

**Rota Bioceânica Brasil-Paraguai-Argentina-Chile: desafios
pela frente sob a ótica do Desenvolvimento Local**

***Bioceanic Route Brazil-Paraguay-Argentina-Chile: challenges
from the point of Local Development***

***Ruta Bioceánica Brasil-Paraguay-Argentina-Chile: desafíos del
frente desde el punto de Desarrollo Local***

Thiago Andrade Asato¹
Arlinda Cantero Dorsa²

Doutorando e mestre em Desenvolvimento Local pela Universidade Católica Dom Bosco (UCDB). Bolsista CAPES no Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Local (PPGDL – UCDB). Docente em Turismo e Administração. E-mail: thiago_andrade_asato@hotmail.com, ORCID: <http://orcid.org/0000-0001-8865-1518>

Doutora em Língua Portuguesa pela Pontifícia Universidade Católica de São Paulo (PUC-SP). Vice-coordenadora e docente do Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Local (PPGDL) e docente do Curso de Graduação em Direito, ambos da Universidade Católica Dom Bosco (UCDB). E-mail: acdorsa@ucdb.br, ORCID: <http://orcid.org/0000-0002-1120-0273>

Resumo: A presente pesquisa explora os desafios futuros e já presentes de ordem social, ambiental e econômica sob a ótica do Desenvolvimento Local a partir da implantação da Rota Bioceânica, formada por Brasil, Paraguai, Argentina e Chile. O objetivo recai sobre a análise dos impactos e enfrentamentos em função da abertura de uma rota voltada para o desenvolvimento econômico produtivo (escoamento de grãos) e para o desenvolvimento turístico. A pesquisa realizou-se por meio de levantamento bibliográfico e documental. Os resultados revelam uma dependência política na viabilidade da rota em questão. Em caso de superação dos gargalos que envolvem a dinâmica da construção infraestrutural da rota, há um enorme potencial de integração comercial e turística, para os países do Corredor, ainda que não esteja clara qual atividade terá mais protagonismo, se a logística ou a turística.

Palavras-chave: Rota Bioceânica; desafios; Desenvolvimento Local; desenvolvimento econômico produtivo; desenvolvimento turístico.

Abstract: The present research explores the future and already present social, environmental and economic challenges from the perspective of Local Development from the Bioceanic Route implementation, formed by Brazil, Paraguay, Argentina, and Chile. The objective falls on the analysis of impacts and confrontations due to the opening of a route initially focused on productive economic development (grain flow) and tourism development. The research was carried out using bibliographic and documentary survey. The results reveal a political dependence on the viability of the route in question. In case of overcoming the bottlenecks that involve the dynamics of the infrastructural construction of the route, there is an enormous potential for commercial and tourist integration for the countries of the Corridor, although it is not clear which activity will be the most important, whether logistics or tourist.

Keywords: Bioceanic Route; challenges; Local Development; productive economic development; tourism development.

Resumen: La presente investigación explora los desafíos futuros y presentes del orden social, ambiental y económica desde la perspectiva del Desarrollo Local a partir de la implementación de la Ruta Bioceánica, conformada por Brasil, Paraguay, Argentina y Chile. El objetivo recae en el análisis de impactos y enfrentamientos por la apertura de una ruta inicialmente enfocada al desarrollo económico produtivo (flujo de granos) y desarrollo turístico. La investigación se realizó mediante levantamiento bibliográfico y documental. Los resultados revelan una dependencia política de la viabilidad de la ruta en cuestión. En caso de superar los cuellos de botella que implican la dinámica de la construcción infraestructural de la ruta, existe un enorme potencial de integración comercial y turística para los países del Corredor, aunque no está claro qué actividad será la más importante, ya sea logística o turista.

Palabras clave: gluten; enfermedad celíaca; dieta sin gluten; consumo de alimentos.

1 INTRODUÇÃO

A possibilidade de abertura de uma rota de integração entre países sul-americanos é desafiadora e pode representar uma redução de custos de transporte a priori para o escoamento de grãos e uma alavanca para o desenvolvimento turístico dos quatro países que compõem a chamada Rota Bioceânica, a saber, composta por: Brasil, Paraguai, Argentina e Chile.

A Rota Bioceânica, também institucionalizada comercialmente como Rota de Integração Latino-Americana, ora denominada RILA, tem essa denominação por viabilizar a integração da região Centro-Oeste do Brasil aos portos chilenos de Antofagasta, Mejillones e Iquique, por meio da construção de um novo itinerário rodoviário que facilite o transporte, diminua o custo do frete e, por conseguinte, viabilize o uso do escoamento de mercadorias dos portos chilenos para a Ásia e costa oeste americana. A palavra bioceânica é institucionalizada pela viabilidade de integrar os dois oceanos, Atlântico e Pacífico, através de um Corredor de Transporte, chamado aqui de Rota Bioceânica.

O estudo em questão é fruto de discussões promovidas a partir do I Seminário da Rede de Universidades da Rota de Integração Latino-Americana: Desafios Sociais e Potencialidades Acadêmicas, ocorrido no período de 22 a 25 de outubro de 2017, sediado pela Universidade Estadual de Mato Grosso do Sul (UEMS) e a Universidade Católica Dom Bosco (UCDB), envolvendo a participação ativa de professores representantes das Instituições de Ensino Superior do Chile, Paraguai, Argentina e Brasil, assim como autoridades do governo federal, estadual e municipal. A partir desse I Seminário, houve outras reuniões e eventos, como o Webinar Rota Bioceânica, realizado em 2018, na UCDB; II Seminário de Turismo de Observação de Aves do Chaco, em Porto Murtinho, de 30/04 a 02/05 de 2019; VIII Reunião Corredor Rodoviário Bioceânico Brasil, Paraguai, Argentina e Chile: Rota Porto Murtinho – Portos do Norte do Chile, nos dias 21 e 22 de agosto de 2019, em Campo Grande, além de reuniões periódicas do grupo de trabalho (GT) Turismo, Ambiente e Desenvolvimento Territorial, de 2018 a meados de 2020, sendo este GT um “braço” da Rede Universitária.

