

**UNIVERSIDADE FEDERAL DE MATO GROSSO DO SUL
CAMPUS DE AQUIDAUANA
MESTRADO EM GEOGRAFIA**

TIAGO VEDOVATO DE CARVALHO

**ROTA BIOCEÂNICA: ANÁLISE DAS PERSPECTIVAS E IMPACTOS
ECONÔMICOS, SOCIOAMBIENTAIS NOS MUNICÍPIOS DE AQUIDAUANA E
ANASTÁCIO, OESTE DO ESTADO DE MATO GROSSO DO SUL**

AQUIDAUANA, MS

2025

TIAGO VEDOVATO DE CARVALHO

**ROTA BIOCEÂNICA: ANÁLISE DAS PERSPECTIVAS E IMPACTOS
ECONÔMICOS, SOCIOAMBIENTAIS NOS MUNICÍPIOS DE AQUIDAUANA E
ANASTÁCIO, OESTE DO ESTADO DE MATO GROSSO DO SUL**

Dissertação apresentada como exigência do curso de
mestrado em Geografia, do Campus de Aquidauana, da
Universidade Federal de Mato Grosso do Sul, sob a
orientação da Profa. Dra. Lucy Ribeiro Ayach.

AQUIDAUANA, MS

2025

FOLHA DE APROVAÇÃO

TIAGO VEDOVATO DE CARVALHO

**ROTA BIOCEÂNICA: ANÁLISE DAS PERSPECTIVAS E IMPACTOS
ECONÔMICOS, SOCIOAMBIENTAIS NOS MUNICÍPIOS DE AQUIDAUANA E
ANASTÁCIO OESTE DO ESTADO DE MATO GROSSO DO SUL**

Dissertação apresentada como exigência do curso de mestrado em geografia, do campus de Aquidauana, da Universidade Federal de Mato Grosso do Sul, sob a orientação da Prof. Dra. Lucy Ribeiro Ayach.

Resultado _____

Aquidauana, MS, 03 novembro de 2025.

BANCA EXAMINADORA

Profa. Dra. Lucy Ribeiro Ayach
UFMS

Prof. Dr. Fernando Rodrigo Farias
UFMS

Prof. Dr. Rafael Oliveira Fonseca
UEMS

DEDICATÓRIA

Dedico esta pesquisa a minha família que com amor e atenção me deram suporte e apoio durante esta jornada.

A minha esposa Ismara Belmonte Vedovato que do início ao fim deste processo esteve comigo lado a lado, emanados em um projeto que se materializou, que nestas páginas formais e técnicas caiba o amor no que fazemos e acreditamos, te amo.

A minha mãe Niede Vedovato e João Batista de Carvalho Nogueira que me ensinaram o valor do trabalho e de sempre buscar lapidar nossa qualificação profissional, seguindo em frente na busca do conhecimento, seja me ensinando a ler com 5 anos de idade com os quadrinhos para que eu chegasse na escola já sabendo ler e escrever e assim desenvolvesse amor pelas palavras livros e logo a curiosidade científica.

Ao seu Isaias, Dona Maria Angelica e Evair, que são família, saibam que o exemplo de trabalho e de pais e irmão que vocês são me inspiraram e mostram que as adversidades são combustível para tirar de nós a verdadeira força.

A minha vó Diva Macena Vedovato, saiba que você é memória vivida de amor no meu coração.

Como bem disse o cientista Carl Sagan: “Para pequenas criaturas como nós, a vastidão é suportável somente através do amor”.

AGRADECIMENTOS

A minha orientadora Professora Lucy Ribeiro Ayach que com sua sabedoria me orientou e buscou tirar desta pesquisa e de seu orientando o melhor, sempre demonstrando como podemos avançar e estruturar o pensamento científico e crítico com balizas éticas e com relevância para a sociedade, assim agradeço a forma que conduziu todo este processo com a paciência as minhas falhas e atribulações da vida, minha orientadora sempre foi sensível e soube entender a dinâmica de um pesquisador trabalhador o que demonstra sua humanidade.

Professora saiba que quando este orientando estiver diante de um quadro a lecionar novamente, levarei os seus ensinamentos comigo para onde for, obrigado por aceitar compartilhar desta jornada, aprendi com a senhora mais um significado de ser professor.

Ao Programa de pós-graduação em Geografia da Universidade Federal de Mato Grosso do Sul por oportunizar o desenvolvimento científico na nossa região, continue sendo pilar pelo qual estudantes do Brasil todo possam desenvolver ciência e resultados para sociedade.

RESUMO

Este trabalho analisa os impactos preliminares da Rota Bioceânica nos municípios de Aquidauana e Anastácio, no estado de Mato Grosso do Sul, com foco nos efeitos econômicos, socioambientais, jurídicos e de sustentabilidade decorrentes da implementação desse corredor logístico internacional. A Rota Bioceânica, considerada um projeto estratégico para a integração sul-americana, conecta os oceanos Atlântico e Pacífico por meio da articulação entre Brasil, Paraguai, Argentina e Chile, promovendo o escoamento da produção e ampliando a inserção do continente nos mercados asiáticos. A relevância da pesquisa está no fato de que, embora a obra seja vista como vetor de desenvolvimento regional, há riscos associados à degradação ambiental, à exclusão de comunidades locais e à concentração de benefícios. O objetivo geral desta dissertação é analisar, sob uma perspectiva crítica e multidimensional, os principais impactos da Rota Bioceânica nos dois municípios mencionados, situados em uma região estratégica da fronteira centro-oeste brasileira. A metodologia utilizada combina pesquisa bibliográfica, análise documental, observações de campo e levantamento de dados secundários provenientes de órgãos oficiais, como IBGE, DNIT, SEMADESC e instituições acadêmicas. A abordagem é qualitativa, com aplicação do método indutivo. Os resultados demonstram que a Rota pode dinamizar a economia local, gerar empregos e atrair investimentos, principalmente nos setores de agronegócio e logística. Contudo, sua viabilização demanda planejamento integrado e políticas públicas eficazes, que mitiguem impactos negativos e garantam equidade territorial. A pesquisa aponta ainda a necessidade de salvaguardas socioambientais e de articulação multiescalar para que os benefícios esperados não se restrinjam a grandes centros urbanos ou setores privilegiados. A dissertação contribui para o debate contemporâneo sobre grandes obras de infraestrutura e seus efeitos em regiões de fronteira, propondo alternativas sustentáveis de desenvolvimento territorial.

Palavras-Chave Rota Bioceânica, Município de Aquidauana, Município Anastácio, Impactos.

ABSTRACT

This study analyzes the preliminary impacts of the Bioceanic Route on the municipalities of Aquidauana and Anastácio, in the state of Mato Grosso do Sul, with a focus on the economic, socio-environmental, legal, and sustainability effects resulting from the implementation of this international logistics corridor. The Bioceanic Route, considered a strategic project for South American integration, connects the Atlantic and Pacific Oceans through the articulation of Brazil, Paraguay, Argentina, and Chile, facilitating the flow of production and expanding the continent's access to Asian markets. The relevance of this research lies in the fact that, although the project is presented as a driver of regional development, it also poses risks related to environmental degradation, the exclusion of local communities, and the concentration of benefits. The main objective of this dissertation is to critically and multidimensionally analyze the primary impacts of the Bioceanic Route on the two aforementioned municipalities, located in a strategic region of Brazil's Midwest border. The methodology combines bibliographic research, document analysis, field observations, and the collection of secondary data from official agencies such as IBGE, DNIT, SEMADESC, and academic institutions. The study adopts a qualitative approach using the inductive method. The results show that the Route may stimulate the local economy, create jobs, and attract investments, especially in the agribusiness and logistics sectors. However, its successful implementation requires integrated planning and effective public policies to mitigate negative impacts and ensure territorial equity. The study also highlights the need for socio-environmental safeguards and multiscale coordination so that the expected benefits are not confined to major urban centers or privileged sectors. This dissertation contributes to the contemporary debate on large infrastructure projects and their effects in border regions, proposing sustainable alternatives for territorial development.

Keywords Bioceanic Route, Municipality de Aquidauana, Municipality Anastácio, Impacts.

LISTA DE FIGURAS

Figura 1 Mapa da Tríplice Fronteira (Foz do Iguaçu, Puerto Iguazú, Ciudad del Este)	22
Figura 2: Problemas nas Fronteiras do Brasil.....	23
Figura 3: Traçado da Rota Bioceânica de Capricórnio (Rota 4) e conexões interterritoriais no Cone Sul	49
Figura 4: Mapas esquemático da Rota Bioceânica.....	49
Figura 5: Terminal de cargas Puerto Iquique	51
Figura 6: Rota Bioceânica no Paraguai	55
Figura 7: Integração Latino-americana entre Campo Grande/MS e os portos chilenos.....	56
Figura 8: Ponte Bioceânica sobre o Rio Paraguai, entre Porto Murtinho (MS).....	57
Figura 9: Mapa do Oceano Atlântico ao Pacífico.....	62
Figura 10: Mapas esquemático da Rota Bioceânica, indicando os principais eixos rodoviários e pontos estratégicos de conexão.....	63
Figura 11: Mapa do Corredor de Integração da Região Ocidental do Paraguai.....	64
Figura 12: Andamento das obras da Rota Bioceânica.....	66
Figura 13: Obras do Corredor Bioceânico na divisa Brasil e Paraguai	68
Figura 14: Mapa da Rodovia MS-419 no estado de Mato Grosso do Sul, Brasil	96
Figura 15: Mapas de Anastácio (MS).....	98
Figura 16: Principais rodovias no município de Aquidauana (MS)	99
Figura 17: Mapas temáticos de Anastácio (MS)	107
Figura 18: Assoreamento no Rio Aquidauana nas proximidades da BR-419	144

LISTA DE GRÁFICOS

Gráfico 1: Cronologia da Integração Latino-americana e antecedentes da Rota Bioceânica (século XIX–XXI)	33
---	----

LISTA DE TABELAS

Tabela 1: Objetivos específicos da pesquisa e procedimentos metodológicos correspondentes	9
Tabela 2: Extensão de fronteira brasileiras e suas características	20
Tabela 3: Principais Marcos Temporais a Cronologia da Concretização da Rota Bioceânica.	41
Tabela 4: Grau de confiança da população brasileira nas mídias (2023)	79
Tabela 5: Frequência dos Enquadramentos Midiáticos sobre a Rota Bioceânica	81
Tabela 6: Indicadores Socioeconômicos de Aquidauana	104
Tabela 7: Indicadores Socioeconômicos de Anastácio.....	109
Tabela 8: Indicadores Socioeconômicos Comparativos Aquidauana e Anastácio.....	114
Tabela 9: Indicadores econômicos e perspectivas com a Rota Bioceânica.....	121
Tabela 10: Estrutura do emprego formal em Aquidauana e Anastácio	124
Tabela 11: Indicadores de vulnerabilidades em direitos humanos	128
Tabela 12: Indicadores do agronegócio em Aquidauana, Anastácio e MS	130
Tabela 13: Resumo dos investimentos locais	139

LISTA DE ABREVIATURAS

ALALC Associação Latino-Americana de Livre Comércio

ALMS Assembleia Legislativa de Mato Grosso do Sul

BID Banco Interamericano de Desenvolvimento

CEPAL Comissão Econômica para a América Latina e o Caribe

CETTRAN/MS Conselho Estadual de Trânsito de Mato Grosso do Sul

CNPq Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico

ECOIA Ecologia e Ação

FIOCRUZ MS Fundação Oswaldo Cruz, unidade Mato Grosso do Sul

IBGE Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística

IIRSA Iniciativa para a Integração da Infraestrutura Regional Sul-Americana

IPEA Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada

IRIB Instituto de Registro Imobiliário do Brasil

Mercosul Mercado Comum do Sul

MS Mato Grosso do Sul

SEBRAE/MS Serviço Brasileiro de Apoio às Micro e Pequenas Empresas, unidade Mato Grosso do Sul

SEMADECS Secretaria de Meio Ambiente, Desenvolvimento Econômico, Produção e Agricultura Familiar de Mato Grosso do Sul

UEMS Universidade Estadual de Mato Grosso do Sul

SUMÁRIO

I - INTRODUÇÃO	3
1.1 OBJETIVO GERAL	5
1.2 OBJETIVOS ESPECÍFICOS	5
II - METODOLOGIA	7
III -GEOGRAFIA, DESENVOLVIMENTO TERRITORIAL E RELAÇÃO DE FRONTEIRAS	11
3.1. CONCEITOS FUNDAMENTAIS	11
3.1.1. Espaço e Território	14
3.1.2. A Produção Social do Espaço	14
3.1.3. Territorialidade e Poder	14
3.1.4. Multiterritorialidade e Identidade	15
3.1.5. Multiterritorialidades em Contextos de Fronteira	15
3.2. ORDENAMENTO TERRITORIAL E DESENVOLVIMENTO	15
3.2.1. Fundamentos Teóricos do Ordenamento Territorial (OT)	16
3.2.2. Bases do Desenvolvimento Territorial	16
3.2.3. Dinâmicas Regionais nas Fronteiras	16
3.2.4. Políticas Públicas e Planejamento Regional	16
3.2.5. Identidade, Cultura e Dinâmica Social nas Áreas Fronteiriças	16
3.3. SUSTENTABILIDADE E GOVERNANÇA MULTINÍVEL	16
3.3.1. Sustentabilidade e Inclusão nas Estratégias de Desenvolvimento	19
3.3.2. Governança Multinível e Participação Social	19
3.4. REALIDADES E DESAFIOS NAS FRONTEIRAS BRASILEIRAS	19
IV A ROTA BIOCEÂNICA E SUA INSERÇÃO REGIONAL	27
4.1. ANTECEDENTES HISTÓRICOS	28
4.1.1. Início das Discussões Gênese de uma Integração Física Sul-Americana	34
4.1.2 Antecedentes históricos e COSIPLAN/IIRSA	37
4.2. DEFINIÇÃO FORMAL DA ROTA BIOCEÂNICA	45
4.2.1. Caracterização da Rota de Integração Latino-Americana (RILA)	48
4.2.2. Integração Territorial na Rota Bioceânica	51
4.3. FRONTEIRAS E TERRITÓRIOS NA DINÂMICA DA ROTA BIOCEÂNICA	53
4.3.1. A Dimensão Geográfica do Corredor Bioceânico	54

4.3.2. Estruturas Envolvidas na Arquitetura da Conectividade Bioceânica	58
4.3.3. Interligação entre Países Tecendo a Malha da Integração Sul-Americana	61
4.4. RELAÇÃO COM AS FRONTEIRAS SUL-MATO-GROSSENSSES	70
4.5. PARTICIPAÇÃO ACADÊMICA E UNIRILA	74
4.6. COMUNICAÇÃO: O PAPEL DAS MÍDIAS NA FORMAÇÃO DA OPINIÃO PÚBLICA	77
4.6.1. A rota bioceânica na cobertura midiática e opinião pública	79
4.7. DISCURSOS OFICIAIS E PERSPECTIVAS	82
4.7.1. A Rota Bioceânica No Planejamento Federal	85
4.7.2. Acordos Logísticos e Comerciais na Rota Bioceânica	89
4.8. INTEGRAÇÃO E COOPERAÇÃO TRANSFRONTEIRIÇA	90
4.8.1. Direito Internacional Tratados Bilaterais e Integração Regional	91
4.8.2. Acordos Internacionais na Logística e Comércio	92
4.8.3. Desafios da Integração Regional	94
V - CARACTERIZAÇÃO SOCIOECONÔMICA DOS MUNICÍPIOS DE AQUIDAUANA E ANASTÁCIO	96
5.1. MUNICÍPIO DE AQUIDAUANA	97
5.2. MUNICÍPIO DE ANASTÁCIO	106
5.3. COMPARAÇÃO E ANÁLISE INTEGRADA	111
5.4. POTENCIALIDADES E RELAÇÃO COM A ROTA BIOCEÂNICA	115
VI - IMPACTOS DA ROTA BIOCEÂNICA EM AQUIDAUANA E ANASTÁCIO	119
6.1. IMPACTOS ECONÔMICOS	120
6.1.1 Emprego e renda.....	122
6.1.2. Direitos humanos	126
6.1.3 Agronegócio e cadeias produtivas	129
6.2 INFRAESTRUTURA E TRANSPORTES	138
6.3 IMPACTOS AMBIENTAIS	142
6.3.1 Lei do Pantanal	146
6.4. PERCEPÇÃO DOS ATORES LOCAIS SOBRE OPORTUNIDADES GERADAS PELA ROTA	150
6.4.1. Desenvolvimento Local de Aquidauana/Anastácio	150
6.4.2. Conhecimento do Debate de Aquidauana/Anastácio	153

6.4.3. Percepções de Impacto de Aquidauana/Anastácio.....	156
6.4.4. Governança e Preparação Institucional de Aquidauana/Anastácio	159
6.4.5. Setores Impactados de Aquidauana/Anastácio.....	162
CONCLUSÕES.....	168
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS.....	170

I - INTRODUÇÃO

A Rota Bioceânica¹, também denominada Corredor Bioceânico, Rota de Integração Latino-Americana (RILA) ou Corredor de Capricórnio¹, constitui um projeto estratégico de infraestrutura regional em fase de implementação. Idealizada para fortalecer a inserção da América do Sul nos fluxos globais de comércio, a iniciativa visa estabelecer uma conexão terrestre entre os oceanos Atlântico e Pacífico, por meio de um corredor logístico que articula Brasil, Paraguai, Argentina e Chile. Com traçado rodoviário principal e conexões portuárias e alfandegárias complementares, a Rota pretende encurtar distâncias, reduzir custos logísticos e ampliar o acesso a mercados internacionais, especialmente o asiático.

