e visão de futuro dos vários grupos sociais que estão participando dessa empreitada ou os que serão impactados direta ou indiretamente, inclusive os marginalizados e oprimidos que não são poucos ao longo desse traçado.

A pesquisa objetiva contribuir para que a sociedade civil e a sociedade política conheçam a história dessa rota e projetem passos seguros em direção a um futuro alvissareiro para todos. Para ancorar esse estudo escolhemos trabalhar com a concepção metodológica de pesquisa bibliográfica e documental.

5.2 Mato Grosso do Sul e a integração sul-americana

Mato Grosso do Sul é uma sub-região do Brasil que tem longa tradição em conectar os interesses do país com outras nações da América do Sul. O estado está situado na região Centro-Oeste do Brasil, e se converteu em um dos principais acessos ao Mercosul, pois faz fronteira com Bolívia e Paraguai, além de estar interligado por ferrovias, rodovias e por meio das hidrovias dos rios Paraná e Paraguai com a Argentina e o Uruguai.

O papel estratégico que Mato Grosso do Sul cumpre não é algo novo. Essa é uma história antiga e relevante que traz muito orgulho para aqueles que nasceram ou decidiram viver e trabalhar nas franjas do pantanal. Quando a Espanha decidiu conhecer, ocupar e explorar as riquezas do Rio da Prata e seus afluentes, empreitada que culminou com a descoberta de metais preciosos e a criação de varias cidades, o caminho que permitiu chegar às terras da Espanha, de acordo com o Tratado de Tordesilhas de 1494, foi feito por uma parte importante do território do Sul de Mato Grosso.²⁶

Quando o português Aleixo Garcia chegou ao Império Inca liderando um grupo de índios, por volta de 1523 ou 1524, em busca de ouro e prata, empreendeu marchas pelos rios Miranda e Paraguai e sobre as franjas da serra de Maracaju, territórios que faziam parte do antigo Caminho do Peabiru, rota muito usada pelos indígenas que circulavam pelas fronteiras móveis pertencentes a Portugal e Espanha.²⁷

26. SILVA, 2006, p. 42.

27. SILVA, 2005, p. 14

Esses fatos indicam que, já no início da ocupação do Brasil e das demais nações hispânicas, a partir de 1500, o Sul de Mato Grosso se converteu em relevante caminho para quem desejava chegar as riquezas auríferas de Potosí e de outras cidades dos povos originários da Cordilheira dos Andes. O processo de ocupação formal do Sul de Mato Grosso, embora se registrem alguns conflitos fronteiriços, inclusive e principalmente a Guerra entre o Brasil e o Paraguai no período de 1864 a 1869, quadra marcada por intenso sofrimento das populações que habitavam as áreas de fronteira, as relações entre os dois países com algum grau de desconfiança por parte da nação guarani, avançaram bastante ao longo do século XX, como podemos ver mais à frente.

É importante destacar que parte substancial da mão-de-obra das fazendas agrícolas e de gado, os trabalhadores dos ervais e da exploração de tanino e os operários que trabalhavam nos tradicionais saladeiros voltados para a produção de carne de charque, eram de origem paraguaia ou de outros países da Bacia do Prata.²⁸ Quase toda produção econômica dessa sub-região, no século XIX, como (charque, couro, tanino e erva-mate) era exportada pelos rios comuns ao Brasil, Paraguai, Argentina e Uruguai.

O porto de Corumbá, por exemplo, era um dos mais importantes do Brasil e galvanizava parte do comércio da Bacia do Rio da Prata. Não menos importante eram os portos da cidade de Porto Murtinho que escoava parte relevante da produção de charque, tanino, erva-mate e couro produzido no Sudoeste do estado. Também recebia produtos europeus e muita gente que desejava participar da produção de riqueza daquele município.

Desde o início do século XX que o Estado brasileiro faz esforços para tentar integrar o sul de Mato Grosso as demais províncias do país. Não havia comunicação por terra com os outros estados federados. Por séculos o acesso a essa sub-região era feito exclusivamente pelos rios ou por penosas caminhadas por onde não existia qualquer traço de civilização. Nessa perspectiva, notadamente após a conquista da República, em 1889, algumas obras de infraestrutura começaram a serem feitas no Mato Grosso, como forma de aumentar a defesa do território e apoiar a rarefeita população formada por colonos e indígenas.

28. SILVA, 2005, p. 33

Ainda no chamado Brasil Império foram construídos os fortes de Coimbra em 1775 e o de Ladário em 1873. Aos poucos foram implantados os Correios e Telégrafos, navegação de cabotagem e a construção de quartéis modernos em Campo Grande. A partir de 1908 começou a construção da Estrada de Ferro que ficou conhecida como Noroeste do Brasil, ligando o município de Santos, São Paulo, a cidade de Corumbá situada na fronteira com a Bolívia.²⁹ A ideia dessa ferrovia era conectar o Sul de Mato Grosso com outras capitais nacionais e internacionais, particularmente com a Bolívia, Perú e Paraguai.

A ferrovia Noroeste do Brasil chegou a Corumbá em 1952. Em 1955 ela se integrou aos ramais da ferrovia boliviana que liga Santa Cruz de la Sierra a Corumbá. Posteriormente, em 1953, os trilhos também atingiram Ponta Porã cidade que faz fronteira com Pedro Ruan Cabalero, no Paraguai. Ambas as ferrovias partem de Campo Grande. Essas ferrovias são as obras mais importantes já construídas no Sul de Mato Grosso com o objetivo de dotar o estado de uma comunicação com outras praças comerciais, além de aumentar a influência do Brasil na América do Sul.

O problema era que havia muita desconfiança do governo brasileiro de que a Argentina poderia criar complicações para o país ao se aproximar, diplomaticamente e fisicamente, da Bolívia e do Paraguai.

Os autores que já trataram desse assunto tendem sempre a enfatizar os objetivos políticos presentes na construção da estrada, os quais poderiam ser assim resumidos: a) prevenir um eventual bloqueio da via fluvial (platina) para Mato Grosso, já que essa passava por territórios da Argentina e do Paraguai; b) fazer face a eventuais movimentos separatistas ou de “perturbação da ordem” em Mato Grosso; c) atrair para a “órbita” brasileira os países mediterrâneos vizinhos, Paraguai e Bolívia (contrapondo-se, no caso, às ações da Argentina, cujas ferrovias visavam a manter aqueles países em sua “órbita” particular). Essas interpretações acentuam, assim, a “vocalização internacional” da ferrovia brasileira que se destinasse a Mato Grosso, vinculando-a inclusive a projetos de uma estrada de ferro transcontinental.³⁰

A lógica de que o Brasil deveria ampliar suas relações econômicas

29. SILVA, 2005, p. 39.

30. QUEIRÓZ, 2004, p. 118.

e sociais com os países da América do Sul ganhou força e densidade ao longo da década de 1930, sob a liderança de Getúlio Vargas, que se sentia incomodado com a política da Argentina para a Bacia do Rio da Prata. A diplomacia nacional percebeu que era importante participar dos esforços de desenvolvimento dos países vizinhos, em especial do Paraguai e da Bolívia. Vargas atuou conforme as diretrizes da época de Rio Branco: a defesa da estabilidade política regional; a não intervenção nos assuntos internos dos países vizinhos e a permanente preocupação de manter o entendimento e o diálogo fluido com Buenos Aires.³¹

Entre a década de 1930 e os dias atuais foram assinados muitos tratados entre o Brasil e seus vizinhos da América do Sul como parte da política voltada para aumentar a posição do Brasil nessa parte do continente. Neste trabalho destacaremos alguns acordos que impactaram mais diretamente as relações de Mato Grosso do Sul com seus dois vizinhos Bolívia e Paraguai.

Na Guerra do Chaco (1932-1938) entre Bolívia e Paraguai cuja vitória militar e política foi do Paraguai, que contou também com o apoio explícito da Argentina, o Brasil desenvolveu esforços diplomáticos para que o conflito terminasse. Concretamente, ofereceu apoio econômico aos dois países para recuperarem suas economias. Ao Paraguai, permitiu acesso aos portos brasileiro. A nação guarani conquistou um caminho seguro para exportar seus produtos, por via marítima, sem depender dos portos da Argentina.³²

A Bolívia também recebeu ajuda. O Brasil desembolsou o valor de um milhão de Libras-Ouro destinado a construir parte do modal ferroviário desse país.³³ Também ajudou a construir uma parte da malha rodoviária. Aliás, em 20 de setembro de 1947, o presidente do Brasil Eurico Gaspar Dutra, veio ao antigo Mato Grosso para inaugurar a ponte ferroviária sobre o rio Paraguai, na altura do distrito de Porto Esperança, como parte dos esforços para aumentar as relações com a Bolívia.

Nessa oportunidade, ele disse que aquela obra “deveria desempenhar um papel importante no tráfego internacional do futuro com os trabalhos que se ativam na Estrada de Ferro Brasil-Bolívia, para a ligação

31. DORATIOTO, 2014, p. 115.

32. DORATIOTO, 2014, p. 108.

33. OLIVEIRA, 2016, p. 23.

transcontinental Santos-Arica”³⁴. O presidente, provavelmente, se referia ao porto peruano de Ilo que permite ligação com os países asiáticos. O porto de Arica fica no Chile e também é estratégico no comércio com a Bacia Asiática.

Essas iniciativas diplomáticas do Brasil ajudavam a contornar eventuais críticas e ou discretos atritos do passado. Como sabemos, na virada do século XIX para XX, Brasil e a Bolívia alimentaram uma disputa, que durou em torno de 10 anos, tendo como causa a ocupação de uma pequena parte do território boliviano por seringueiros brasileiros oriundos do Nordeste. Alguns chamam esse conflito de a “Revolução Acreana”.

A questão foi pacificada com o Tratado de Petropolis de 1903. Coube ao Brasil reconhecer que uma parte do território em disputa pertencia a Bolívia. Em troca do Acre, a Bolívia incorporou ao seu território áreas localizadas na margem direita do Rio Paraguai e outras na região de Carcere em Mato Grosso. O Brasil também construiu a Ferrovia Madeira-Mamoré que beneficiou as exportações daquele país pelo Rio Amazonas. A questão faz parte da história oral e formal da Bolívia. Vez ou outra um ator, corretamente, lembra do episódio.

Gás boliviano

Outro tratado importante com a Bolívia, provavelmente, o mais relevante depois da integração ferroviária entre os dois países, na década de 1950, foi o acordo que permitiu o gás butano boliviano chegar ao Brasil e abastecer quase todo país, tendo como porta de entrada Mato Grosso do Sul.

As raízes desse acordo podem ser encontradas no famoso Tratado de Roboré celebrado entre o Brasil e a Bolívia, em 1953, época em que o Brasil tinha interesses em explorar o petróleo da região de Santa Cruz. O tempo passou e a exploração de petróleo foi trocada pelo comércio de gás butano. Nos anos 1990, no governo de Itamar Franco, foi celebrado acordo para o Brasil adquirir, da Bolívia, o contrato de compra de 30 milhões de metro cúbico de gás por dia. Quem conta essa história é o ex-ministro e ex-senador da República por Mato Grosso do Sul, Delcídio do Amaral.

34. O Jornal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro (RJ), edição de 23 de setembro de 1947.

Quando eu era secretário executivo do Ministério de Minas e Energia do governo Fernando Henrique e, depois ministro de Minas e Energia do Governo de Itamar Franco, iniciamos os estudos para adquirirmos o gás boliviano. O gás natural da Bolívia é muito rico e estratégico para o Brasil. Nosso contrato objetivava a aquisição de 30 milhões metros cúbicos dia{...}. Começamos a estruturar o projeto na área de engenharia da Petrobras a qual eu era o Diretor de Gás e de Energia. Esse projeto é uma espécie de luneta que começa com um diâmetro maior e vai diminuindo até chegar na ponta de entrega. É realmente um gasoduto de integração internacional por meio de energia O projeto já nasceu com olhar ampliado a exemplo dos grandes projetos de integração da Europa. Ele nasce nas jazidas da província de Santa Cruz, na Bolívia, entra em Corumbá e cruza o nosso estado, corta São Paulo e desce para o Sul, passando por Curitiba e, depois, Florianópolis e Porto Alegre. {...} O problema é que esse gás é pouco utilizado no nosso estado, porém, trouxe grande vantagem econômica. Arrecada, de ICMS, algo em torno de 20% a 25% da receita total do estado.³⁵

Parte inferior do formulário

Ademais, em 26 de junho de 1951, o Brasil assinou um tratado com a República do Paraguai com o objetivo de disciplinar os transportes aéreos regulares, produto da criação de rotas formais ligando as cidades de Assunção, Corumbá, São Paulo e Rio de Janeiro.³⁶ Porto Murtinho também era beneficiado com essa rota feita pela Viação Real.

Esse acordo tem imensa importância porque na época não havia comunicação por rodovias ligando essas cidades. As pessoas e mercadorias transitavam pelos rios. Só em 1960, foi celebrado convênio entre o Brasil e o Paraguai para se construir, em território Guaraní, uma rodovia ligando a cidade de Conceição a Ponta Porá. O Brasil concedeu empréstimo no valor de 11,2 milhões de dólares para custear parte dessa obra que passou a se chamar Yby-Yaú.³⁷

Ainda como parte das iniciativas para a América do Sul foi acordado entre o Brasil e Paraguai convênio para a construção de uma ponte sobre o rio Apa, que corta o Sul de Mato Grosso. A ponte ficou pronta

35. Entrevista com Delcido Amaral, em 05 de junho de 2021.

36. OLIVEIRA, 2016, p. 23.

37. OLIVEIRA, 2016, p. 43.

em 1971, e liga as cidades de Bela Vista, no Paraguai, a homônoma no Mato Grosso do Sul. Outra iniciativa importante que beneficiou o estado foi a exportação de energia elétrica do Paraguai para o Brasil. Essa inciativa atenuou a crise energética que a região vivenciava na virada da década de 1970 para 1980, principalmente nas sub-regiões da Grande Dourados e do Sudoeste.

5.3 O Mercosul e os eixos de integração

Um debate importante sobre integração dos países da América do Sul acontecia na Comissão Econômica para a América Latina-Cepal, entidade criada em 1948, no Chile, pela Organização das Nações Unidas, com o objetivo de trabalhar mecanismo que fortalecessem os laços econômicos da região em função dos problemas decorrentes da divisão internacional do trabalho e da extrema dependência desses países as economias da Europa e dos Estados Unidos da América.

Essa dependência se acentuava em função da baixa capacidade dos países latinos em diversificar suas exportações, modernizar os parques industriais e substituir parte das suas importações como bem identificou Maria da Conceição Tavares na sua obra - da substituição de importações ao capitalismo financeiro- Zahar Editora, 1978. No plano econômico havia uma busca para encontrar um modelo de desenvolvimento que não estivesse atrelado apenas à produção de commodities.

A Cepal, que reunia estudiosos dedicados a encontrar soluções para os dramas econômicos da América Latina, na data de 18 de fevereiro de 1960, em Montevideu, no Uruguai, com as presenças de representantes de países latinos como Argentina, Brasil, Chile, México, Paraguai, Peru e Uruguai, criou a Associação Latino-americana de Livre Comércio (ALALC). Com imensas dificuldades o processo de integração da América do Sul ganhou novos contornos nas décadas de 1960 e 1970. Houve ampliação considerável das iniciativas objetivando aproveitar e destravar o ambiente comercial da região.

Os presidentes estavam conscientes de que precisavam diminuir a burocracia e a ineficiência produtiva e ampliar a pauta de exportação com produtos manufaturados e de maior valor agregado, como defendiam os economistas da Cepal, liderados por Raúl Prebisch. Na busca

de novos nichos de mercados, em tempos de economia que caminhava em direção a globalização, puxada pelas políticas neoliberais das economias centrais, em 1980, também em Montevidéu, houve mudança na nomenclatura da ALALC, passando a se chamar Associação Latino-Americana de Integração (ALADI).

As lideranças políticas e empresariais da América do Sul não estavam preocupadas apenas com a dinâmica da produção e do comércio. Havia propostas objetivando aproveitar coletivamente o potencial dos rios que, ao longo da história, eram as “estradas” por onde trafegavam ideias, mercadorias, pessoas e sonhos. Eles cumpriam um papel importante de comunicação entre as nações. Nessa perspectiva, foi criado o Tratado da Bacia do Prata, em 23 de abril de 1969.³⁸

Esse acordo foi muito festejado pelos sócios em função da sua abrangência e relevância estratégica, pois, objetivamente, abriu espaço para financiar programas voltados para a integração e melhoria do tráfego dos rios que compõem essa Bacia Hidrográfica. Tanto é verdade que, em 1974, surgiu o Fundo Financeiro para o Desenvolvimento da Bacia do Prata (FONPLATA) com repercussão importante para a infraestrutura hidroviária e a economia do Sul de Mato Grosso.

É importante destacar outra instituição relevante voltada para o financiamento de obras e projetos na América do Sul, criada em 1966, mas que inicia seus trabalhos em 1970, que foi a Corporação Andina de Fomento (CAF) que, antes da criação de mecanismos de financiamento no âmbito do Mercosul, era a responsável pelas análises e financiamento de projetos de infraestrutura voltados para integrar fisicamente os países da região. Parte significativa do financiamento do projeto do gasoduto Brasil/Bolívia foi concedido pela CAF.

A busca da integração física da América do Sul ganhou muita força com a formação do Mercado Comum do Sul (Mercosul), criado oficialmente em 1991, como parte das negociações que se iniciaram em 1985, entre José Sarney presidente do Brasil e Raul Alfonsín presidente da Argentina. As tratativas foram facilitadas pelo fato de que a América do Sul, depois de décadas de ditaduras militares, caminhava em direção ao retorno da democracia. Assim, as divergências e inseguranças históricas que haviam em algumas fronteiras, aos poucos, cedeu espaço

38. VILLELA, 1984, p. 147.

para ações convergentes. O clima político nessa região melhorou muito, favorecendo a dinâmica de acordos mais complexos e amplos, liderados pelo Brasil e pela Argentina.

Um gesto importante que apontou para uma clara simetria nas relações bilaterais entre Brasil e Paraguai foi a visita que o Presidente do Brasil, João Batista Figueiredo fez, a esse país, em março de 1980, com o objetivo de devolver objetos pessoais de Francisco Solano Lopes, liderança que dirigiu o país guarani na Guerra da Tríplice Aliança.

Também se celebraram, na oportunidade, alguns acordos na área econômica e na área de cooperação nuclear. De acordo com Doratioto (2014, p. 157), desde o ano de 1935 um presidente brasileiro não visitava esse país. João Batista Figueiredo e sua comitiva foram recebidos pelo presidente argentino Jorge Rafael Vilela que, poucos meses depois, retribuiu a visita ao Brasil, oportunidade em que tratou de discutir novos acordos de interesse mútuo.

Em abril de 1982, surgiu o conflito entre a Inglaterra e a Argentina por conta das Ilhas Malvinas, que o presidente Galtieri, da Argentina, reivindicava como sendo território pertencente ao seu país. Embora o Brasil tenha se declarado neutro nesse conflito, na prática, a diplomacia brasileira atuou fortemente para ajudar a Argentina inclusive com material militar e iniciativas diplomáticas.³⁹ O gesto do Brasil teve repercussões positivas na sociedade civil e política desse país, contribuindo, então, para facilitar acordos futuros como a criação do Mercosul e outros.

O Mercosul se apresentou como um pacto progressista que visava criar uma nova ordem para as relações bilaterais entre os países latinos que buscavam caminhos que permitissem participar do comércio mundial de forma mais independente, frente as investidas dos Estados Unidos que desejavam ter todo continente americano alinhado ao projeto de Livre Comércio (Alca) ou ao Acordo de Livre Comércio da América do Norte (Nafta), ambos criados exclusivamente para beneficiar diretamente a economia americana, que poderia colocar seus produtos mais baratos nos países latinos, ao tempo que matinha cláusulas de barreiras que podem impedir a entrada de commodities desses países no mercado americano. O Brasil resistiu e apostou no Mercosul.

39. DORATIOTO, 2014, p. 159.

O Brasil, resolutamente, não se afastou da estratégia, que privilegiava o Mercosul como a esfera imediata e primordial do esforço de integração, buscando constituir, como um segundo círculo concêntrico, a rede de Acordos de livre Comércio do Mercosul com os membros sul-americanos da Associação Latino Americana de Integração (ALADI). E sua vitória diplomática, inclusive com a escolha de Belo Horizonte para sediar, em maio de 1997, a III reunião de Ministros de Comercio da ALCA, irritou profundamente o governo norte-americano, cujos funcionários passaram a acusa-lo de obstruir a integração hemisférica e a atacar o Mercosul.⁴⁰

O esforço dos EUA para desmobilizar o Mercosul é parte de uma estratégia antiga. Essa nação sempre sonhou em ter uma zona de livre comércio no continente americano sob a sua liderança, assim, não foram poucas as vezes que pressionou seus vizinhos para se submeterem a política diplomática e econômica do Tio Sam.