Numa perspectiva histórica, a trajetória de tentativas de viabilidade de um Corredor Bioceânico ultrapassa décadas. Políticos chilenos e brasileiros,

em meados da década de 1990, já discutiam a necessidade de um caminho que interligasse os portos chilenos com outros países sul-americanos como vetor de ligação com os portos asiáticos.

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

A interdisciplinaridade deste estudo é comprovada exatamente pela complexidade que envolve uma rota atravessando quatro países sul-americanos. Por isso, inferimos que o desenvolvimento econômico produtivo e turístico, principalmente em um itinerário “em construção”, demanda interfaces com a economia, o direito, a sociologia, os aspectos culturais, impactos ambientais e, por conseguinte, os aspectos multidimensionais do desenvolvimento, a saber: econômico, cultural, social, ambiental e político.

Em tal contexto, para este estudo, sob a ótica do desenvolvimento local, nós nos debruçaremos especificamente nos desafios de ordem social, ambiental e econômica a partir da implantação da Rota Bioceânica, visto que o itinerário está em processo de “obras em andamento”, sem uma previsão concreta de término das citadas obras. Dessa forma, instituímos alguns gargalos que serão explicitados por meio de levantamentos bibliográficos e documentais.

O objetivo do estudo recai sobre a análise dos impactos e enfrentamentos em função da abertura de uma rota voltada para o: 1. Desenvolvimento econômico produtivo (escoamento de grãos) e 2. Desenvolvimento turístico. Para tanto, considera-se a Introdução como seção 1 deste estudo, e, por conseguinte, instituem-se outras duas seções para o desenvolvimento dos objetivos específicos do mencionado trabalho, a saber: Desenvolvimento econômico produtivo e desenvolvimento local: impactos e enfrentamentos (chamada de seção 2) e enfrentamentos para o desenvolvimento turístico no território da Rota Bioceânica (seção 3).

2 DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO PRODUTIVO E DESENVOLVIMENTO LOCAL: IMPACTOS E ENFRENTAMENTOS

A dimensão de uma Rota Bioceânica, dentro de um Corredor Rodoviário, tem como gargalo principal a construção de uma ponte binacional no Rio Paraguai, entre as cidades de Porto Murtinho, no Brasil, e Carmelo Peralta, no Paraguai. Em linhas gerais, estima-se que a rota só se tornará materializada a partir do término desta megaobra.

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

Ocorre que na pré-construção de uma obra desse porte há enfrentamentos econômicos, ambientais e sociais – como nos impactos de uma pandemia –, em que os processos de continuidade dos trâmites de viabilização da obra, além de orientações com a população local, estiveram estáticos por um tempo. É importante reforçar que parte da população fronteiriça, principalmente em território de fronteira Brasil-Paraguai do itinerário da rota, tem baixa renda e necessidade de uma dinâmica que possa fazê-los se “sentir parte do processo”. Parte-se do pressuposto de um processo de desenvolvimento local, em que a comunidade tenha protagonismo, principalmente num território conhecido por “fim de linha”, e que, com a viabilidade da rota, passará a ser “início de linha”, com múltiplos olhares de boa parte da América do Sul, sob perspectivas de avanços econômicos, sociais e ambientais – ainda que olhares de preocupação.

Importa ponderarmos que o avanço nas obras da supracitada ponte e de todo o seu entorno, de forma simultânea, deve coincidir com uma resignificação da comunidade local, em termos de preparação para eventuais mudanças de toda ordem. Porto Murtinho, fatalmente, pode sofrer um aumento populacional, sendo que parte dessa migração ocasionalmente pode ser uma “migração não desejada”, e políticas públicas de segurança,

acesso a unidades básicas de saúde e incentivos ao empreendedorismo devem ser viabilizados em consonância com as grandes obras estruturais de fomento à rota.

Em tal contexto, é importante salientar que o impulso a novas demandas de trânsito de pessoas, veículos e cargas de várias localidades pode vir a trazer outras problemáticas, como o aumento da prostituição e roubo de cargas, transcorrendo numa insegurança geral à população, principalmente pelo histórico ocorrente na cidade de Porto Murtinho vinculado à prostituição sexual infantil e conexão implícita ao turismo de pesca.

Aos municípios por onde perpassa o itinerário da Rota Bioceânica, principalmente em Porto Murtinho, compete atualizar o plano diretor urbano que atenda às questões locais a partir da intensificação da obra e do contexto total da rota. Ocorre menção de que já há estudos prévios em relação ao Plano Diretor de Porto Murtinho, que inclui participação do poder público e pesquisadores de universidades locais pertencentes à Rede Universitária da Rota de Integração Latino-Americana, ora denominada UNIRILA.