No interior do Brasil, o Estado de Mato Grosso do Sul emerge como um elo central desse arranjo geoestratégico. Em particular, os municípios de Aquidauana e Anastácio configuram-se como pontos de apoio logístico e urbano, inseridos na hinterlândia da Rota. A localização privilegiada, próxima à ponte internacional Porto Murtinho–Carmelo Peralta, os posiciona como territórios diretamente afetados por potenciais reconfigurações econômicas, ambientais e territoriais. A promessa de dinamização econômica e atração de investimentos contrasta, contudo, com desafios complexos que exigem análises multiescalares e interdisciplinares.

Embora a Rota seja frequentemente apresentada nos discursos oficiais como vetor de desenvolvimento e competitividade, é necessário problematizar seus efeitos colaterais. Conforme argumenta Cano (2008), obras de infraestrutura de grande escala não apenas reordenam fluxos comerciais, mas também reconfiguram o uso do território, alteram estruturas socioeconômicas e tensionam marcos institucionais locais. Nessa perspectiva, a análise dos impactos da Rota requer ir além da ótica tecnocrática e incorporar dimensões socioambientais, jurídicas e de governança.

Dentre essas dimensões, destaca-se a sustentabilidade, aqui compreendida a partir da abordagem multidimensional de Sachs (2004), que articula os planos ambiental, social, econômico e institucional. Tal concepção permite integrar a proteção dos ecossistemas, a inclusão social, a viabilidade econômica e a coerência normativa em um mesmo horizonte analítico. Essa perspectiva é particularmente relevante diante da sensibilidade ecológica da

¹ A Rota Bioceânica é também chamada de Corredor Bioceânico, RILA (Rota de Integração Latino-Americana), Eixo de Capricórnio ou Corredor Rodoviário Bioceânico, conforme documentos da IIRSA. As múltiplas denominações utilizadas para o Corredor Bioceânico revelam não apenas a pluralidade de visões sobre o projeto, mas também diferentes interesses geoeconômicos em jogo ora com ênfase no comércio, ora na soberania logística, ora na integração física regional” (Moraes, 2019, p. 52).

região pantaneira, cuja integridade depende de regulação rigorosa, planejamento territorial e mecanismos de monitoramento eficazes.

No plano jurídico, a análise recai sobre o ordenamento ambiental brasileiro e os compromissos internacionais assumidos pelo país. Destacam-se, nesse sentido, a Lei do Pantanal (em discussão legislativa no Congresso Nacional), os princípios da Política Nacional do Meio Ambiente, o Acordo de Paris (2015) e a Agenda 2030 da ONU, que orientam políticas de mitigação das mudanças climáticas e uso sustentável dos recursos naturais. A compatibilidade entre tais normativas e os desdobramentos do projeto é uma questão central para sua legitimidade e sustentabilidade de longo prazo.

No plano local, os impactos potenciais sobre as populações tradicionais ribeirinhas, indígenas e comunidades rurais exigem atenção redobrada. Tais grupos, muitas vezes excluídos dos processos decisórios, tendem a absorver os efeitos negativos da implantação de empreendimentos lineares. Como assinalam Becker (2010) e Porto-Gonçalves (2012), o modelo de desenvolvimento apoiado em grandes obras tende a reproduzir desigualdades socioespaciais, aprofundando vulnerabilidades existentes se não houver políticas compensatórias e participação social efetiva.

Aquidauana e Anastácio destacam-se não apenas por sua posição geográfica, mas também por sua expressiva produção agropecuária, com destaque para soja, milho, carne bovina e celulose. A expectativa de incremento nas exportações, sobretudo com destino à Ásia principal comprador dos grãos sul-mato-grossenses² reforça o interesse de grupos empresariais e governamentais na viabilização da Rota. Contudo, a fluidez logística pretendida não pode se sobrepor à necessidade de ordenamento territorial democrático e sustentável.

Neste contexto, a presente pesquisa tem como problema norteador a seguinte questão: quais os potenciais impactos econômicos, socioambientais, jurídicos e de sustentabilidade que a implementação da Rota Bioceânica poderá gerar nos municípios de Aquidauana e Anastácio, e como tais impactos podem ser interpretados à luz do ordenamento territorial e da governança pública? A resposta a essa indagação demanda articulação entre teoria crítica, evidências empíricas e instrumentos de planejamento multiescalar.

A justificativa do estudo fundamenta-se na ausência de investigações aprofundadas sobre os efeitos da Rota em escala local, bem como na necessidade de subsidiar políticas públicas que conciliem desenvolvimento econômico e justiça socioambiental. Ao focalizar

2 Segundo dados da plataforma ComexStat, a Ásia concentrou cerca de 55% das exportações totais de Mato Grosso do Sul em 2023, com destaque para soja, carne e celulose.

dois municípios estratégicos do Mato Grosso do Sul, a pesquisa contribui para preencher uma lacuna analítica e oferecer subsídios aplicáveis à gestão territorial e à formulação de estratégias de mitigação e aproveitamento das potencialidades locais.

O trabalho está estruturado em cinco capítulos, cada um com uma abordagem específica para o desenvolvimento da pesquisa. O primeiro capítulo apresenta a introdução geral, onde são situados o tema, o problema de pesquisa, os objetivos e a justificativa da investigação. O segundo capítulo aborda a metodologia utilizada, esclarecendo os marcos analíticos e as estratégias de investigação adotadas.

O terceiro capítulo faz uma análise da trajetória da Rota Bioceânica no contexto da integração regional sul-americana, explorando seus antecedentes históricos, arranjos institucionais e as redes acadêmicas envolvidas. O quarto capítulo dedica-se à análise dos impactos potenciais da Rota nos municípios de Aquidauana e Anastácio, identificando as implicações locais e regionais.

O quinto capítulo concentra-se na dimensão normativa e institucional, abordando a Lei do Pantanal e os instrumentos de ordenamento territorial aplicáveis à região. Finalmente, a conclusão oferece uma reflexão crítica e autoral sobre os impactos das grandes obras de infraestrutura no território, os direitos e o ambiente, propondo também uma análise sobre o real desenvolvimento local e regional, à luz dos achados da pesquisa.

1.1 OBJETIVO GERAL

Analisar, sob uma perspectiva crítica, geográfica e multiescalar, os potenciais impactos econômicos, socioambientais, jurídicos e de sustentabilidade decorrentes da futura implementação da Rota Bioceânica nos municípios de Aquidauana e Anastácio (MS), considerando os marcos do ordenamento territorial e da governança pública.

1.2 OBJETIVOS ESPECÍFICOS

- Contextualizar a Rota Bioceânica no processo de integração territorial sul-americana, considerando antecedentes históricos, instituições regionais e redes acadêmicas envolvidas.
- Descrever a configuração técnico-institucional da Rota, seus discursos oficiais, promessas de desenvolvimento e entraves à implementação.

- Investigar os impactos econômicos projetados para Aquidauana e Anastácio, com ênfase em infraestrutura, agronegócio, mercado de trabalho e cadeias produtivas locais.
- Avaliar os efeitos socioambientais previstos, com atenção ao bioma pantaneiro, à dinâmica de uso do solo e aos modos de vida das populações tradicionais.
- Examinar as implicações jurídicas da Rota, com base na legislação ambiental nacional, nos acordos internacionais e nos instrumentos de governança multiescalar.
- Analisar o papel da Lei do Pantanal como marco regulatório para a expansão da infraestrutura na região, articulando proteção ecológica e planejamento territorial.
- Contribuir para a formulação de políticas públicas orientadas à mitigação de impactos negativos e à valorização das potencialidades locais, com vistas à captação de recursos públicos e atração de investimentos privados.

II - METODOLOGIA

Esta pesquisa insere-se no campo da Geografia, entendida como uma ciência que estuda a produção do espaço a partir das interações entre sociedade, território e natureza. A análise da Rota Bioceânica demanda uma abordagem geográfica crítica, que permita compreender não apenas os aspectos físicos da infraestrutura, mas também os efeitos sociais, políticos, econômicos e ambientais decorrentes de sua implantação.

Conforme afirma Milton Santos (1996), o território é uma construção histórica, marcada por relações de poder e práticas sociais, sendo indispensável compreender como projetos de desenvolvimento interferem nessas dinâmicas. Adota-se, portanto, uma perspectiva que reconhece o território como categoria fundamental de análise, articulando diferentes escalas local, regional, nacional e continental para entender os impactos e oportunidades geradas pela Rota Bioceânica nos municípios de Aquidauana e Anastácio.

A construção dessa abordagem teórica também considera autores como Haesbaert (2004), que discute a multiterritorialidade e a convivência de múltiplos usos e significados do espaço, especialmente em áreas de fronteira, como é o caso da região em estudo. A presente pesquisa adotou uma abordagem qualitativa e exploratória, de carácter descritivo e analítico, com o objetivo de compreender os impactos econômicos, socioambientais, jurídicos e de sustentabilidade decorrentes da implantação da Rota Bioceânica nos municípios de Aquidauana e Anastácio, no estado de Mato Grosso do Sul.

A abordagem qualitativa segundo Minayo (2010), é apropriada quando se busca interpretar significados sociais, políticos e territoriais, valorizando a complexidade dos fenômenos em seus contextos naturais. O método adotado foi o indutivo, por meio do qual se pretendeu construir uma análise a partir da observação de dados concretos e empíricos extraídos da literatura especializada e de documentos oficiais para então propor interpretações e inferências teóricas sobre o tema.

Como destaca Gil (2008), o método indutivo é apropriado quando se busca identificar padrões e relações a partir da coleta de informações específicas, sem partir de hipóteses generalistas preestabelecidas. A condução desta pesquisa se desdobrou em três fases interligadas e complementares. Inicialmente, foi realizado uma pesquisa teórica sólida sobre os intrincados processos de integração regional, grandes obras de infraestrutura, impactos territoriais e políticas de sustentabilidade. A condução desta pesquisa se desdobrou em três fases interligadas e complementares:

1. Construção do arcabouço teórico: Nessa etapa, foi realizado um levantamento

aprofundado sobre os processos de integração regional, grandes obras de infraestrutura, impactos territoriais e políticas de sustentabilidade. Para tanto, foram mobilizadas diversas fontes – livros, artigos, dissertações, teses e documentos técnico-científicos – que proporcionaram uma base sólida para o desenvolvimento da pesquisa.

2. Análise documental: Conforme ressalta Cellard (2008), a análise documental é uma ferramenta metodológica valiosa para reconstruir contextos históricos, políticos e institucionais a partir de diferentes registros. Essa fase permitiu desenvolver uma leitura crítica das intenções que orientam as políticas públicas e dos impactos que elas podem gerar.

3. Integração e sistematização dos dados: Na etapa final, os dados coletados foram organizados e confrontados, com o objetivo de identificar padrões, convergências e contradições entre o referencial teórico, os documentos analisados e o contexto empírico investigado. Essa fase foi essencial para consolidar uma compreensão abrangente do fenômeno estudado, possibilitando interpretações fundamentadas e coerentes com a abordagem indutiva adotada.

Para tanto, foram exploradas diversas fontes de informação que aprofundam a discussão sobre o tema em livros, artigos, dissertações, teses e documentos técnico-científicos que iluminem o tema. Conforme Cellard (2008) destaca, a análise documental se configura como uma ferramenta metodológica valiosa, permitindo reconstruir contextos históricos, políticos e institucionais a partir de fontes diversas, e promovendo, assim, uma leitura crítica das intenções que permeiam as políticas públicas e dos impactos que elas podem gerar.

Diante disto, a investigação pautou-se em relatórios técnicos produzidos por órgãos públicos, como o DNIT, o IBGE, o Ministério da Infraestrutura, Secretaria de Meio Ambiente, Desenvolvimento, Ciência, Tecnologia e Inovação (SEMADESC) e Governo do Estado de Mato Grosso do Sul, que fornecem dados e informações oficiais sobre o projeto da Rota Bioceânica, assim como planos de desenvolvimento regionais, que estabelecem as diretrizes e estratégias para o desenvolvimento da área de influência da rota, legislações ambientais, que regem as questões relacionadas à sustentabilidade e à preservação do meio ambiente, e dados econômicos e demográficos dos municípios que serão afetados pelo empreendimento, com o intuito de compreender o contexto socioeconômico em que a rota se insere.

Além disso, foram examinados os discursos oficiais que justificam a construção da rota, buscando identificar as motivações e os argumentos utilizados para defender sua implementação. Por fim, a pesquisa culminará na etapa de construção de quatro categorias analíticas principais, que servirão como eixos organizadores da análise e orientarão a

interpretação dos dados coletados ao longo das etapas anteriores.

As categorias definidas são (1) impactos econômicos, que buscará analisar as consequências da Rota Bioceânica para a economia local e regional; (2) impactos socioambientais, que investigará os efeitos da rota sobre o meio ambiente e as populações locais; (3) impactos jurídicos e de governança, que examinará as questões legais e institucionais relacionadas ao projeto; e (4) sustentabilidade regional, que avaliará a contribuição da rota para o desenvolvimento sustentável da região.

Segundo Bardin (2011), a categorização se configura como uma técnica essencial da análise de conteúdo, desempenhando um papel fundamental na organização de informações dispersas em torno de núcleos temáticos de sentido, o que facilita a interpretação e a compreensão dos dados.

Além disso, será adotada a técnica de *benchmarking*, conforme defendem Bardin e Cardoso (2013), a fim de comparar experiências exitosas em contextos semelhantes, o que permite adaptar boas práticas a realidades locais com mais eficiência e menos riscos. Adicionalmente, serão investigados aprofundadamente os mecanismos disponíveis para a captação de recursos públicos em todas as esferas governamentais (municipal, estadual e federal), bem como as estratégias mais eficazes para atrair investimentos privados, tanto nacionais quanto internacionais.

Nesse sentido, a articulação estratégica entre o Estado e a iniciativa privada, conforme ressalta Bresser-Pereira (1997), é vista como fundamental para a construção de políticas públicas sustentáveis e para impulsionar o desenvolvimento em territórios em processo de crescimento. Essas etapas serão conduzidas de forma sequencial e articulada aos objetivos do estudo, buscando garantir uma análise abrangente e aprofundada do tema.

Como síntese metodológica, apresenta-se a seguir a Tabela 1, na qual são detalhados os objetivos específicos da pesquisa e os procedimentos metodológicos correspondentes, evidenciando a coerência entre as etapas de investigação e a estrutura argumentativa do trabalho.

Tabela 1: Objetivos específicos da pesquisa e procedimentos metodológicos correspondentes

Objetivos Específicos	Procedimentos Metodológicos
1. Contextualizar a Rota Bioceânica no processo de integração sul-americana, considerando antecedentes históricos e fronteiriços.	Revisão bibliográfica especializada; análise documental de fontes históricas e institucionais; fundamentos da geopolítica crítica.