O pesquisador Luiz Alberto Moniz Bandeira lembra, em seu livro *As relações perigosas: Brasil-Estados Unidos(de Collor a Lula, 1990-2004)*, que a ideia da formação de um tratado de livre comércio, envolvendo todo o continente – EUA, Canadá e a América Latina – apareceu pela primeira vez em 1887. A iniciativa partira do presidente dos EUA, Grover Cleveland que fizera chegar aos ouvidos de D. Pedro II a intenção de constituir uma união aduaneira com o Brasil. A articulação foi desaconselhada pelo ministro da Fazenda brasileiro Francisco Belizário de Souza (1839-1889), que temia, nos anos finais do império, uma aproximação com os EUA{...}. A iniciativa malogrou logo de saída. Os EUA não desistiram. Durante a I Conferência Pan-americana, realizada em Washington a partir de 2 de outubro de 1889, o tema voltou à pauta. Dessa vez, a contrariedade veio da Argentina e do Chile, por força da vinculação estreita de suas economias com a Inglaterra. Novamente a ideia foi deixada de lado. Foi apenas durante a 17^a. Conferência Internacional dos Estados Americanos, realizada em Montevideu, em dezembro de 1933, que os Estados Unidos voltaram a propor uma queda multilateral de tarifas aduaneiras. Imersos nas vagas da Grande Depressão, os países viram na proposta uma maneira dos EUA abrirem novas fronteiras de comércio nos difíceis anos pós crise de 1929.⁴¹

40. BANDEIRA, 2004, p. 131.

41. MARINGONI, 2011, p. 1.

Na data de 26 de março de 1991, em Assunção, foi assinado formalmente a criação do Mercosul, tendo como signatários o Brasil, Argentina, Uruguai e Paraguai. Ao longo das últimas décadas outros países se associaram ao Mercosul, como Bolívia, Chile, Colômbia, Equador, Peru, Guiana e Suriname. Também conta como países observadores desse pacto o México e a Nova Zelândia.

Concretamente as lideranças desse tratado almejavam modelar o processo de integração econômica regional com a eliminação das barreiras tarifárias no comércio entre os países membros; criação de uma tarifa externa comum; livre comércio e serviços; livre circulação de mão-de-obra e livre circulação de capitais e pessoas.

Em dezembro de 1991, aconteceu a primeira reunião do novo bloco, em Brasília, com a presença dos presidentes dos países membros do Mercosul –Fernando Collor de Mello (Brasil), Carlos Menem (Argentina), Luiz Carlos Wasmosy (Paraguai) e Luiz Alberto Lacalle (Uruguai). Ao longo da década de 1990 o debate sobre a integração da América do Sul continuou oxigenado. Logo que Itamar Franco assumiu o governo brasileiro, no lugar de Fernando Collor de Melo, em 1992, tratou de buscar iniciativas para o Mercosul, assim, em 1993, por meio de Celso Amorim que estava a frente da chancelaria brasileira, iniciou tratativas para a criação de uma Área de livre Comercio da América do Sul com o nome de ALCSA.

A proposta foi apresentada na sétima Reunião de Cúpula do chamado Grupo do Rio, um fórum permanente de consulta política criado em 1986, por oito países latino americanos, inclusive o Brasil; todos defendiam a democracia e a mediação política como instrumento para dirimir os problemas do continente americano. Como o Mercosul mostrava muita força, a proposta apresentada por Celso Amorim não prosperou, por isso, aos poucos, a ideia desapareceu do cardápio diplomático da segunda metade dos anos 1990.

Em 1995, o presidente Fernando Henrique Cardoso assumiu a presidência do Brasil. Focado em iniciativas voltadas para privatizar empresas públicas e abrir o mercado nacional para todo tipo de especulação, o governo definiu o Mercosul como uma alternativa alvissareira. Tanto que os planos Plurianuais elaborados no seu governo de 1996 a 1999 e os projetos Avança Brasil de 2000 a 2003 tinham bases voltadas

para a infraestrutura física da região da América do Sul.⁴² Parte dos projetos do governo FHC teve a participação de Eliezer Batista que desde a década de 1970 trabalhava com a concepção de eixos de integração ou cinturão de desenvolvimento.

Os estudos de eixos ou corredores de desenvolvimento se tornaram fundamentais a partir do ano 2000, quando os 12 presidentes de países da América do Sul se reuniram, em Brasília, para debater os novos passos da entidade ao longo dos dez primeiros anos daquela década. Eles aprovaram, entre outras pautas, 10 eixos de integração cuja viabilidade deveria ser estudada pelos técnicos dos países envolvidos. Em face da posição estratégica no centro do continente, Mato Grosso do Sul ficou inserido na superposição de pelo menos três eixos de integração e desenvolvimento eleitos pelos presidentes. São eles: Eixo Interoceânico, central; Eixo Hidrovia Paraguai/Paraná e Eixo de Capricórnio.⁴³

Ademais, haviam estudos feitos pelo Geipot e pelo Zicosur indicando outras possibilidades de corredores em Mato Grosso do Sul. Um deles, então, sairia de Arica, no Chile, vindo pela Bolívia e atingindo Corumbá. Outro que recebeu o sugestivo nome de Corredor de Capricórnio, sairia de algum porto do norte chileno, passando pela Argentina e Paraguai atingindo Carmelo Peralta, Porto Murtinho e Campo Grande. A terceira rota, que partiria de um dos portos do norte do Chile, cruzava a Argentina, o Paraguai e atingia Mato Grosso do Sul pela cidade de Ponta Porã.⁴⁴

5.4 A sociedade civil e o debate sobre o Corredor Bioceânico

O debate sobre a integração do Brasil com outros países não é algo novo. A diplomacia nacional trabalha, há muito tempo, com essa dimensão. Só que o foco era hegemonicamente com os países europeus e os Estados Unidos da América. O trabalho diplomático com a América do Sul era mais discreto. Tem uma frase da literatura popular que explica muito bem essa situação: O Brasil sempre esteve de costas para os irmãos Latinos Americanos. Essa é uma verdade incontestável.

Alias, o ex-senador Delcídio Amaral, diz que Mato Grosso do Sul

42. ROCHA, 2010, p. 5.

43. BOURLEGAT, 2019, p. 112.

44. BOURLEGAT, 2019, p. 116.

também vive de costas para os seus parceiros da América Latina, que podem construir um futuro diferente para nossa gente, a Bolívia, Paraguai, Argentina e Chile. “Nós vivemos de costas para esses países que estão crescendo. Temos que aproveitar para desenvolvermos juntos. Nosso agronegócio é muito competitivo. O minério, a carne e a celulose são commodities de primeira linha. O caminho para Pacífico é uma forma de nos conectarmos com nossos irmãos de fronteira”.⁴⁵

Essa realidade que muitos autores identificaram, felizmente, começa a mudar, lentamente, a partir da década de 1990. Já falamos que o retorno da democracia a expressiva maioria dos países da região ajudou muito nessa articulação, mas é importante salientar que o crescimento econômico que os países da Bacia do Pacífico começaram a vivenciar, puxado pela China, que passou a se mostrar um mercado promissor para o Brasil, contribuiu muito para o surgimento de ações mais avançadas nas relações do Brasil com seus vizinhos. O mercado e a diplomacia nacionais começaram a enxergar o potencial da China e de outros países da Ásia.

Aos poucos a China foi se tornando-se um cúmplice importante da economia nacional e de outras dezenas de países. As relações diplomáticas entre o Brasil e a China existem remontam o início século XIX, porém, partir da década de 1990, o Brasil e a China passaram a se integrar economicamente em virtude das necessidades existentes e das oportunidades que se apresentavam aos dois países.

A China, por conta de um processo acelerado de crescimento de suas manufaturas passou a importar cada vez mais matérias primas, do Brasil, para sustentar um crescimento impressionante de sua economia. Em 1990, apesar de responder por 21% de toda a população mundial, a China representava apenas 4% do PIB mundial. Já em 2018 essa participação passou para 18,7% do PIB do planeta. Todo esse crescimento produziu uma elevação importante no preço das commodities brasileiros, abrindo espaço para que o agronegócio nacional se beneficiasse diretamente da dinâmica do crescimento chinês e de outros países da Bacia Asiática. Concretamente, desde o ano de 2009, a China é o principal parceiro comercial do Brasil. É o maior comprador e investidor direto do país. As importações chinesas possibilitaram, em 2019, um superávit

45. Entrevista com Delcídio Amaral, em 05 de junho de 2021.

da balança brasileira da ordem US\$58,7 bilhões.

O Mato Grosso do Sul, por sua vez, se beneficiou amplamente da alta demanda pelas commodities brasileiras, em especial, pela produção de soja, proteína animal, setor sucroalcooleiro, produção de celulose e mineração, todos setores estruturalmente atrelados a atividade econômica mundial, tendo a China como principal cliente. Segundo dados da Semagro-MS, o valor bruto adicionado do setor agropecuário sul-matogrossense saltou de R\$ 3,7 bilhões em 2002 para quase R\$ 16 bilhões em 2016, chegando a representar 19% do PIB do estado em naquele ano.

Esse quadro de amplo crescimento do estado de Mato Grosso do Sul se explica, em parte, pela relação do Brasil com a China. No ano de 2018, segundo dados da Semagro-MS, a China respondeu por 47,1% das exportações do estado. Para efeito de comparação, o segundo maior destino de exportação do Mato Grosso do Sul, em 2018, foi a Argentina, que respondeu por apenas 5,6% das exportações do estado.

Se a elite econômica e política brasileira mostrava baixa disposição para o trabalho de integração econômica e física com seus adjacentes, do outro lado das fronteiras, então, havia muita esperança de que o estabelecimento de parcerias longas e perenes com a maior economia da América Latina poderia trazer bons frutos para a região, particularmente se fossem construídas políticas amplas que integrassem parte da infraestrutura física como estava acontecendo em outros continentes.

Na busca dessa integração, havia a ideia de uma ligação física entre o Pacífico e o Atlântico brasileiro, cultivada, por décadas, por Chile, Argentina, Bolívia e Paraguai. A liderança desse trabalho era e é hegemonicamente do Chile. Notadamente dos empresários e políticos ligados aos portos do Norte desse país.

No Brasil havia pessoas que sonhavam com essa ligação. Lembremos que a expansão das linhas férreas para o Oeste tinha esse espírito. Só que a sociedade civil estava fora do debate. As ações que culminaram em tratados formais foram impulsionadas pelos Chefes de Estado e atendiam muito mais a interesses geopolíticos, não era algo oriundo diretamente dos interesses comuns das diversas comunidades Sudamericanas. Os presidentes decidiam e a sociedade civil ia atrás. O capital, nesse caso, estava muito atrelado as decisões geopolíticas do Estado.

A verdade é que a população tinha pouca presença nesse trabalho, principalmente a brasileira, que tem baixa tradição em articulações com

a América Latina. Entretanto, a partir da segunda metade da década de 1960, um jovem de apenas 24 anos de idade, chamado Jorge Sória Quiroga, prefeito da pequena cidade de Iquique, no Chile, com 30 mil habitantes, distante da capital do seu país mais de dois mil quilômetros, decidiu, em 1967, encontrar caminhos que pudessem ligar a sua cidade a outros mercados do mundo.

É muito possível que as ideias de Simon Bolívar e outros apologistas da integração da América Latina tenham alimentado o trabalho desse inquieto prefeito, que, corretamente, não se conformava com o fato de que a economia de Iquique se resumisse à indústria pesqueira e de salitre. Como há um porto de águas profundas em sua cidade, que tem comunicação marítima com a Bacia do Pacífico e com outros continentes, Sória iniciou um intenso trabalho de articulação política em busca de parceiros multinacionais com o objetivo de explorar as oportunidades econômicas do mercado mundo.⁴⁶

Inicialmente, mesmo ainda havendo resquícios da Guerra do Pacífico ocorrida entre nos anos de 1879 a 1884, conflito em que o Chile venceu a Bolívia e o Peru e culminou com a perda, por parte da Bolívia, de sua saída para o Oceano Pacífico, ele e outros pioneiros sonharam com a construção de uma ferrovia ligando Iquique (Chile) a Oruro (Bolívia). O empreendimento foi abraçado pelos dois países e a ferrovia se tornou realidade na década de 1970. Nascia, assim, mesmo com imensos desafios geográficos e instabilidade no transporte ferroviário, uma base para um importante corredor econômico ou cinturão de integração na América do Sul.

Lembra Jorge Soria que, após a conclusão da integração física entre Iquique e Oruro, fez o seguinte comentário para seus parceiros de empreitada: “Este corredor pode ir mais longe. Pode chegar a Santa Cruz (Bolívia), Corumbá, Campo Grande e Santos, no Brasil”.⁴⁷ No caso da ligação de Santa Cruz a Corumbá o ex-prefeito de Iquique se referia ao uso da ferrovia boliviana que, desde o ano de 1955, ligava essa cidade a Santos em São Paulo. As palavras de Sória quase 50 anos depois estão se tornando realidade. O detalhe disso tudo é que ele continua vivo e participando dos debates sobre a construção da integração Sudamerica como senador do seu país. Continua alimentando o sonho

46. Entrevista com Jorge Sória, em 22 de setembro de 2020.

47. Entrevista com Jorge Sória, em 22 de setembro de 2020.

de muita gente com suas brilhantes ideias.

Se a cidade de Iquique e a sociedade civil podiam contar com a energia e a determinação de Sória para buscar alternativa para a cidade e para a região, outra cidade, Antofagasta, cidade portuária chilena, muito importante como caminho para o Pacífico, também tinha suas lideranças políticas e empresariais que não mediam esforços para ligar essa urbe aos portos do Atlântico. Nessa perspectiva, entre outros, destacam-se o trabalho de dois empresários, Ernesto Tápías e Oscar Viveiros, ambos dotados de ampla capacidade para reunir pessoas em defesa de suas ideias.

O trabalho liderado por esses pioneiros ganhou projeção e atraiu outros baluartes Latinos Americanos que passaram a defender as mesmas ideias por meio da Zicosur. Na Argentina, inicialmente, se destacaram os pioneiros Carlos Kit Cabeça, Juan Carlos Romero e Gustavo Rauch Coll. Na Bolívia, entre outros, podemos citar Oscar Zamora ex-prefeito da província de Tarija e Mario Coscio.

No Paraguai, por sua vez, os principais nomes são Orlando Penner, Gustavo Savask, Marcio Schusmuller e Sustoa. Todos entusiastas das ideias da Zicosur. Marcio Schusmuller tem um legado importante nesse trabalho. Ele foi um dos fundadores do Geico e da Zicasul. Até os dias de hoje continua vinculado a essa empreitada e cultiva, com muito cuidado, a memória oral e material do Geicos e da Zicosul. Aliás, com recursos próprios ele ajudou a manter essas duas entidades em atividade. Por meio de uma bela carta que os autores receberam de Marcio Schusmuller ficamos sabendo os nomes de atores importantes do Geico e do Zicasul.

Los pioneros de GEICOS Y ZICOSUR, a partir del año 1997 al 2004 por el grupo GEICOS, debemos de destacar la excelente labor realizada por el presidente de Geicos de Argentina, Sr. Fernando Triquell, los empresarios de Chile estuvieron representados por el ing. Carlos Yanine, por el grupo empresarial de Brasil el Sr. Oscar Martorell y Heitor Miranda Dos Santos, por el Perú el Sr. Domingo Seminarios y por Bolivia el Sr. Ivo Kulgis, y por el Paraguay el Ing. Marcio Schussmüller nombrado presidente de GEICOS internacional por los demás participantes. Entre los gobernadores que se destacaron como impulsores de la región por sus importantes funciones, debemos destacar al gobernador de ANTOFAGASTA-CHILE, quien impulsó el primer encuen-

tro de la ZICOSUR en el año 1977 destacándose la excelente organización impulsada por el gobernador de Antofagasta Don Cesar Lilayu y Don Jorge Molina Carcagamo. Por Brasil el principal impulsor de Mato Grosso do Sul Don José Orcirio Miranda dos Santos. Por Argentina el gobernador Juan Carlos Romero, por Paraguay los gobernadores Don Modesto Guggiari, Don Federico Franco y Don David Sawasky y por Bolivia Don Oscar Zamora y Don Mario Cossio del departamento de Tarija.⁴⁸

Ao longo do processo de construção dessas entidades muitos outros se juntaram e cumpriram papel fundamental nessa empreitada. Mais à frente falaremos do trabalho dos empresários, políticos, presidentes e da diplomacia na definição das rotas dos corredores e outras obras físicas no âmbito do Mercosul.

Porto Murtinho e sua ligação cosmopolita

A cidade centenária de Porto Murtinho, que fica às margens do imponente rio Paraguai e faz fronteira com a cidade de Carmelo Peralta, Paraguai, foi eleito prefeito, em 1988, o promotor de justiça e filho do município, Heitor Miranda dos Santos, que havia dedicado parte importante da sua vida a conhecer a história dessa bucólica cidade e suas conexões com o Paraguai, Uruguai e Argentina. Nesse trabalho de busca de contato econômico e cultural com a América do Sul ele contava, inicialmente, com a parceria do seu Irmão Osório Miranda sargento do Exército brasileiro, e, por muito anos, vereador em Porto Murtinho.

A cidade havia sido uma das mais ricas e progressistas do sul de Mato Grosso. Nas décadas de 1930 e 1940, chegou a possuir cinco portos voltados para a exportação de tanino, erva-mate e charque. Detinha a 3^a maior arrecadação de impostos do estado. Por seus portos a cidade recebia gente, ideias, sonhos e muitas mercadorias vindas da Europa e sal oriundo do nordeste brasileiro. Seu passado de glória permitiu construir uma arquitetura moderna e ainda preservada⁴⁹, entretanto, depois dos anos 1940, com as mudanças nas comunicações rodoviárias e a alteração no comércio da Bacia do Prata, a cidade perdeu parte expressiva da sua força econômica e cultural.

48. Entrevista com Marcio Schussmüller, em 24 de abril de 2021.

49. Lima (2013).

Heitor Miranda e outras lideranças da cidade sonhavam com a recuperação econômica do município. A época de ouro da cidade ainda estava na lembrança dos mais velhos e nos livros de história. Os casarões da cidade são testemunhos desse tempo de fartura econômica e cultural. Nessa perspectiva, Heitor tratou de buscar parcerias com algumas cidades do Paraguai, Uruguai e Argentina para aumentar o comércio hidroviário. Havia a expectativa de que as atividades portuárias poderiam integrar várias cidades e resgatar emprego e renda para a cidade. Quem lembra desse trabalho de reativação dos portos é o ex-senador Valdemir Moka.

Eu, Heitor, Mirian, Zeca, Vander e outros parlamentares do estado fizemos esforços para que os portos de Porto Murtinho voltassem a ter a importância do passado. Por meio de emendas dos parlamentares demos boa ajuda para o asfaltamento da rodovia que liga Jardim a Porto Murtinho. Começou com Pedro Pedrossian, depois com Wilson Barbosa. Quando Zeca assumiu o governo ele terminou essa importante obra. Víamos que os portos poderiam cumprir papel relevante para a cidade. Demorou um pouco para que a realidade mostrasse que estávamos certos. Hoje, me alegro, ver o movimento dos portos. Com a construção da ponte e a concretização do corredor as coisas vão melhorar muito mais para todo sudoeste.⁵⁰

O empenho de Heitor Miranda e de outras autoridades de Mato Grosso do Sul foi muito importante para os debates que aconteceram no Brasil e na América do Sul a partir da segunda metade da década de 1990, quando se iniciaram os estudos mais aprofundados sobre a possibilidade de construção de um corredor econômico que atravessaria Mato Grosso do Sul, em direção ao Peru ou ao Chile, como parte das ações estratégicas do Mercosul.

Mais tarde, a partir de 1999, contribuiu muito com esse trabalho de integração da América do Sul outro irmão de Heitor, Zeca do PT, que se tornou governador de Mato Grosso do Sul e um dos líderes da Zicosur. Como apoio do governo de MS o debate sobre novos caminhos para Porto Murtinho ganhou muita força e densidade. A cidade passou a ser um parâmetro importante no debate sobre a América do Sul. Era

50. Entrevista com Valdemir Moka, em 21 de março de 2021.

muito comum autoridades da Bolívia, Paraguai, Chile e Argentina visitarem a cidade.

Outro parceiro relevante dessa articulação Sudamérica é o deputado Federal Vander Loubet, que, até o tempo presente, é um dos baluartes da construção de um caminho que ligue sua cidade (Porto Murtinho) aos portos do Chile. Vander é um entusiasta dessa empreitada, desde o ano de 1999, quando assumiu a Chefia da Casa Civil do governo de Mato Grosso do Sul e participava ativamente das reuniões e congressos que tratavam do assunto. Ele tem feito gestões junto as uniões do estado para que esse corredor seja melhor conhecido para ser racionalmente explorado, notadamente o traçado pelo Sudoeste de MS por onde ele passará. Vejamos as preocupações do deputado Vander.