Conforme salientou, em 2018, o saudoso professor Orlando Moraes Junior, no III Webinar DL-UCDB, “[...] é preciso consolidar ainda o papel dos conselhos municipais, de saúde, educação, defesa civil e direitos humanos, política urbana, para garantir a participação nas tomadas de decisões dos municípios da rota” (WEBINAR UCDB, 2018); por isso, estima-se que o novo Plano Diretor de Porto Murtinho deve embasar ações que sirvam de referência, inclusive, para outras cidades do corredor.

Na outra margem do Rio Paraguai, Carmelo Peralta, posta como cidade gêmea de Porto Murtinho, com a instalação das obras da ponte, tem de ser parte do processo de enfrentamento das vulnerabilidades, visto que os problemas não se restringem somente a uma cidade ou uma simples faixa territorial, ainda mais com o problema de ordem de prostituição infantil, pelo fato de a cidade vizinha ser um polo de turismo de pesca, sendo, portanto, de conhecimento que esse tipo de vulnerabilidade existe, principalmente no período de abertura para a prática da pesca.

Oportuno formalizar planos de ação e não somente de intenção, para que de fato sejam “realizáveis”, e também em casos como citado a *priori*, em referência a Porto Murtinho e Carmelo Peralta, de forma binacional

– prever o que se pode realizar concretamente, sem utopia –, visto que, mesmo sendo cidades separadas por um rio, há muitas ambivalências e, com a concretização da rota, é bem possível que ambas as cidades possam se tornar uma grande macrorregião, aproximando-se ainda mais uma da outra em relação aos impactos, vulnerabilidades e representações dentro de um contexto de integração latino-americano.

Importante ponderar que projetos em ambientes fronteiriços devem servir de embasamento e referência para os outros municípios da rota, como o supracitado Plano Diretor de Porto Murtinho, em fase de reformulação.

Retornando aos enfrentamentos do itinerário como um todo, num contexto macroeconômico, para efeito de exemplificação, há de se mencionar os trechos de cordilheira no Chile, onde será necessária infraestrutura prévia, desde redes de wi-fi e telefonia, além do surgimento de possíveis tensões geopolíticas regionais. Ressalta-se ainda a necessidade de implantação de mudanças tecnológicas disruptivas, como plataformas digitais, fortalecimento nas redes sociais e economia do compartilhamento, elementos que mudaram a maneira de se promover o turismo, elemento que será tratado de forma mais minuciosa na próxima seção.

A parte infraestrutural da Rota não leva em conta somente os aspectos físicos, mas, sobretudo, a capacitação de pessoal para atendimento às novas demandas com redes de apoio no que diz respeito ao maior tráfego de caminhões e cargas, bem como maior circulação de pessoas.

Os enfrentamentos que compreendem as “cidades-nós” da rota que servirão como pontos de apoio entre as diversas conexões inerentes ao corredor, como Campo Grande e Porto Murtinho, podem ser assim enumerados:

I) Aporte ao Direito, pela circulação de bens, serviços, logísticas, pessoas, tanto de visitantes quanto de quem usará a rota como motivo de trabalho;

II) Maior legitimidade para as associações comerciais, sindicatos representativos e entidades privadas, no auxílio a processos administrativos e harmonização das relações internacionais;

III) Alavanca ao empreendedorismo.

No que se refere ao direito, são muitos os desafios que merecem destaque, principalmente pelas relações com as atividades em função da

circulação de pessoas, bens e serviços. As relações de trabalho, tratando dos territórios em ambientes de fronteira, formais ou informais, devem seguir uma fiscalização do poder público – com estrutura de pessoas suficiente para fiscalização e observância do bom uso dessas relações comerciais, visto que muitas dessas conexões serão de amplitude internacional, e regidas por normativas internacionais. No momento que há uma preparação que reúna informações para a comunidade local, agentes comerciais e empresariado, antes da conclusão da rota, a título de informação e conhecimento, muitas resoluções de problemas podem ser antecipadas antes que de fato esses ocorram, sejam eles concernentes ao viés do direito, processos produtivos, relações internacionais ou empreendedorismo.

No contexto do eixo rodoviário, outro enfrentamento deve ocorrer na formação de uma rede de transporte multimodal, além do aporte a obras em rodovias já prontas, porém defasadas – caso do trecho entre Jardim e Porto Murtinho, correspondente a aproximadamente 200 km –, sem ponto algum de apoio. Instituir novas malhas aéreas, além da concretização das obras rodoviárias em andamento, ainda que seja um projeto de longo prazo, a dinâmica de progresso nesse sentido é positiva. Já no transporte ferroviário, o histórico de quebras e descontinuidade de projetos nessa amplitude, ao menos em território nacional, converge para um nível de atenção maior para esse meio específico de transporte.

Ocorre que o Corredor deverá ser uma plataforma de Desenvolvimento Local (DL), através das comunidades por onde a rota perpassará. O desafio, nesse sentido, é de que, com a concretização das obras de viabilidade do Corredor, haja de fato uma promoção de integração com as comunidades locais, desde agricultores familiares, povos indígenas, comerciantes, população ribeirinha e classes de maior vulnerabilidade. É importante que todos verdadeiramente sintam-se parte do processo de construção da rota – com aporte cultural e conhecimento tácito através das respectivas vivências e saberes locais. Sendo assim, diante dessas transformações, aí sim se pode afirmar que o visitante terá uma experiência transformadora no território do itinerário da rota.