2. Descrever características, discursos oficiais e entraves do projeto.	Análise documental (relatórios técnicos, legislações); levantamento de dados institucionais (DNIT, Ministério da Infraestrutura, SEMADESC).
3. Investigar os impactos econômicos nos municípios.	Análise de dados estatísticos (IBGE, SEMADESC); categorização temática (infraestrutura, agronegócio, emprego).
4. Avaliar os impactos socioambientais previstos.	Revisão bibliográfica sobre sustentabilidade; análise documental (EIA-RIMA, normas ambientais); análise crítica dos riscos ecológicos.
5. Examinar os aspectos logísticos e de conectividade regional.	Análise de planos de logística e mapas técnicos; categorização por eixos de transporte e fluxos territoriais.
6. Analisar a relevância da Lei do Pantanal.	Exame da legislação ambiental estadual; revisão teórica sobre regulação jurídica e ordenamento.
7. Contribuir para políticas públicas orientadas à mitigação de impactos e valorização das potencialidades locais.	Diálogo com atores sociais; identificação de fontes de financiamento; estratégias participativas de planejamento.

Fonte Elaborado pelo autor.

III - GEOGRAFIA, DESENVOLVIMENTO TERRITORIAL E RELAÇÃO DE FRONTEIRAS

A análise geográfica da Rota Bioceânica requer uma abordagem que contemple a complexidade territorial, as dinâmicas socioeconômicas e os processos de integração em áreas de fronteira. A construção de corredores logísticos internacionais como este não pode ser compreendida apenas sob o prisma da infraestrutura ou da economia, mas exige uma leitura territorializada que considere os processos históricos, as desigualdades regionais e a disputa entre distintos projetos de desenvolvimento.

Nesse contexto, este capítulo se propõe discutir os fundamentos conceituais e analíticos que orientam a interpretação do fenômeno em pauta, a partir de categorias como território, fronteira, ordenamento territorial, integração territorial, desenvolvimento regional e sustentabilidade.

Com base nessa estrutura, busca-se compreender como os municípios de Aquidauana e Anastácio são afetados, inseridos ou excluídos das redes logísticas e decisões políticas associadas à Rota Bioceânica. Os subitens a seguir abordam, em sequência, os conceitos de território e multiterritorialidade, as especificidades das fronteiras e os desafios do ordenamento territorial, os corredores de integração e seus rebatimentos logísticos, os modelos de desenvolvimento regional vigentes e seus limites dependentes, e, por fim, os princípios de sustentabilidade e justiça socioambiental enquanto critérios orientadores da análise territorial.

3.1. CONCEITOS FUNDAMENTAIS

A Geografia, como ciência dedicada à análise das dinâmicas espaciais, sociais e ambientais, desempenha um papel crucial na compreensão dos processos de desenvolvimento territorial e das complexas relações nas regiões de fronteira. Desde suas bases clássicas até as abordagens contemporâneas, a Geografia tem sido essencial para formar uma interpretação crítica do território como produto das relações sociais, políticas e econômicas.

Milton Santos (1996), desafia a ideia tradicional e reducionista de que o espaço é apenas um pano de fundo físico para a ação humana. Para ele, o espaço é uma construção histórica, moldada pelas relações sociais e pelo conflito uma perspectiva que rompe com as abordagens tecnicistas e neutras tão comuns na Geografia institucionalizada. Lacoste (1976), vai ainda mais longe ao escancarar o caráter político da disciplina, ao afirmar que a Geografia

serve, antes de tudo, para fazer a guerra uma provocação necessária que denuncia como o espaço pode ser manipulado como instrumento de dominação. Esses autores nos obrigam a encarar o território não como algo dado, mas como um campo permanente de disputa simbólica, material e ideológica.

Haesbaert (2004) e Raffestin (1993), nos convidam a abandonar a ideia simplista de fronteira como uma linha rígida no mapa. Em vez disso, propõem uma leitura mais sensível e realista de fronteiras como zonas vivas, onde o conflito, o encontro e a negociação ocorrem diariamente. Ao tratar o território como espaço vivido e não como uma estrutura fixa, eles revelam a complexidade de múltiplas dimensões que o compõem não apenas a jurídica e a econômica, mas também a simbólica e afetiva. Ignorar essas camadas é esvaziar o território de seu significado mais profundo o de ser, simultaneamente, lugar de pertencimento e de disputa.

Com o conceito de multiterritorialidade, Haesbaert (2004), desloca o foco do território fixo para os sujeitos em trânsito pessoas que vivem entre múltiplos espaços, identidades e pertencimentos. Em regiões de fronteira, essa ideia ganha força, os limites nacionais tornam-se permeáveis e o cotidiano das populações revela fluxos, interdependências e contradições que escapam à lógica estatal. Nesse contexto, a paisagem deixa de ser vista como simples cenário como queria a Geografia clássica e passa a funcionar como um espelho das tensões, transformações e desigualdades inscritas no espaço.

Bertrand (1971) e Santos (1997), enxergam a paisagem não como algo estático ou puramente visual, mas como uma síntese viva entre natureza e cultura um palimpsesto onde se inscrevem os traços da história, da produção do espaço e das exclusões que ele carrega. Observar a paisagem, nesse sentido, é acessar as marcas deixadas pelas lógicas econômicas e sociais que moldaram o território ao longo do tempo. Falar de conceitos, portanto, não é um exercício abstrato é parte essencial de qualquer esforço honesto de compreender a realidade concreta e suas contradições.

Corrêa (1994), destaca que a Geografia não se estrutura apenas a partir de objetos empíricos, mas também a partir de categorias conceituais centrais como paisagem, região, espaço, lugar e território. Esses conceitos, longe de serem consensuais, são disputados, reconfigurados e reinterpretados conforme os contextos teóricos, políticos e históricos. Não existe neutralidade na escolha conceitual cada termo carrega consigo uma visão de mundo, uma intencionalidade e, muitas vezes, um projeto de sociedade.

A chamada Geografia Crítica, que ganha força a partir da década de 1970, surge como uma reação política e epistemológica às limitações da geografia neopositivista. Ancorada no

materialismo histórico-dialético de Marx e Engels, essa vertente emerge em meio a uma efervescência de lutas sociais e à crise das grandes cidades, propondo romper com a visão descritiva e tecnocrática que reduzia o espaço a padrões e variáveis, ignorando as relações de poder, as desigualdades e os conflitos de classe que estruturam o território. Mais do que uma mudança teórica, trata-se de uma tomada de posição, que reconhece o espaço como produto social e político.

No âmbito desta pesquisa, os princípios da Geografia Crítica orientaram a escolha dos objetos e métodos de investigação, permitindo analisar os impactos territoriais de grandes obras de infraestrutura e políticas públicas à luz das relações de poder e das desigualdades socioespaciais. Dessa forma, os elementos teóricos não permanecem isolados; são incorporados à análise prática, fortalecendo a interpretação dos dados e das evidências empíricas coletadas nas diferentes fases do estudo.

A chamada Geografia crítica, que ganha força a partir da década de 1970, nasce como uma reação política e epistemológica às limitações da geografia neopositivista. Ancorada no materialismo histórico-dialético de Marx e Engels, essa vertente surge em meio a uma efervescência de lutas sociais e à crise das grandes cidades. Seu alvo era claro romper com a visão descritiva e tecnocrática que reduzia o espaço a padrões e variáveis, ignorando as relações de poder, as desigualdades e os conflitos de classe que estruturam o território. Mais do que uma mudança teórica, foi e ainda é uma tomada de posição.

Uma das contribuições mais significativas da Geografia, especialmente em sua vertente crítica, está na capacidade de articular espaço e sociedade como dimensões indissociáveis de uma mesma realidade. Longe de tratar o espaço como mero cenário onde os fenômenos sociais ocorrem, a Geografia crítica compreende que ele é, ao mesmo tempo, produto e condicionante das relações sociais. Assim, os arranjos espaciais não apenas refletem estruturas sociais existentes, mas também as reproduzem podendo, contudo, ser transformados por meio da ação política e coletiva.

Essa perspectiva rompe com a tradição que buscava atribuir à ciência um caráter neutro e despolitizado. Como já destacava Christofolletti (1982), a Geografia crítica assume um compromisso explícito com a transformação social, entendendo que o conhecimento geográfico não é apenas descritivo, mas também interventivo. Ou seja, a produção do espaço está diretamente relacionada à disputa por poder, recursos e direitos, o que exige do pesquisador uma postura ética e engajada diante das desigualdades territoriais.

Ao reconhecer o espaço como construção social e histórica, esse campo do saber desloca o foco de uma análise puramente técnica para uma abordagem que valoriza os

conflitos, os interesses e as estratégias que moldam o território. Dessa forma, a Geografia crítica não apenas interpreta o mundo, mas propõe caminhos para sua transformação, contribuindo para o entendimento das injustiças socioespaciais e para a construção de alternativas emancipatórias.

A análise que se propõe aqui parte não apenas da teoria, mas também de dados concretos documentos técnicos, arquivos institucionais e registros empíricos que evidenciam as contradições do ordenamento territorial. Em vez de tratar o território como algo dado ou neutro, o objetivo é problematizar ativamente o papel do Estado, das políticas públicas e dos atores locais na produção e reprodução das fronteiras. Trata-se de adotar uma abordagem relacional e dialética, que não se limita à descrição, mas que se compromete com a crítica das estruturas que sustentam desigualdades e exclusões territoriais.

Diante dos desafios contemporâneos que envolvem a análise das dinâmicas territoriais, este capítulo tem como objetivo aprofundar os fundamentos teóricos que sustentam uma leitura crítica do território, com foco na articulação entre as categorias de espaço e território. Longe de serem noções neutras ou meramente descritivas, ambas estão imersas em disputas epistemológicas e políticas, desempenhando papel central na compreensão das formas pelas quais o poder, a dominação e a resistência se manifestam no espaço geográfico.

A escolha por privilegiar essas duas categorias não ignora a riqueza conceitual oferecida pela Geografia que também opera com noções como lugar, paisagem, rede e escala, mas reflete uma decisão teórico-metodológica fundamentada no escopo e nos objetivos desta pesquisa. Ao centrar-se nas ideias de espaço e território, busca-se evidenciar como as relações sociais historicamente constituídas produzem e reorganizam o espaço, convertendo-o em território, marcado por disputas, apropriações e estratégias de controle.

Nesse sentido, compreender o espaço não se resume à descrição de sua materialidade ou de suas formas; trata-se, sobretudo, de reconhecer que ele é constantemente (re)significado, tornando-se campo de conflitos simbólicos e materiais. Pensar o espaço é, portanto, também disputar seus sentidos e, conseqüentemente, compreender o território como expressão concreta dessas disputas. A análise crítica que aqui se propõe parte do entendimento de que o território não é dado, mas construído, fruto de relações de poder que se materializam em diferentes escalas e contextos históricos.

3.1.1. Espaço e Território

3.1.2. A Produção Social do Espaço

3.1.3. Territorialidade e Poder

3.1.4. Multiterritorialidade e Identidade

3.1.5. Multiterritorialidades em Contextos de Fronteira

3.2. ORDENAMENTO TERRITORIAL E DESENVOLVIMENTO

O ordenamento territorial (OT) é muitas vezes compreendido como um instrumento técnico de organização do espaço. No entanto, essa leitura reducionista ignora o seu potencial enquanto categoria estratégica de articulação entre múltiplas dimensões políticas, econômicas, sociais, ambientais e culturais que coexistem em tensão dentro do território. Longe de ser apenas um conjunto de normas, o OT atua como mediador de conflitos, interesses e disputas pelo uso e pelo significado do espaço.

Desde a Carta Europeia de Ordenamento do Território (CEOT, 1988), o OT vem sendo descrito como a tradução espacial das políticas públicas. Embora essa definição reforce a importância do planejamento territorial no desenvolvimento equilibrado, ela também tende a mascarar as relações de poder que estruturam as políticas e que muitas vezes são reproduzidas pelo próprio ordenamento.

Ao considerar o OT como categoria estruturante, torna-se evidente que ele não é um mero instrumento de planejamento urbano, mas um campo de negociação e muitas vezes de conflito entre agendas locais, nacionais e transnacionais. Condesso (2001) chama atenção para o papel do OT como diretriz de planejamento superior, mas essa posição hierárquica levanta questões cruciais como quem define essas diretrizes? Quais vozes são incluídas ou silenciadas nesse processo?

A promessa do OT de conciliar desenvolvimento socioeconômico e preservação ambiental também é frequentemente desafiada. Em contextos em que interesses econômicos se sobrepõem a direitos territoriais, como ocorre em diversas regiões do Brasil, Orea (2001), afirma que o discurso da sustentabilidade é usado mais como retórica de legitimação do que como orientação ética e política.

Contudo, Oliveira (2002) reforça a importância da interdisciplinaridade e da participação social, a prática revela que essas dimensões muitas vezes permanecem formais ou simbólicas, sem gerar efetiva inclusão dos sujeitos historicamente marginalizados. Nesse sentido, o OT funciona como uma matriz normativa e estratégica, mas carente de efetividade quando desconectada das realidades locais. A ausência de marcos estruturantes sólidos, somada à descontinuidade das políticas públicas, contribui para o aprofundamento de desequilíbrios regionais e da fragmentação territorial.

O Relatório Brundtland⁴ (1987) trouxe um avanço ao conectar OT e desenvolvimento sustentável, mas a sustentabilidade ainda é muitas vezes tratada como retórica para legitimar projetos econômicos que comprometem as gerações futuras. A sustentabilidade deveria ser o fio condutor das decisões, mas o desafio está em traduzi-la em políticas concretas que não se limitem a discursos.

Portanto, o OT não deve ser pensado como um campo meramente técnico ou administrativo, mas como uma arena política, onde se joga a disputa por justiça espacial, pela democratização do território e pela construção de um futuro mais equilibrado e plural. Essa abordagem crítica exige que o ordenamento territorial seja reapropriado por seus atores especialmente aqueles historicamente excluídos e se traduza em práticas concretas de equidade, sustentabilidade e coesão territorial.

3.2.1. Fundamentos Teóricos do Ordenamento Territorial (OT)

3.2.2. Bases do Desenvolvimento Territorial

3.2.3. Dinâmicas Regionais nas Fronteiras

3.2.4. Políticas Públicas e Planejamento Regional

3.2.5. Identidade, Cultura e Dinâmica Social nas Áreas Fronteiriças

3.3. SUSTENTABILIDADE E GOVERNANÇA MULTINÍVEL

Discutir sustentabilidade, na contemporaneidade, exige mais do que repetir fórmulas consagradas sobre equilíbrio entre economia, sociedade e meio ambiente. Requer reconhecer que estamos lidando com uma noção profundamente política e conflitual, marcada por interesses divergentes, pressões territoriais e desigualdades históricas. Longe de ser um conceito técnico e neutro, a sustentabilidade é, como aponta Sachs (2000), um campo de disputas que envolve escolhas éticas, culturais e ideológicas. E isso é ainda mais visível quando olhamos para territórios complexos como o Pantanal brasileiro.

Nesse contexto, não basta adotar as diretrizes da Agenda 2030 como um checklist institucional. A realidade pantaneira, marcada por dinâmicas sociais desiguais, presença indígena historicamente silenciada e crescente pressão econômica, desafia qualquer aplicação simplista de modelos prontos. O que está em jogo é a disputa pelo sentido do desenvolvimento e pelos direitos de decidir sobre o território.

⁴ O Relatório Brundtland, publicado em 1987 pela Comissão Mundial sobre Meio Ambiente e Desenvolvimento da ONU, introduziu oficialmente o conceito de desenvolvimento sustentável, definido como aquele que "atende às necessidades do presente sem comprometer a capacidade das futuras gerações de atenderem às suas próprias necessidades". O documento enfatiza a integração entre crescimento econômico, justiça social e preservação ambiental como pilares interdependentes (CMMAD, 1987).

A perspectiva da justiça socioambiental, desenvolvida por autores como Schlosberg (2007), amplia esse debate ao incluir a distribuição de riscos e benefícios, o reconhecimento das identidades e a participação efetiva dos grupos historicamente excluídos. No caso das populações indígenas do Pantanal, como destacam Sur e Mondardoa (2021), a invisibilização institucional é regra, não exceção. Grandes projetos de infraestrutura avançam sobre esses territórios com promessas de progresso, mas quase sempre à custa da cultura, da terra e da autonomia dessas comunidades.

Os corredores logísticos em Mato Grosso do Sul especialmente a Rota Bioceânica ilustram bem essas contradições. Os discursos oficiais exaltam ganhos em conectividade, integração regional e fortalecimento de cadeias produtivas. No entanto, como lembram Rodrigues e Castro (2014), esses projetos frequentemente ignoram os custos socioambientais, como a degradação de biomas sensíveis e a expulsão de populações vulneráveis. Não se trata de ser contra o desenvolvimento, mas de perguntar desenvolvimento para quem? A que preço?