Eronildo! Eu sou um ferrenho defensor desse corredor. Essa é uma bandeira de luta que carrego desde jovem. Temos que encontrar caminhos para desenvolver a economia e a sociedade da minha cidade, Murtinho, entretanto, quando estabeleci parceria com a UFMS para fazer um estudo sobre as potencialidades e os problemas do traçado Campo Grande a Murtinho, principalmente, numa boa, é porque estou querendo encontrar caminhos para toda região sudoeste. Eu quero e trabalho para que os ribeirinhos, os trabalhadores da reforma agrária, o pequeno produtor, os indígenas, os comerciantes, o pessoal do turismo e os nossos irmãos do Chaco Paraguai sejam beneficiados com a riqueza que circulará por conta da bioceânica. Se o Sudoeste cresce todo Mato Grosso do Sul ganha.⁵¹

A esses pioneiros, então, se juntaram outros entusiastas como Yeda Guimarães, Miriam dos Santos, Flavio Queirós, Valmir Batista Correa, Carlos Augusto Longo, Valdemir Moka, Zeca do PT, Rubens Figueiró, Moacir Koll, e outros nomes não menos importantes. Antes um pouco, ainda na primeira metade da década de 1990, se destacaram: Juvêncio Cesar da Fonseca, ex-prefeito de Campo Grande; Ricardo Candia, ex-prefeito de Corumbá e Braz Melo, ex-prefeito de Dourados. Os ex-governadores Pedro Pedrossian e Wilson Barbosa Martins também contribuíram com esse projeto, cada um em seu tempo, claro.

Esse grupo pode ser considerado os pioneiros de Mato Grosso do

51. Entrevista com Vander Loubet, em 20 de outubro de 2020.

Sul na busca de uma Sudamerica unida fisicamente. Só que é importante ficar claro que eles foram os que tiveram mais visibilidade, devemos considerar como relevantes também a sociedade civil de Murtinho e do Sudoeste que participaram de muitas iniciativas objetivando colocar a região no centro do debate sobre a America do Sul. O difícil para se precisar melhor o papel de cada um dos grupos sociais é a ausência de documentos sobre esses eventos. Trabalhamos muito com a oralidade o que, de fato, não é o melhor insumo para o trabalho resgate histórico.

5.5 O papel do GEICO e da ZICOSUL no debate sobre a integração no Mercosul

Sob as lideranças de Tapias, Viveiros e Marcio Shusmuller foi criado, em 1990, o Geicos, um grupo de empresários, políticos, diplomatas e intelectuais que se reuniram com o objetivo de estudar caminhos voltados para a integração física da América do Sul. O Geicos era uma instituição da sociedade civil e teve um papel muito importante. Um dos feitos desse grupo foi a criação, em 1997, da Zona de Integração do Centro-Oeste Sudamericano (Zicosur) que, em pouco tempo, se converteu numa relevante entidade com o objetivo de trabalhar os fundamentos da integração física da região. Vejamos nas palavras de Márcio Schussmüller como aconteceu a criação dessas duas entidades.

O Geicos tiene su origen el 22 de julio de 1974, en la FEPRINCO (Federación de la Producción, la industria y el Comercio) en Asunción. Integrada por todo el Paraguay, el norte de Argentina y Chile, toda Bolivia y los Estados de Mato Grosso y Mato Grosso Do Sul, y el Sur del Peru. Tiene como objetivo la integración Regional de Entidades empresariales privadas del Centro Oeste Sudamericano. Já o ZICOSUR Nace en el año 1997, con el apoyo de GEICO para integrar el Centro Oeste Sudamericano y el Asia Pacifico, para integrar el Atlántico al Pacifico por el Centro Oeste Sudamericano, cuyo trasado mas importante a sido presentado en el Primer Encuentro Interparlamentario y Empresarial del Cono Sur realizado en Tagna, Perú en el año 1995, conocido también como CORREDOR BIOCEANICO CENTRAL O CORREDOR DEL TROPICO DE CAPRICORNIO, cuyo proyecto original fue representado por el Ing. Marcio Schussmüller.⁵²

52. Entrevista com Marcio Schussmüller, em 24 de abril de 2021.

Ainda com base nos apontamentos de Marcio Schussmüller ficamos sabendo sobre alguns dos importantes encontros promovidos pelo Zicasul, inclusive com representantes de Mato Grosso do Sul.

El proyecto ZICOSUR se fortalece con la decidida participación en obras de infraestructura y otras inversiones- de los Gobiernos regionales del aérea y empieza a tomar cuerpo en el I Encuentro ZICOSUR- Asia Pacífico, realizado en Antofagasta, con la participación de embajadores y empresarios de distintos países asiáticos y de Oceanía. Su validez fue firmada y reforzada con el II Encuentro ZICOSUR- Asia Pacífico, realizado el 28 y 29 de octubre de 1998 en Salta, Argentina; El III Encuentro Internacional llevado a cabo entre el 18 al 20 de julio de 1999, en Filadelfia, Paraguay y el IV Encuentro de ZICOSUR realizado en Campo Grande (Capital del Estado de Mato Grosso do Sul- Brasil el 3 al 5 de abril de 2001.⁵³

Em várias cidades da América do Sul os atores políticos e econômicos se movimentavam rapidamente para explorar as oportunidades que o Mercosul poderia oferecer. Embora não fosse ainda membro desse pacto, lideranças da cidade de Iquique-Chile, município com muita tradição no trabalho de articular parcerias multinacionais para explorar seu porto, organizou uma das primeiras reuniões entre prefeitos dos países da região. O evento aconteceu no dia 27 de agosto de 1993, em Iquique, cidade que voltava a ser governada por Jorge Sória.

O convite do evento foi feito em nome da Comisión Sudamericana da Paz e Prefeitura de Iquique e anunciava tratar-se do primeiro encontro de alcaides, conselheiros, prefeitos e intendentos do Sul da América. O evento foi muito concorrido e teve a presença de prefeitos do Centro-Oeste, Sudeste e Sul do Brasil.

Mato Grosso do Sul foi representado por dois prefeitos: Juvêncio Cesar da Fonseca, prefeito de Campo Grande e Ricardo Candia, prefeito de Corumbá. A pauta central do evento objetivava refletir sobre a viabilização de corredores econômicos, ligando os portos do Norte do Chile e portos do Peru a algumas capitais e cidades portuárias do Brasil.⁵⁴ A ideia das lideranças chilenas era que essa rota tivesse ramais ligando Assunção, Buenos Aires, Montevideú e Santiago do Chile. Na verdade,

53. Entrevista com Marcio Schussmüller, em 24 de abril de 2021.

54. COMISIÓN SUDAMERICANA DE PAZ, 1993, p. 1.

tratava-se de uma grande obra de conexão física de vários países.

Em 18 de março de 1994, parte importante do grupo que se reuniu em Iquique, em 1993, novamente se encontra na cidade de Canelas, Rio Grande do Sul, para debater a construção do corredor ligando aquele estado ao Chile. Ademais, nos dias 13 e 14 de novembro de 1995, em Santa Cruz, na Bolívia, houve nova reunião para tratar também do referido assunto. A presença de autoridades brasileiras era discreta. Muito mais como observadores.

As presenças dos prefeitos Juvêncio Cesar da Fonseca e Ricardo Candia se justificavam pela importância das duas cidades no processo de construção e aproveitamento da rota. Campo Grande e Corumbá se converteram em elos importantes para se chegar aos países da Bacia do Prata ou aos Estados localizados na Cordilheiras dos Andes. Os administradores das duas cidades desejavam conhecer detalhes do projeto para prepará-las para atender as novas demandas que surgiriam no futuro. Vejamos as lembranças de Ricardo Candia sobre esse evento.

Nós queríamos que a integração da América do Sul acontecesse por meio da ligação do Atlântico ao Pacífico, por isso, fomos a essa reunião, no Chile, onde havia muitos prefeitos de cidades importantes da América do Sul. Corumbá está localizada no paralelo 21, no eixo dessa rota, queríamos ter acesso ao porto de Iquique porque ajudaria muito as exportações do Centro-Oeste. Tanto que trabalhamos fisicamente para melhorar a estrada entre Corumbá e Santa Cruz(...). Havia muitas reuniões com os bolivianos e chilenos. Eu e o Braz Melo, vice-governador de Wilson Barbosa, participamos de muitas reuniões, inclusive fiz uma viagem de trem de Antofagasta cidade do Chile até Corumbá. Veio muita gente nos vagões (...) Era uma festa porque o trem parava nas cidades e havia eventos para celebrar a possibilidade de construção do corredor. Todos queriam que o corredor passasse por sua cidade. O grupo, depois do evento em Corumbá, continuou a viagem de trem até Santos em São Paulo⁵⁵

Ricardo Candia, ex-prefeito de Corumbá, conta que a ideia da criação de um corredor econômico passando por Corumbá contagiou as pessoas do município e o governador do estado, na época, Pedro Pedrossian. Logo que ele voltou do Chile orientou “ a Prefeitura de Co-

55. Entrevista com Ricardo Candia, em 16 de agosto de 2020.

rumbá, com o apoio do governo do estado, em forma de mutirão, a começar a recuperar alguns trechos da rodovia boliviana que liga a cidade de Corumbá a Santa Cruz. Era uma forma de contribuir com o projeto de integração que a cidade e a população sonhava desde que o trem chegou ao Pantanal”.⁵⁶

Nas eleições de 1994, foi eleito Wilson Barbosa Martins como governador de Mato Grosso do Sul, tendo como vice-governador o ex-prefeito de Dourados, Braz Melo, que a partir de 1995, assumiu a Coordenadoria Especial de Assuntos do Mercosul e começou a trabalhar com a ideia de integração da América. Ele costumava dizer que “o Brasil vivia de costa para o pacífico”⁵⁷. O trabalho liderado pelo vice-governador, originário da mais importante sub-região do agronegócio do estado, a Grande Dourados, criou a primeira “dissidência” sobre a rota do futuro corredor em solos de Mato Grosso do Sul.

Desde a década de 1940, que se costurava, por iniciativa principalmente dos países vizinhos, um corredor econômico por Corumbá. Entretanto, em 20 fevereiro de 1995, poucos dias após Braz Melo ter assumido a Coordenadoria Estadual do Mercosul, reuniu-se com mais de 500 lideranças políticas e empresarias das cidades de Ponta Porã, Pedro Juan Caballero e outros municípios da região de fronteira, no Tênis clube de Ponta Porã, por ocasião da Primeira Reunião Bilateral Paraguai-Mato Grosso do Sul, para informar aos presentes que um corredor bioceânico cruzaria a cidade de Ponta Porã em direção ao Paraguai.

A ideia, segundo Braz Melo, era desenvolver o projeto a partir de Mato Grosso do Sul, criando em “Ponta Porã um porto seco, ligado, por rodovia asfaltada ao porto de Concepción, no Paraguai, de lá por hidrovía (rio Paraguai) até Formosa, seguindo por ferrovia até o porto de Antofagasta ou Iquique, no Chile. De lá, pelo Oceano Pacífico iria para os mercados da Ásia, Costa Oeste americana e Oceania”.⁵⁸

A proposta do vice-governador ganhou destaque no jornal “O Progresso”, de Dourados (MS). A notícia logo se espalhou criando uma discreta polêmica porque os estudos que estavam sendo feitos pela Companhia Brasileira de Planejamento de Transportes (Geipot) trabalhavam com a possibilidade de o corredor cruzar o município de Corumbá, em

⁵⁶. Entrevista com Ricardo Candia, em 16 de agosto de 2020.

⁵⁷. Jornal O Progresso, Dourados (MS), edição de 20 de fevereiro de 1995.

⁵⁸. Jornal O Progresso, Dourados (MS), edição de 20 de fevereiro de 1995.

direção a Bolívia. A proposta de Braz Melo, então, contava com o apoio principalmente de alguns políticos e empresários do Paraguai, baseados nas cidades de Concepción e Assunção, que hegemonizavam o tráfego hidroviário.

Os representantes do agronegócio da Grande Dourados também eram simpáticos a proposta apresentada pelo vice-governador porque poderiam exportar suas commodities pelo porto de Concepción. Era mais perto. Diminuiu a distância e o frete. Acontece que o projeto não ganhou corpo e a rota ligando Ponta Porã aos mercados asiáticos continua sendo uma esperança importante até os dias de hoje. É uma alternativa que merece ser trabalhada, mas, naquela época, como a realidade mostrou, não era ainda prioridade.

A discreta disputa sobre o traçado do corredor que passou a acontecer no Mato Grosso do Sul já era uma realidade nos outros países. Iquique e Antofagasta travavam uma ferrenha disputa por esse caminho. Havia consenso de que a rota deveria ligar o Pacífico ao Atlântico, mas com relação aos detalhes do traçado havia muita discordia.

Numa reunião em Brasília, no Senado Federal, que ocorreu em 02 de outubro de 2019, o senador Nelsinho Trad contou que certa vez, estava fazendo uma exposição sobre o corredor Bioceânico, em Campo Grande, e, por desatenção, não citou a cidade de Iquique como parte da rota. Conforme ele mesmo conta, “o pessoal de Iquique que estava lá veio em cima de mim, ali eu percebi que havia algum problema”.⁵⁹

O Embaixador do Chile, no Brasil, Fernando Schmidth, nessa mesma audiência, explicou a Nelsinho Trad que Jorge Sória e seu filho Mauricio Sória, prefeito de Iquique, fizeram da integração regional a bandeira de luta de ambos, assim, “para eles, em qualquer fórum não mencionar Iquique é uma provocação [...]. É claro que Antofagasta tem suas próprias aspirações, mas não tem a liderança expressiva como Iquique em relação ao projeto”⁶⁰

Havia intenso trabalho principalmente das lideranças do Chile, Bolívia e Peru para convencer as autoridades brasileiras de que a rota para se chegar ao pacífico, pelo território de Mato Grosso do Sul, deveria passar por Corumbá, que detinha um ramal ferroviário. Nessa perspectiva, por recomendação do Ministério dos Transportes do Brasil foi

59. BRASIL, 2019, p. 3.

60. BRASIL, 2019, p. 3.

feito um estudo avaliando as propostas de corredores bioceânicos que estavam sendo debatidos nas reuniões do Mercosul e de outras entidades como a Zicosur.

Havia 10 propostas de rotas tendo como destino os portos do norte do Chile. No caso do corredor que atenderia o Mato Grosso do Sul o estudo concluiu o seguinte:

O corredor Santos/São Paulo – Corumbá/Puerto Suárez/ Cochabamba/Arica/Iquique deverá se constituir em importante alternativa de integração e desenvolvimento para o Brasil, Bolívia, Chile e Peru, pois permitirá o intercâmbio da região Sudeste e de partes das regiões Sul e Centro-Oeste do Brasil com as regiões mais desenvolvidas da Bolívia, com o sul do Peru e o norte do Chile, contribuindo decisivamente para a promoção do desenvolvimento de extensas áreas na Bolívia, no estado de Mato Grosso do Sul e nas citadas áreas do Peru e do Chile. O processo de privatização em andamento no Brasil e na Bolívia deverá contribuir para a implantação e o desenvolvimento, a médio prazo, desse corredor.⁶¹

O trabalho do Geipot identificou potencialidades e problemas nessa rota, principalmente quando se aproximava da Cordilheira dos Andes, de acordo com o documento “as vias férreas existentes apresentam deficiências que causam problemas a operação de transporte nas mesmas, principalmente no trecho Cochabamba – Arica, que atravessam os Andes e apresenta baixa capacidade de transporte. Nos demais trechos existem problemas na super e na infraestrutura”.⁶² Quando o Geipot produziu esse estudo não havia ainda sido feita a pavimentação asfáltica da estrada ligando Corumbá a Santa Cruz, que foi inaugurada em 2009, pelo presidente Lula.

Até o ano de 1999, o traçado, por Corumbá, era a proposta hegemônica em direção ao Chile e ao Peru. Pouco se falava no traçado por Ponta Porá. A rota por Porto Murtinho estava ainda na mente de alguns pioneiros do Sudoeste de Mato Grosso do Sul e do Chaco Paraguai. Era um sonho que ainda estava em construção. Mas com a eleição de Zeca do PT, em 1998, ao governo de Mato Grosso do Sul, alinhado aos debates que estavam ocorrendo no interior da Zicosur sobre as rotas dos

61. BRASIL, 1996, p.51.

62. BRASIL, 1996, p.18.

corredores regionais, abriu-se um espaço para que um novo traçado no estado começasse a ser debatido.

Na época, o governo Wilson Barbosa Martins havia começado a construção do asfaltamento rodoviário entre as cidades de Jardim e Porto Murtinho. Antes ele tinha asfaltado o trecho entre Sidrolândia e Nioaque. Essa rodovia permite chegar até a fronteira com Carmelo Peralta, uma das cidades do Chaco Paraguai.

Esse caminho para o Chile mostra muita força política e social porque atravessa sub-regiões consideradas pobres do Brasil, Paraguai, Argentina e Chile. Ele pode integrar e melhorar a vida de muita gente que vive em áreas com pouca comunicação viária e oportunidades de trabalho e renda.

Entre Campo Grande e Porto Murtinho, por exemplo, existem muitos assentamentos rurais, tribos indígenas, pequenos produtores rurais, pescadores, ribeirinhos, povos do pantanal, e poucas cidades. A situação dos povos do Chaco Paraguai também é muito difícil. A realidade é que o Sudoeste convive com a riqueza produzida pelo agronegócio, mas, por outro lado, tem bolsões de pobreza que precisam de apoio, inclusive e principalmente para participar, de alguma forma, do trabalho e da renda gerados pelo futuro corredor. As oportunidades são muitas. Cabe ao estado e a iniciativa privada criar mecanismo de integração desses povos que não são, ainda, beneficiados com os frutos do progresso. Isso vale para as populações dos 4 países.

O sonho que nasceu nas barrancas do rio Paraguai

As primeiras reflexões sobre esse caminho com o novo governador de Mato Grosso do Sul começaram na virada de 1998 para 1999, poucos dias após a posse de Zeca do PT. A base desse traçado se alicerçava em algumas conversas que Heitor Miranda havia feito com autoridades do Chaco Paraguai no início da década de 1990. Diálogos que continuaram no mandato de Mirian dos Santos que se tornou prefeita de Porto Murtinho na eleição de 1996. A respeito desse acontecimento, Heitor Miranda relembra a conversa que teve com Zeca do PT, seu irmão, sobre o novo traçado.

No mandato de prefeito, em 1992, eu conheci o governador do

alto Paraguai e trocamos impressões sobre a colônia dos menonitas Loma Plata, Neuland e Filadelfia. Vi que podíamos trabalhar juntos um caminho para o desenvolvimento da nossa sub-região. Tão logo o Zeca ganhou o governo, no primeiro dia do mandato dele, em janeiro de 1999, fizemos um churrasquinho na casa dele onde estava presente o cônsul do paraguai, em Porto Murtinho, Rafaelito, amigo do Sustoa, o Governador do Alto Paraguai . Nos convencemos Zeca a fazer uma missão até Loma Plata e fomos lá, no final de janeiro ou começo de fevereiro. Quando chegamos em Filadelfia o governador de Boquerón era um menonita, o Pener. Na prefeitura de lá vimos um cartaz convidando para um encontro da Zicosur (Zona de integração do Centro-Oeste da América do Sul) que seria realizado ali, em Filadélfia, em julho de 1999. Conversamos bastante com o governador e ele nos falou sobre a criação de um corredor que deveria ligar a região do Chaco ao Chile. Aquilo era uma coisa que eu procurava há muito tempo. Voltamos com a ideia de participarmos do próximo encontro da Zicosur.⁶³

As ideias sobre o novo corredor, inicialmente, se moviam dentro da Zicosur, uma entidade que nasceu pelas mãos de um grupo de empresários do Centro-Oeste Sudamericano, que resolveram construir um mercado regional integrado ao noroeste argentino, norte do Chile, oriente da Bolívia e Paraguai. A primeira instituição do Brasil a se filiar a essa entidade foi o estado de Mato Grosso do Sul.

Ademais, uma delegação composta pelo vice-governador do estado, Moacir Koll, professor Valmir Batista Correia e o vereador de Porto Murtinho, Osorio Miranda, foram participar do terceiro encontro da Zicosur, na cidade de Filadelfia, no Paraguai, que aconteceu entre os dias 18 e 20 de julho de 1999. Na época, Heitor Miranda era Coordenador Geral de Ações Estratégicas e Assuntos Internacionais de Mato Grosso do Sul, mas não compareceu a esse evento porque havia feito uma cirurgia no coração, na semana do encontro.

Com base no discurso do governador do Departamento de Boqueron, Orlando Penner, um dos líderes do trabalho de integração Latino Americana que abriu os trabalhos do 3º encontro da Zicosur, temos uma ideia da importância dos corredores econômicos e do entusiasmo com que os presentes debatiam os caminhos alternativos para a região.