Em tal contexto, em consonância com o desenvolvimento econômico produtivo do corredor, importante dar ênfase ao desenvolvimento

econômico local. Por desenvolvimento econômico, associa-se evolução e progresso, aumento de conectividade, ligado não só ao progresso evolutivo no transporte de cargas, no qual se fundamentará o corredor, mas, sobretudo, na conectividade e integração entre povos sul-americanos. Já o desenvolvimento local, além da promoção do desenvolvimento econômico, deve ainda abranger um reconhecimento sobre problemas de ordem social para, posteriormente, ponderar sobre como atuar sobre esses.

O DL, nesse contexto, pode ser entendido como o processo endógeno de mudança, que leva ao dinamismo econômico e à melhoria da qualidade de vida da população em pequenas unidades territoriais e agrupamentos humanos (BUARQUE, 2008; LOPES, 2010).

Dessa forma, importa-nos reforçar que o desenvolvimento local, por sua robustez, pode ser visto tanto de cima para baixo – relacionado a *priori* a grandes corporações, ou mesmo numa visão de poder público – quanto de baixo para cima, com base nos recursos endógenos e no empoderamento do pequeno negócio (visão empresarial), do cooperativismo (capital econômico e social coletivo) e, ainda, dos atores/gestores comunitários.

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

Nesse sentido, em consonância a Buarque (2008, p. 32), para que ocorra o desenvolvimento local, são necessárias duas condições prévias:

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

Portanto, de acordo com o aporte acima, o DL permite que haja uma “divisão de responsabilidade” entre poder público, privado e comunidade. Todos devem ter participação no processo de desenvolvimento.

Outrossim, o desenvolvimento local deve transcorrer sob variáveis institucionais articuladas dentro de um território, constituindo-se numa

esfera de redes de relações sociais, políticas e econômicas (MULS, 2008). No entanto, o autor identifica que “uma dosagem apropriada entre o Estado e o mercado é necessária à promoção do desenvolvimento” (MULS, 2008, p. 3).

Há de se mencionar ainda o elemento da governança, pois pressupõe-se que, com tal componente, haja fomento ao planejamento e à gestão total do território, de forma a elaborar projetos e programas de desenvolvimento territorial, fomentando redes de circulação de comunicação, além do processo de desterritorialização, que, conforme Fraga (2011, p. 46), “é o que determina a forma e os conteúdos das apropriações e demarcações, bem como das relações sociais e dos reordenamentos do próprio território”.

Diante desse contexto, para melhor eficiência no uso do território, é necessário um equilíbrio entre as políticas públicas e os agentes locais, levando em consideração as especificidades do local, voltadas para atividades econômicas sustentáveis. A partir do aporte teórico sobre o desenvolvimento produtivo e sua relação com o desenvolvimento local, na seção seguinte enfatiza-se o elemento do turismo, debruçando nos enfrentamentos para o desenvolvimento turístico no território da Rota Bioceânica.

3 ENFRENTAMENTOS PARA O DESENVOLVIMENTO TURÍSTICO NO TERRITÓRIO DA ROTA BIOCEÂNICA

Em consonância com os objetivos deste estudo, em relação aos impactos e enfrentamentos em função da abertura de uma rota voltada inicialmente para o desenvolvimento econômico produtivo, trata-se a seguir do desenvolvimento turístico e suas interfaces no território da Rota Bioceânica. Para tanto, ocorreu o mapeamento da supracitada rota, que tem passagem por 12 cidades ao longo do corredor. De acordo com a Figura 1, norteada por setas, considerando a saída e o retorno desde Campo Grande, o roteiro se dá conforme a seguir:

Figura 1 – Mapa da Rota Bioceânica



Fonte: Viegas (2017).

O turismo representa o desenvolvimento profundo das estruturas econômicas, culturais e sociais. Ele simboliza a troca de experiências por meio de uma troca única que ocorre no espaço cotidiano de uma comunidade na esfera de lazer de uma pessoa ou grupo, sendo que, neste íterim, ele auxilia no desenvolvimento de características micro e macrosociais, concebendo uma importância de cunho público. Como tal, deve ser estruturado, planejado e, no caso de uma rota que compreende biomas como o Pantanal, Chaco e áreas desérticas, pressupõe-se que seja um turismo de mínimo impacto, chamado também de turismo sustentável.

Sob essa ótica, é explícito que o turismo é um elemento importante associado à globalização, pois ele permite ao local em que ocorre se abrir ao mundo e promover sua identidade cultural. É consenso também que este processo não é isento de riscos, uma vez que incide sobre a vida das pessoas e em seus empregos, além de oportunizar alterações na estrutura social da comunidade que recebe os visitantes, já que revê suas práticas sociais.

Assim, em medida considerável, as ações dos agentes estatais contribuem para que o turismo aconteça, e isto demonstra sua importância e relevância em contribuição ao próprio Estado, pois, na maioria dos casos, é por meio de suas intervenções que se estabelecem destinos turísticos

específicos e sua conversão posterior em produtos turísticos, denotando, também, o reconhecimento da cooperação do turismo no desenvolvimento do local que ocorre. Desse modo, instituímos que a Rota Bioceânica é fruto de uma vontade política, portanto, atribuída inicialmente à responsabilidade do poder público, ainda que aportada sob a ajuda e alinhamento do setor privado e da Rede Universitária.

Ainda assim, a implementação de políticas públicas implica diferentes perspectivas e percepções por parte dos agentes públicos e privados, pois o turismo conta com diversos segmentos, que finda por reverberar em políticas públicas do setor. Então, tanto o poder público quanto a iniciativa privada têm interesses referentes à expansão da atividade turística.