A crítica de Sachs (2004) aos modelos universalizantes de desenvolvimento se torna central aqui. As soluções precisam nascer dos territórios, não ser impostas de cima para baixo. Modelos que desconsideram a diversidade cultural, ecológica e política das fronteiras reproduzem a lógica extrativista e centralizadora que historicamente marcou a ocupação do espaço no Brasil.

Na dimensão ambiental, essa crítica ganha corpo. Leff (2006) já alertava que a racionalidade produtivista, que mede valor apenas pelo potencial de exploração, precisa ser substituída por uma racionalidade ambiental voltada à vida, ao equilíbrio ecológico e à participação das comunidades na gestão dos bens comuns. Berkes (2003) reforça que só há gestão ambiental efetiva quando há participação social real não meramente consultiva nos processos decisórios.

A dimensão social da sustentabilidade, por sua vez, precisa deixar de ser apêndice do discurso econômico. Como propõe Sen (2000), o desenvolvimento só é real quando amplia as liberdades das pessoas. E como denuncia Dussel (2005), não haverá sustentabilidade se ela continuar sendo pensada sob as lógicas coloniais que subalternizam saberes e experiências de vida não hegemônicas.

É nesse ponto que se tornam particularmente relevantes as experiências que articulam conservação ambiental com protagonismo comunitário. Corredores ecológicos, quando construídos com base no conhecimento local e com a participação das comunidades, se tornam não apenas estratégias de conservação, mas espaços de resistência e ressignificação

territorial. Silva (2024) mostra que essa integração entre conectividade ecológica e saberes tradicionais é viável e urgente.

Mesmo diante do acirramento das fronteiras políticas e econômicas, experiências nas regiões limítrofes apontam para outra possibilidade a da cooperação transfronteiriça como ferramenta de sobrevivência mútua e justiça territorial. Labin e Rzayev (2025) mostram que o Corredor Bioceânico tem potencial para gerar desenvolvimento local, mas alertam sem governança democrática e sensível às especificidades locais, o projeto corre o risco de reproduzir os mesmos padrões de exclusão.

A infraestrutura logística, muitas vezes tratada como um dado técnico ou neutro, é, na verdade, um campo geopolítico. Alves Junior e Caixeta Filho (2021) argumentam que ela pode tanto fortalecer a soberania territorial de países periféricos quanto reforçar sua dependência a modelos de exportação primária. Ou seja, obras de integração física só serão instrumentos de justiça territorial se forem pensadas a partir de quem vive nos territórios e não apenas de quem lucra com eles.

Rodrigues e Castro (2014) alertam para o risco da padronização técnica que ignora as desigualdades regionais. Indicadores de eficiência logística não captam conflitos fundiários, impactos sociais ou perdas culturais. A eficácia de um corredor não pode ser medida apenas em toneladas transportadas, mas também na capacidade de promover justiça, inclusão e sustentabilidade.

As rotas interoceânicas para o Pacífico, como analisado por Silveira (2013), refletem a busca por novos mercados, mas frequentemente negligenciam os contextos locais por onde passam. Maehler *et. al.*, (2016) demonstram que, sem planejamento territorial integrado, esses projetos podem aprofundar desigualdades e reforçar práticas extrativistas que contradizem qualquer discurso de sustentabilidade.

As regiões de fronteira, como o Pantanal e a Amazônia, são espaços críticos para a construção de novas formas de governança ambiental. Corredores ecológicos transfronteiriços como os estudados por Silva *et. al.*, (2021) são estratégias fundamentais para manter a conectividade entre ecossistemas e garantir a biodiversidade. Gomes (2022) vai além, propondo redes ecológicas que ultrapassem os limites políticos nacionais e valorizem a gestão compartilhada entre países.

O comércio nas regiões de fronteira não deve ser visto apenas como motor econômico, mas também como dinamizador de laços sociais e culturais. Maehler *et. al.*, (2016) afirma que a intensificação das trocas entre Brasil e Argentina gerou processos de inclusão produtiva e valorização das identidades locais. Quando bem orientado, o comércio pode contribuir para o

fortalecimento da coesão territorial.

Por fim, o turismo especialmente o de base comunitária representa um dos caminhos mais promissores para uma sustentabilidade com rosto humano. Mercher e Zampier (2019) mostram que, quando desenvolvido com participação comunitária e sensibilidade cultural, o turismo pode valorizar o patrimônio natural, gerar renda e fortalecer a autonomia local. Mas, novamente, isso só ocorre quando o território deixa de ser visto como recurso e passa a ser reconhecido como espaço de vida.

3.3.1. Sustentabilidade e Inclusão nas Estratégias de Desenvolvimento

3.3.2. Governança Multinível e Participação Social

3.4. REALIDADES E DESAFIOS NAS FRONTEIRAS BRASILEIRAS

A formação das fronteiras brasileiras reflete processos históricos complexos, marcados por disputas coloniais e negociações diplomáticas que moldaram a configuração territorial do país. Iniciada no período colonial com o Tratado de Tordesilhas¹⁴ (1494), que estabeleceu uma divisão arbitrária da América do Sul entre Portugal e Espanha, a delimitação evoluiu para critérios mais pragmáticos com o Tratado de Madri¹⁵ (1750), fundamentado no princípio do *uti possidetis quem possui de fato, possui de direito* (CASTRO, 2005).

Após a independência em 1822, acordos bilaterais, como o Tratado de Petrópolis¹⁶ (1903), consolidaram as fronteiras atuais, priorizando a diplomacia e a ocupação efetiva do território (SILVA, 2010). Essa trajetória geopolítica, segundo Becker (2004), não foi isenta de tensões, revelando uma transição de confrontos armados para estratégias de integração, embora persista a influência de interesses imperiais.

No século XX, o regime militar¹⁷ intensificou a ocupação fronteiriça, promovendo a interiorização da economia nacional sob o lema integrar para não entregar, especialmente na Amazônia Legal (BECKER, 2004). Esse modelo autoritário gerou projetos de infraestrutura e

¹⁴O Tratado de Tordesilhas estabeleceu uma linha divisória entre as possessões de Portugal e Espanha no Novo Mundo, criando uma clara fronteira territorial baseada em uma linha imaginária, com a mediação do Papa, dividindo a América em duas partes (FONSECA, 2009, p. 45).

¹⁵O Tratado de Madri de 1750 foi um marco histórico, ao adotar o princípio do *uti possidetis*, que significava que a posse de um território por um dos países legitimava seu direito sobre ele, refletindo a realidade da ocupação (CASTRO, 2013, p. 118).

¹⁶O Tratado de Petrópolis, assinado em 1903, foi a solução diplomática para a questão territorial do Acre, mediante a compensação financeira da Bolívia e a aquisição de direitos sobre as riquezas naturais da região. Este acordo consolidou as fronteiras do Brasil na região Amazônica e teve grande importância para a integração territorial do país (CAMPOS, 2004, p. 113).

¹⁷O regime militar brasileiro foi caracterizado por uma forte repressão política e a implementação de políticas de integração territorial, como o Programa de Integração Nacional, que visava integrar a Amazônia e outras regiões periféricas ao restante do país" (CARVALHO, 2008, p. 76).

colonização que expandiram a presença estatal, mas provocaram conflitos fundiários, impactos ambientais e a desestruturação de modos de vida tradicionais (ALMEIDA, 2008).

Silveira (2013) critica essa abordagem desenvolvimentista por perpetuar desigualdades, ao priorizar a exploração econômica em detrimento da inclusão social, ecoando debates contemporâneos sobre justiça espacial (HAESBAERT, 2004). Assim, a formação das fronteiras não se resume a demarcações cartográficas, mas envolve dinâmicas socioeconômicas que demandam uma governança multiescalar (BOISIER, 2001).

As fronteiras brasileiras, com extensão total de aproximadamente 16.145 km, representam espaços estratégicos de interação geoeconômica, social e política, caracterizados por diversidade ambiental e cultural (OLIVEIRA, 2017). Essa faixa, que abrange 588 municípios e corresponde a 16,6% da superfície nacional, faz divisa com dez países sul-americanos, exceto Chile e Equador (IBGE, 2020).

A Tabela 2 resume as extensões por país vizinho, destacando suas particularidades geográficas e geopolíticas, conforme dados atualizados do Senado Federal (2011) e complementados por análises recentes.

Tabela 2: Extensão de fronteira brasileiras e suas características

País	Extensão aprox. (km)	Características principais
Argentina	1.263	Predominantemente fluvial (rios Iguazu e Uruguai), agroindústria e integração via Mercosul; polo de comércio na Tríplice Fronteira.
Bolívia	3.403	A mais extensa, atravessando Pantanal e Amazônia;
Colômbia	1.790	Definida por rios (808 km) e divisores de águas (223 km); os.
França (Guiana)	673	Fluvial (427 km) e divisores de águas (303 km); baixo risco geopolítico, potencial para cooperação espacial (Centro de Kourou ¹⁸).
Guiana	1.308	Estende-se por Pará e Roraima; riscos indiretos de disputas (Essequibo ¹⁹) e influência de ONGs em questões indígenas.
Paraguai	1.290	Marcada pela Tríplice Fronteira; alto risco de contrabando e tensões sobre o Tratado de Itaipu.
Peru	1.560	Segunda mais longa, na Amazônia; ênfase em comércio transfronteiriço e conservação.

¹⁸O Centro Espacial de Kourou, localizado na Guiana Francesa, é uma das principais instalações de lançamento de foguetes da Europa, sendo um ponto estratégico para lançamentos espaciais devido à sua proximidade com a linha do equador, que oferece vantagens significativas em termos de eficiência energética e custo (LIMA, 2016, p. 145).

¹⁹A disputa pelo território do Essequibo, situado na Guiana, é um dos conflitos territoriais mais antigos da América do Sul, envolvendo a Venezuela e a Guiana, com base em reivindicações históricas que datam do período colonial e do tratado de 1899, o qual a Venezuela considera inválido (MORENO, 2018, p. 132).

País	Extensão aprox. (km)	Características principais
Suriname	597	A menor; riscos de tráfico agravados por alianças políticas.
Uruguai	985	Terrestre (320 km) e fluvial (749 km); foco em agroindústria e integração regional.
Venezuela	2.137	Definida por divisores de águas (2.109 km); riscos expansionistas e enclaves das FARC.
Total	~16.145	

Fonte Adaptado de Senado Federal (2011) e IBGE (2024).

Na Tríplice Fronteira²⁰, a convergência de Brasil, Argentina e Paraguai promove intensa atividade comercial, turística e de serviços, mas também elevados níveis de contrabando, lavagem de dinheiro e desafios de segurança (BECKER, 2004; SENADO, 2011). Essa região, que inclui as cidades de Foz do Iguaçu (BR), *Ciudad del Este* (PY) e Puerto Iguazú (AR), é frequentemente referida como um dos principais polos de vulnerabilidade geopolítica sul-americana, devido à sua complexa dinâmica transfronteiriça.

O mapa da Figura 1 ilustra a disposição geográfica da região e evidencia os fluxos e tensões que caracterizam esse espaço de fronteira, marcado pela atuação de redes ilícitas transnacionais, zonas francas comerciais e assimetrias institucionais. A localização estratégica e a baixa presença estatal favorecem a atuação de atores informais, exigindo estratégias coordenadas de segurança e cooperação regional.

²⁰ "A Tríplice Fronteira, localizada entre Brasil, Argentina e Paraguai, é um território de grande relevância para a dinâmica de comércio e intercâmbio cultural. A região se caracteriza pela intensa movimentação de bens e pessoas, além de ser um ponto de desafios geopolíticos e de segurança devido à proximidade das três nações" (Silva, 2012, p. 98).

Figura 1 Mapa da Tríplice Fronteira (Foz do Iguaçu, Puerto Iguazú, Ciudad del Este)



Fonte Adaptado de Matriz *et al.*, (2022).

Este mapa evidencia a posição geográfica estratégica da Tríplice Fronteira, bem como a densidade das interações transfronteiriças. A proximidade das cidades e a fragilidade relativa da fiscalização criam condições favoráveis à circulação intensiva de bens, serviços e pessoas, tanto legalmente quanto de maneira irregular, contribuindo para vulnerabilidades e desafios ao Estado brasileiro.

Segundo Becker (2004), a amplitude territorial brasileira implica desafios e oportunidades que variam conforme o contexto histórico, geopolítico e regional, visto que a fronteira com a Argentina é um polo de agroindústria e integração via Mercosul. A Tríplice Fronteira (Brasil, Argentina, Paraguai) de acordo com Senado federal (2011), destaca-se por intensa atividade comercial e turística, mas também por desafios como contrabando e lavagem de dinheiro.

A proximidade entre Foz do Iguaçu (Brasil), Puerto Iguazú (Argentina) e *Ciudad del Este* (Paraguai), aliada à fragilidade relativa da fiscalização, favorece uma circulação intensiva de bens, serviços e pessoas, tanto em fluxos regulares quanto irregulares, contribuindo para vulnerabilidades institucionais e desafios à atuação do Estado brasileiro (MATRIZ *et al.*, 2022). Esse padrão, no entanto, não se restringe à região sul as fronteiras brasileiras apresentam uma variedade de dinâmicas, riscos e potencialidades que variam

conforme as características geográficas, sociais e políticas de cada país vizinho.

O mapa destaca as principais áreas de tensão ao longo das fronteiras brasileiras, como a Tríplice Fronteira (contrabando e lavagem de dinheiro), a Amazônia (tráfico, desmatamento, ausência do Estado), a região do Pantanal (conflitos fundiários e degradação ambiental), e a fronteira com a Venezuela (instabilidade migratória e riscos geopolíticos).

Figura 2: Problemas nas Fronteiras do Brasil.



Fonte Adaptado de IPEA (2017)

O mapa evidencia as principais áreas de tensão e desafios presentes nas extensas fronteiras do Brasil, revelando uma diversidade de problemas que refletem a complexidade geográfica, social e política das regiões limítrofes com os países vizinhos. A fronteira com a Bolívia, segundo Boisier (2001), apresenta os riscos associados ao tráfico de drogas, intensificado pela expansão da produção de cocaína sob Evo Morales e conflitos fundiários no Pantanal, exigindo governança multiescalar. Já a extensão com a Colômbia, enfrenta desafios com o tráfico de drogas e armas ligado às FARC²¹ (SENADO, 2011).

21 A extensão de fronteira com a Colômbia enfrenta desafios significativos relacionados ao tráfico de drogas e armas, especialmente devido à atuação das Forças Armadas Revolucionárias da Colômbia (FARC), um dos grupos insurgentes mais influentes da região" (SENADO, 2011, p. 245).

A faixa de fronteira com a Guiana Francesa, possui baixo risco geopolítico e potencial para cooperação tecnológica, como no Centro Espacial de Kourou (SENADO, 2011). A Guiana, segundo o Senado Federal (2011), possui riscos indiretos devido à disputa do Essequibo com a Venezuela e influência de ONGs em questões indígenas, como na Reserva Raposa Serra do Sol. Contribui para debates sobre proteção de povos tradicionais, aplicáveis às comunidades Kadiwéu próximas a Aquidauana.

A fronteira com o Paraguai, é marcada pela Tríplice Fronteira, é um *hotspot*²² impactados por atividades agropecuárias e urbanização, com consequências como escassez hídrica e alterações climáticas. Regiões como o Pantanal e a Amazônia conforme Ribeiro (2022) são consideradas em risco de se tornarem novos *hotspot*²³ devido a pressões ambientais, como a alteração de ciclos hídricos e desmatamento intenso. Além disto, esta fronteira é marcada por contrabando, tráfico e lavagem de dinheiro conforme Senado (2011), aproximadamente US\$ 6 bilhões anuais, além de tensões sobre o Tratado de Itaipu.

O Peru, foca no comércio transfronteiriço e conservação ambiental, com relevância para a integração logística da Rota Bioceânica via portos peruanos. Segundo Sachs (2009), exige políticas que equilibrem desenvolvimento e sustentabilidade. Já a fronteira com o Suriname, segundo Senado (2011), enfrenta riscos de tráfico de armas e drogas, agravados pela aliança de Bouterse com o socialismo bolivariano.