63. Entrevista com Heitor Miranda, em 18 de outubro de 2020.

Estamos decididos a integrar a la región. [...] No dudaremos em poner el hombro allí donde haga falta para conectar todas las voluntades de la Zona, preservando nuestra propia identidad, nuestros recursos naturales y nuestras costumbres, que aquí en Boquerón tienen aspectos multifacéticos y sobre todo comprendiendo perfectamente, que iniciamos una Carrera hacia el desarrollo con implicancias internas y externas, que deben ser reconocidas por los que disponen de mayores recursos. La integración que proporemos desde la gestión local no deja de lado ninguno de los anhelos, que a lo largo de nuestra historia han planteado nuestros predecesores. Debemos anteponer el desarrollo de toda la región a los proyectos unilaterales, que poco contribuyen a la consolidación del corredor bioceánico, por ello hoy debemos hablar de una Red de Carreteras. [...] La integración es nuestro anhelo y la razón que nos reúne hoy [...] Respetando la diversidad, los habitantes de estas tierras chaqueñas hemos decidido crecer juntos. Con el mismo énfasis trabajaremos para poner nuestra experiencia al servicio de algo mayor, cual es la integración de esta parte de! Continente.⁶⁴

No segundo dia do encontro, em Filadélfia, o delegado de Mato Grosso do Sul, Moacir Koll, teve a oportunidade de se pronunciar sobre o desejo de Mato Grosso do Sul de participar dos esforços visando a integração da América do Sul. Nessa mesma oportunidade o vereador de Porto Murtinho, Osório Miranda, fez uma explanação sobre a possibilidade de se construir um corredor econômico ligando Mato Grosso do Sul ao Pacífico, passando por Porto Murtinho e pelo Chaco Paraguai.

A delegação de Mato Grosso do Sul também protocolou convite oferecendo o município de Porto Murtinho para ser a sede do próximo encontro da entidade que estava previsto para acontecer em abril de 2000.

Os delegados do evento aprovaram a ideia de realizar o 4º Encontro da Zicosur no Brasil, na cidade de Campo Grande, Capital de Mato Grosso do Sul. Na declaração formal de Filadélfia consta o seguinte comunicado: “Os governadores aqui presentes estabelecem como sede do IV Encontro Internacional a República Federativa do Brasil, na cidade de Campo Grande, estado de Mato Grosso do Sul.”⁶⁵

O referido estava agendado para acontecer em abril de 2000, en-

64. Zicosur (1999).

65. Zicosur (1999).

tretanto, em função de uma reforma administrativa que o governador do estado, Zeca do PT, estava realizando, iniciativa que exigia muita atenção do gestor do estado, o encontro foi adiado para o ano de 2001.

Entretanto, como havia sido feito um convite para um evento da Zicosur em Porto Murtinho, a direção da entidade resolveu fazer uma reunião extraordinária nessa cidade, em julho de 2000. Na época a cidade era governada por Miriam dos Santos, que lembra com carinho dessa reunião.

Em 1999 eu era prefeita de Porto Murtinho. Aí tivemos a imensa alegria de receber amigos e amigas do Brasil, Paraguai, Argentina e Bolívia. Eles vieram participar da Primeira Comitativa Internacional da Rota Bioceânica Central que se realizou em nossa cidade na data de 07/09/1999. Era muita gente e ainda não havia chatas para atravessar aquele monte de carro que chegava a antiga colônia de Carmelo Peralta. [...] Recebemos o apoio de Michel Chaim que enviou umas chatas de Corumbá para fazer a travessia dos carros e pessoas. Foi um grande momento. Uma confraternização do movimento de integração América do Sul em que todos tiveram a oportunidade de conhecer o Sudoeste e a nossa proposta de rota por Murtinho. Depois das celebrações, em nossa cidade, eles seguiram viagem para Bonito e Campo Grande. O Zeca já era governador e Heitor era coordenador ações estratégicas e relações internacionais de MS. Esse encontro foi um marco importante e a população da cidade ainda lembra aquele feito.⁶⁶

Quem também se lembra dessa reunião é o deputado federal Vander Loubet, que na época era chefe da Casa Civil do governo de Mato Grosso do Sul.

Eu estava em Porto Murtinho, junto com o governador Zeca do PT e outros secretários do governo, para receber os irmãos do Chile, Paraguai, Bolívia, Perú e Argentina. Eles vinham pelo Chaco que, na época, não tinha estrada com algum conforto. Foi uma festa grande para celebrar o início de uma luta importante que, há alguns atrás, quando Heitor era Prefeito de Murtinho, começou. Eu saí convencido daquele encontro que iríamos construir uma ligação física com o Chile por Porto Murtinho. Eu continuo parceiro dessa rota que logo se tornará uma realidade concreta. Os portos de Murtinho já estão funcionando. A ponte já está em

66. Entrevista com Mirian dos Santos, em 12 de setembro de 2020.

processo de licitação. Chegou a vez do Centro-Oeste. Desejo que esse corredor tenha o mesmo impacto social e econômico que teve o trem quando cruzou nosso estado em 1914.⁶⁷

A cidade de Porto Murtinho também sediou outro encontro importante com o futuro presidente do Brasil, Lula, em que se discutiu o potencial da cidade como rota para o pacífico. A conversa com Lula aconteceu na manhã do dia 01 de fevereiro de 1999, nas margens do caudaloso rio Paraguai.

Conta Heitor Miranda que, entre outros assuntos, ele e o Zeca “explicaram para Lula o trabalho que estavam desenvolvendo para ajudar a construir um corredor econômico ligando Campo Grande aos portos do Chile. Inclusive a possibilidade do corredor passar por Porto Murtinho foi tratada com o líder Petista. Lula se interessou pelo assunto e sugeriu que conversássemos com o ex-ministro Eliezer Batista.⁶⁸

O ex-ministro era importante autoridade no tema corredor econômico e um dos responsáveis dos estudos macros sobre a América do Sul que estavam sendo realizados no Brasil, a pedido do presidente Fernando Henrique Cardoso, que tencionava reunir todos os membros do Mercosul para apresentar um esboço da política de financiamento das obras estruturantes da América do Sul. Em abril de 1999, a audiência com Eliezer foi realizada na Federação das Indústrias do Rio de Janeiro, com as presenças de Zeca do PT, Lula e Heitor Miranda.

O Eliezer, num primeiro momento colocou muitos obstáculos alegando que a ultrapassagem dos Andes encareceria muito o projeto, mas com relação ao turismo que eu havia sugerido ele-se convenceu que poderia ser uma boa ideia. Ficou de trabalhar o assunto. Zeca conseguiu um patrocínio da Petrobras para que Eliezer fizesse um estudo aprofundado sobre a viabilidade dos corredores econômicos de Mato Grosso do Sul. O resultado do Trabalho do Eliezer foi apresentado em Campo Grande, na FIE-MS, ainda em 1999, para centenas de pessoas que começavam a se interessar pelo assunto. O fato é que a partir de 2000 nós tínhamos um esboço técnico da viabilidade dos corredores para apresentar nos fóruns nacionais e internacionais, lembra Heitor.⁶⁹

67. Entrevista com Vander Loubet, em 20 de outubro de 2020.

68. Entrevista com Heitor Miranda, em 18 de outubro de 2020.

69. Entrevista com Heitor Miranda, em 18 de outubro de 2020.

Encontro da Zicosur em Campo Grande

Ao longo do segundo semestre de 2000, começaram as articulações para a realização do 4º Encontro da Zicosur, em Campo Grande. Era muito importante que esse evento se realizasse em Mato Grosso do Sul, porque uma parte dos menonitas, do Paraguai, liderados por Orlando Penner, defendia o corredor de integração da América do Sul passando por Porto Murtinho e Carmelo Peralta. Marcio Shuelemer outro importante empresário Paraguai também defendia o corredor passando pelo Chaco.

Já falamos que havia outro grupo, no Paraguai, que defendia outro traçado. O encontro de Campo Grande era um lugar onde as partes poderiam expor seus argumentos. Nessa perspectiva, em 05 de abril de 2001, teve início os trabalhos da Zicosur, que foram dirigidos por Heitor Miranda, recém-eleito presidente da entidade para o período de 2000 a 2002⁷⁰.

A quarta reunião da Zona de Integração do Centro-Oeste da América do Sul ocorreu durante a Expogrande de 2001. Mais de 400 empresários, autoridades governamentais, provenientes da Argentina, Chile, Paraguai, Bolívia, Brasil e de outros 13 países da Ásia, se reuniram no Brasil. O encontro tratou de temas ligados a identificação “para integração sociocultural dos países envolvidos, bem como de fomento econômico por meio de discussões sobre o desenvolvimento sustentável da indústria, produção, turismo, meio ambiente e dos aspectos de infraestrutura de longo alcance - logística de transporte, integração física, energia, gás e comunicação”.⁷¹

A construção de um corredor econômico passando por Porto Murtinho também foi debatido e votado pela plenária. Vejamos o que diz um trecho da Ata da referida reunião: “La realización de la ruta que una las localidades de Puerto Murtinho, Carmelo Peralta, com Filadélfia, Paraguay- Brasil”.⁷²

Como não havia certeza de qual seria a rota que cruzaria o estado, o governo de Mato Grosso do Sul tinha dificuldades de se fixar em uma única proposta. Vender Loubet explica que “Zeca precisava ouvir

70. Entrevista com Heitor Miranda, em 18 de outubro de 2020.

71. Jornal Correio do Estado. Campo Grande (MS), edição de 03 de abril de 2001. p. 08.

72. Zicosur (2001).

outras forças porque mesmo ele sendo de Porto Murtinho não poderia defender a proposta sem medir a correlação de força da época”.⁷³ A situação exigia uma política ampla que também atendesse os interesses das lideranças de Corumbá e Ponta Porã que defendiam suas cidades no debate pela rota.

A Prefeitura e Câmara Municipal de Corumbá desenvolviam amplo trabalho de defesa da rota. O cuidado do governo para não criar problemas com o tema corredor ficou claro no processo de planejamento do estado para o ano de 2000, trabalho liderado pelo professor Fausto Mato Grosso.

O documento “Síntese - Cenários e Estratégias de Longo Prazo para Mato Grosso do Sul”, contempla como rota para o Mercosul a cidade de Corumbá. Porto Murtinho ganharia melhorias na Hidrovia do rio Paraguai objetivando incrementar seu comércio com os vizinhos.⁷⁴

É importante destacar que, depois de 2000, muito por conta do trabalho feito pelos técnicos envolvidos no programa IIRSA, os presidentes do Mercosul e seus ministros passaram a discutir, com mais frequência, os projetos de infraestrutura que foram eleitos para serem construídos na América do Sul até 2010. A diplomacia dos Estados ganhou muito peso no debate sobre os corredores e outras obras físicas. Qualquer decisão macro sairia de um comunicado conjunto dos sócios do Mercosul.

O Geico e a Zicosur tinham influência, claro, mas não decidiam os traçados e nem as obras de infraestrutura física que deveriam ser construídas. Não tinha fonte própria de financiamento. Era uma estrutura que ajudava a encontrar caminhos que pudessem ser absorvidos pelos Estados que possuíam as ferramentas de financiamento dos projetos.

Daí que as lideranças da Zicosur, incluindo Zeca do PT, buscavam aliados para garantir que o traçado do corredor, que estava aprovado na carteira de projetos da IIRSA, cruzasse Mato Grosso do Sul. Essa era a estratégia para aquele momento, por isso, não havia uma posição fechada, no governo, sobre uma determinada rota. A empreitada objetivava conquistar um corredor que levasse aos portos do Chile. Poderia ser por Ponta Porã, Corumbá ou por Porto Murtinho.

A orientação era buscar apoio dos parceiros do Mercosul para que

73. Entrevista com Vander Loubet, em 20 de outubro de 2020.

74. MATO GROSSO DO SUL, 2000, p. 30.

os interesses do estado fossem atendidos. Assim, em 30 de maio de 2002, o secretário de Planejamento, Fausto Mato Grosso, e o Coordenador de Relações Internacionais de Mato Grosso do Sul, Heitor Miranda, compareceram a um seminário em Arica, norte do Chile, para debater o processo de integração do Mercosul.

A fala do secretário Fausto Mato Grosso, em nome do governador Zeca do PT, tratou da importância da integração do Mercosul e do papel que o estado poderia cumprir nesse novo rearranjo econômico. Ele encerrou seu pronunciamento informando que “seremos una espécie de centro de enlazamiento de estos ejes. Podemos, y estamos altamente interesados en esto, en ser una especie de “rótula” de América del Sur.”⁷⁵. Sobre o traçado da rota que cortaria o Mato Grosso do Sul nada foi falado.

Por outro lado, por razões óbvias, as lideranças do Chaco levantaram a bandeira do corredor pelo Sudoeste de Mato Grosso do Sul com muita força. Havia uma decisão unânime dos menonitas de apoiar o pleito. Eles eram entusiasmados na defesa da proposta. Marcio Schusmuller, coordenador do Geicos do Paraguai e importante empresário daquele país e um dos conferencistas na reunião de Mejillones, em abril de 2004, evento que Zeca do PT também participou, como conferencista, foi incisivo na defesa da construção do traçado por Porto Murtinho. Vejamos:

Además le pedimos al gobernador José Orcírio Miranda dos Santos que no desista, no desfallezca, que siga sônando y asi concretaremos em menos dos años esta ruta que que por el Paraguai tiene casi 500 kms de terra y nace em Porto Murtinho y va hasta Mariscal Estigarribia. Com eso estaremos culminando nuestra Ruta Bioceânica del Tropicó de Capricórnio de Santos a Antofagasta, para luego llevar adelante los proyectos ferroviários y los vuelos regionales del Corredor Bioceânico.⁷⁶

Os debates no interior da Zicosur são ricos, plurais, e expressam mais diretamente os interesses da sociedade civil. A entidade continua tendo um papel fundamental no debate sobre integração Sudamerica. Mas, a partir de 2000, entraram em cena os presidentes associados ao

75. MATO GROSSO, 2002, p. 2.

76. ZICOSUR, 2004, p. 30.

Mercosul e a diplomacia oficial. Eles também “brigavam” para que seus países fossem beneficiados com obras físicas e tinham a vantagem de possuir a caneta e a chave do cofre. Nessa fase a diplomacia e o trabalho técnico ganharam muita densidade. Inclusive e principalmente a brasileira nos governos de Fernando Henrique Cardoso e de Lula.

5.6 Os presidentes do Mercosul e os Corredores Bioceânicos

No segundo mandato de Fernando Henrique Cardoso o debate sobre a integração Sudamericana ganhou muita força. Um momento importante foi a reunião dos presidentes dos 12 países membros do Mercosul, que aconteceu em Brasília, no período de 31 de agosto a 01 de setembro de 2000, que contou com as presenças dos presidentes: Fernando Henrique Cardoso, do Brasil; Fernando De la Rúa, da Argentina; Hugo Bánzer Suárez, da Bolívia; Ricardo Lagos Escobar, do Chile; Andrés Pastrana Arango, da Colômbia; Gustavo Noboa, do Equador; Bharrat Jagdeo, da Guiana; Luís Angel González Macchi, do Paraguai; Alberto Fujimori, do Peru; Rinaldo Venetiaan, do Suriname; Jorge Batlle Ibañez, do Uruguai e; Hugo Chávez, da Venezuela.

Esse evento teve um caráter histórico e pioneiro. Representou um importante estímulo para a organização de um espaço comum sul-americano. Temáticas como: democracia; drogas ilícitas e delitos conexos; integração comercial; informação, tecnologia e conhecimento e; integração da infraestrutura física regional foram debatidos. Foi abordada também a questão da integração física e as obras prioritárias para a conexão da América do Sul. Nessa perspectiva os Chefes de Estado decidiram que as fronteiras sul-americanas deveriam deixar de constituir um elemento de isolamento e separação para tornar-se um elo de ligação para a circulação de bens e pessoas, conformando-se assim um espaço privilegiado de cooperação.

Os presidentes também concordaram como fundamental a identificação de obras de interesses bilateral e sub-regional. O financiamento dos projetos de infraestrutura de integração deverá ser compartilhado pelos governos, pelo setor privado e pelas instituições financeiras multilaterais, entre as quais se destacam o Banco Interamericano de Desenvolvimento, a Corporação Andina de Fomento, o Fundo Financeiro

para o Desenvolvimento da Bacia do Prata e o Banco Mundial.

Eles também aprovaram a criação de uma instituição com o sugestivo nome de Integração da Infraestrutura Regional Sul-Americana (IIRSA), que após o ano de 2009, passou a se chamar Conselho Sul-Americano de Infraestrutura e Planejamento (Cosiplan). O IIRSA, inicialmente, foi responsável pelas análises de financiamento dos principais projetos estruturantes da América do Sul, incluindo os eixos de integração regional. Esses insumos serviram de base para os estudos que os técnicos do Mercosul faziam sob a supervisão do IIRSA e de outras agências de fomento.

Entre 2000 e 2004, os técnicos da IIRSA elaboraram uma extensa carteira de projetos voltada para a integração física da infraestrutura regional com base nos parâmetros discutidos nos encontros dos presidentes. Na terceira reunião dos Chefes de Estado do Mercosul, evento que se realizou na cidade Cusco, Peru, em dezembro de 2004, foi oficialmente apresentado os resultados do trabalho do grupo liderado pelo Conselho de Ministros criado exatamente para estudar a viabilidade das ações apontadas pelos presidentes.

No final de 2004, no âmbito de uma das reuniões das instâncias dirigentes da iniciativa (VI Reunião do CDE realizada em Lima, Peru), foi apresentada a Agenda de Implementação Consensuada 2005-2010 (AIC), documento que refletia o consenso dos doze países da região em torno de uma nova estratégia de execução da iniciativa. Foi aprovada uma carteira de projetos prioritários considerados como de alto impacto no processo de integração física, com 31 operações, totalizando investimentos de mais de US\$ 14 bilhões, cujo prazo de execução era previsto para o intervalo entre 2005 e 2010.⁷⁷

Em linhas gerais a nova configuração de integração física ficou estruturada com base em 10 eixos de conexão nas áreas de energia, transporte e comunicação. Nessa carteira de projetos o corredor que deverá cruzar o Mato Grosso do Sul em direção aos portos do Chile foi autorizado a prosseguir seus estudos. Só não foi definido o trajeto específico. Mas tudo indicava que seria pelo eixo Peru, Bolívia e Brasil, que já tinha uma infraestrutura física baseada em ferrovia que ligava Santa Cruz a Santos.

77. COSTA; GONZALEZ, 2014, p. 27.

Estava pactuado, no âmbito do Mercosul, que o estado de Mato Grosso do Sul se converteria em uma rota para o Chile e a Bacia Asiática. Nesse sentido se intensificou o trabalho do governo do estado voltado para garantir a recuperação da malha ferroviária que estava em condições deploráveis. A integração ferroviária dependia da melhoria da ferrovia que estava sucateada. Desde a privatização da ferrovia Noroeste do Brasil, em 1996, não haviam investimentos voltados para modernizar esse modal. O problema não era apenas no Brasil. A ferrovia boliviana também necessitava de melhorias.

Essa preocupação ficou patente numa reunião da Zicosur que aconteceu na cidade de Mejillones, no Chile, em abril de 2004, quando Zeca do PT informou aos delegados do evento que estava trabalhando para recuperar a ferrovia que cortava o estado. Disse ele: “Por determinação do presidente Lula, que destinou 80 milhões de reais, estamos iniciando uma frente de trabalho. [...] Queremos inaugurar os pontos críticos da ferrovia para acelerar o transporte de cargas e conseqüentemente devolver ao estado um trem turístico com o nome de Trem do Pantanal”.⁷⁸

Ainda nessa mesma reunião, em Mejillones, Zeca do PT anunciou que estava marcando para os dias 24 e 25 de junho de 2004, um encontro na província de Resistência, na Argentina, entre os dirigentes da Brasil Ferrovia, da Ferrovia Oriental da Bolívia, da Ferrocarril Belgrano da Argentina e das operadoras do Chile, para fazerem uma radiografia clara e objetiva das operações das ferrovias em cada país.⁷⁹

O traçado do corredor, por Corumbá, era o centro do debate. Por um lado, havia a favor da Cidade Branca o fato de possuir modal ferroviário, por outro, Evo Morales, presidente da Bolívia negociava com Lula, presidente do Brasil, a construção de uma moderna rodovia ligando Corumbá a Santa Cruz. Essa rodovia foi inaugurada em 2009, e contou com o apoio financeiro do BNDES. Corumbá passou a ter dois modais em direção ao Chile e ao Perú.

“Porto Seco” em Campo Grande

Como parte do processo de preparação de Campo Grande para o advento do Corredor Bioceânico, o prefeito da cidade, André Puc-

78. ZICOSUR, 2004, p. 30, tradução nossa.

79. ZICOSUR, 2004, p. 55.

cinelli, adquiriu, em 2004, uma área de 70 hectares na saída para Sídrolândia, para construir o Terminal de Cargas da capital. A escolha do terreno se justificava porque ficava perto da ferrovia e do aeroporto da cidade. O projeto do referido “porto seco” ficou pronto ainda na gestão de André Puccinelli.⁸⁰ Com a eleição de Nelsinho Trad, em 2004, o projeto entrou em execução.

Logo que eu tomei posse, em 2005, André Puccinelli me falou que eu deveria preparar a cidade para participar das transformações que iam acontecer com a construção da Rota Bioceânica que passaria por Campo Grande. Aí ele abriu um velho mapa, todo surrado, e mostrou o local onde deveria ser construído o Terminal Intermodal de Cargas de Campo Grande que ficava perto do aeroporto, da ferrovia e de rodovias. Eu iniciei a construção dessa importante obra estratégica para Campo Grande e todo Centro-Oeste porque nossa capital vai receber e distribuir carga para uma parte importante do Brasil. Os produtos que vão e chegarão da Bacia do Pacífico e de países da América do Sul passarão por Campo Grande{...}. Quando deixei a prefeitura faltavam 10% para terminar a obra. O Marquinho está concluindo o terminal.⁸¹

Entre 2006 e 2013, pouca coisa de concreta aconteceu aqui no estado com relação ao corredor. Mesmo os portos que estavam sendo construídos em Porto Murtinho, por questões burocráticas não evoluíram, infelizmente, atrasando o desenvolvimento da cidade e desse modal de transporte que faz parte da história da cidade.