Em tal contexto, há a necessidade da adoção de políticas públicas que atendam às exigências do setor governamental, privado e, também, aos interesses da sociedade, tendo visto que a implementação dessas ações devem ser condizentes ao projeto inicial, pois assim o incentivo se torna eficiente no que diz respeito ao avanço do desenvolvimento local.

É pertinente também compreender que o avanço econômico do turismo, em áreas naturais – caso do território da rota – sempre esteve aliado a fatores de exploração do espaço geográfico natural ou em sua alteração, com o objetivo de torná-lo mais atraente e alcançar um maior número de turistas em determinado local.

Esta característica é o alicerce não só dos investimentos que se destinam ao turismo, mas também das alterações ambientais que são promovidas nas regiões de maior potencial turístico. Em outras palavras, haverá uma alteração da paisagem natural, principalmente em território paraguaio (Chaco), em função da construção da nova rodovia que abreviará a circulação de mercadorias e pessoas, porém trará impactos de ordem ambiental, no que diz respeito a possíveis acidentes com animais nesse trecho e possibilidade de uso desordenado nas proximidades da rodovia.

Portanto, deve ocorrer, conforme salientam os autores Cunha e Cunha (2005), um apontamento que espelhe a direção e a intensidade do impacto do turismo na sociedade, dependente da forma como os atores sociais se organizam e interagem para atingir objetivos comuns de melhoria da qualidade de vida, assim como a preservação e proteção do ambiente natural

e cultural, buscando uma atividade que degrade menos o meio ambiente – em outras palavras, que gere o turismo de mínimo impacto.

Por isso, ações informativas, sinalizações adequadas de trânsito – no mínimo em dois idiomas – e projetos de ordem ambiental que corroborem com a preservação do local, ou mesmo instituição de pedágios em parte do novo trecho com valor parcial destinado para recuperação de áreas impactadas pela construção da rota, ou destinados para outras áreas indutoras de desenvolvimento do Corredor, que não necessariamente passem pelo itinerário, mas que colaborem com o seu desenvolvimento. Como exemplo, o Pantanal sul-mato-grossense – que sofreu com queimadas e perda de matas e alto índice de mortes de animais em meados de agosto e setembro de 2020.

Ações claras e transparentes nesse sentido (disponibilizar dados em tempo real em plataformas digitais e TVs de LED próximo às cancelas dos pedágios) podem trazer mais engajamento em campanhas nessa ordem, causando aproximação do usuário das rodovias, que poderá enxergar valor no dinheiro pago, revertido em manutenção nas respectivas rodovias e no cuidado com o meio ambiente.

Desse modo, é possível constatar que as atividades turísticas geram consequências ambientais e sociais, uma vez que, conforme Rocha e Zouain (2015), o turismo pode ser considerado um fenômeno que transcende a esfera econômica, abarcando também a política, a sociedade e o meio ambiente. A partir disto, os resultados do turismo podem ser negativos e positivos, dependendo do manejo público e da coordenação dos setores envolvidos na execução das práticas.

Logo, o desenvolvimento sustentável é associado à necessidade de gerir os recursos naturais e a qualidade ambiental, aliado, também, à dimensão econômica, social e ambiental. Trata-se de perceber o desenvolvimento em seus múltiplos fatores, constituindo-o como uma atuação transversal (que se cruza) em diferentes setores. É preciso garantir uma articulação sistêmica entre aspectos ambientais, sociais e econômicos.

Ressalta-se, ainda, que o turismo tem a capacidade de transformar o espaço de forma que promova o local receptor com seus resultados, desde que balizados numa visão de sustentabilidade. Diante dessas circunstâncias,

no aporte a Barbosa (2005), pressupõe-se que a atividade turística aproveite os bens da natureza sem esgotá-los; gere rendas individuais e empresariais; origine receitas para os cofres públicos e, por conseguinte, produza múltiplos efeitos na economia local.

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

Ao tratar o turismo como condutor de desenvolvimento local da comunidade e para a comunidade, e não somente “na comunidade”, incita-se aí o protagonismo social no processo de desenvolvimento do turismo no território.

Dessa forma, é fundamental analisar o fenômeno turístico sob a ótica do turista (demanda) e do local que recebe os turistas (oferta). Da potencialidade à estruturação adequada dos recursos turísticos, é necessária compreensão dos valores e saberes locais, além de proporcionar infraestrutura básica ao turista, que passa por serviços adequados que incluam acessibilidade, capacidade de carga e pessoas capacitadas que propiciem uma experiência positiva do turista com o local.

Atividades relacionadas ao turismo, além do seu valor de infraestrutura e paisagístico, agregados aos seus destinos (polos) turísticos e poder de divulgação e comercialização, juntamente de seus atrativos históricos, culturais e ambientais, são os principais indutores de demanda de turistas. Na incorporação do espaço geográfico, as atividades relacionadas ao turismo passam a transformá-lo em um espaço de consumo. Como exemplo de atividades turísticas em áreas naturais: arborismo; caminhadas (que podem ser de curta duração e sem necessidade de alojamento – *hiking* – ou as caminhadas com pernoite e de média e grande dificuldade – chamada de *trekking*); cavalgadas; cicloturismo; espeleoturismo; montanhismo; observação de aves e rapel, dentre outras.

Ocorre que, no anseio de gerar uma demanda que resolva todos os problemas econômicos de uma localidade, há quem se utilize do turismo de forma desordenada e imediatista. Nesse contexto do turismo e seus impactos negativos, Britton (1992), Lopes, Tinôco e Araújo (2012) apontam que, no passado, os estudos e projetos turísticos versavam apenas na relação custo-benefício, deixando de lado os impactos como capacidade de carga e demais questões técnicas sobre fluxo de turistas.