Na fronteira com o Uruguai conforme Senado (2011), destaca-se pela agroindústria e integração regional via Mercosul. Menos relevante para a Rota Bioceânica, mas serve como referência para políticas de comércio transfronteiriço. A Venezuela conforme Senado (2011), apresenta riscos expansionistas do socialismo bolivariano e enclaves das FARC.

A configuração regional brasileira apresenta disparidades significativas, com o Sul priorizando a agroindústria e a integração, conforme Maehler *et. al.*, (2016), enquanto o Norte enfrenta intermitência estatal e ameaças transnacionais. Silveira (2013) observa que projetos logísticos, como corredores interoceânicos, embora ampliem mercados, tendem a reproduzir desigualdades ao desconectar a infraestrutura das demandas locais, o que reforça a necessidade de uma governança binacional capaz de superar assimetrias e promover inclusão social.

²² Em geopolítica, os *hotspots* são regiões onde as tensões políticas ou militares são intensas, exigindo uma vigilância contínua e uma intervenção internacional em muitos casos" (Ramos, 2017, p. 89).

²³ Os hotspots de biodiversidade são áreas que contêm uma grande quantidade de espécies únicas e ameaçadas, sendo essenciais para a preservação da fauna e flora mundial" (Myers, 2000, p. 381).

Nesse contexto, a integração regional via Mercosul²⁴ e Pan-Amazônia²⁵ expõe a tensão entre centralidade econômica e conservação socioambiental. (2016) destacam o fortalecimento institucional do bloco, mas Silveira (2013) ressalta fragilidades logísticas e a ausência de conexão com as populações locais. Na relação entre desenvolvimento e conservação o Pantanal, a maior planície alagável do planeta e Patrimônio Natural da Humanidade pela UNESCO, cuja biodiversidade e regime de cheias sustentam habitats variados e espécies emblemáticas como a onça-pintada, a arara-azul e o jacaré-do-pantanal. Apesar de sua importância ecológica e econômica com destaque para a pecuária extensiva e o ecoturismo, a região enfrenta ameaças como desmatamento, queimadas e alterações climáticas, que comprometem seu equilíbrio natural.

Na Amazônia, Porto *et. al.*, (2021) enfatizam a geopolítica setentrional, marcada pela ausência de coordenação intergovernamental, comprometendo soberania e sustentabilidade, enquanto a falta de governança multinível sensível às especificidades territoriais impede o equilíbrio entre integração e equidade.

A desigualdade territorial nas faixas de fronteira reflete fragilidade estatal e investimentos assimétricos; Franco e Scholvin (2024) argumentam que a baixa atratividade política marginaliza essas regiões, e o Livro Branco de Defesa Nacional (Brasil, 2020) reconhece omissões em projetos de integração.

Silveira (2013) reforça essa crítica ao apontar a orientação mercantilista dos corredores logísticos, priorizando fluxos de mercadorias sobre necessidades sociais, em consonância com Raffestin (1993) sobre territorialidade seletiva. Haesbaert (2004) amplia essa análise ao mostrar como a multiterritorialidade das populações fronteiriças é ignorada pelas políticas públicas, agravando vulnerabilidades socioeconômicas. A proteção de povos indígenas e tradicionais demanda abordagens que ultrapassem a retórica multicultural.

Sur e Mondardo (2021) denunciam a invisibilização indígena nos processos de integração o primeiro focando na vulnerabilidade amazônica e o segundo na resistência Guarani. Ferramentas como o MacroZEE (IBGE, 2023) auxiliam na demarcação, mas sem participação efetiva, perpetuando a desconexão entre cartografia estatal e epistemologias indígenas. Esses autores defendem marcos transfronteiriços que reconfigurem a soberania em favor dos direitos coletivos e da autodeterminação.

²⁴ O Mercosul é um exemplo de integração regional na América do Sul, buscando reduzir as barreiras comerciais entre os países membros e fortalecer a colaboração em diversas áreas, como segurança, infraestrutura e políticas sociais" (Rodrigues, 2018, p. 45).

²⁵ A Pan-Amazônia é uma região geográfica e política que transcende as fronteiras nacionais, sendo fundamental não apenas para a preservação ambiental global, mas também para o entendimento das dinâmicas de desenvolvimento e das tensões territoriais que envolvem países da América do Sul" (Martins, 2017, p. 115).

Segundo Oliveira *et. al.*, (2024), a conservação ambiental em áreas de fronteira exige políticas transnacionais com corredores ecológicos para preservar ecossistemas fragmentados. Lopes *et. al.*, (2022) apontam a falta de sinergia na Pan-Amazônia, enquanto iniciativas como o ARPA e o MacroZEE esbarram em limitações de escala. Benedetti (2014) denuncia as zonas cinzentas que facilitam atividades ilegais, em contraste com o potencial comunitário de proteção.

Essa tensão entre centralização e descentralização reforça a necessidade de maior colaboração com comunidades locais. Salles (2021) argumenta que, embora o Mercosul ofereça espaços institucionais, carece de mecanismos vinculantes, e que as assimetrias normativas exigem redes subnacionais para romper a inércia central. Felicio (2021) adverte ainda sobre a dependência do apoio político para viabilizar essa governança multilateral.

As fronteiras guardam potencial para o desenvolvimento sustentável, com redes transfronteiriças fortalecendo comércio e turismo. Gomes (2022) destacam o papel dos intercâmbios comerciais na reconfiguração local, o autor alerta para a informalidade no turismo comunitário, que, apesar de promover inclusão, demanda corredores ecológicos para garantir a biodiversidade.

A governança compartilhada surge como elemento-chave para transformar periferias em vetores de integração. Sustentabilidade e justiça socioambiental, portanto, configuram-se como imperativos éticos que ultrapassam abordagens conservacionistas. Farley (2004) critica a lógica econômica que ignora limites biofísicos, defendendo uma economia ecológica.

A Constituição Brasileira (1988, art. 225) assegura direitos ambientais, mas conflitos persistem em empreendimentos minerários. Little (2001) e Diegues (1996) evidenciam tensões estruturais, Krenak (2019) apresenta crítica indígena à produtividade ocidental, Brandão (2018) aponta impactos de hidrelétricas e rodovias, e Sachs (2009) propõe desenvolvimento inclusivo. Guimarães (2006) e Shiva (2003) defendem transições éticas e a rejeição da homogeneização. Nesse cenário, a educação ambiental assume papel estratégico ao fomentar consciência crítica, indispensável para um futuro equitativo.

IV A ROTA BIOCEÂNICA E SUA INSERÇÃO REGIONAL

A Rota Bioceânica é apresentada como uma iniciativa de grande relevância geopolítica e territorial para a América do Sul, sobretudo por seu potencial de reconfiguração logística e fortalecimento da integração regional. Compreendida como um corredor multimodal que conecta o Brasil aos portos chilenos no Pacífico, atravessando Paraguai e Argentina, a Rota tem sido objeto de análise por diferentes autores e especialistas em Geografia e Planejamento Territorial. A seguir, discutem-se os fundamentos conceituais dessa proposta.

A concepção da Rota Bioceânica como um projeto de integração infraestrutural, econômica e sociocultural entre países da América do Sul em especial Brasil, Paraguai, Argentina e Chile tem ganhado destaque nas últimas décadas como estratégia de desenvolvimento regional e expansão das conexões transcontinentais. Do ponto de vista geográfico, trata-se de um corredor multimodal que visa conectar o Atlântico ao Pacífico, atravessando o território sul-americano e redesenhando os fluxos logísticos e comerciais tradicionais (ASATO; DORSA, 2019).

De acordo com Asato e Dorsa (2022), a Rota Bioceânica se insere em uma lógica que ultrapassa a dimensão técnica de um corredor rodoviário, envolvendo múltiplas escalas de análise, como a local, a regional e a internacional. Na visão dos autores, trata-se de uma proposta que articula o território de forma integrada, ao mesmo tempo em que apresenta desafios ambientais, sociais e econômicos que devem ser enfrentados para que os benefícios do projeto sejam efetivamente alcançados.

Almeida *et. al.*, (2021) ressaltam que a atuação das políticas públicas nos municípios fronteiriços é crucial para mediar os impactos da implantação da rota, especialmente no que tange à infraestrutura urbana, à inclusão social e à governança territorial. Ainda sob a perspectiva geográfica, o conceito de rota bioceânica deve ser compreendido como um dispositivo que reorganiza o espaço a partir da intensificação dos fluxos.

Segundo Cabrera (2020), a implantação da rota no Mato Grosso do Sul, , tem potencial para transformar a dinâmica econômica do estado, particularmente em setores como o agronegócio e a logística. Essa ideia também é explorada por Weber e Marques (2023), ao relacionar o corredor ao avanço de inovações no agronegócio, como a pecuária de precisão, indicando que os efeitos da rota não se restringem apenas ao transporte de mercadorias, mas alcançam também os sistemas produtivos e tecnológicos locais.

Na mesma linha, Benteo e Quirino (2021) investigam a viabilidade técnica e econômica da rota, apontando para sua capacidade de promover a redução de custos logísticos

e aumentar a competitividade regional. No entanto, os autores também alertam para a necessidade de uma avaliação criteriosa dos impactos socioambientais, reforçando que o sucesso do projeto depende da articulação entre planejamento territorial, investimento público e cooperação internacional.

Além do aspecto funcional, diversos estudos têm destacado o papel simbólico e cultural da Rota Bioceânica. Asato e Dorsa (2019) exploram a noção de território vivido ao longo do corredor, destacando as interações materiais e imateriais que configuram uma vivência transnacional compartilhada.

Salazar, Dorsa e Shiota (2023) discutem as implicações jurídico-ambientais na fronteira entre Brasil e Paraguai, chamando atenção para a importância de se considerar as legislações e especificidades territoriais na implementação de grandes projetos de infraestrutura.

Por outro lado, Palacio (2024) amplia o debate ao abordar a proposta da rota bioceânica ferroviária Paranaguá–Antofagasta, reforçando o potencial da iniciativa para consolidar a integração regional sul-americana em moldes sustentáveis e de longo prazo. Em consonância com essa perspectiva, Asato *et. al.*, (2021) analisam a rota como um campo discursivo em constante disputa, no qual diferentes agentes públicos, privados e comunitários constroem narrativas sobre desenvolvimento, identidade e pertencimento regional.

Dessa forma, é possível afirmar que o conceito de Rota Bioceânica, sob uma perspectiva geográfica, transcende a mera função de corredor logístico. Ele se configura como um projeto multifacetado, que envolve aspectos territoriais, sociais, culturais, econômicos e ambientais. Sua complexidade exige uma abordagem integrada e multiescalar, capaz de articular os diversos interesses e dinâmicas presentes nos territórios por onde ela se estabelece.

4.1. ANTECEDENTES HISTÓRICOS

As primeiras discussões a respeito da integração física entre países da América do Sul, datam a partir da independência dos países da região, Simões (2011), lembra que no século XIX, atores sociais como Simón Bolívar sonhava com a união das nações sul-americanas com a finalidade de promover o desenvolvimento coletivo garantindo assim a autonomia dos países.

Oliveira (2007), afirma que a Bolívar organizou os Congresso Anfictiônico ou Congresso do Panamá em 1826, foi um importante evento diplomático realizado em 1826,

com o objetivo de discutir a união e a cooperação entre as recém-independentes repúblicas latino-americanas. Este congresso teve lugar na cidade do Panamá, e seu nome "Anfictiônico" faz referência a uma antiga assembleia da Grécia Antiga, que reunia representantes de diversas cidades-estado com o objetivo de promover a paz e a segurança regional.

Segundo Santos (2012), o congresso foi idealizado por Simón Bolívar, o libertador de grande parte da América Latina, que tinha o objetivo de criar uma confederação de repúblicas independentes para promover a cooperação política e econômica entre os países da América Latina, além de proteger a região contra ameaças externas, especialmente a influência europeia.

O Congresso tinha como um de seus principais objetivos promover a solidariedade e a cooperação entre os países latino-americanos, reduzindo as tensões políticas internas e fortalecendo a posição do continente no cenário global. Para Bolívar, essa união era essencial não apenas para a defesa da soberania nacional, mas também para a criação de uma identidade comum entre as repúblicas recém-formadas. Como observa Santos (2012), "Bolívar acreditava que a fragmentação política da América Latina poderia levar ao enfraquecimento dos países frente às pressões externas, principalmente da Europa e dos Estados Unidos" (SANTOS, 2012, p. 85).

Outro objetivo central do Congresso foi a defesa contra a intervenção de potências estrangeiras, especialmente a ameaça de uma possível retomada da monarquia espanhola ou a expansão de outras potências europeias no continente. Como explicita Almeida (2007), Bolívar via a unificação política não apenas como uma forma de evitar a desintegração interna, mas também como uma estratégia fundamental para proteger a independência das repúblicas contra qualquer tipo de ingerência externa.

Ele propunha a criação de uma zona de livre comércio, com a eliminação das tarifas alfandegárias e a facilitação do comércio entre os países membros. Bolívar acreditava que a união econômica poderia fortalecer a região e torná-la menos dependente das potências externas, como a Grã-Bretanha e os Estados Unidos, que dominavam os mercados internacionais. Segundo Garcia (2010), Bolívar defendia a integração econômica como uma forma de garantir que os países latino-americanos pudessem competir no mercado global, sem depender da intervenção de potências estrangeiras.

O Congresso do Panamá contou com a participação de representantes de várias repúblicas latino-americanas recém-independentes, com exceção de alguns países como Brasil, Uruguai e Bolívia. O Brasil, que havia se tornado independente em 1822, estava sob a liderança de Dom Pedro I e possuía uma política externa mais voltada para a consolidação da

sua monarquia. Como explica Cavalcante (2015), o Brasil, por estar em um momento de transição monárquica e ainda consolidando sua independência, não compartilhou do projeto republicano de Bolívar, preferindo priorizar a sua própria política interna e de alianças.

O Congresso Anfictiônico não obteve os resultados esperados por Bolívar, diversos fatores contribuíram para o fracasso do congresso, as repúblicas latino-americanas, embora compartilhassem a experiência comum de luta pela independência, Pérez (2016) destaca que a ausência de uma visão comum entre os países latino-americanos dificultou a criação de um bloco político coeso, visto que cada país tinha suas próprias prioridades e interesses nacionais, e muitos estavam mais focados na consolidação de suas fronteiras e estratégias internas do que na construção de uma união regional.

Além disto, a não participação do Brasil, a Bolívia e o Uruguai enfraqueceram ainda mais o projeto de integração. Rodrigues (2018), argumenta a falta de comprometimento duradouro de muitos países com a ideia de Bolívar, que consideravam mais importante o fortalecimento de suas soberanias nacionais, fez com que o projeto não tivesse uma base sólida de apoio.

Após o Congresso, muitos países voltaram a focar em suas questões internas, o que enfraqueceu o espírito de solidariedade latino-americana. Silva (2014), afirma que o fracasso do congresso também refletiu a falta de uma estrutura sólida para a implementação das propostas de Bolívar, que não conseguiram superar os desafios internos e as disputas regionais.

Apesar disto, Robledo (2001), salienta que os projetos não ter alcançado os objetivos originais de Bolívar, o Congresso do Panamá deixou um legado importante na história da América Latina. Ele demonstrou a visão de integração e solidariedade regional de Bolívar, que ainda hoje inspira projetos de integração latino-americana, como a UNASUL (União das Nações Sul-Americanas) e o Mercosul. Além disso, o congresso foi um marco simbólico para o processo de independência e a formação de uma identidade latino-americana comum.

As discussões continuaram ao longo do tempo, evoluindo de projetos para políticas e esforços focados na cooperação econômica coletiva. Segundo Oliveira (2007), em 1889 dezoito nações panamericanas criaram a Secretaria, o Bureau Comercial das Repúblicas Americanas, a fim de promover o comércio no hemisfério ocidental. Bonilla Bolaños (2017), conceitua que no período da Guerra Fria, o Tratado Interamericano de Assistência Recíproca ou Tratado do Rio foi adotado em 1947, como sistema de segurança coletiva com a finalidade de enfrentamento dos desafios e conflitos globais e conter as tensões dentro do hemisfério.

Formada em 1960 a Associação Latino-Americana de Livre Comércio (ALALC), de

acordo com Oliveira (2014), o objetivo de criar um mercado comum na América Latina. Posteriormente, em 1969, o Pacto Andino foi fundado, segundo Haffner e Almeida (2018), seu objetivo foi de integração econômica entre os países da região andina.