Essa pesquisa teve acesso aos registros de uma reunião com o tema Integração Sudamérica, que foi realizada na cidade de Corumbá, no dia 26 de maio de 2005, pela Zicosur, por ocasião da realização do Festival América do Sul, evento patrocinado pelo governo de Zeca do PT. Nessa oportunidade compareceram Chefes de Estado, muitas autoridades da Argentina, Bolívia, Chile, Paraguai e do Brasil.⁸² O tema corredor de integração foi um dos assuntos tratados nessa oportunidade que contou com a presença do presidente Lula.

80. Entrevista com Nelson Trad Filho, em 14 de setembro de 2020.

81. Entrevista com Nelson Trad Filho, em 14 de setembro de 2020.

82. Zicosur (2005).

5.7 Renasce a esperança sobre a rota bioceânica em MS

Ja falamos que, nos primeiros anos da década de 2000, havia um relevante debate em Mato Grosso do Sul sobre a possibilidade de um corredor de ligação com os portos do norte do Chile. entretanto, aos poucos, o assunto foi perdendo densidade. As mídias diminuíram a repercussão. Uma desconfiança generalizada se abateu sobre as forças políticas e a sociedade civil. O que se sabe é que as conversas sobre o tema passaram a ser realizadas no âmbito da diplomacia e nos encontros dos presidentes do Mercosul.

Durante algum tempo, no governo Lula, esse assunto ficou sobre a responsabilidade da Ministra Maria Eugenia do Itamaraty. Só que as informações transitavam na burocracia dos Estados do Mercosul. Não chegavam a população, notadamente aqui de Mato Grosso do Sul, embora, fosse notório o empenho dos presidentes Lula e Dilma para definir formalmente a criação do corredor.

Lula havia assumido compromisso com Mato Grosso do Sul de que o estado seria parte da ligação física da América do Sul. Repetiu isso em varias oportunidades. Inclusive conhecia essa reivindicação antes de ser presidente da República. Tratou dese assunto com Zeca do PT e Heitor Miranda em Porto Murtinho.

O assunto, infelizmente, era confundido como mais uma promessa meramente política dessas que se fazem em época de eleição. Essa sensação de descredito foi idenificada pelo ex-ministro João Carlos Parkinson, do Comitê Gestor do Cosiplan, quando iniciou as primeiras reuniões em Mato Grosso do Sul para debater a construção de uma rota bioceânica cortando o estado.

O interessante disso tudo, agora falando sobre Mato Grosso do Sul, era que tanto as autoridades como os empresários, o meio academico, todo mundo, né, num primeiro momento não acreditavam no corredor. Quando fizemos a primeira reunião, em Campo Grande, em 2013, o ceticismo era maior que o otimismo. Acho que o pessoal estava digamos assim, já vacinados com a história de integração [...] de que vamos construir isso, vamos construir aquilo, vamos ligar isso, vamos ligar aquilo, mas nada. A ideia não saia do papel. Então procuramos mostrar ao pessoal que a integração iria sair e que era muito importante para a economia e a cultura do estado e de toda região.⁸³

83. Entrevista com João Carlos Parkinson de Castro, em 12 de julho de 2020.

Esse quadro de baixa esperança começa a mudar no segundo semestre de 2013, ancorado em algumas iniciativas importantes que aconteceram no estado e em outras instâncias. O fruto do trabalho de muitos pioneiros estava começando a ganhar vida. Uma das iniciativas relevantes que muito contribuiu para oxigenar a esperança na construção do corredor, foi a viagem que uma caravana de empresários, políticos, diplomatas e jornalistas fizeram, com o intuito de chegarem aos portos do Chile. A ideia deles era identificar qual era a melhor rota saindo de Campo Grande para atingir os referidos portos.

A caravana foi liderada pelo setor de transporte nacional que desejava encontrar caminhos que desafogassem os portos brasileiros e que atingissem a Bacia Asiática em menor tempo se comparado com o caminho pelo Oceano Atlântico, saindo de São Paulo ou de Paranaguá. A organização desse evento ficou a cargo do Sindicato das Empresas de Transporte de Cargas e Logística de Mato Grosso do Sul (SETLOG-MS) entidade liderada pelo empresário Claudio Cavol.

Cavol tem um papel muito importante nesse trabalho de integração física da região Centro-Oeste com a América do Sul. Ele é um apologista desse trabalho. Um conhecedor das opções de corredores do Brasil e mostrou muita capacidade de trabalho ao comandar inúmeras e importantes caravanas ao Chile.

O grupo liderado por Cavol saiu de Campo Grande no dia 27 de setembro de 2013, abordo de 30 camionetes, levando uma comitiva composta por 90 pessoas. A rota escolhida passava por Corumbá, onde a comitiva tinha reunião com autoridades locais e bolivianas. A Cidade Branca também era base do primeiro pouso da equipe para dormir. No dia 28 de setembro iniciaram a travessia da Bolívia, onde encontraram algumas dificuldades de cunho burocrático e de estrutura de apoio material. Os problemas começaram na passagem da aduana que divide o Brasil com a Bolívia.

A equipe também pousou em Santa Cruz de La Sierra, Cochabamba e La Paz, na Bolívia, e Arica e Iquique, no Chile. A viagem demorou oito dias e o retorno da comitiva aconteceu por estradas do Paraguai, onde os participantes, conforme seus depoimentos, encontraram um ambiente mais propício ao comércio e a integração física da Sudamérica. De acordo com a revista *Carga Pesada*, que cedeu um repórter para acompanhar a referida caravana, os problemas foram muitos, o que

gerou duras críticas ao percurso pela Bolívia.

As primeiras pedras no sapato da expedição foram a burocracia e a demora da autorização para entrar na Bolívia, no dia 28 de outubro. Para adiantar o processo, o grupo se dirigiu à alfândega na véspera com os passaportes. A conferência dos documentos das pessoas e das caminhonetes demorou quatro horas. No dia seguinte, mais uma hora e meia de espera. O trecho de cerca de 300 km até Santa Cruz de La Sierra ficou ótimo. O único inconveniente são os animais na pista. Já o trecho seguinte, até Cochabamba, é problemático. Além de perigoso, devido ao traçado e ao relevo, o asfalto está péssimo.⁸⁴

O proprietário da Transportadora Lotano, de Mato Grosso do Sul, Airtton Dall’Agnol, associado ao Setlog, também não gostou do que viu no trajeto pela Bolívia. Vejamos suas impressões de acordo com a revista *Carga Pesada*.

Hoje eu não teria coragem de colocar meu caminhão nesta rota. A infraestrutura é ruim, o motorista não tem como descansar e se alimentar. Ninguém ia querer fazer esta viagem”, declarou. Ele colocou na mesa outro desafio, que é convencer o governo boliviano a viabilizar a rota, desburocratizando e agilizando a entrada de caminhões no país. Em reunião agendada com o governo da Bolívia para o dia 1º de outubro, em La Paz, o presidente Evo Morales enviou um deputado para se encontrar com os empresários. O encontro com Javier Santibáñez, presidente do Comitê de Transporte, Turismo e Comércio, não foi nada conclusivo. O deputado ouviu bastante, mas disse apenas: “Nosso presidente tem a missão de unir os dois oceanos (Atlântico e Pacífico).⁸⁵

Ao longo da viagem os participantes começaram a perceber que as condições oferecidas pela Bolívia não atendiam as expectativas do setor de transporte do Brasil, que desejava atuar nessa rota. Destacavam como muito ruins para o comércio internacional a burocracia e a legislação do país, que deixa em condição de desvantagem os capitais externos. Por isso, então, o presidente do SETLOG-MS, Cláudio Cavol, defendeu que o caminho que corta o centro da Bolívia se mostrou problemático e

84. Bortolin (2013).

85. Bortolin (2013).

disse que era preciso estudar outras rotas.⁸⁶

Em função das dificuldades indenticadas na Bolívia o debate sobre a rota, por Porto Murtinho, que atravessaria o Paraguai, Argentina e atingiria os portos do Chile, sem necessariamente passar por solo boliviano, ganhou densidade. O caminho passou a ser simpático e viável aos olhos dos membros da caravana. Essa era a impressão de parte dos técnicos do Cosiplan conforme tratamos mais a frente.

Como na volta, para o Brasil, estava programado a comitiva pernoitar na capital do Paraguai, Assunção, foi marcada uma audiência com o presidente desse país, Horácio Cartes, para o dia 5 de outubro, com o objetivo de conversar sobre a ideia de uma rota passando pelo Chaco daquele país. O presidente mostrou-se empenhado em viabilizar essa rota⁸⁷, tanto que procurou imediatamente a presidente Dilma, do Brasil, para tratar formalmente desse processo de integração. Os empresários brasileiros também foram recebidos pelo ministro dos Transportes do Brasil, César Borges, com o objetivo de refletirem sobre a construção de um Corredor Bioceânico pelo Sudoeste de Mato Grosso do Sul.

Por outro lado, quase no final do ano de 2013, o assunto corredor voltou a ser debatido por um grupo de empresários de Mato Grosso do Sul. A Federação das Indústrias de Mato Grosso do Sul apresentou um extenso trabalho de pesquisa desenvolvido pela Confederação Nacional da Indústria (CNI), em parceria com as federações estaduais, com o sugestivo nome de “Centro-Oeste Competitivo”. Uma parte desse trabalho tinha sido liderado pelo economista e diretor da FIEMS, Jaime Elias Verruck.

A reunião aconteceu no dia 29 de outubro de 2013, na FIEMS, em Campo Grande, e contou com a presença de empresários, políticos e pessoas interessadas em debater as alternativas econômicas para o estado e para o Centro-Oeste. Na oportunidade foram apresentados três projetos prioritários para os interesses de Mato Grosso do Sul a partir do olhar das lideranças empresariais e políticas. Os eixos elencados na reunião foram os seguintes:

1. Ampliação da hidrovia do Rio Paraguai com a construção de portos que facilitassem a navegação e o comércio com os países

86. Entrevista com Claudio Cavol, em 12 de setembro de 2020.

87. Bortolin (2013).

da Bacia do Prata. A questão é que havia uma demanda muito forte das sub-regiões do Pantanal e Sudoeste para que o governo do estado criasse mecanismos de apoio as atividades hidroviárias para beneficiar Corumbá e Porto Murtinho. Os deputados Zeca, do PT, Vander Loubet e o senador Valdemir Moka lideravam esse trabalho.

2. O estudo recomendava a recuperação da malha ferroviária no trecho entre Corumbá (MS), Campo Grande (MS) e Santos (SP). Essa malha foi privatizada em 2006 e não vinha recebendo investimentos. Qualquer tentativa de um corredor ferroviário com o Sul da América demandaria melhoria nesse ramal.

3. Os empresários também demandavam a ampliação da Ferrovia Ferroeste, no trecho Maracaju (MS), Dourados (MS), Guaíra (PR) e Paranaguá (PR).⁸⁸

Esse debate fortalecia a ideia de um corredor pelo estado. Ademais, enquanto os empresários de Mato Grosso do Sul e outros procuravam parceiros para viabilizar o corredor e outras obras físicas no âmbito do Mercosul, em particular na Comissão de Ministros que liderava os estudos, projetos e programas de conexão dos países Sul-Americanos, os técnicos e diplomatas refletiam sobre a construção do corredor cruzando Porto Murtinho e o Chaco Paraguai.

A diplomacia brasileira e Chilena, a exemplo da caravana liderada pelo SETLOG-MS, havia identificado alguns problemas na Bolívia que poderiam criar dificuldades para a efetivação de um corredor multinacional. A este respeito podemos citar alguns gargalos lembrados pelo diplomata João Carlos Parkinson de Castro.

Evo Morales não tinha muito interesse político porque o corredor passava por Santa Cruz. Isso significava obviamente fortalecer a classe política de Santa Cruz contra os interesses políticos do Evo Morales e do seu partido. Bom, isso é no contexto político. Um outro problema que existia era a venda de combustível sobre tudo o diesel. O diesel é limitada para estrangeiros. Ha uma legislação que protege o consumidor local. [...] Não havia na Bolívia um ambiente de mercado amigável para um projeto dessa natureza que é o corredor [...]. Esse periodo (2014 e 2015) era de grande turbulência política na Bolívia com a nacionalização dos ativos da Petrobrás. Momento em que empresas brasileiras foram pratica-

88. Fiems (2013).

mente afugentadas como a OAS e várias que fizeram trabalhos de pavimentação na Bolívia e encontraram dificuldades.⁸⁹

Os técnicos do Cosiplan e uma parte dos membros do Conselho de Ministros, com base nos estudos que estavam sendo feitos por meio dos grupos de trabalho criados pelos Chefes de Estado do Mercosul, passaram a defender que a construção de um corredor passando pelo norte do Chile, Argentina, Chaco Paraguai e Sudoeste de Mato Grosso do Sul poderia alavancar economicamente e socialmente sub-regiões consideradas atrasadas.

A ideia dos técnicos tinha um olhar social aguçado. Integrar essas áreas ao processo produtivo regional com geração de emprego, renda e socialização dos insumos culturais era um aporte relevante para o sucesso da empreitada. João Carlos Parkinson de Castro conta como evoluiu o olhar do Cosiplan para essas sub-regiões.

Já conhecíamos o comércio e a integração entre Chile e Argentina que tem uma longa história de sucesso comercial. Tínhamos muitas informações sobre Mato Grosso do Sul. Ai começamos a envolver o Paraguai porque acreditávamos que esse país, ao contrário da Bolívia, é um Estado Mediterrâneo. É um país sem acesso ao mar, mas que tinha um ambiente de mercado muito mais favorável ao capital externo e mais favorável ao Brasil. [...] Também demos conta que grande parte do território Paraguai não estava integrado ao resto do país. [...] Tanto que quando fizemos a caravana e entramos pela primeira vez em Carmelo Peralta, a população ficou muito contente porque eles estavam vendo a possibilidade de sonhos antigos, de o Chaco sair do isolamento. Foi um dos momentos emocionantes daquela caravana porque fomos recebidos pela prefeita, que chegou a chorar devido a importância para eles da construção de uma ponte e a rodovia. Outra coisa importante, no Chaco, é ação política e econômica dos menonitas. Uma comunidade com grandes cooperativas. Eles têm banco próprio, têm segurança própria, têm uma universidade. Ali tem tudo para crescer junto com Porto Murtinho e o Mato Grosso do Sul.⁹⁰

Na virada de 2013 para 2014 o tema integração Sudamérica vol-

89. Entrevista com João Carlos Parkinson de Castro, em 12 de julho de 2020.

90. Entrevista com João Carlos Parkinson de Castro, em 12 de julho de 2020.

tou a ganhar muito espaço no meio político, empresarial e nas mídias de Mato Grosso do Sul. Havia muitas atividades acontecendo nessa perspectiva. O governador André Puccinelli, por exemplo, iniciou algumas ações políticas para reforçar a luta pela materialização do corredor. Ele passou a defender “que o referido deveria passar por Porto Murtinho porque pela Bolívia ia demorar algumas décadas para ficar pronta a integração física. Havia a necessidade de furar tuneis na Cordilheira dos Andes para a ferrovia passar”⁹¹. Ele também tinha apoiado, por meio do governo, a viagem da caravana que saiu de Campo Grande para o Chile. Dois secretários do seu governo, Carlito e Giroto, fizeram parte da equipe que foi ao Chile.

O governador André Puccinelli também recebeu, em maio de 2014, em Campo Grande, o grande timoneiro da Integração da América do Sul e ex-prefeito da cidade de Iquique, Jorge Sória que, mais uma vez, visitava Mato Grosso do Sul com o intuito de conversar com as autoridades e outros atores sobre a sua nova proposta de corredor. Muito provavelmente ele estava preocupado porque a rota que estava sendo debatida, no âmbito do Cosiplan, atingia, primeiramente, os portos de Mejillones e Antofagasta. A cidade de Iquique fica a 400 quilômetros desses portos. O sonho dele era uma passagem pela Bolívia porque chegava primeiro em sua cidade, Iquique.

A rota apresentada a André Puccinelli e outros atores sociais de Mato Grosso do Sul, por Jorge Soria, contemplava Porto Murtinho e parte do Paraguai, “adentrando a Bolívia e passando por um corredor plano, que não passa pelas grandes altitudes da Cordilheira dos Andes. Vem pelo Salar de Uyuni, na Bolívia, Paraguai e entra no Brasil por Porto Murtinho”, explicou Sória.⁹²

O governador, na oportunidade, concordou com os esforços de Soria e afirmou que desejava estreitar as relações para que estudos de muitos anos possam se concretizar. Também destacou a importância da Integração Regional Sul Americana (IIRSA) “como sonho dos brasileiros e sul-mato-grossenses, por estarmos no centro da rota. Quando pudermos estabelecer essas saídas rodoviárias e ferroviárias para o Pacífico será a emancipação de Mato Grosso do Sul”⁹³

91. Entrevista com André Puccinelli, em 15 de setembro de 2020.

92. Jornal A crítica, Campo Grande (MS), edição de 27 de maio de 2014.

93. Jornal A crítica, Campo Grande (MS), edição de 27 de maio de 2014.

A bancada federal de Mato Grosso do Sul também estava participando ativamente do debate que estava acontecendo no estado e no âmbito do Cosiplan e do Conselho de Ministros sobre o corredor. Tanto que na data de 23 de setembro de 2013, por exemplo, o senador Ruben Figueiró fez um histórico discurso no plenário do Senado Federal enaltecendo a viagem que uma caravana de empresários e outros atores faria ao Chile, de olho na integração regional.

Sr. Presidente, nós, brasileiros, iremos protagonizar o ponta pé inicial de um grande acontecimento, creio, de repercussão internacional. No próximo dia 26 de setembro, por iniciativa do Sindicato dos Transportadores de Cargas de Mato Grosso do Sul, da Federação das Indústrias de Mato Grosso do Sul, da Federação da Agricultura e Pecuária de Mato Grosso do Sul (Famasul) e Confederação Nacional da Agricultura, uma expressiva comitiva de empresários, políticos, jornalistas e representantes classistas estarão percorrendo os 1.785 quilômetros do corredor rodoviário interoceânico, que liga a cidade de Corumbá, na fronteira do Brasil, adentrando no território boliviano, por Porto Quijarro, e ingressando no Chile, indo até o Porto de Iquique, às margens do Oceano Pacífico. Trata-se de uma verdadeira epopeia. Considero essa iniciativa, para mim inédita, de grande simbolismo e importância histórica. Participarão dessa empreitada mais de 100 brasileiros, com patrocínio de várias empresas que darão apoio logístico para a concretização da empreitada. O objetivo será não apenas divulgar essa rota, mas mostrar quais as vantagens para o Mato Grosso do Sul, para o Brasil, Bolívia, Argentina e Paraguai que ela representará para nossa economia, nossa cultura, a partir do conceito de integração de nossos mercados e de nossos povos.⁹⁴

O senador Rubens Figueiró não ficou apenas no discurso. Na data de 04 de agosto de 2014, promoveu audiência pública no Senado Federal para tratar da viabilidade e implantação definitiva da chamada rota bioceânica. Para o debate ele convidou o prefeito da cidade chilena Iquique, Jorge Soria Quiroga; o secretário de Estado de Obras Públicas e de Transportes do Mato Grosso do Sul, Edson Giroto; o prefeito de Porto Murtinho-MS, Heitor Miranda dos Santos; e o Coordenador Geral de Assuntos Econômicos da América do Sul do Ministério das Relações Exteriores, João Carlos Parkinson de Castro, Deputados Dagober-

94. Brasil (2013).

tol Nogueira e Vander Loubet, além do governador Reinaldo Azambuja e o senador Valdemir Moka.⁹⁵

É muito provável que essa audiência tenha sido uma das mais importantes voltadas para definir os rumos do traçado da rota bioceânica. Na oportunidade, o ministro João Carlos Parkinson de Castro apresentou proposta de corredor cuja rota passava por Porto Murtinho. Essa foi a primeira vez que uma importante autoridade da diplomacia nacional apresentava uma sugestão concreta com a definição de rota pelo Sudoeste de Mato Grosso do Sul. Antes, o que havia, era muita especulação e sonho. Provavelmente em função do clima de otimismo gerado após a fala do ministro, parlamentares e o governador de Mato Grosso do Sul fizeram relevantes pronunciamentos sobre o Tema. Vejamos:

O primeiro a usar a palavra foi o senador Valdemir Moka. Durante muitos anos Moka foi deputado estadual, federal e Senador. Nasceu em Bela Vista, entretanto, tinha bases eleitorais e Porto Murtinho e na região sudoeste. Foi um incentivador da construção de portos na cidade na década de 2000 junto com Zeca do Pt e Heitor Miranda. Também participou dos debates no governo Wilson Martins como o objetivo de pavimentar a rodovias que liga Jardim a Porto Murtinho. Ele conhece bem a luta do povo do Sudoeste pela concretização do corredor bioceânico. Eis as suas palavras na audiência liderada pelo senador Ruben Figueiró.