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

Numa visão de negócios, sob uma perspectiva econômica, considera-se o turismo como uma oportunidade de investimento lucrativo através da geração de produtos e serviços oferecidos ao turista, desde que traga benefícios para a comunidade local – esse seria o primeiro pressuposto para a integração entre turismo e desenvolvimento local, ou seja, turismo vinculado à sustentabilidade¹. Nos negócios contemporâneos, não há mais espaço para amadorismo, e práticas supracitadas, como acessibilidade² e capacidade de carga³, são pressupostos básicos para que o turismo ocorra de forma ordenada e com visão de perpetuidade.

¹ O modelo de turismo sustentável é aquele responsável com as populações receptoras e preocupado com a diminuição dos impactos potenciais da atividade (DIAS, 2008; BRASIL, 2010).

² Segundo a Invat. Tur – Instituto Valenciano de Tecnologias Turísticas (2015), a acessibilidade turística tem relação com a eliminação de obstáculos e barreiras, de forma que assegure o acesso de maneira universal dos cidadãos/turistas ao ambiente, suas instalações, meios de transporte e demais serviços turísticos.

³ A capacidade de carga turística é definida como o número de visitantes em determinado local num espaço de tempo específico, cujo cálculo é baseado em parâmetros e critérios baseados cientificamente, de tal forma a manter a dinâmica ambiental do local visitado (BOGGIANI et al., 2007).

O segundo pressuposto que baliza a necessidade do turismo planejado como vetor de desenvolvimento local diz respeito ao desenvolvimento econômico organizado e integrado. Nessas circunstâncias, como explicam os autores Lopes, Tinoco e Araújo (2012), a “descoberta” do turismo internacional, em outras palavras, deslocamento de viajantes para viagens internacionais, tornou-se uma espécie de “alimento” impulsionador de desenvolvimento para os países receptores, pois “[...] o capital internacional estava disposto a investir na área, bastava que os governos locais assegurassem fatores como estabilidade política e econômica e incentivos fiscais às empresas a serem instaladas” (LOPES, TINOCO, ARAÚJO, 2012, p. 117).

Por outro lado, ocorreu, e ainda ocorre, um desenvolvimento desenfreado, sem planejamento, distante do que se chama de desenvolvimento local, em que alguns empreendimentos (produtos turísticos) apresentavam expectativa baixa de sobrevivência no longo prazo, com poucas vendas no início, porém rápido crescimento e declínio.

Souza (2000) relaciona o turismo com o desenvolvimento local, através de questões reflexivas na busca por resultados que promovam uma visão do turismo fundamentalmente relacionado com a sustentabilidade, antes que o produto turístico saia da fase de implementação para comercialização. Nesse aporte, o autor norteia-se em questões tais como: quem ganha (ou pode ganhar) e quem perde (ou pode perder) com a atividade turística relacionada a determinado local? Quais são os grupos envolvidos na atividade? Quais são as necessidades, desejos e contrastes desses grupos específicos? A que perfil de turista atenderá a região em estudo? Qual a natureza do turismo em questão (predatório, enriquecedor, ético)?

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

Outrossim, Trevelin (2010) elenca outras estratégias preventivas no viés das atividades turísticas, numa visão de longo prazo, como limitação do fluxo de turistas (como é feito em Bonito, exercendo o indicativo da capacidade de carga); possibilidade de taxas de acesso a determinados destinos (Fernando de Noronha, para efeito de exemplificação, cobra taxas

ambientais para acesso aos atrativos locais). Em resumo, o desenvolvimento sustentável como um tudo passa pelo desenvolvimento local.

Não pode existir turismo com visão de longo prazo (sustentável) sem planejamento. Ocorre ainda que fatores externos de grande monta, como períodos de recessão, guerras e/ou pandemias, no caso de destinos com alta dependência de rendas despendidas pelos turistas, têm uma recuperação média no longo prazo, além de clarear as deformidades já existentes.

Além do mais, numa visão de desenvolvimento do turismo em forma de rota entre países, é fundamental o respeito e conhecimento da legislação vigente. Nos EUA, a título de exemplo, numa eventual abordagem policial, o condutor deve sempre atender o policial com as mãos no volante; caso contrário, pode ser entendido como um desacato. Na Bolívia, em rotatórias, a preferência da passagem é de quem não está na rotatória, ao contrário do que ocorre em grande parte do território brasileiro. Para trafegar na Argentina, mesmo com carro de passeio, é necessário Seguro Carta Verde⁴.

Transcorre que outro enfrentamento diz respeito à incorporação da comunidade no processo decisório diante dos atrativos turísticos, pois, conforme aponta García (2005), a ação impulsiva dos governos na promoção do turismo, por vezes desenfreada, penaliza o setor como um todo, afetando o desenvolvimento de forma negativa ao desviar recursos sociais para infraestrutura turística. Incentiva, assim, a especulação imobiliária e classe empresarial, sem dar voz à comunidade, isentando-a do processo; mercantiliza a cultura e inibe o nativo, que não pode nem mesmo desfrutar dos atrativos turísticos, pelo elevado custo de vida de tais localidades. Nesse caso, sugere-se que o morador local tenha usufruto de uma espécie de “tabela social” que se limite aos custos do passeio ou em parte subsidiado pelo poder público ou taxado de forma justa, para que movimente o mercado local e alimente o sentimento de pertença e conhecimento tácito (das vivências do nativo com o local) desses cidadãos.