O Mercado Comum do Sul (Mercosul), foi estabelecido no final do século XX e início do século XXI, Carvalho (2020), afirma que o Mercosul foi estabelecido em 1991, e representou para a América do Sul um avanço significativo na integração econômica impulsionado a importância da cooperação regional.

O lançamento da Iniciativa para a Integração da Infraestrutura Regional Sul-Americana (IIRSA), em 2000, em Brasília, foi um marco na trajetória da integração física entre os doze países da América do Sul, conforme salienta Asato *et. al.*, (2019), a iniciativa foi criada com o objetivo de impulsionar o processo de integração política, social e econômica da América do Sul e promover o desenvolvimento de sub-regiões isoladas, através da otimização da infraestrutura regional e da adoção de ações específicas.

As discussões iniciais sobre a Rota Bioceânica conforme explica Asato e Dorsa (2021), ganhou um esforço coletivo e multidimensional, envolvendo diferentes agentes sociais, níveis de governo e setores econômicos, segundo Melón (2022), o que culminou na Declaração de Assunção que formalizou o projeto do Corredor Rodoviário Bioceânico em 2015, assinado pelos presidentes da Argentina, Brasil, Chile e Paraguai, consolidando o compromisso de aprimorar a infraestrutura transnacional e facilitar a circulação de pessoas e mercadorias.

O engajamento entre países através de acordos bilaterais e multilaterais, reflete os princípios da cooperação, O programa Conexão Sul (2023), que conta com apoio do Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID), que oferecem assistência técnica, financiamento e desenvolvendo planos diretores para o projeto.

Neste sentido os acordos bilaterais entre Brasil e Chile em 2025, diferente dos mecanismos de blocos formais trata de um novo modelo de governança regional que valoriza a coordenação prática em torno de projetos concretos de infraestrutura e conectividade, potencializando os efeitos positivos da interdependência econômica. Essas cooperações bilaterais permitem maior flexibilidade e agilidade na articulação de interesses logísticos, comerciais e estratégicos

É importante destacar que os acordos institucionais também envolvem compromissos com organismos multilaterais, como o Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID) e a Comissão Econômica para a América Latina e o Caribe (CEPAL), são financiadores, assessores técnicos e facilitadores da cooperação. A participação pioneira dessas entidades,

conforme apontado por autores como Palacio (2024), ao analisar o processo, contribuiu para as discussões embrionárias e para a legitimação da busca por rotas que promovessem a integração física na região.

Embora o projeto da Rota Bioceânica tenha sido inicialmente recebido com entusiasmo, Asato (2021), argumenta que articulação desses países por meio de acordos bilaterais e multilaterais tem sido fundamental para viabilizar a infraestrutura física e institucional necessária à implementação do corredor. Asato e Dorsa (2021) alertam para os desafios de implementação desses acordos, especialmente frente às assimetrias institucionais e econômicas entre os países envolvidos, os autores afirmam que a ausência de mecanismos de governança eficazes pode comprometer a sustentabilidade do projeto, exigindo, portanto, um esforço diplomático contínuo.

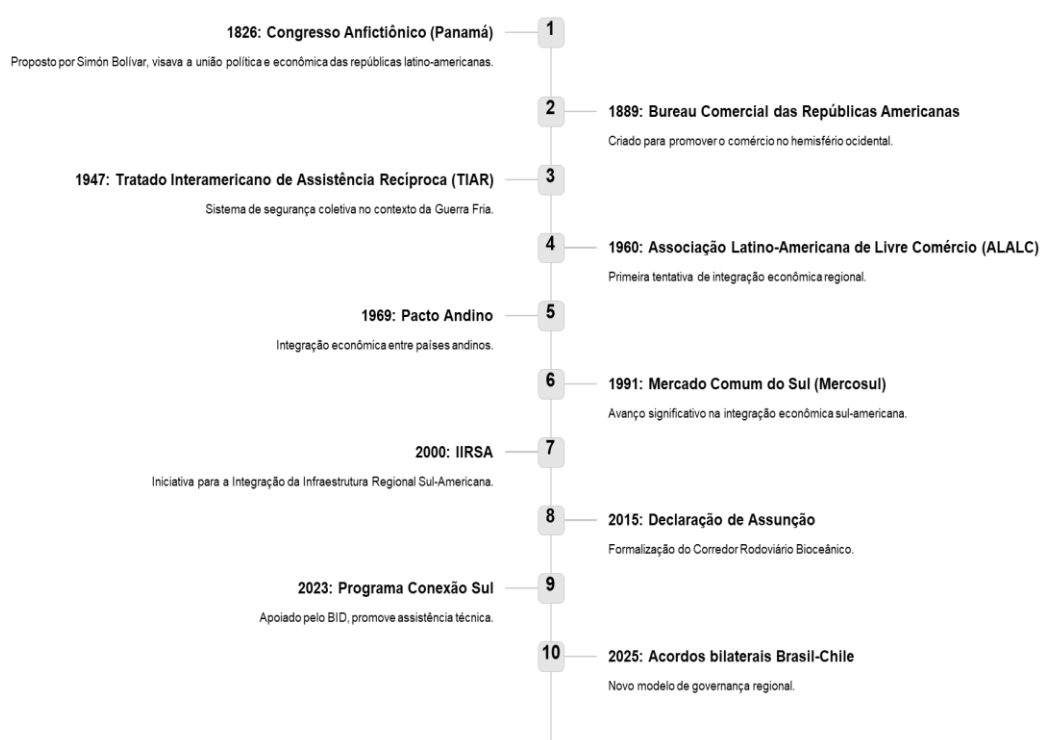
Segundo Asato e Dorsa (2021), a institucionalização da Rota, portanto, vai além da mera assinatura de acordos formais, demanda a criação de uma cultura de cooperação regional, baseada na confiança mútua, na transparência e na previsibilidade dos processos decisórios. Diante disto, a cultura deve ser cultivada a partir de experiências exitosas de colaboração entre os países, como aquelas registradas nos fóruns regionais anteriores à própria Rota Bioceânica.

De acordo com Wilke, Gonçalves e Asato (2022), afirmam que o compromisso dos governos com os princípios da integração regional bem como a estabilidade política, são condições essenciais para a manutenção dos acordos institucionais, visto que as mudanças abruptas no cenário político interno podem impactar negativamente a continuidade das ações conjuntas.

Dessa forma, compreender-se que os antecedentes históricos bem como os acordos entre países configuram não apenas instrumentos formais de cooperação, mas verdadeiros fundamentos estruturais de fundamentação à Rota Bioceânica, visto que o sucesso do projeto depende de um arranjo institucional robusto, flexível e participativo, que permita a adaptação às mudanças e a consolidação de uma agenda regional de desenvolvimento compartilhado.

Para melhor visualizar a trajetória histórica da integração sul-americana e os antecedentes da Rota Bioceânica, o Gráfico 1 apresenta os principais marcos diplomáticos, econômicos e institucionais, destacando o papel de acordos bilaterais e multilaterais na consolidação do projeto. Essa síntese temporal permite compreender como iniciativas de cooperação, desde o século XIX até os esforços contemporâneos, construíram a base estrutural para a implementação do corredor bioceânico.

Gráfico 1: Cronologia da Integração Latino-americana e antecedentes da Rota Bioceânica (século XIX–XXI)



Fonte: Elaborado pelos autores a partir de Simões (2011); Oliveira (2007, 2014); Santos (2012); Cavalcante (2015); Asato e Dorsa (2021); Palacio (2024).

O histórico apresentado evidencia que a Rota Bioceânica não é resultado de uma iniciativa isolada, mas de um processo contínuo de integração política, econômica e social na América do Sul. Desde os ideais de Bolívar no século XIX até os acordos bilaterais e multilaterais do século XXI, observa-se a consolidação de uma agenda regional que busca conciliar infraestrutura, desenvolvimento econômico e cooperação transnacional. O quadro síntese reforça que a implementação bem-sucedida do corredor depende de uma governança robusta, flexível e participativa, capaz de articular os interesses dos diferentes países e atores envolvidos.

4.1.1. Início das Discussões Gênese de uma Integração Física Sul-Americana

As discussões iniciais sobre a Rota Bioceânica emergiram a partir de um esforço coletivo de integração regional sul-americana, articulado por meio de políticas públicas, iniciativas acadêmicas e estratégias voltadas ao desenvolvimento territorial. De acordo com Asato *et. al.*, (2019), o projeto da Rota de Integração Latino-Americana (RILA) foi concebido como uma proposta voltada à ampliação das conexões logísticas entre países da América do Sul, com destaque para seu potencial de indução ao desenvolvimento turístico e à dinamização econômica das regiões fronteiriças.

Complementarmente, Asato *et. al.*, (2019) também exploram as possibilidades geradas pela economia criativa no contexto do Corredor Bioceânico, destacando que, desde os primeiros debates, houve uma preocupação em pensar o desenvolvimento local a partir da valorização das culturas regionais e da articulação entre diferentes setores produtivos.

Essa perspectiva é retomada na tese de Asato (2021), na qual o autor aprofunda a análise sobre a Rota como um campo de possibilidades para o turismo, compreendendo-a como uma estratégia de desenvolvimento que vai além da simples infraestrutura viária, ao incorporar aspectos culturais, sociais e econômicos.

Na mesma linha, Almeida *et. al.*, (2021) analisam os primeiros movimentos das administrações públicas locais, especialmente nos municípios de Porto Murtinho (Brasil) e Carmelo Peralta (Paraguai), ressaltando que os debates sobre a Rota Bioceânica passaram a influenciar diretamente as agendas municipais e suas estratégias de desenvolvimento. Os autores apontam que, mesmo em fase inicial, o projeto já gerava expectativas quanto à melhoria da infraestrutura urbana, à atração de investimentos e à ampliação das oportunidades de emprego.

Por sua vez, Gonçalves, Wilke e Asato (2023) enfatizam as potencialidades do turismo de experiência em Porto Murtinho, considerando que o Corredor Bioceânico poderia se consolidar como uma alternativa inovadora e competitiva para o turismo na região. Para esses autores, as discussões iniciais foram fundamentais para promover a articulação entre os setores público e privado, bem como para fomentar a participação da sociedade civil no planejamento territorial.

Palacio (2024), ao tratar da Rota Bioceânica Ferroviária entre Paranaguá e Antofagasta, acrescenta uma dimensão estratégica ao debate, ao considerar que a integração ferroviária representa uma alternativa logística sustentável, capaz de impulsionar o desenvolvimento socioeconômico regional. Sua análise reforça a importância de considerar

diferentes modais de transporte e suas articulações territoriais como parte integrante do planejamento de corredores logísticos.

Asato e Dorsa (2021) discutem os desafios enfrentados pela Rota Bioceânica à luz do desenvolvimento local, apontando para questões como a sustentabilidade ambiental, a inclusão social e a necessidade de políticas públicas consistentes. Para os autores, desde as fases preliminares, a Rota foi concebida como um projeto ambicioso que, para além das obras de infraestrutura, exige estratégias de governança territorial e gestão participativa.

Ainda nesse contexto, Wilke, Gonçalves e Asato (2022) destacam a importância de compreender a competitividade em corredores turísticos, tomando a Rota Bioceânica como estudo de caso. Os autores ressaltam que os primeiros estudos e debates já apontavam para a necessidade de planejamento integrado entre os países envolvidos, a fim de garantir uma integração efetiva e sustentável.

As primeiras discussões sobre a Rota Bioceânica revelam um esforço coletivo e multidimensional, envolvendo diferentes agentes sociais, níveis de governo e setores econômicos. A literatura aponta que, desde seu surgimento, o projeto foi concebido como uma estratégia de desenvolvimento regional e integração continental, com forte ênfase no turismo, na economia criativa e na valorização dos territórios fronteiriços.

Na visão de Asato e Dorsa (2021), um dos aspectos centrais nas discussões preliminares foi o entendimento da Rota Bioceânica como ferramenta de transformação territorial. Segundo os autores, a proposta da rota vai além da mera infraestrutura de transporte, sendo pensada como um elemento catalisador de processos de desenvolvimento local, especialmente em regiões periféricas e de fronteira historicamente negligenciadas. Nesse sentido, observa-se uma convergência teórica com os estudos de Almeida *et. al.*, (2021), os quais reforçam que as primeiras articulações institucionais priorizaram a inserção dos municípios fronteiriços nas agendas de planejamento regional, a fim de garantir que tais localidades não fossem apenas rotas de passagem, mas sim espaços estratégicos de valorização socioeconômica.

Ainda nesse escopo, destaca-se a contribuição de Gonçalves, Wilke e Asato (2023), que enfatizam a importância da inovação e da competitividade no fortalecimento do turismo em territórios localizados ao longo do corredor. Os autores defendem que as discussões iniciais incorporaram a ideia de um turismo de base comunitária e experiencial, promovendo o envolvimento direto das populações locais e valorizando os saberes tradicionais.

Tal abordagem dialoga com os princípios da economia criativa discutidos por Asato *et. al.*, (2019), os quais propõem uma nova lógica de desenvolvimento territorial baseada na

cultura, na identidade e na produção simbólica, elementos frequentemente negligenciados em projetos de infraestrutura convencionais.

Por outro lado, Asato (2021) argumenta que, embora o projeto da Rota Bioceânica tenha sido inicialmente recebido com entusiasmo, houve, desde o início, preocupações legítimas em relação à sua viabilidade e aos impactos potenciais, sobretudo nas dimensões ambiental e social. O autor chama atenção para o fato de que, para além das promessas de desenvolvimento, era (e ainda é) necessário garantir mecanismos de governança multiescalar, capazes de articular as demandas locais com as decisões de instâncias superiores, promovendo, assim, um modelo de desenvolvimento territorial mais inclusivo e sustentável.

Ademais, a análise de Palacio (2024) sobre a Rota Bioceânica Ferroviária Paranaguá-Antofagasta contribui para ampliar o escopo do debate ao introduzir a variável da intermodalidade como peça-chave para a efetivação do projeto. Na concepção do autor, o debate inicial sobre a rota revelou uma carência de articulação entre os diferentes modais de transporte na América do Sul, o que reforça a necessidade de pensar o projeto não apenas em termos rodoviários, mas como parte de um sistema logístico integrado. Essa visão amplia os horizontes das discussões iniciais e revela a complexidade da implementação da rota, tanto do ponto de vista técnico quanto político.

Outra contribuição relevante vem de Wilke, Gonçalves e Asato (2022), que aprofundam o debate sobre a competitividade dos destinos turísticos ao longo do Corredor Bioceânico. Para os autores, o planejamento estratégico das regiões envolvidas deve considerar as dinâmicas do mercado turístico internacional, bem como a necessidade de desenvolver produtos turísticos diferenciados. Nesse sentido, as primeiras discussões sobre a rota já evidenciavam a preocupação com a criação de identidades territoriais fortes, capazes de atrair visitantes e promover experiências autênticas, em consonância com as tendências contemporâneas do turismo.

Por fim, cabe ressaltar que os estudos de Asato *et. al.*, (2019) sobre a Rota de Integração Latino-Americana (RILA) oferecem um importante precedente teórico para a compreensão da Rota Bioceânica. A RILA, ao propor uma malha de conexões físicas e simbólicas entre países latino-americanos, antecipava discussões que seriam retomadas e aprofundadas no contexto da Rota Bioceânica.

Assim, pode-se afirmar que os debates inaugurais não surgiram de forma isolada, mas sim inseridos em uma trajetória histórica de tentativas de integração regional, cujas bases foram sendo construídas a partir de experiências anteriores, ainda que nem sempre bem-sucedidas.

4.1.2 Antecedentes históricos e COSIPLAN/IIRSA

Compreender a Rota Bioceânica apenas como projeto rodoviário em execução seria reduzir sua densidade histórica e política. O traçado que hoje mobiliza investimentos e expectativas nos territórios do Centro Oeste brasileiro inclusive Aquidauana e Anastácio resulta de mais de duas décadas de acumulação técnico diplomática em torno da ideia de integração física continental. Como apontam análises sobre integração regional e política externa brasileira, agendas de infraestrutura tendem a cristalizar visões de desenvolvimento, hierarquias de poder e estratégias de inserção internacional (VIGEVANI; MARIANO, 2014; SARAIVA, 2016; ALMEIDA, 2013).