Agora, há tanto tempo, bem menos que o Prefeito Jorge Soria, que pelo menos eu e Heitor, certamente também o deputado Federal Vander, mas éramos menino na época, não é Heitor?, quando nós falávamos a respeito disso, mas sempre esbarramos nisso, prefeito. Na hora nós achávamos que se a gente fizesse a ligação entre Jardim-Porto Murtinho, de asfalto, estaria resolvido o problema. Fizemos *la carretera*, 200 quilômetros de asfalto. Mas não passa por aí. Eu fui percebendo que essa é uma decisão política muito maior. Então, eu queria aqui dizer a João Carlos, que representa o Ministério de Relações Exteriores, que sua presença é fundamental. {...} Senador Ruben Figueiró, queria que V. Ex^a contasse comigo. Aqui, nós temos a Comissão de Relações Exteriores. Eu acho importante que a gente possa colocar isso nesse nível de decisão: do Ministério de Relações Exteriores, do Ministério dos Transportes e, claro, do Ministério do Planejamento, da

95. Brasil (2014).

República, para, em conjunto com os Estados de Mato Grosso, Mato Grosso do Sul e, principalmente, com as duas prefeituras envolvidas, mostrar a viabilidade desse que está deixando de ser um sonho, Prefeito, porque será uma realidade.⁹⁶

Quem também se pronunciou, na audiência no senado Federal, foi o deputado Vander Loubet, que desde o final da década de 1990, trabalha, entre outros temas, com a construção de uma ligação física de Porto Murtinho com os Portos do Chile.

Defendo ações como essa de trazermos as equipes técnicas e envolvermos o Itamaraty, o Ministério da Fazenda, a Receita Federal, o Governo do Estado através da Secretaria de Obras, as prefeituras, toda a classe política do Estado, para que possamos, o mais rápido possível, ir buscando e construindo, porque isso vai ser construído, como vem sendo feito, tijolo por tijolo. Não é com varinha mágica que se viabiliza isso. Eu acho que é cada um de nós fazendo a nossa parte. Eu percebo que existe hoje um compromisso e um entendimento político de todas as correntes partidárias, de todos os partidos, de todos os candidatos, lá no Estado, no sentido de viabilizar esse corredor. Para o nosso Estado, para o Centro-Oeste, é estratégica a saída pelo Pacífico, pelas condições que já foram colocadas aqui com muita propriedade, pelos números mostrados pelo Prefeito Jorge Soria e também pelos dados e pela apresentação do Heitor, que já tinha me mostrado a apresentação que ele iria fazer. Então, eu quero me colocar à disposição. Vejo que a Bancada toda... Acho que o senhor é um símbolo para nós, como Senador, uma pessoa que tem uma história política bonita lá no Estado. Estou muito orgulhoso de poder vir aqui e agora, como Coordenador da Bancada, participar desta audiência pública. {...} Então, quero me colocar à disposição. Acredito que, na Bancada, podemos ajudar a coordenar isso com o senhor.⁹⁷

Passados poucos dias da reunião que Parkinson teve com a bancada de Mato Grosso do Sul e outros convidados, ele foi participar de uma reunião no Cosiplan, em Santiago, no Chile, para dialogar sobre os projetos de infraestrutura do Mercosul. Em determinado momento da reunião ele foi chamado para uma conversa privada com diplomatas e técnicos chilenos, que desejavam refletir sobre a proposta de um cor-

96. Brasil (2013).

97. Brasil (2013).

redor passando pela Argentina, Paraguai e adentrando o Brasil por Porto Murtinho. Os representantes Chilenos estavam fechados com essa proposta.⁹⁸ A partir dessa conversa as tratativas ganharam velocidade no âmbito do Conselho de Ministros. Sempre que havia oportunidade o tema era tratado entre a diplomacia chilena e brasileira.

Só que havia um problema para ser resolvido. Inicialmente, o representante do governo Paraguai era contra esse trajeto. Ele não queria criar qualquer problema com o setor de transporte hidroviário, que tem muita força política em seu país. O diplomata Paraguai achava que o corredor poderia desviar cargas de Assunção, diminuindo a importância do porto da cidade.⁹⁹ Essa situação precisava ser contornada. Não poderia haver qualquer dificuldade ou dúvida por parte das autoridades da nação guarani.

Nessa perspectiva, então, conforme Parkison, a diplomacia brasileira e chilena tiveram a missão de convencer um diplomata Paraguai, do Cossiplan, de que não havia problema nenhum para o setor hidroviário. Ao contrário: o país ia ganhar muito com a integração, inclusive porque o chaco seria beneficiado. Essa conversa deve ter acontecido em fevereiro de 2015”¹⁰⁰

Quem estava nessa reunião e participou discretamente das tratativas foi o ex-secretário de Infraestrutura de Mato Grosso do Sul, Marcelo Miglioli, que havia sido empossado no cargo há poucos dias, e recebeu a missão de participar dos debates sobre o corredor que cortaria o estado.

Um dia eu recebi um convite para fazer parte da comitiva brasileira que ia participar de uma reunião na cidade de Santiago, no Chile, para tratar do corredor. Nessa data o assunto da rota bioceânica já tinha caducado. Poucas pessoas acreditavam que iria sair. Eu consultei o governador e resolvi ir representando o estado. Isso foi em fevereiro de 2015. Eu fiquei muito impressionado com a reunião. O novo traçado apresentado pelo ministro João Carlos Parkinson não constava a Bolívia. Ele abarcava o Brasil, Paraguai, Argentina e Chile. Eu gostei muito da reunião, todo mundo querendo o corredor, aí eu cheguei em Campo Grande e procurei o governador e a bancada federal para fazermos o que fosse possível para criar a rota. Na época procurei o Cláudio Cavol que nos

98. Entrevista com João Carlos Parkinson de Castro, em 12 de julho de 2020.

99. Entrevista com João Carlos Parkinson de Castro, em 12 de julho de 2020.

100. Entrevista com João Carlos Parkinson de Castro, em 12 de julho de 2020.

deu mais detalhas sobre o projeto. Daí para a frente eu passei a participar de todos os eventos que tratavam dessa obra. Sou parceiro desse projeto porque ele vai ser muito importante para Mato Grosso do Sul.¹⁰¹

A diplomacia chilena e brasileira, com o apoio dos colegas do Paraguai e da Argentina, passou a trabalhar discretamente na redação de um documento que convencesse os presidentes do Brasil, do Chile, da Argentina e do Paraguai sobre o melhor traçado para o corredor. As conversas que começaram no Chile continuaram nos intervalos da Reunião Ordinária do Conselho do Mercado Comum e dos Chefes de Estado do Mercosul, que se realizou em Assunção, no Paraguai, em dezembro de 2015.

Os diplomatas e os técnicos do Cosiplan tinham pressa em definir o traçado porque todos os atores da empreitada corredor queriam que o referido passasse no seu município, ou na sua área de influência política, era uma pressão imensa, por isso eles queriam uma definição rápida. Eles advogavam que com uma declaração dos presidentes do Mercosul, sobre o traçado do corredor, a pressão diminuiria e o assunto tomaria outro rumo. João Carlos Parkinson de Castro conta alguns detalhes dessa reunião: “Eu e o diplomata chileno tomamos a decisão de fazer uma declaração presidencial, na hora do almoço. Eu redigi e eles emendaram. Só que a declaração tinha que ser feita por fora das formalidades da cúpula. Tinha que ter cuidado porque participavam da reunião a Bolívia que não seria incluída na proposta.”¹⁰²

O certo é que no dia 21 de dezembro de 2015, a declaração foi aprovada pelos Chefes de Estado do Mercosul. Em face da importância histórica do documento para o Mato Grosso do Sul e todos os sócios da empreitada, resolvemos publicar parte do referido documento na língua em que foi redigido.

Reunidos en Asunción, a los 21 días del mes de diciembre de 2015, aprovechando la instancia de la XLIX Reunión Ordinaria del Consejo del Mercado Común y Cumbre de Jefes de los Estados Partes del Mercosur y Estados Asociados, el Presidente de la República Argentina, Mauricio Macri, la Presidenta de la

101. Entrevista com Marcelo Miglioli, em 15 de novembro de 2020.

102. Entrevista com João Carlos Parkinson de Castro, em 12 de julho de 2020.

República Federativa del Brasil, Dilma Rousseff, la Presidenta de la República de Chile, Michelle Bachelet y el Presidente de la República del Paraguay, Horacio Cartes, reiteransu decidido compromiso con el proceso de integración regional {...} Asimismo, concuerdan {...} Instruir a sus Ministerios de Relaciones Exteriores a conformar un Grupo de Trabajo entre los cuatro países, que integre a los Ministerios de Infraestructura, Obras Públicas, Transportes y a otras instituciones vinculadas, con el propósito de impulsar la realización de los estudios técnicos y formular las recomendaciones pertinentes para la pronta concreción del corredor carretero Campo Grande - Puerto Murtinho (Brasil) - Carmelo Peralta - Mariscal Estigarribia - Pozo Hondo (Paraguay) - Misión La Paz - Tartagal - Jujuy - Salta (Argentina) - Sico - Jama - Puertos de Antofagasta - Mejillones - Iquique (Chile).¹⁰³

Com a definição formal do traçado, coube as autoridades dos países envolvidos cuidarem das obras de infraestrutura que precisavam ser feitas. A Argentina e o Chile tinham pouca coisa a fazer. A integração física e comercial entre esses dois países já acontecia com muita intensidade desde a década de 1990. Até haviam encontrado formas de superar parte das dificuldades para que seus caminhões atravessassem a Cordilheira dos Andes, um obstáculo natural que continua sendo um gargalo para a construção física do corredor.

O Paraguai e o Brasil tinham imensos desafios. No caso do país guarani, parte das obras estavam em andamento. O acordo impôs ao Paraguai a construção de uma rodovia ligando as cidades de Carmelo Peralta, Mariscal José Félix Estigarribia e Pozo Hondo, na Argentina. A referida atingia a fronteira com a Argentina por meio da cidade de Misión La Paz.

Ao Brasil, cabia construir uma ponte ligando Porto Murtinho a Carmelinho Peralta e uma alça rodoviária que contornasse a cidade de Porto Murtinho, facilitando o acesso dos caminhões à ponte e aos portos que estavam sendo construídos após um longo período de obras paradas. Esse era um desafio imenso porque a ponte e a alça representavam investimentos de grande porte.

A questão da alça rodoviária era relativamente mais fácil como a realidade provou. Logo que Reinaldo Azambuja assumiu o governo

103. Mercosul (2015).

de Mato Grosso do Sul, em 2015, tomou medidas para incrementar o trabalho de importação e exportação dos portos de Porto Murtinho, Corumbá e Ladario. Ele criou uma política de incentivos fiscais para essa área.

O Secretário de Estado de Meio Ambiente, Desenvolvimento Econômico, Produção e Agricultura Familiar de Mato Grosso do Sul, Jaime Elias Verruck, falou sobre os primeiros desafios do governo e do corredor.

A nossa primeira decisão com relação ao corredor bioceânico foi construir políticas de estímulos para que os portos do estado voltassem a ter importância econômica. Criamos um programa específico com incentivo fiscal para os portos de Ladário, Corumbá e Porto Murtinho. Essa ação do governo começou a mudar a historiamente de Porto Murtinho. Havia um processo de expansão e novas áreas agrícolas estavam surgindo na região Sudoeste. Estava acontecendo a expansão agrícola por Maracaju, Guia Lopes, Bonito, Bela Vista e Caracol áreas que, há 5 anos, não havia nada, mas desenvolveu rapidamente muita agricultura. Toda essa produção passou a ter Porto Murtinho como um dos destinos. Trabalhamos para que a retomada da hidrovia se tornasse uma base importante para a estrutura do corredor. Depois fomos cuidar da alça rodoviária de Murtinho e da ponte.¹⁰⁴

5.8 Ponte entre Porto Murtinho e Carmelo Peralta

A ponte entre Murtinho e Carmelo Peralta é grande desafio do projeto em território brasileiro. Sem a ponte não tem como o projeto ter sucesso. Ela é a conexão entre o Brasil e o Paraguai. A solução para essa ponte, com base nas informações da mídia e de alguns atores importantes envolvidos na empreitada, começou a ganhar corpo em uma reunião realizada na data de 09 de maio de 2016, na embaixada do Chile, em Brasília.

Participaram dessa histórica reunião parlamentares federais Sul-mato-grossenses como o senador Waldemir Moka, os deputados federais Geraldo Resende, Carlos Marun, Tereza Cristina, Vander Loubet, Dagoberto Nogueira, Zeca do PT e Elizeu Dionísio. Também compare-

104. Entrevista com Jaime Elias Verruck, em 12 de setembro de 2020.

ceram o governador Reinaldo Azambuja e o embaixador chileno Jaime Gazmuri Mujica.

Poucos dias antes desse evento, em abril de 2016, a presidente do Brasil, Dilma Rousseff e a presidente do Chile, Michelle Bachelet, tinham se encontrado no Chile onde os temas corredor e a ponte tinham sido tratados. Era preciso que o Brasil e o Paraguai celebrassem um acordo internacional para poder autorizar a construção da referida.

As diplomacias dos dois países foram orientadas a cuidarem do assunto. Além do alto valor da ponte, havia aspectos burocráticos que precisavam ser equacionados. O problema é que qualquer obra física na linha de fronteira dos países demanda tramites no parlamento das nações envolvidas.

Ao longo do ano de 2016, houve um trabalho intenso para buscar caminhos que viabilizassem a referida. Com a cassação de Dilma Rousseff em agosto de 2016, o assunto ficou um pouco parado. O clima no Congresso Nacional era de muita expectativa, embora o trabalho de articulação política das forças que defendiam o corredor não parou. A decisão dependia do Ministério da Relações Exteriores.

No dia 21 de fevereiro de 2017, José Serra, que havia assumido o Ministério das Relações Exteriores do Brasil, enviou ao presidente Michel Temer documento preparado pelas diplomacias do Brasil e do Paraguai autorizando a construção da ponte entre Porto Murтинho e Carmelo Peralta. Essa foi uma vitória muito importante. A sociedade política e a sociedade civil de Mato Grosso do Sul conseguiram uma excelente conquista. A mensagem do Ministro José Serra foi grafada nos seguintes termos:

Excelentíssimo Senhor Presidente da República, Submetemos à elevada consideração de Vossa Excelência, para posterior envio ao Congresso Nacional, o anexo projeto de Mensagem que encaminha o texto do Acordo entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo da República do Paraguai para a Construção de uma Ponte Rodoviária Internacional sobre o Rio Paraguai entre as Cidades de Porto Murтинho e Canelo Peralta, assinado em Brasília, em 8 de junho de 2016, pelo Ministro das Relações Exteriores, José Serra, e o Ministro de Relações Exteriores do Paraguai, Eladio Loizaga. 2. O referido Acordo fornece a base jurídica de direito internacional para que ambos os Governos deem prosseguimento, por intennédio de suas respectivas autori-

dades competentes, e com a brevidade requerida, às atividades referentes à construção de uma Ponte sobre o Rio Paraguai entre as Cidades de Porto Murtinho (Estado de Mato Grosso do Sul, Brasil) e Carmelo Peralta (Departamento de Alto Paraguay, Paraguai). A construção da Ponte atenderá ao interesse recíproco em desenvolver infraestrutura para promover a integração viária dos dois territórios e contribuirá para promover o desenvolvimento sustentável em ambos os lados da fronteira comum.¹⁰⁵

A autorização formal, da diplomacia, para a construção da ponte era um passo fundamental. Mas faltava o Congresso Nacional autorizar a edificação da obra. A câmara dos Deputados e o senado Federal passaram a avaliar a viabilidade do projeto. Ele tinha que passar por comissões e ganhar o apoio dos parlamentares das duas Casas de Leis. O trâmite na câmara dos Deputados aconteceu em 17 de abril de 2018, com parecer favorável do deputado Elizeu Dionizio.

Relatório do deputado federal Elizeu Dionizio (PSDB) foi aprovado, na quinta-feira (9), pela Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania da Câmara dos Deputados. Este permite acordo binacional para construção de ponte da rota bioceânica entre o Brasil e Paraguai. Em seu parecer, o parlamentar pontuou que a obra entre a cidade sul-mato-grossense de Porto Murtinho e a paraguaia Carmelo Peralta favorecerá a exportação de commodities ao mercado asiático pelos portos chilenos de Arica e Iquique. Firmado em junho do ano passado, tratado de parceria para projetos de construção da ponte passaram por análise do Congresso ao prever financiamento federal de R\$ 100 milhões. Toda a rota tem 1.950 quilômetros que também passam pela Argentina.¹⁰⁶

Conforme as formalidades do parlamento, o projeto depois de aprovado na câmara segue para o senado para nova rodada de votação. Nessa casa, o projeto foi relatado pelo senador Pedro Chaves dos Santos, de Mato Grosso do Sul, que votou a favor e trabalhou para convencer seus pares da necessidade daquela obra, fundamental para o processo de integração da América do Sul. Segue abaixo o voto do senador Pedro Chaves.

105. Brasil (2017).

106. Clajus (2017).

Trata-se aqui de instrumento internacional de grande relevância, a possibilitar a realização das ações necessárias ao prosseguimento da construção de uma ponte sobre o Rio Paraguai entre as cidades de Porto Murtinho, no Estado do Mato Grosso do Sul e Carmelo Peralta, no Departamento de Alto Paraguay, no Paraguai. É digna de nota a previsão, pelo Artigo IV, do compartilhamento, pelas Partes signatárias, em montantes iguais, dos custos decorrentes da elaboração dos estudos, projetos e da construção da ponte sobre o Rio Paraguai. {...} No tocante às obras complementares, acessos à ponte e postos de fronteira, o Acordo atribui a responsabilidade a cada uma das Partes, que deverão também arcar com os custos referentes às desapropriações necessárias à implantação das obras em seus respectivos territórios. {...} Voto pela aprovação do Projeto de Decreto Legislativo N° 17, de 2018, que aprova o texto do Acordo entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo da República do Paraguai para a construção de uma Ponte Rodoviária Internacional sobre o Rio Paraguai entre as cidades de Porto Murtinho e Carmelo Peralta. ¹⁰⁷

Entre 2016 e 2018, o debate sobre a ponte acontecia em duas frentes. Uma estava voltada para conseguir os recursos para investir na obra e a outra buscava definir o projeto físico. No início de 2019, esses dois problemas, pelas informações da mídia, foram praticamente resolvidos. A Itaipu Binacional, que tem capital brasileiro e Paraguai, decidiu financiar a obra da ponte. De acordo com o Jornal G1, de Mato Grosso do Sul, de 21/07/2019, a Itaipú já lançou o edital para a construção da referida.

A Itaipu Binacional lançou neste sábado (20), em Carmelo Peralta, no Paraguai, a licitação no valor de US \$ 7,5 milhões (R\$ 28,05 milhões) para a contratação de uma empresa que fará o estudo de viabilidade, o projeto final de engenharia e a fiscalização da obra da nova ponte rodoviária que ligará o país ao Brasil, a Bioceânica. A nova ponte vai ser construída sobre o rio Paraguai, ligando Carmelo Peralta, a Porto Murtinho, em Mato Grosso do Sul. {...} A ponte, sobre o rio Paraguai, terá 680 metros de comprimento e será do tipo estaiada, com duas torres com mais de 100 metros de altura e viadutos de 150-metros nas cabeceiras, com um vão de 380 metros de altura de 22 metros, possibilitando a passagem pela hidrovía do Paraguai até de grandes barcaças. O

107. Senado Federal. Parecer do senador Pedro Chaves (SF) n° 5, de 2018

desenho da ponte Bioceânica será similar a da ponte da integração sobre o rio Paraná, que ligará as cidades de Presidente Franco, no Paraguai e Foz do Iguaçu, no Paraná, e que também será financiado pela Itaipu Binacional. As duas pontes binacionais foram concretizadas por um acordo firmado em 21 de dezembro de 2018 pelos governos do Brasil e do Paraguai por meio de uma declaração conjunta sobre integração física.¹⁰⁸

De acordo com fontes ouvidas para esse trabalho, o ex-ministro Carlos Marun, de Mato Grosso do Sul, indicado conselheiro da empresa Itaipu Binacional, tem feito um trabalho importante para garantir os recursos para a construção da referida ponte. Assim, tudo indica, conforme o projeto, que em 2023, ela será efetivamente inaugurada. Outra obra importante, a alça rodoviária de Porto Murtinho que permitirá o acesso rodoviário aos portos e a futura ponte, que foi inaugurada no dia 10 de fevereiro de 2021, pelo governo do estado.