⁴ O Seguro Carta Verde é um seguro de responsabilidade civil obrigatório para veículos que ingressam em países do Mercosul (Argentina, Brasil, Paraguai, Uruguai e os associados Chile, Bolívia, Peru, Colômbia e Equador). Locadoras de veículos auxiliam na obtenção desse seguro.

Ainda seguindo a linha de pensamento crítico de García (2005), com o efeito do não planejamento do turismo e a ausência da comunidade local na participação e promoção do turismo local, fruto do capitalismo a todo custo, numa relação de cima para baixo, pode ocorrer ainda o rompimento dos valores morais das comunidades anfitriãs, transformando-as em “[...] vínculos monetários – inclusive no contexto de relações sexuais – de forma pejorativa, nesse caso, pode-se dizer do turismo sexual – e a relação conservacionista ao manter o status quo para proteger a segurança física e financeira dos turistas de investimentos” (GARCÍA, 2005, p. 47, grifo do autor).

Portanto, é possível que o desenvolvimento de produtos turísticos voltados para a oferta de experiências seja uma alternativa de crescimento sustentável. Na sociedade atual, que se pode chamar de sociedade do conhecimento, a economia da experiência no viés do turismo enfatiza na experiência um valor agregado ao produto e serviço turístico. Tal elemento institui-se como um diferencial, exposto em experiências personalizadas, exploração dos sentidos sensoriais, principalmente em função das novas gerações emergentes, como os *millenials* e a Geração Z, movida por mais experiências e menos posses.

O turismo de experiência, no aporte a Soares (2009), é reflexo das mudanças sociais, na busca por experiências e sensações, em que o turista é parte integrante do processo, em que esse se emocione com a história daquele povo, interaja e experimente sensações únicas. Ocorre, ainda, que o turismo de experiência não tem conexão com altos investimentos, e sim é alinhado com atitudes que promovam experiências singulares no e com o local.

Ainda na dimensão política, entrando no mérito do turismo conjugado entre países, há um desafio sul-americano de maior integração entre os países pertencentes ao corredor, fato que ocorre nos países europeus, em que há uma troca efetiva entre esses países no que diz respeito ao fomento das atividades turísticas conjugadas, chamadas comercialmente de circuitos europeus. Ocorrem múltiplos desafios nessa ordem de turismo entre países da América do Sul, como barreiras de legislação, em que há burocracia excessiva em postos alfandegários e rodoviários, equipes reduzidas, fatores estes que incidem na falta de zelo com o turista.

A exigência do consumidor é uma tendência esperada, em que todos da cadeia do turismo, sem exceção, devem atentar-se para a segurança sanitária (desde rede hoteleira, gastronomia, atrativos como um todo, respeito às tradições locais, entre outros). O empoderamento do cliente no processo do desenvolvimento turístico será inegável e imediatista. Por outro lado, cada vez mais os segmentos turísticos, na forma de sua imagem corporativa e de seus membros (imagem pessoal), terão de se autoavaliar com frequência periódica, reforçando valores reais (com autenticidade, sem teatros ou ensaios) com metodologias ágeis de gestão; em outras palavras, quem se posicionar o quanto antes elevará o seu posicionamento no longo prazo.

4 CONSIDERAÇÕES FINAIS

A Rota Bioceânica contribuirá para o desenvolvimento econômico local dos países que fazem parte de seu corredor, pela facilidade logística que se emergirá a partir da construção da ponte binacional entre Ponto Murinho e Carmelo Peralta, ligando Brasil ao Paraguai, e aos demais países da rota. Facilitando a logística, emergem as potencialidades para o turismo, pois há uma vontade política desenvolvimentista para que o processo de sinalização e acordos de transportes de mercadoria e demais trâmites sejam facilitados.

Ocorre mencionar que, além da grande obra da ponte e dos trechos de estrada em processo de asfaltamento, outros projetos podem andar em harmonia com essas supracitadas obras, como sinalização turística, criação de postos de atendimento ao turista e empreendedores locais, sendo este último com aporte à formalização empresarial, aporte jurídico e harmonização com as relações internacionais.

O aumento da demanda de procura pela rota deve ocorrer à medida que se aproxime de sua concretização infraestrutural. Deve ocorrer ainda a necessidade de uma regulamentação heterogênea e menos burocrática no que diz respeito principalmente ao transporte rodoviário e o recorrente controle intrafronteiriço; a criação de postos de informação turística bilíngue; a deficiência de não aceitar cartões de crédito internacionais em postos de combustíveis; ausência de casas de câmbio, tudo isso reflete uma integração

pífia do sistema de transportes entre esses países, de forma mais significativa no trecho brasileiro e paraguaio. As chamadas “cidades-nós”, como Porto Murtinho, devem atualizar seu Plano Diretor, em conformidade com as mudanças que ocorrerão a partir da concretização das obras de viabilidade da rota.

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

O fortalecimento do turismo ocorrerá de forma gradativa. A rota beneficiará a economia e cadeia turística por gerar uma demanda de turistas por tráfego terrestre e maximizará também alternativas de malha aérea, ainda que no médio prazo (de 2 a 5 anos). Com isso, haverá alternativas de viagens terrestres, aéreas e aerorodoviárias.