Ao rastrear esses antecedentes, tornasse possível distinguir continuidades (conectividade como condição de competitividade) de inflexões (ênfase em coesão social, redução de assimetrias e participação comunitária no marco da UNASUL/COSIPLAN). Além disso, a genealogia ajuda a relativizar leituras que apresentam a Rota Bioceânica como ideia recente.

Documentos da IIRSA já identificavam, no início dos anos 2000, eixos transversais de integração Atlântico–Pacífico, entre os quais o então denominado Eixo de Capricórnio recorte territorial que atravessa partes do Brasil, Paraguai, norte da Argentina e norte do Chile, articulando corredores potenciais entre os oceanos. A atual denominação Bioceânica de Capricórnio adotada pelo Ministério do Planejamento e Orçamento (MPO) recupera explicitamente esse legado (COSIPLAN, 2012; BRASIL. MPO, 2023).

A I Reunião de Presidentes da América do Sul, realizada em Brasília em 31 de agosto e 1º de setembro de 2000, constituiu marco simbólico e operativo para a agenda de integração do subcontinente. O Comunicado de Brasília registrou o compromisso dos doze Chefes de Estado em promover democracia, desenvolvimento sustentável e maior cooperação intrarregional, destacando a infraestrutura como elemento chave para superar assimetrias e aprofundar a integração econômica (BRASIL, 2000). Ainda que o termo IIRSA não tenha sido amplamente difundido no debate público naquele momento, a reunião desencadeou o processo que, meses depois, seria formalizado como Iniciativa para a Integração da Infraestrutura Regional Sul Americana.

A IIRSA nasceu, portanto, sob o signo do multilateralismo presidencial e com apoio técnico financeiro de organismos regionais como o Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID), a Corporação Andina de Fomento (CAF) e o Fundo Financeiro para

o Desenvolvimento da Bacia do Prata (FONPLATA).

O objetivo central era articular, numa carteira coordenada, investimentos em transporte, energia e telecomunicações capazes de integrar mercados, reduzir custos logísticos e interligar áreas produtivas isoladas (IIRSA, 2011). Essa visão respondia tanto às limitações do regionalismo comercial dos anos 1990 calcado em tarifas e acordos comerciais quanto à percepção de que gargalos físicos impediavam o pleno aproveitamento das preferências tarifárias existentes.

Nos debates preparatórios e nos primeiros documentos técnicos, a integração de infraestrutura foi explicitamente associada à redução de desigualdades territoriais e à promoção de competitividade regional frente a outros blocos econômicos. A convergência de regimes democráticos e políticas macroeconômicas mais estáveis no final dos anos 1990 criou janela de oportunidade para construir uma agenda de longo prazo (COSTA; FORERO GONZALEZ, 2014).

A liderança brasileira foi relevante ao sediar a cúpula inaugural e articular atores financeiros, o Brasil sinalizou disposição em assumir custos de coordenação, ainda que buscasse, conforme leituras da política externa, preservar margens de autonomia e evitar compromissos juridicamente vinculantes excessivamente restritivos (VIGEVANI; RAMANZINI JÚNIOR, 2014).

O lançamento da IIRSA coincidiu com transição paulatina do chamado regionalismo aberto orientado à liberalização comercial e inserção global competitiva para um ciclo político identificado como onda rosa, marcado pela eleição de governos progressistas em diversos países sul-americanos ao longo da década de 2000. Essa inflexão ampliou o escopo das agendas regionais integração passou a incluir dimensões sociais, energéticas, de defesa e de infraestrutura estratégica para coesão territorial (VIGEVANI; MARIANO, 2014; SARAIVA, 2016).

Nesse ambiente, propostas de criação de uma instância política sul-americana ganharam força. De iniciativas anteriores Área de Livre Comércio Sul-americanas (SAFTA), Comunidade Sul-americanas de Nações (CASA) evoluísse para a formulação da União de Nações Sul-americanas (UNASUL), formalizada em 2008.

A UNASUL incorporou em seu Tratado Constitutivo objetivo amplo construir, de forma participativa e consensual, um espaço de integração cultural, social, econômica e política, priorizando diálogo político, políticas sociais, energia e infraestrutura, com vistas à redução de assimetrias (UNASUL, 2008). A agenda de infraestrutura, portanto, foi alçada de tema técnico a componente estratégico de um projeto político regional.

A literatura sobre política externa brasileira identifica na virada dos anos 2000 a busca de maior autonomia pela diversificação de parcerias e pela participação ativa em fóruns regionais. Para Saraiva (2016), a diplomacia brasileira transitou de um institucionalismo pragmático voltado a ganhos econômicos imediatos para uma estratégia que combinava liderança cooperativa e construção institucional, na qual a UNASUL funcionaria como guarda-chuva político para agendas setoriais entre elas infraestrutura. Em chave mais estrutural, Almeida (2013) interpreta o período como momento de emergência de um novo desenvolvimentismo sul-americano, no qual o Estado retoma papel indutor, incluindo a coordenação de grandes obras regionais.

A consolidação institucional da UNASUL permitiu reorganizar iniciativas preexistentes. Em agosto de 2009, durante reunião de Chefes de Estado em Quito, foi criado o Conselho Sul-americano de Infraestrutura e Planejamento (COSIPLAN), concebido para dar respaldo político de alto nível à carteira de projetos da IIRSA e ampliar sua abordagem, incorporando planejamento territorial, participação social e sustentabilidade (COSIPLAN, 2012; JAEGER, 2021).

Na prática, a IIRSA tornou-se o braço técnico do Conselho metodologias de eixos de integração e desenvolvimento, estudos de demanda e ferramentas de informação (Banco de Dados, Sistema de Informações de Projetos SIP) foram absorvidas e retrabalhadas sob a égide do COSIPLAN.

Essa transição institucional é frequentemente lida como movimento de politização da integração de infraestrutura. Se a IIRSA nascera num ambiente mais tecnocrático, centrado em bancos de fomento e ministérios setoriais, o COSIPLAN trouxe chancela presidencial e interministerial, ampliando a capacidade de priorização e coordenação interestatal (SANTORO; PEREIRA, 2013; PADULA, 2014). Também introduziu linguagem explícita sobre coesão social, equilíbrio ambiental e redução de assimetrias regionais dimensões alinhadas ao discurso da UNASUL.

Dois instrumentos produziram salto qualitativo na gestão da carteira a Agenda de Projetos Prioritários de Integração (API), concluída em 2011, e o Plano de Ação Estratégico (PAE) 2012-2022. A API selecionou 31 projetos considerados de alto impacto estratégico para a conectividade regional, com investimento estimado em US\$ 13,65 bilhões. Entre esses agrupamentos figuravam segmentos do Eixo de Capricórnio, conectando áreas do Centro-oeste/Sul do Brasil ao norte do Chile via Paraguai e Argentina embrião conceitual da atual Rota Bioceânica (COSIPLAN, 2011a).

O PAE, aprovado no âmbito do COSIPLAN em 2011 para vigência 2012-2022,

estabeleceu objetivos, metas e procedimentos de acompanhamento para a implementação articulada da carteira. Fundamentado no Tratado da UNASUL, o documento destacou integração energética, interconexão de transportes, harmonização regulatória e mecanismos de participação social como pilares para reduzir assimetrias e promover desenvolvimento sustentável (COSIPLAN, 2012). Ao organizar fases, responsabilidades e indicadores, o PAE conferiu previsibilidade ainda que sujeita a flutuações políticas nacionais ao processo de execução dos projetos.

A abordagem territorial de Eixos de Integração e Desenvolvimento foi uma das contribuições metodológicas mais duradouras da IIRSA/COSIPLAN. Em vez de listar obras isoladas, estruturou-se a carteira por faixas transnacionais que combinavam potencial econômico, complementaridades produtivas e necessidades de conexão.

O Eixo de Capricórnio abrangia uma diagonal latitudinal próxima ao Trópico de Capricórnio, cruzando porções do Brasil (Centro Oeste/Sul), Paraguai, norte da Argentina e norte do Chile. Esse enquadramento facilitou a agregação de projetos rodoviários, pontes fronteiriças, melhorias portuárias e facilitação aduaneira sob uma lógica de corredor bioceânico. A posterior apropriação brasileira do termo Bioceânica de Capricórnio pelo MPO sinaliza continuidade discursiva e técnica com esse legado (BRASIL, 2023).

A partir de meados da década de 2010, mudanças de governo em vários países algumas resultantes de crises econômicas, outras de reorientações ideológicas afetaram o ritmo de cooperação no âmbito da UNASUL. A paralisia institucional que se seguiu, com suspensões e saídas formais de Estados membros, reduziu a frequência das reuniões do COSIPLAN e dificultou o acompanhamento sistemático da API/PAE. Ainda assim, muitos projetos continuaram avançando por canais bilaterais ou sub-regionais, frequentemente apoiados por bancos de desenvolvimento ou por acordos específicos (BARROS, 2024; JAEGER, 2021).

O caso da futura Rota Bioceânica ilustra essa resiliência seletiva. Mesmo em período de menor dinamismo da UNASUL, governos nacionais e subnacionais notadamente Mato Grosso do Sul, no Brasil, e províncias do norte argentino mantiveram articulações para viabilizar trechos rodoviários, pontes e facilitação de fronteiras. A retomada do diálogo presidencial sul-americano em Brasília, em maio de 2023, reacendeu expectativas de reordenação regional e estimulou o MPO a atualizar a carteira brasileira de Rotas de Integração Sul-Americana, entre as quais a Bioceânica de Capricórnio ocupa posição estratégica (BRASIL. MPO, 2023; BARROS, 2024).

Embora frequentemente apresentada como agenda cooperativa ganha, a integração de

infraestrutura suscita leituras críticas. A partir de uma perspectiva de hegemonia e contra hegemonia, Ceceña (2004) argumenta que grandes projetos regionais podem reproduzir lógicas de dominação do capital transnacional, territorializando corredores voltados à exportação de commodities sem necessariamente gerar desenvolvimento endógeno. Leituras latino-americanas de crítica à dependência ecoam preocupação semelhante.

No contexto brasileiro, parte da literatura sugere que a atuação do país na IIRSA/COSIPLAN oscilou entre liderança cooperativa e busca de vantagens assimétricas interpretada por vezes qualificada como subimperialismo ou hegemonia consensual (PADULA, 2014; BARROS, 2024). Burges (2009), analisando a política externa brasileira pós-guerra Fria, observa estratégia de liderança discreta o Brasil alavanca iniciativas regionais para ampliar influência sem assumir formalmente posição hegemônica; infraestrutura transnacional figura entre os instrumentos preferenciais dessa postura.

Para os territórios atravessados pela Rota Bioceânica, tais debates não são mera abstração. Se o corredor se estruturar primordialmente como via de escoamento de commodities, corre o risco de reforçar padrões primário exportadores e enclaves logísticos. Em contraste, modelos de governança que incorporem participação social, agregação de valor local e mitigação de impactos socioambientais podem tensionar a lógica hegemônica e aproximar o projeto de objetivos de desenvolvimento territorial equilibrado justamente as inflexões discursivas que o COSIPLAN tentou introduzir ao absorver a IIRSA.

Tabela 3: Principais Marcos Temporais a Cronologia da Concretização da Rota Bioceânica

Ano	Marco	Relevância para a Rota Bioceânica
1990s (2ª metade)	Debate sobre gargalos de infraestrutura e regionalismo aberto no Cone Sul; fortalecimento do Mercosul.	Cria ambiente para discutir conectividade física além de tarifas. (ALMEIDA, 2013; SARAIVA, 2016).
2000	I Reunião de Presidentes da América do Sul, Brasília; Comunicado de Brasília.	Lança processo que resultará na IIRSA; infraestrutura ganha centralidade política. (BRASIL, 2000).
2000 (set.)	Formalização da Iniciativa para a Integração da Infraestrutura Regional Sul-Americana (IIRSA).	Criação de carteira coordenada de projetos e metodologia de Eixos. (IIRSA, 2011).
2003-2004	Consolidação dos estudos de Eixos de Integração e Desenvolvimento; primeiros portfólios.	Identificação do <i>Eixo de Capricórnio</i> , base conceitual da futura Rota. (IIRSA, 2011).
2005-2007	Cúpula Energética de Margarita; avanços em agendas setoriais;	Amplia escopo para além de transporte; integração ganha dimensão política.

Ano	Marco	Relevância para a Rota Bioceânica
	ascensão de governos da <i>onda rosa</i> .	(VIGEVANI; MARIANO, 2014; SARAIVA, 2016).
2008	Assinatura do Tratado Constitutivo da UNASUL (Brasília).	Infraestrutura incluída como objetivo estratégico para reduzir assimetrias. (UNASUL, 2008).
2009 (ago.)	Criação do COSIPLAN/UNASUL (Quito).	IIRSA incorporada como braço técnico; planejamento multinível. (COSIPLAN, 2012; JAEGER, 2021).
2011	Lançamento da Agenda de Projetos Prioritários de Integração (API).	Seleção de 31 projetos estratégicos; consolida agrupamentos bioceânicos. (COSIPLAN, 2011a).
2012	Aprovação do Plano de Ação Estratégico (PAE) 2012-2022.	Define metas, acompanhamento e enfoque em sustentabilidade/participação. (COSIPLAN, 2012).
2015-2018	Crise e retração da UNASUL; menor dinamismo do COSIPLAN.	Execução de projetos passa a depender mais de canais bilaterais/subnacionais; Rota Bioceânica segue em agendas nacionais. (BARROS, 2024).
2023	Reunião presidencial sul-americana em Brasília; retomada de diálogo.	MPO atualiza <i>Rotas de Integração Sul-Americana</i> ; reforço à Bioceânica de Capricórnio. (BRASIL. MPO, 2023).

Fonte Adaptado

A leitura histórica acima tem implicações diretas para o recorte empírico desta monografia. Primeiro, indica que decisões sobre traçado, prioridade e financiamento da Rota Bioceânica não são apenas escolhas técnicas de engenharia rodoviária, mas desdobramentos de fóruns políticos multilaterais que perseguem objetivos de escala continental.

Segundo Silva (2020), revela que narrativas de redução de assimetrias e participação social introduzidas no vocabulário COSIPLAN podem (ou não) se traduzir em práticas de governança local. Terceiro, sugere que momentos de hiato institucional regional não paralisam necessariamente obras atores subnacionais, como governos estaduais e consórcios intermunicipais, podem se articular com bancos e ministérios para manter o cronograma, como se observa na mobilização de Mato Grosso do Sul.

A trajetória IIRSA/UNASUL/COSIPLAN Rotas de Integração (MPO) conforme Asato *et. al.*, (2019), sugere uma matriz de planejamento que, embora sujeita a interrupções, deixa legado metodológico (eixos, priorização, monitoramento) e discursivo (redução de assimetrias, sustentabilidade, participação) apropriável por diferentes governos. Entender essa matriz é condição para avaliar, com rigor, as promessas e limites da Rota Bioceânica como vetor de transformação territorial nos municípios estudados.

A trajetória de implementação da Rota Bioceânica é marcada por uma sequência de marcos temporais que evidenciam tanto os avanços institucionais quanto os desafios políticos enfrentados ao longo de sua consolidação. O projeto, embora recente em termos de execução física, possui raízes históricas mais profundas, associadas a movimentos de integração regional e cooperação econômica na América do Sul.

Segundo Silva (2020), as primeiras articulações em torno de um corredor de integração entre o Atlântico e o Pacífico remontam ao século XX, quando iniciativas geopolíticas buscavam estreitar os laços comerciais e diplomáticos entre os países do Cone Sul. Ainda conforme a autora, foi a partir dos anos 2000, com a realização da Cúpula de Presidentes da América do Sul, que a proposta de um corredor bioceânico começou a adquirir contornos mais concretos.

Nesse contexto, um marco decisivo ocorreu em 2015 com a assinatura da Declaração de Assunção, quando os presidentes de Brasil, Paraguai, Argentina e Chile instituíram um Grupo de Trabalho binacional para viabilizar a Rota Bioceânica. Como destacam Asato *et. al.*, (2019), esse documento representou um avanço significativo na institucionalização do projeto, pois formalizou o compromisso dos países em colaborar para sua execução.

De acordo com Asato, Marques, Buzarquis e Borges (2019), a concepção da Rota Bioceânica foi acompanhada por um discurso alinhado ao desenvolvimento regional sustentável, valorizando tanto os aspectos logísticos quanto os potenciais produtivos e culturais das regiões envolvidas. Essa abordagem integradora favoreceu a mobilização de atores diversos, desde governos nacionais até entidades da sociedade civil.