Foi inaugurada, na tarde desta quarta-feira (10), a obra do contorno rodoviário de Porto Murtinho, na fronteira de Mato Grosso do Sul com o Paraguai. A estrutura deve facilitar a exportação de produtos agrícolas como soja e milho pela hidrovía, com quase 8 quilômetros de extensão ligando a BR-267 aos portos instalados nas margens do Rio Paraguai. A obra custou cerca de R\$ 25 milhões aos cofres públicos. {...}O contorno foi construído paralelo ao dique de contenção de cheias e retira o tráfego pesado do centro de Porto Murtinho. A intenção do governo do estado é de que a cidade torne a “nova Paranaguá”, em alusão ao porto paranaense, com o novo complexo hidrovieário e ao integrar o corredor bioceânico entre Brasil e Chile.

Outra informação relevante para a concretização do corredor é o fato das obras físicas de asfaltamento, no Paraguai, estarem acontecendo com relativa velocidade, de acordo com informação da News Roads Consultoria que assessora o governo daquele país no trabalho de pavimentação e outras obras, principalmente na sub-região do Chaco. Dados fornecidos pela Consultoria, em 21 de agosto de 2020, indicam que:

A Rota Bioceânica, que irá ligar os Oceanos Atlântico, no Brasil, e o Pacífico, no Chile, chega a 106 km no Paraguai. O projeto

108. Viegas (2019).

prevê um total de 277 quilômetros em obras, ligando Carmelo Peralta (Alto Paraguai), na fronteira com Porto Murtinho (MS), a Loma Plata (Boquerón), passando pelo Chaco Paraguai. A PY-09 é conhecida como Transchaco, único trecho não pavimentado da ligação transcontinental que abrirá uma nova rota para exportações de produtos pelos portos do Chile{...}. A conclusão das obras no Paraguai está prevista para fevereiro de 2023. O asfalto da PY-09 está sendo implantado pelo Consórcio Corredor Vial Oceânico e o custo total será de US\$ 440 milhões. A construção está subdividida em 40 trechos e está sendo implantada uma nova rodovia, paralela à de terra, com aterro para evitar as cheias e asfalto com espessura de 26 centímetros.¹⁰⁹

5.9 As universidades de MS e o Corredor Bioceânico

O debate sobre a construção do corredor bioceânico acontecia em Mato Grosso do Sul sem o apoio das universidades. Era uma iniciativa relativamente distante dos meios acadêmicos. Individualmente alguns pesquisadores do estado acompanhavam as reflexões sobre o tema, mas não havia linhas de pesquisas acadêmicas voltadas para estudar o processo de integração da América do Sul. No caso do Chile e da Argentina havia participação da academia nos projetos que ambos os países desenvolviam. No âmbito da Zicasur também havia pesquisadores das universidades buscando alternativas junto com empresários, diplomatas e políticos.

Mas, a partir de 2016, a convite do diplomata João Carlos Parkison as universidades de Mato Grosso do Sul se integraram ao projeto. Essa foi uma iniciativa muito importante. Todas as instituições educativas responderam favorável ao convite. Era um campo novo que podia muito bem ser estudado por elas. Na verdade, esse projeto tem a cara da academia. Demanda pesquisadores de todas as dimensões humana. Há trabalho para décadas. As instituições precisam se aproximar muito mais do setor produtivo e das comunidades que clamam por apoio científico para resolver os gargalos que teimam em tornar a vida dos ribeirinhos, dos indígenas, dos assentados da reforma agrária e do pequeno produtor mais difícil.

Cabe ressaltar o papel das universidades enquanto agentes produ-

109. News Roads (2020).

toras e disseminadoras do conhecimento humano em suas várias nuances. Ainda mais, por meio do ensino, da pesquisa e da extensão as universidades atuam para que diversas áreas do saber possam transformar vidas não somente pela formação de profissionais qualificados para atender aos anseios da sociedade, mas também produzir melhorias consistentes na qualidade de vida do ser humano. Tais prerrogativas afiançaram a participação das IES, tanto públicas quanto privadas, nas discussões e resoluções para o futuro do Corredor Bioceânico.

Os empresários, mesmo os mais bem posicionados também carecem de apoio científico ao seu trabalho. Ao longo de do corredor há áreas de notável valor econômico e social, paisagens belíssimas com elevado potencial para o turismo, comunidades ricas em tradições e costumes, mas igualmente sensíveis a ação do homem, nos quatro países por onde passa. Daí a justificativa para que parte dos pesquisadores das instituições se unam nesse esforço, em particular, inicialmente, no trecho entre Campo Grande a Carmelo Peralta no Paraguai.

Os primeiros contatos entre as universidades e os líderes do projeto corredor Bioceânico aconteceram em 2016, nos dias 26 e 27 de junho, por conta de um importante Seminário que se realizou em Campo Grande, no Hotel Deville, para discutir caminhos para o corredor Bioceânico. A iniciativa, então, partiu do Secretario de Infraestrutura de Mato Grosso do Sul, Marcelo Miglioli, que se converteu em um dos atores importantes da integração Sudamerica depois de participar de uma reunião no Chile, onde presenciou ações concretas de universidades da Argentina e do Chile.

Outro que defendia a entrada das universidades no projeto é o diplomata João Carlos Parkison, dono de larga experiência com projetos multinacionais em que as universidades ocupam papel relevante. Quem nos conta sobre essa aproximação entre as lideranças do corredor e as universidades é o ex-reitor da UEMS professor Fabio Edir.

Miglioli nos convidou para participar da reunião para tratar de temas ligados ao corredor. Já sabíamos que o diplomata Joao Carlos Parkison queria a nossa participação nos debates sobre a integração. Havia representantes do Brasil, Paraguai, Argentina e Chile. No final do primeiro dia de reunião, o ministro Parkison pediu para ter uma conversa com representantes das universidades do estado. No dia seguinte nós comparecemos ao evento. Estavam a

UFMS, o Instituto Federal de Educação, Uniderp e UEMS. Após nossa conversa com o ministro e outras autoridades, assinamos um protocolo, que chamamos de Carta de Campo Grande, que delineava algumas ações que as instituições podiam cumprir. {...} A ideia era produzir estudos de desenvolvimento para ajudar as populações que estão ao longo da linha do corredor.

Ainda em 2016, representantes das universidades de Mato Grosso do Sul estiveram participando de grupos de trabalho nas áreas de logística, transporte, segurança, direito aduaneiro e outros temas com universidades da Argentina. Nessa oportunidade, foi criado formalmente um grupo de trabalho ligado as universidades do Brasil, Paraguai, Argentina e Chile. Em outubro de 2016, esse grupo se reuniu, novamente, em Asunción na famosa Universidade Nacional de Asunción.

No ano de 2018, foi proposta uma nova frente de trabalho associada a área do turismo. A exemplo deste, outros grupos específicos de interesse têm realizado pesquisas dentro do Grupo de Trabalho da Rede Universitária, como na área impactos na área social, estudos sobre logística, estudos do território e desenvolvimento local, entre outros. Abaixo, exemplificamos o evento do sub eixo turismo, a partir do qual houve grande impulsão e envolvimento de diversos atores de grande representatividade voltados ao desejo de fazer crescer e desenvolver o turismo no Corredor.

Nos dias 13 e 14 de dezembro de 2018, foi realizado em Campo grande o evento *Corredor Rodoviário Bioceânico: Turismo em Foco*. O evento reuniu aproximadamente 110 participantes, entre professores pesquisadores, acadêmicos de pós-graduação, autoridades e agentes políticos, gestores do turismo em âmbito municipal, estadual e federal, ministros e embaixador, provenientes do Brasil, Chile, Argentina e Paraguai. O objetivo do evento esteve centrado em reunir pesquisadores, empresários e representantes governamentais dos quatro países para discutir e alinhar ações destinadas ao fomento da atividade turística no âmbito do corredor bioceânico.

O evento foi iniciado com solenidade de abertura, momento no qual autoridades puderam se dirigir à audiência e afirmar notas relevantes para a consecução dos objetivos do evento. Na sequência, foi proferida palestra magna pelo Ministro João Carlos Parkinson de Cas-

tro (Coordenador Geral de Assuntos Econômicos Latino-Americanos e Caribenhos). A palestra enfatizou o potencial e desafios do corredor, governança para o setor de turismo e proposta de linhas de ação.

Ao final da manhã, foi realizada a primeira mesa de debates, composta por Marcelo Cosiansi (Técnico da Secretaria de Relações Internacionais da província de Tucuman, Argentina); Nilde Brun (Secretária Municipal de Cultura e Turismo de Campo Grande); Bruno Wendling (Diretor-Presidente da Fundação de Turismo do Mato Grosso do Sul - FundTur-MS); Andres Ortiz (Coordenador de Governança Política do Paraguai); Maurício Soria (Prefeito de Iquique, Chile); German Gampuy Prietro (Ministério do Turismo e Cultura, Chile) e Derlei João Delevatti (Prefeito do Município de Porto Murtinho).

O período vespertino foi destinado às mesas de discussão. A primeira mesa da tarde foi composta pelos pesquisadores Ruberval Franco Maciel (Universidade Estadual de Mato Grosso do Sul); Michel Ângelo Constantino de Oliveira (Universidade Católica Dom Bosco); Milton Augusto Pasquotto Mariani (Universidade Federal de Mato Grosso do Sul); Patricio Aroca (Universidad Adolfo Ibáñez, Chile) e Mario Gustavo Henrique Leiva (Universidad Nacional de Asunción, Paraguai). A segunda e última mesa do dia foi destinado a iniciativa privada, composta por Dorival Oliveira (Diretor de Administração do Sindicato das Empresas de Transporte de Cargas de MS); Marcelo Mesquita (Presidente da Associação Brasileira da indústria de Hotéis de MS); Ricardo Manfrin (SABION); Cristiano Cicuto (Presidente da Associação Brasileira das Agências de Viagem de MS); e Guilherme Schuch (Gerente Comercial da Rota 67, loja Harley Davidson em Campo Grande).

Na manhã do segundo dia, todos foram convidados a participar da elaboração das proposições e planos de ação destinados ao desenvolvimento do turismo no corredor, foco central do evento. Em uma sala foram reunidas aproximadamente 40 pessoas, sendo conduzidos por três facilitadoras do SEBRAE pelo período de duas horas de trabalho. É possível afirmar que o evento atendeu às expectativas. O conjunto informacional produzido no primeiro dia favoreceu os debates e a construção das proposições na manhã do segundo dia, como foi intencionado inicialmente. Em suma, as proposições avocadas pela reunião dos eixos temáticos revelou a base para encaminhamentos empíricos:

No ano de 2019, a Universidade federal de Mato Grosso do Sul,

em parceria com a Universidade Estadual de Mato Grosso do Sul, lançou um projeto de extensão fazendo uso de recursos federais provenientes de emenda parlamentar dos Deputados Vander Loubet e Zeca do PT.

O projeto centrou no desenvolvimento de pesquisas e em seguida em ações de extensão voltadas para atender cinco eixos temáticos, a saber, economia, logística, turismo, direito e história. Sob coordenação do professor Erick Wilke (ESAN-UFMS) participaram professores atuando em suas principais áreas de estudo e competência. Os professores Luciane Carvalho (ESAN) e Edgar Aparecido da Costa no eixo de economia, Francisco Bayardo (FAENG) no eixo da logística, Ynes Félix no eixo direito, Debora Fittipaldi (UEMS) no eixo de turismo e Eronildo Barbosa no eixo de história.

O objetivo do projeto esteve centrado em proporcionar o levantamento de informações úteis para subsidiar a tomada de decisões das autoridades públicas, dos empresários privados, dos agentes comunitários e dos demais interessados ao longo da rota, destacando aspectos positivos e oportunidades, bem como aspectos sensíveis e possíveis ameaças acerca do desenvolvimento sustentável do Corredor Bioceânico.

Em cada eixo foram levantados questionamentos norteadores, os quais subsidiaram as investigações. A título de exemplo destacamos no âmbito da **economia**: 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? No **turismo**: 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? Na **logística**: 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? No **direito**: 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? Na **história**: 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?

Ocorre que a experiência no desenvolvimento de parcerias construtivas para o conhecimento acadêmico, especialmente voltada para os interesses coletivos, ao invés daquele centrado nos objetos de estudo do indivíduo pesquisador, parece estar ainda em processo de aprimoramento. Ainda não é possível dizer da existência de uma rede composta por conexões fortemente estabelecidas, com objetos de estudo compartilhados em corresponsabilidade e admitidos por grupos de estudo em parcerias.

As conexões habituais ainda se encontram estabelecidas no contexto das pequenas áreas de estudo ou objetos de interesse compartilhados por poucos. Significa dizer que não está consolidado por todos os países a multiplicação dos objetos de estudo ou menos ainda dos métodos de levantamento de dados. Não há métodos construídos ou integrados ao universo coletivo das universidades. Neste sentido, há um espaço de oportunidades a ser construído e consolidado em meio a diversidade de saberes, compreensões, métodos, técnicas e visões de mundo. Por certo que a qualificação dos professores, dos pesquisadores e dos alunos em todas as universidades da UniRila inspira votos de confiança quanto às contribuições da Rede Universitária para o desenvolvimento sustentável do corredor.

REFERÊNCIAS

BENITES, M. MAMEDE, S. CENTENO, C. ALVES, GILBERTO. Porto Murtinho, Mato Grosso do Sul, e o Corredor Bioceânico: caminhos possíveis para a sustentabilidade socioambiental. Revista Interações, 20(spe), 2019.

BENITES, M. MAMEDE, S. CENTENO, C. ALVES, GILBERTO. Porto Murtinho, Mato Grosso do Sul, e o Corredor Bioceânico: caminhos possíveis para a sustentabilidade socioambiental. Revista Interações, v. 20, n. especial, p. 267-284, 2019.

CABRERA, F. O. M. Implementação da rota bioceânica no Estado de Mato Grosso do Sul: uma análise sobre a dinâmica econômica e suas implicações. Revista Eletrônica da Associação dos Geógrafos Brasileiros seção Três Lagoas, v. 1, n. 31, p. 346-371, jun., 2020.

IBGE. Estimativa da população. Rio de Janeiro: IBGE, 2020.

IBGE. Pesquisa da Pecuária Municipal. Rio de Janeiro: IBGE, 2018a.

IBGE. Pesquisa da Agricultura Municipal. Rio de Janeiro: IBGE, 2018b.

IBGE. Censo Agropecuário 2017. Rio de Janeiro: IBGE, 2017.

IBGE. Produto Interno Bruto dos Municípios 2015. Rio de Janeiro: IBGE, 2015.

NASCIMENTO, J. S.; BEZERRA, G. J.; SCHLINDWEIN, M. M.; PADOVAN, M. P. Redes (St. Cruz Sul, Online), v. 21, n.3, p. 320 - 334, set./dez. 2016.

PNUD Brasil. Índice de Desenvolvimento Humano Municipal, 2010. Brasília: Pnud, 2010.

QUINTAR, S.; LOPEZ, R. O plano de ação para a Integração da Infraestrutura Regional Sul americana (Iirsa): oportunidades e riscos. Seu significado para o Brasil e a Argentina. Revista Brasileira de Política Internacional, Brasília, v. 46, n. 1, p. 213-221, jan-jun., 2003.

BELTRÁN, Ari Possidonio. Os impactos da integração econômica no direito do trabalho: globalização e direitos sociais. São Paulo: Ltr, 1998.

BRASIL. Decreto nº 678, de 6 de novembro de 1992. Promulga a Convenção Americana sobre Direitos Humanos (Pacto de São José da Costa Rica), de 22 de novembro de 1969. Diário Oficial da União. Brasília, DF, 9 nov. 1992.

BRASIL. Lei 8.212 de 24 de julho de 1991. Dispõe sobre a organização da Seguridade Social, institui Plano de Custeio, e dá outras providências. Diário Oficial da União, 24 julho 1991.

BRASIL. Lei 8.213, de 24 de julho de 1991. Dispõe sobre os Planos de Benefícios da Previdência Social e dá outras providências. Brasília, DF, 25 julho 1991.

BRASIL. Decreto nº 3.321, de 30 de dezembro de 1999. Promulga o Protocolo Adicional à Convenção Americana sobre Direitos Humanos em Matéria de Direitos Econômicos, Sociais e Culturais “Protocolo de São Salvador”, concluído em 17 de novembro de 1988, em São Salvador, El Salvador. Diário Oficial da União. Brasília, DF, 9 nov. 1992.

BRASIL. Lei nº 12.023, de 27 de agosto de 2009. Dispõe sobre as atividades de movimentação de mercadorias em geral e sobre o trabalho avulso. Diário Oficial da União. Brasília, DF, 28 ago. 2009.

BRASIL. Lei nº 12.619, de 30 de abril de 2012. Dispõe sobre o exercício da profissão de motorista; altera a Consolidação das Leis do Trabalho - CLT, aprovada pelo Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943, e as Leis nºs 9.503, de 23 de setembro de 1997, 10.233, de 5 de junho de 2001, 11.079, de 30 de dezembro de 2004, e 12.023, de 27 de agosto de 2009, para regular e disciplinar a jornada de trabalho e o tempo de direção do motorista profissional; e dá outras providências. Diário Oficial da União, Brasília, DF, 02 maio 2012.

BRASIL. Lei nº 12.815, de 05 de junho de 2013. Dispõe sobre a exploração direta e indireta pela União de portos e instalações portuárias e sobre as atividades desempenhadas pelos operadores portuários; altera as Leis nº 5.025, de 10 de junho de 1966, 10.233, de 5 de junho de 2001, 10.683, de 28 de maio de 2003, 9.719, de 27 de novembro de 1998, e 8.213, de 24 de julho de 1991; revoga as Leis nº 8.630, de 25 de fevereiro de 1993, e 11.610, de 12 de dezembro de 2007, e dispositivos das Leis nº 11.314, de 3 de julho de 2006, e 11.518, de 5 de setembro de 2007; e dá outras providências. Diário Oficial da União. Brasília, DF, 05 jun. 2013.

BRASIL. Lei nº 13.013, de 2 de março de 2015. Dispõe sobre o exercício da profissão de motorista; altera a Consolidação das Leis do Trabalho - CLT, aprovada pelo Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943, e as Leis nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro, e 11.442, de 5 de janeiro de 2007 (empresas e transportadores autônomos de carga), para disciplinar a jornada de trabalho e o tempo de direção do motorista profissional; altera a Lei nº 7.408, de 25 de novembro de 1985; revoga dispositivos da Lei nº 12.619, de 30 de abril de 2012; e dá outras providências. Diário Oficial da União, Brasília, DF, 03 mar. 2015.

BRASIL. Lei nº 13.445, de 24 de maio de 2018. Institui a Lei de Migração. Diário Oficial da União. Brasília, DF, 25 maio 2017.

CORDEIRO, Wolney de Macedo. A regulamentação das relações de trabalho individuais e coletivas no âmbito do Mercosul. São Paulo: LTr, 2000.

FÉLIX, Ynes da Silva. Solução dos conflitos coletivos do trabalho: negociação coletiva no âmbito do MERCOSUL. PUC/SP, 2001.

FRANCO FILHO, Georgenor de Sousa. Negociação coletiva transnacional. In: Curso de Direito Coletivo do Trabalho. (coord. pelo autor). São Paulo: Ltr, 1998.

LIMA, Aldo José Fossa de Sousa. Negociação coletiva transnacional: o acordo supranacional dos metalúrgicos do Brasil e da Argentina com a Volkswagen. / Aldo José Fossa de Sousa Lima. – Piracicaba, SP: [s.n.], 2006.

MERCOSUL. Declaração Sociolaboral do MERCOSUL de 2015. Disponível em: <http://www.itamaraty.gov.br/pt-BR/notas-a-imprensa/10519-declaracao-sociolaboral-do-mercosul-de-2015-i-reuniao-negociadora-brasilia-17-de-julho-de-2015>. Acesso em: 21 abr. 2021.

MERCOSUL. Declaração de Assunção Sobre Corredores Biocênicos de 2015. Disponível em: http://www.itamaraty.gov.br/images/ed_integracao/DeclaracionBioceanicos_PT.pdf. Acesso em: 21 abr. 2021.

OEA. Convenção Americana sobre Direitos Humanos de 1969. Disponível em: https://www.cidh.oas.org/basicos/portugues/c.convencao_americana.htm. Acesso em: 22 abr. 2021.

OIT. Convenção nº 98, de 18 de julho de 1951. Disponível em: https://www.ilo.org/brasilia/convencoes/WCMS_235188/lang-pt/index.htm. Acesso em: 13 ago. 2020.

OIT. Negociações Coletivas. Trad. Sandra Valle. São Paulo: LTr – Brasília: OIT, 1994, p. 44.

OLIVEIRA, Tito Carlos Machado. Para Além das Linhas Coloridas ou Pontilhadas –

Reflexões para uma Tipologia das Relações Fronteiriças. Revista da Anpege, [s.l.], v. 11, n. 15, p.233-256, 2015. Disponível em: <http://ojs.ufgd.edu.br/index.php/anpege/article/view/6454>. Acesso em: 21 abr. 2020.

ONU. Declaração Universal de Direitos Humanos de 1948. Disponível em: <https://nacoesunidas.org/wp-content/uploads/2018/10/DUDH.pdf>. Acesso em: 21 abr. 2021.

ONU. Pacto Internacional dos Direitos Econômicos, Sociais e Culturais de 1966. Disponível em: <http://www.dhnet.org.br/direitos/sip/onu/doc/pacto1.htm>. Acesso em: 21 abr. 2021.