Ainda em referência ao elemento do turismo em particular, há uma preocupação com situações de vulnerabilidade em comunidades ribeirinhas e indígenas em regiões como a do Chaco, além do aumento de mortes de animais silvestres no novo trecho, que terá grande impacto na rota, pois o Corredor Rodoviário Bioceânico contemplará diretamente essa macrorregião.

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

REFERÊNCIAS

BARBOSA, F. F. O turismo como um fator de desenvolvimento local e/ou regional/ Tourism as a local and/or regional development factor. *Caminhos de Geografia*, [s.l.], v. 6, n. 14, 2005.

BOGGIANI, P. C. *et al.* Definição de capacidade de carga turística das cavernas do Monumento Natural Gruta do Lago Azul (Bonito, MS). *Geosciences = Geociências*, [s.l.], v. 26, n. 4, p. 333-48, 2007.

BRASIL. Ministério do Turismo (MTUR). *Turismo e sustentabilidade, formação de redes e ação municipal para regionalização do turismo*. Brasília: MTUR; Florianópolis: SEAD/UFSC, 2010.

BRITTON, S. G. La economía política del turismo en el tercer mundo. In: ARRONES, Francisco Jurdão. *Los mitos del turismo*. Madrid: Endymion, 1992. p. 301-19.

BUARQUE, S. C. *Construindo o desenvolvimento local sustentável*. Metodologia de planejamento. 4. ed. Rio de Janeiro: Garamond, 2008.

CORIOLOANO, L. N. *Desenvolvimento na escala humana e economia solidária: indícios de mudanças no turismo e na sociedade*. João Pessoa: Editora da Universidade Estadual da Paraíba (EDUEPB), [s.l.], 2012.

CUNHA, S. K.; CUNHA, J. C. Competitividade e sustentabilidade de um cluster de turismo: uma proposta de modelo sistêmico de medida de impacto do Turismo no desenvolvimento local. *Revista de Administração Contemporânea*, [s.l.], v. 9, n. 2, p. 110-24, 2005.

DIAS, R. *Turismo sustentável e meio ambiente*. São Paulo: Atlas, 2008.

FRAGA, N. C. (Org.). *Territórios e fronteiras – (re) arranjos e perspectivas*. Florianópolis: Insular, 2011.

GARCÍA, M. O. Hacia la construcción del objeto de estudio del turismo desde una perspectiva materialista crítica. *PASOS: Revista de Turismo e Patrimonio Cultural*, [s.l.], v. 3, n. 1, p. 41-61, 2005.

INVAT. TUR. *Destino turístico inteligente: manual operativo para la configuración de Destinos Turísticos Inteligentes*. Valencia: Agència Valenciana del Turisme, 2015.

LOPES, A. O. B.; TINÔCO, D. S.; ARAÚJO, R. M. Turismo como vetor de desenvolvimento local: um olhar através das ideias de Theodor Adorno e Max Horkheimer. *Revista Turismo em Análise*, [s.l.], v. 23, n. 1, p. 104-27, 2012.

LOPES, E. B. M. *Desenvolvimento local-territorial e o programa Territórios da Cidadania: Território Integração Norte Pioneiro (PR)*. 219 f. 2010. Tese (Doutorado em Sociologia) – Universidade Estadual Paulista, Araraquara, SP, 2010.

MULS, L. M. Desenvolvimento local, espaço e território: o conceito de capital social e a importância da formação de redes entre organismos e instituições locais. *Revista Economia*, Brasília, v. 9, n. 1, p. 1-21, 2008.

ROCHA, M. B.; ZOUAIN, D. M. Percepção socioambiental: a visão de turistas e gestores de hotéis sobre os impactos da poluição de praias no turismo do Rio de Janeiro. *Revista Brasileira de Pesquisa em Turismo*, São Paulo, v. 9, n. 2, p. 360-77, maio/ago. 2015.

SALVATIERRA, N. M.; MAR, I. C. Construcción de servicios turísticos a nivel local em Toluca, Estado do México. *Revista Rosa dos Ventos*, [s.l.], v. 4, n. 2, p. 119-35, 2012.

SOARES, T. C. *Características do turismo de experiência: estudos de caso em Belo Horizonte e Sabará sobre inovação e diversidade na valorização dos clientes*. 2009. Monografia (Graduação em Turismo) – Universidade Federal de Minas Gerais, 2009.

SOUZA, M. J. L. Como pode o turismo contribuir para o desenvolvimento local? *In: RODRIGUES, A. B. (Org.). Turismo e desenvolvimento local*. 2. ed. São Paulo: Hucitec, 2000.

TREVELIN, A. C. Limite de visitação em sítios turísticos. *Portal Bonito*, 2010. Disponível em: <http://www.portalbonito.com.br/colunistas/ana-cristina-trevelin/54/limite-de-visitacao-em-sitiosturisticos>. Acesso em: 14 mar. 2020.

VIEGAS, A. Rota de integração deve potencializar turismo entre Brasil, Paraguai, Argentina e Chile. *Portal G1 MS*, 6 set. 2017. Disponível em: <https://g1.globo.com/mato-grosso-do-sul/rila/noticia/rota-de-integracao-deve-potencializar-turismo-entre-brasil-paraguai-argentina-e-chile.ghtml>. Acesso em: 29 mar. 2018.

WEBINAR UCDB. *Corredor Rodoviário Bioceânico: impactos e perspectivas*. [s.l.], WEBINAR UCDB, 1 vídeo. Disponível em: <https://www.youtube.com/watch?v=fOk6kCYmdgA>. Acesso em: 15 dez. 2018.