ONU. Pacto Internacional dos Direitos Cíveis e Políticos de 1966. Disponível em: <https://www.cne.pt/content/onu-pacto-internacional-sobre-os-direitos-civis-e-politicos>. Acesso em: 21 abr. 2021.

RODRIGUEZ, Américo Plá. Derecho colectivo del trabajo en el Uruguay. In: FRANCO FILHO, Georgenor de Sousa (coord.). Curso de Direito Coletivo do Trabalho. São Paulo: LTr, 1998.

UNIÃO EUROPEIA. Tratado de Maastricht de 1992. Disponível em: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PT/TXT/?uri=CELEX:11992M/TXT>. Acesso em 21 abr. 2021.

BENITES, Maristela. MAMEDE, Simone. CENTENO, Carla Villamaina. ALVES, Gilberto Luiz. Porto Murtinho, Mato Grosso do Sul, e o Corredor Bioceânico: caminhos possíveis para a sustentabilidade socioambiental. Disponível em: <https://www.scielo.br/j/inter/a/ggJ9MVH5NyKdKXryZX9tXsp/?lang=pt&format=pdf>. Acesso em 02 de jun de 2021

KMITTA Ilyane do Rocio. EXPERIÊNCIAS VIVIDAS, NATUREZAS CONSTRUÍDAS: ENCHENTES NO PANTANAL (PORTO MURTINHO – 1970-1990). Dissertação de Mestrado do Programa de Pós- Graduação em História da Faculdade de Ciências Humanas da Universidade Federal da Grande Dourados (UFGD). Disponível em <https://www.ppghufgd.com/wp-content/uploads/2017/06/ILSYANE-DO-ROCIO-KMITTA.pdf>. Acesso em 01 de jun de 2021.

GIMENES, Marcos. A HISTÓRIA DA CIDADE DE PORTO MURTINHO CONTADA PELA FESTA DO TOURO CANDIL. Trabalho de conclusão do Curso de Licenciatura em Geografia a Distância apresentado à Universidade Federal do Mato Grosso do Sul como requisito parcial para a obtenção do título de Licenciatura em Geografia a Distância. Disponível em <https://faeng.ufms.br/files/2017/09/A-história-da-cidade-de-Porto-Murtinho-contada-pela-festa-do-touro-Candil.pdf>. Acesso em 11 de jun de 2021.

INSTITUTO MAMEDE. Disponível em <http://institutomamede.blogspot.com/2017/11/porto-murtinho-realiza-o-i-seminario-de.html>. Acesso em 01 de jun de 2021.

PREFEITURA MUNICIPAL DE PORTO MURTINHO. Disponível em <http://www.portomurtinho.ms.gov.br/turismo/1/atrativos-turisticos-naturais>. Acesso em 01 de jun de 2021.

BANDEIRA, Luiz Alberto Moniz. As relações perigosas: Brasil - Estados Unidos (De Collor a Lula, 1990-2004). Rio de Janeiro: Editora Civilização Brasileira. 2004.

BOURLEGAT, Cleonice Alexandre Le. Eixos de integração e desenvolvimento, Rota de Integração Latino-Americana e turismo: território de Mato Grosso do Sul e franjas fronteiriças. In: Dossiê “Desafios da Integração na Rota Bioceânica (Brasil, Paraguai, Argentina e Chile)”. Campo Grande (MS): Interações UCDB, v.20, p. 107-123, 2019. Disponível em: <https://interacoesucdb.emnuvens.com.br/interacoes/article/view/2532>. Acesso em 07 dez. 2020.

BRASIL, Ministério das Relações Internacionais. Acordo Jurídico Brasil-Paraguai para a construção da Ponte Binacional. EMI N° 00048/2017 MRE MTPA MP. Brasília, 21 de fevereiro de 2017. Disponível em: < https://www.camara.leg.br/proposicoesWeb/prop_mostrarintegra;jsessionid=57A1E0AB3A7011767AF177C6511AC788.proposicoesWebExterno1?codteor=1579248&filename=MSC+77/2017. Acesso em 07 dez. 2020.

BRASIL, Ministério dos Transportes. Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes (GEIPOT). Estudo de Corredores Bioceânicos. 1996.

BRASIL, Senado Federal. Comissão de Infraestrutura vai debater implantação de rota que ligará o Brasil ao Pacífico. Agencia Senado. Senado Notícias. 04 ago. 2014.

BRASIL. Senado Federal. Reunião da 53ª Comissão de relações exteriores e Defesa Nacional em 02 de outubro de 2019. Secretaria de Registro e Redação Parlamentar, Presidente da Mesa (Nelsinho Trad. PSB - MS), 2019.

BRASIL, Senador (2013-2015; Ruben Figueiró). Pronunciamento de Ruben Figueiró. Brasília, Senado Federal, 24 set. 2013. Disponível em: <https://www25.senado.leg.br/web/atividade/pronunciamentos/-/p/texto/403239> . Acesso em 07 dez. 2020.

COSTA, Carlos Eduardo Lampert; GONZALEZ, Manuel José Forero. Infraestrutura e Integração Regional: A experiência da IIRSA na América do Sul. Boletim de Economia Política Internacional (BEPI), n. 18, set/dez. 2014.

DORATIOTO, Francisco. O Brasil no Rio da Prata (1822-1994). Ministério das Relações Exteriores. Fundação Alexandre de Gusmão. 2ª edição, Brasília, 2014.

FERRARI, Maristela. As Noções de Fronteira em Geografia. Universidade Estadual do Oeste do Paraná (Unioeste). Revista Perspectiva Geográfica. Paraná: Unioeste, 2014. ISSN 1981-4801.

GRAMSCI, Antonio. Maquiavel, a Política e o Estado Moderno. 5^a ed. Rio de Janeiro: Ed. Civilização Brasileira, 1984.

LIMA, Maria Margareth Escobar Ribas. Ciclos Econômicos e Produção Arquitetônica em Porto Murtinho. Campo Grande (MS): Life Editora, 2013.

MARINGONI, Gilberto. Mercosul – Uma história que vem de longe. Desafios do Desenvolvimento. Revista de informações e debates do Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (IPEA), a. 8, ed. 67, 2011. Disponível em: <https://www.ipea.gov.br/desafios/index.php?option=com_content&view=article&id=2574:catid=28&Itemid=23>. Acesso em 07 dez. 2020.

MARX, Karl. O capital: crítica da economia política. São Paulo: Editor Victor Civita, v.2. 1984.

MATO GROSSO DO SUL, Governo do Estado de Mato Grosso do Sul. Secretaria de Estado de Planejamento e de Ciência e Tecnologia. Cenários e Estratégias de Longo Prazo para Mato Grosso do Sul. 2000.

OLIVEIRA, Victor Arruda Pereira. A integração da infraestrutura física na América do Sul: O COSIPLAN no âmbito da UNASUL. Dissertação (Mestrado). Universidade Estadual Paulista “Julio de Mesquita Filho” (Unesp). Universidade Estadual de Campinas (Unicamp). Pontifícia Universidade Católica de São Paulo (PUC-SP). Programa de Pós-graduação em relações internacionais Santiago Dantas. São Paulo, 2016.

QUEIROZ. Paulo Roberto Cimó. Uma Ferrovia entre Dois Mundos: A E. F Noroeste do Brasil na primeira metade do século 20. Campo Grande (MS): Editora UFMS; EDUSC, 2004.

RAFFESTIN, Claude. Apresentação. In: OLIVEIRA, Tito Carlos Machado de (Org.). Território sem Limites: Estudos sobre fronteiras. Campo Grande: Editora UFMS, 2005.

ROCHA, Thais. Instituições na integração da América do Sul: a iniciativa IIRSA (Integração da Infra-estrutura Regional Sul-Americana) na estratégia da política externa brasileira do governo Lula. II Seminário de Pesquisa Interdisciplinar Sustentabilidade e Gestão Estratégica. Universidade do Sul de Santa Catarina (Unisul), 2010.

SILVA, Eronildo Barbosa. Diplomacia e Guerra na Construção da Fronteira Internacional de Mato Grosso do Sul. In: CANEDO, Márcio; GORDIN, Mara Huebra (Org.). Relações Internacionais. Campo Grande (MS): Editora Unaes, 2006.

SILVA, Eronildo Barbosa. Sindicalismo no Sul de Mato Grosso: 1920-1980. 1º edição. Campo Grande: Editora Uniderp, 2005.

TAVARES, Maria da Conceição. Da Substituição de Importações ao Capitalismo Financeiro: Ensaios sobre Economia Política. 7ª edição, Rio de Janeiro: Zahar Editores, 1978.

VILLELA, Anna Maria. O tratado da Bacia do Prata. Universidade de Brasília (UNB). Revista de informação legislativa. Brasília, a. 21, n. 81 jan/mar. 1984.

LISTA DE ENTREVISTAS

Entrevista com André Puccinelli, em 15 de setembro de 2020.

Entrevista com Cláudio Cavo, em 12 de setembro de 2020.

Entrevista com Delcido Amaral, em 05 de junho de 2021.

Entrevista com Heitor Miranda, em 18 de outubro de 2020.

Entrevista com Jaime Elias Verruck, em 12 de setembro de 2020.

Entrevista com João Carlos Parkinson de Castro, em 12 de julho de 2020.

Entrevista com Jorge Soria, em 22 de setembro de 2020.

Entrevista com Marcelo Miglioli, em 15 de novembro de 2020.

Entrevista com Marcio Schussmüller, em 24 de abril de 2021.

Entrevista com Mirian dos Santos, em 12 de setembro de 2020.

Entrevista com Nelson Trad Filho, em 14 de setembro de 2020.

Entrevista com Ricardo Candia, em 16 de agosto de 2020.

Entrevista com Valdemir Moka, em 21 de março de 2021.

Entrevista com Vander Loubet, em 20 de outubro de 2020.

ATAS DAS REUNIÕES

COMISIÓN SUDAMERICANA DE PAZ, Iquique. Acta de lo Primer Encuentro de Alcaldes, Concejales, Prefectos e Intendentes de Sudamerica. 1993.

MATO GROSSO, Fausto. Arica y la Integración con el Centro-Oeste Brasileño. Seminário en Arica. Evento realizado em Mayo de 2002.

MERCOSUL. Declaración de Asunción sobre Corredores Bioceánicos. XLIX Reunión Ordinaria del Consejo del Mercado Común. Evento realiado em 21 de dezembro de 2015.

ZICOSUR, Campo Grande (Brasil). Acta de Campo Grande. IV Encuentro ZICOSUR. Zona de Integración del Centro Oeste de America del Sur. Evento realizado em 05 de abril de 2001.

ZICOSUR, Corumbá (Brasil). Acta de Corumbá. Zona de Integração do Centro-Oeste da América do Sul. Evento realizado em 26 de maio de 2005.

ZICOSUR, Filadelfia (Paraguai). Declaração de Filadelfia. III Encuentro internacional del ZICOSUR. Zona de Integración del Centro Oeste de América del Sur. Evento realizado em 18,19 e 20 de julho de 1999.

ZICOSUR, Mejillones (Chile). Acta de Mejillones. Encuentro internacional extraordinario ZICOSUR – Asia Pacífico. Mejillones – II Región – Chile. Evento realizado em 26 e 27 de abril de 2004.

JORNAIS E REVISTAS

VIEGAS, Anderson. Itaipu lança licitação do projeto da nova ponte entre Brasil e Paraguai: ligação vai viabilizar corredor bioceânico. Jornal G1, edição de 21 de julho de 2019. Disponível em: <https://g1.globo.com/ms/mato-grosso-do-sul/noticia/2019/07/21/itaipu-lanca-licitacao-do-projeto-da-nova-ponte-entre-brasil-e-paraguai-ligacao-vai-viabilizar-corredor-bioceanico.ghtml>. Acesso em 10 julho. 2021.

BORTOLIN, Nelson. Transportadores do Mato Grosso testam rota para exportação de grãos para a Asia. Revista Carga Pesada. Revista Eletrônica. Edição n°170, 02 nov. 2013. Disponível em <https://cargapesada.com.br/2013/11/02/transportadores-do-mato-grosso-testam-rota-para-exportacao-de-graos-para-a>

asia/. Acesso em 07 dez. 2020.

FIEMS, Sistema. Projeto Centro-Oeste Competitivo aponta 3 eixos logísticos prioritários no MS. 29 out. 2013. Disponível em: <http://www.fiems.com.br/noticias/projeto-centro-oeste-competitivo-aponta-3-eixos-logisticos-prioritarios-no-ms/16863>. Acesso em 07 dez. 2020.

Jornal A crítica, Campo Grande (MS), edição de 27 de maio de 2014.

Jornal Correio do Estado. Campo Grande (MS), edição de 03 de abril de 2001.

Jornal O Progresso, Dourados (MS), edição de 20 de fevereiro de 1995.

CLAJUS, Kleber. Ponte da rota bioceânica tem parecer favorável aprovado no Congresso. Jornal CAMPO GRANDE NEWS, edição de 10 de novembro de 2017. Disponível em: <https://www.campograndenews.com.br/politica/ponte-da-rota-bioceanica-tem-parecer-favoravel-aprovado-no-congresso>. Acesso em 15 julho. 2021.

NEWS ROADS. Paraguai conclui 106 km da Rota Bioceânica que vai ligar Chile ao Mato Grosso do Sul. Portal Eletrônico News Roads Consultoria. 21 de agosto de 2020. Disponível em: <https://newroads.com.br/paraguai-conclui-106-km-da-rota-bioceanica-que-vai-ligar-chile-ao-mato-grosso-do-sul/>. Acesso em 07 dez. 2020.

O Jornal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro (RJ), edição de 23 de setembro de 1947.

Mamede, S.; Benites, M.; Esquivel, A.; Clay, R.; Merighi, G.; Alho, C.; Turismo de observação de aves no Chaco: oportunidades e desafios ao Corredor Bioceânico, segmento Brasil/Paraguai. Revista Interações, 20, p. 159-177, 2019.

ALMEIDA, C. A.; SELEME, R.; CARDOSO-NETO, J. Rodovia transoceânica: uma alternativa logística para o escoamento das exportações da soja brasileira com destino à China. Revista Economia e Sociologia Rural, Brasília, v. 51, n. 2, jan./jun. 2013.

ANDRADE, M. Investimentos em logística transformarão Porto Murtinho na nova Paranaguá de MS. Disponível em: <https://m.msnoticias.com.br/editoriais/geral-ms-noticias/investimentos-em-logistica-transformarao-porto-murtinho-na-nova/90285/>. Acesso em: 04 de jun. 2020.

ARMÔA, M. Comissão Mista Brasil – Paraguai aprova resultado da licitação da ponte sobre o Rio Paraguai. 2020. Disponível em: <http://www.semagro.ms.gov.br/comissao-mista-brasil-paraguai-aprova-resultado-da-licitacao-da-ponte-sobre-o-rio-paraguai/>. Acesso em: 18 de mai. 2020.

ARMÔA, M. Cronograma da Rota Bioceânica segue com obras em ritmo acelerado no Paraguai. 2019. Disponível em: <<http://www.semagro.ms.gov.br/cronograma-da-rota-bioceanica-segue-com-obras-em-ritmo-acelerado-no-paraguai/>>. Acesso em: 29 de mai. 2020.

ASATO, T. Andrade; GONCALVES, D. F.; WILKE, E. P. Perspectivas do Corredor Bioceânico para o Desenvolvimento Local no estado de MS: o caso de Porto Murtinho. *Interações (Campo Grande)*, v. 20, n. spe, p. 141-157. Disponível em: <http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1518-70122019000500141&lng=en&nrm=iso>. Acesso em: 01 de set. 2020.

BENITES, M.; MAMEDE, S.; CENTENO, C. V.; ALVES, G. L. Porto Murtinho, Mato Grosso do Sul, e o Corredor Bioceânico: caminhos possíveis para a sustentabilidade socioambiental. *Interações (Campo Grande)* vol.20, n. pp.267-284. Disponível em: <http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1518-70122019000500267&lng=en&nrm=iso>. ISSN 1984-042X.. Acesso em: 29 de jun. 2020.

BUENO, S. Exportações do Mato Grosso do Sul. Disponível em: <<https://www.fazcomex.com.br/blog/exportacoes-do-mato-grosso-do-sul/>>. Acesso em: 12 de jul. 2020.

CAMPOS, L.; FARIA, A. Rota Bioceânica – O que é e seus impactos diretos e indiretos. Disponível em: <<https://ecoa.org.br/rota-bioceanica-o-que-e-e-seus-impactos-diretos-e-indiretos/>>. Acesso em: 25 de jun. 2020.

COMEXSTAT. Disponível em: <<http://comexstat.mdic.gov.br/pt/comex-vis>>. Acesso em: 12 de jul. 2020.

GEIPOP. Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes, Ministério dos Transportes. Corredores Estratégicos de Desenvolvimento. Relatório final. Brasília: Janeiro de 2002.

GRUPO FV CEREAIS. Terminal Portuário. Disponível em: <<https://www.grupofvcereais.com.br/porto>>. Acesso em: 02 de jul. de 2020.

IBGE. Disponível em <<https://www.ibge.gov.br/cidades-e-estados/ms/>>. Acesso em: 20 de set. 2021.

IMC BRASIL, Blog Inteligência de Riscos. Plataformas logísticas: o que são e como funcionam. Disponível em: <<https://www.inteligenciaderiscos.com.br/plataformas-logisticas-o-que-sao-e-como-funcionam>> Acesso em: 27 de jul. de 2020.

MÁRIO, Jones. Porto Murtinho terá atalho de 13 km até ponte que vai consumir Rota Bioceânica. Disponível em: <<https://www.campograndenews.com.br/brasil/cidades/porto-murtinho-tera-atalho-de-13-km-ate-ponte-que-vai-consumir-rota-bioceanica>>. Acesso em: 27 de ago. 2020.

MATO GROSSO do Sul como um todo, mas, em especial, a região sudoeste, entrar em ebulição econômica. Disponível em: <<http://www.acritica.net/entrevistas/mato-grosso-do-sul-como-um-todo-mas-em-especial-a-regiao-sudoeste/382534/>>. Acesso em: 02 de jun. 2020.

PARKINSON, C. J. C. Corredor Rodoviário Bioceânico: desafios e oportunidades. Disponível em: <<http://legis.senado.leg.br/sdleg-getter/documento/download/80edc335-0e9b-4b15-8b5e-89b5cd5487d6>>. Acesso em 28 de jul. de 2020.

RIBEIRO, J. H.; RAMOS, E. Hidrovia do Rio Paraguai é vital para o povo e para a economia da região. Disponível em: <<http://g1.globo.com/natureza/noticia/2014/08/hidrovia-do-rio-paraguai-e-vital-para-o-povo-e-para-economia-da-regiao.html>>. Acesso em: 06 de set. 2020.

SEMAGRO. Secretaria de Estado de Meio Ambiente, Desenvolvimento Econômico, Produção e Agricultura Familiar. Oportunidades de estreitamento comercial – Mato Grosso do Sul x Chile, 2020.

SEMAGRO. Secretaria de Estado de Meio Ambiente, Desenvolvimento Econômico, Produção e Agricultura Familiar. Comércio Bilateral – Mato Grosso do Sul x Chile, 2020.

SEMAGRO. Disponível em: <<https://www.semagro.ms.gov.br/>>. Acesso em: 8 de set. 2021.

SIQUEIRA, R. Seis consórcios entram na disputa para construir a ponte de Porto Murtinho. 2020a. Disponível em: <<https://www.campograndenews.com.br/economia/seis-consorcios-entram-na-disputa-para-construir-a-ponte-de-porto-murtinho>>. Acesso em: 20 de mai. 2020.

SIQUEIRA, R. Novo terminal portuário de Porto Murtinho começa a operar em fevereiro. 2020b. Disponível em: <<https://www.campograndenews.com.br/economia/novo-terminal-portuario-de-porto-murtinho-comeca-a-operar-em-fevereiro>>. Acesso em: 21 de mai. 2020.

SIQUEIRA, R. Agronegócio pode garantir R\$ 40,5 bilhões de faturamento ao MS neste ano. 2020c. Disponível em: <<http://www.acritica.net/editorias/agropecuaria/agronegocio-pode-garantir-r-405-bilhoes-de-faturamento-ao-ms-neste/447798/>>. Acesso em: 01 de jul. 2020.

VIEGAS, A.. Paraguai deve investir US\$ 700 milhões para pavimentar região de Chaco e viabilizar rota bioceânica. 2017. Disponível em: <<https://g1.globo.com/mato-grosso-do-sul/rila/noticia/paraguai-deve-investir-us-700-milhoes-para-pavimentar-regiao-do-chaco-e-viabilizar-rotas-bioceanicas.ghtml>>. Acesso em: 14 de mai. 2020.

BAPTISTA-MARIA, VIVIAN. Inventário Florístico de Fecho dos Morros. Bonito, 2009.

LIMA FILHO, Dario. Diagnóstico Socioeconômico de Porto Murtinho, MS. Plano Diretor do Porto Murtinho, v. 2, 2021.

www.lifeeditora.com.br

Adquira mais livros agora mesmo em nosso site.



Esta obra foi composta em Electra em
maio de 2022.