Ainda na perspectiva desses autores, a cronologia da Rota inclui momentos-chave de articulação internacional, como fóruns técnicos e encontros interministeriais, que permitiram o alinhamento de estratégias entre os países. Esses eventos possibilitaram também o surgimento de agendas complementares, como a promoção do turismo integrado e da economia criativa ao longo do corredor.

Por outro lado, Asato, Constantino, Dorsa e Mariani (2019) argumentam que a Rota de Integração Latino-Americana (RILA), que antecedeu a formalização da Rota Bioceânica, foi essencial para testar modelos de cooperação interestatal e integração turística. Segundo os autores, a RILA funcionou como um experimento prévio que demonstrou a viabilidade de ações conjuntas em áreas de fronteira.

No plano das obras físicas, a construção da Ponte Bioceânica entre Porto Murtinho (MS) e Carmelo Peralta (Chaco Paraguaio) representa, conforme ressaltado por Nelsinho Trad (2023), um marco histórico no processo de integração física. O início da montagem das vigas,

em outubro de 2023, simboliza a transição entre a fase diplomática do projeto e sua concretização no território.

Em complemento, o governo de Mato Grosso do Sul, por meio da SEMADESC (2025), tem assumido um papel de protagonismo na dinamização das ações relacionadas à Rota. A realização de fóruns internacionais, como o ocorrido em fevereiro de 2025, evidencia o esforço local para consolidar a governança multinível e articular os interesses dos diversos atores envolvidos.

Cabe observar que esses marcos temporais não devem ser compreendidos de forma linear, mas sim como parte de um processo contínuo de avanços e readequações. Silva (2020) enfatiza que a evolução da Rota Bioceânica está diretamente condicionada à conjuntura política regional e à capacidade institucional dos países em manter compromissos de médio e longo prazo.

Comparando as contribuições de Silva (2020) e Asato *et. al.*, (2019), nota-se que, enquanto a primeira enfatiza a historicidade do projeto e os fatores políticos estruturais, os segundos priorizam os aspectos funcionais e produtivos da Rota, sobretudo em sua interface com o turismo e a economia criativa. Essa complementaridade de enfoques amplia a compreensão sobre os marcos que compõem a trajetória da iniciativa.

Outro ponto relevante é a continuidade das ações após os marcos simbólicos, como a assinatura da Declaração de Assunção e o início da construção da ponte. Para Asato *et. al.*, (2019), a manutenção da articulação entre os países requer mecanismos institucionais permanentes e fóruns de diálogo regular, que garantam a execução coordenada das etapas subsequentes do projeto.

Além disso, a consolidação de cada marco tem sido acompanhada de expectativas crescentes em relação aos impactos econômicos e sociais da Rota. Como argumenta a SEMADESC (2025), eventos como o fórum internacional revelam a preocupação dos governos locais com a maximização dos benefícios decorrentes da infraestrutura, especialmente no que se refere à atração de investimentos e à valorização das cadeias produtivas locais.

Ao se considerar os eventos e decisões que constituem essa cronologia, percebe-se que os marcos da Rota Bioceânica são, ao mesmo tempo, pontos de chegada e de partida. A assinatura da Declaração de Assunção, além de consolidar um compromisso político, impulsionou a criação de grupos técnicos e estudos de viabilidade, como apontado por Silva (2020). De forma semelhante, a construção da Ponte Bioceânica, embora vista como um símbolo do avanço físico da Rota, inaugura uma série de demandas relacionadas à gestão

logística, ambiental e social do corredor.

Outro aspecto que merece destaque é a articulação entre diferentes escalas de governança ao longo dessa trajetória. A SEMADESC (2025) evidencia que o engajamento de governos subnacionais, como o de Mato Grosso do Sul, tem sido fundamental para garantir a continuidade do projeto. Essa atuação multiescala reforça a ideia de que a concretização da Rota Bioceânica depende tanto da diplomacia interestatal quanto da atuação de agentes locais e regionais, que operam como catalisadores das ações no território.

Além disso, os marcos da Rota Bioceânica vêm sendo acompanhados por uma crescente mobilização social e acadêmica em torno do tema. A produção de estudos, artigos e encontros científicos sobre o corredor revela o interesse da comunidade acadêmica em compreender os impactos e as potencialidades desse processo de integração. Asato *et. al.*, (2019) reforçam essa percepção ao argumentarem que a Rota deve ser vista como uma oportunidade para o fortalecimento de redes de conhecimento e inovação, especialmente nas áreas de turismo, cultura e desenvolvimento territorial.

Ao longo dessa cronologia, evidencia-se o avanço do projeto também está sujeito a fatores conjunturais, como crises políticas, mudanças de governo e variações na conjuntura econômica internacional. Silva (2020) alerta para o fato de que projetos dessa natureza exigem estabilidade institucional e continuidade administrativa para que não fiquem à mercê de agendas de curto prazo. Esse fator, portanto, constitui um risco, mas também uma oportunidade para o fortalecimento da cooperação regional com base em pactos de médio e longo prazo.

Por fim, é possível afirmar que a trajetória da Rota Bioceânica, ao ser analisada por meio de seus marcos temporais, revela não apenas o desenvolvimento de uma infraestrutura física, mas a construção de uma narrativa geopolítica e de um projeto de integração regional em curso. Cada evento registrado ao longo desse caminho das cúpulas presidenciais aos fóruns técnicos e inaugurações de obras compõe uma memória institucional que dá sentido ao projeto e orienta seus desdobramentos futuros.

4.2. DEFINIÇÃO FORMAL DA ROTA BIOCEÂNICA

A chamada Rota Bioceânica, também conhecida como Corredor Rodoviário Bioceânico de Capricórnio ou simplesmente RILA (Rota de Integração Latino-Americana), configura-se como um dos projetos de infraestrutura e integração mais ambiciosos da América do Sul na atualidade. O traçado visa conectar o centro-oeste brasileiro aos portos do

norte do Chile (Antofagasta, Iquique, Mejillones) por meio de uma rota multimodal que atravessa Paraguai e Argentina, reduzindo significativamente as distâncias e os custos logísticos para exportações com destino ao mercado asiático (GOVERNO DE MS, 2023).

Em termos geográficos, a Rota parte de Porto Murtinho (MS), no Brasil, cruzando o Rio Paraguai por meio da Ponte Binacional que liga a cidade brasileira à Carmelo Peralta, no Paraguai. A partir daí, segue por território paraguaio até o Chaco Central, atravessa as províncias argentinas de Salta e Jujuy, e finalmente alcança os portos chilenos de Antofagasta e Iquique, ambos localizados no litoral do Pacífico.

Além disso, a terminologia usada para definir esse projeto revela nuances conceituais importantes. Órgãos técnicos e estatais frequentemente se referem à iniciativa como uma rota, destacando sua função linear e voltada à circulação de mercadorias. Contudo, Rodrigue (2020) propõem o termo corredor logístico, que sugere uma estrutura mais complexa e intermodal, composta por diversos modais (rodoviário, ferroviário, portuário), nodos logísticos e centros de regulação e gestão de fluxos. Esse enfoque destaca que o valor estratégico da Rota não está apenas na via física, mas na articulação de infraestruturas complementares que promovem conectividade e eficiência logística regional.

Como observa o DNIT (2019), a ponte sobre o Rio Paraguai representa o elemento de articulação inaugural desse corredor, sendo considerada peça-chave para sua operacionalização efetiva, tanto pela função de conexão física quanto pelo simbolismo de integração territorial e diplomática.

A terminologia utilizada para se referir à Rota Bioceânica revela disputas conceituais relevantes. Enquanto instituições governamentais e técnicas adotam o termo rota, que sugere linearidade e foco na circulação de bens, autores como Rodrigues (2020) preferem o conceito de corredor logístico, que pressupõe uma infraestrutura integrada e articulada por modais diversos, conectando *hinterlands*²⁶ produtivos a *gateways* internacionais. O conceito de corredor, nesse contexto, reforça a ideia de que a funcionalidade logística transcende a via em si, incorporando nodos intermodais, centros logísticos e estruturas regulatórias que tornam possível a fluidez dos fluxos econômicos e comerciais.

O traçado da Rota Bioceânica assume um caráter multimodal, com predominância rodoviária, mas com potencial de articulação ferroviária, especialmente nos trechos argentinos e chilenos. Segundo Castello (2022), os portos de Iquique e Antofagasta já possuem alguma

²⁶ Conforme explica López (2015), o termo *hinterlands* refere-se às regiões interiores que estão ligadas economicamente e culturalmente a centros urbanos ou portos, mas que permanecem relativamente periféricas em relação aos fluxos globais. Essas áreas funcionam como zonas de suporte para os centros urbanos, fornecendo recursos naturais, mão de obra e cultura, mas muitas vezes são marginalizadas nos processos de globalização, sofrendo com desigualdades econômicas e exclusão social. globalização.

estrutura de ligação ferroviária com o interior do país, embora enfrentem gargalos significativos quanto à capacidade de movimentação e à modernização dos equipamentos de atracação e armazenagem. A integração modal, portanto, é apontada como um dos principais desafios para que a Rota efetivamente se consolide como um corredor logístico competitivo no cenário internacional.

Além da dimensão física, é necessário compreender a Rota como um vetor de reconfiguração territorial e geoeconômica. Pereira (2020) compara a iniciativa à Nova Rota da Seda sul-americana, ressaltando que, ao integrar áreas historicamente periféricas como o oeste paraguaio e o norte argentino, o corredor tem o potencial de gerar efeitos estruturantes, tanto em termos de dinamização econômica quanto de inserção estratégica no comércio transcontinental.

Essa visão é compartilhada por Silva e Oliveira (2023), ao analisarem o papel de Porto Murtinho como ponto de inflexão da lógica centro-periferia no Brasil, uma vez que a cidade passa de margem geográfica a nó logístico regional.

A perspectiva paraguaia sobre o projeto também evidencia os interesses geopolíticos subjacentes. Conforme Villamayor (2021), o trecho que atravessa o Chaco paraguaio já apresenta avanços significativos de pavimentação e integração, pois o país enxerga na Rota uma oportunidade histórica de superar seu isolamento estrutural. A obra da ponte, cofinanciada pela Itaipu Binacional, é estratégica não apenas pelo volume de investimentos, mas pela articulação institucional que mobiliza entes multilaterais, empresas estatais e governos locais (ITAIPU, 2024).

No caso argentino, Callizo (2021) ressalta que as províncias de Salta e Jujuy veem no corredor uma via de desenvolvimento regional e captação de investimentos externos, mas alertam para os entraves logísticos internos, como a precariedade da malha viária e a necessidade de modernização aduaneira. A Rota, ao atravessar esses territórios, também impõe desafios ambientais e sociais, demandando mecanismos de consulta pública, licenciamento e mitigação de impactos o que amplia sua complexidade além da dimensão puramente econômica.

No tocante à nomenclatura, a Rede Universitária da RILA (UniRila, 2023) sugere que o uso dos termos rota e corredor deve levar em conta não apenas as funções operacionais da via, mas também suas representações simbólicas e políticas. Assim, denominações como Rota de Integração Latino-Americana, Corredor Bioceânico de Capricórnio e Rota Bioceânica não são meramente variantes nominais, mas refletem diferentes ênfases ora técnica, ora diplomática, ora acadêmica.

A análise das múltiplas dimensões que envolvem a Rota Bioceânica espacial, política, logística e simbólica permite compreender que o projeto não se restringe à implantação de infraestrutura, mas envolve um redesenho das relações geoeconômicas sul-americanas. Seu êxito dependerá não apenas da conclusão das obras físicas, mas de uma articulação contínua entre os países envolvidos, suas agendas de desenvolvimento, e os interesses dos agentes econômicos que operam nos territórios afetados.

4.2.1. Caracterização da Rota de Integração Latino-Americana (RILA)

Antes de apresentar o traçado da Rota Bioceânica, é importante esclarecer que o mapa a seguir não representa a totalidade da Rede de Infraestrutura Logística Integrada (RILA), nem a totalidade dos corredores bioceânicos da América do Sul. A imagem refere-se especificamente à **Rota Bioceânica de Capricórnio (Rota 4)**, eixo logístico que conecta Brasil, Paraguai, Argentina e Chile em direção aos portos do Pacífico. Como se observa na Figura 3, essa rota constitui um dos principais projetos de integração física do Cone Sul, no âmbito da antiga IIRSA/COSIPLAN, o traçado em destaque corresponde ao eixo Campo Grande, Porto Murtinho, Carmelo Peralta, Mariscal Estigarribia, Salta/Jujuy Iquique/Antofagasta, característico da Rota Bioceânica de Capricórnio.

Figura 3: Traçado da Rota Bioceânica de Capricórnio (Rota 4) e conexões interterritoriais no Cone Sul



Fonte Brasil (2024).

O Mapa político simplificado do Cone Sul, acima representa evidência os principais eixos de conexão interterritorial. Conforme observado por Asato *et. al.*, (2019), dando destaque para os trechos rodoviários entre Campo Grande (Brasil), Carmelo Peralta (Paraguai), Jujuy (Argentina) e os portos chilenos. As linhas vermelhas e verdes no mapa indicam, os trechos já pavimentados, o que denota o avanço das obras e a efetiva integração entre os territórios.

A Rota Bioceânica amplia as áreas de influência econômica e logística ao longo de seu trajeto. A Figura 4 destaca essa abrangência, ao evidenciar cidades como São Paulo, onde a estrutura logística serve de elo ao corredor internacional. Neste sentido, Haffner e Almeida (2018), enfatizam a interligação de infraestruturas logísticas como fator essencial para a redução de custos e promoção da competitividade em uma economia globalizada.

Figura 4: Mapas esquemático da Rota Bioceânica

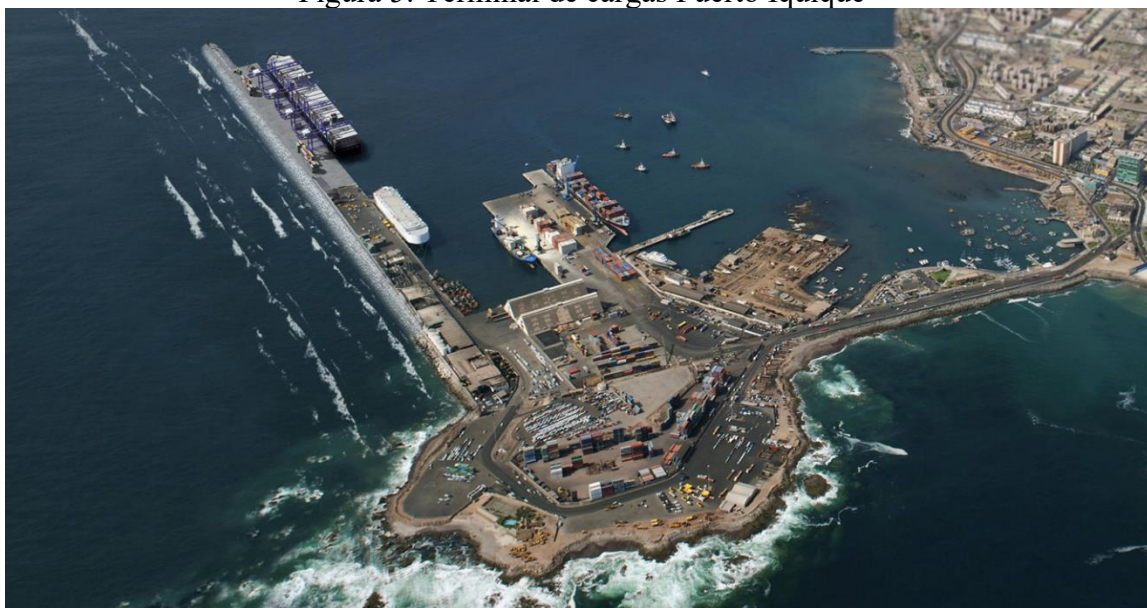


Fonte ObservaRota (2024).

Embora seja possível vislumbrar o potencial de integração multimodal no futuro, de acordo com o ObservaRota (2024) ao longo de seu trajeto predomina o modal rodoviário. O alinhamento geográfico da rota ao longo do Trópico de Capricórnio tem implicações significativas para o transporte ao longo do corredor, conforme conceitua Asato *et. al.*, (2019), tais regiões possuem desafios climáticos, como secas no Chaco paraguaio, áreas de alta montanha na Cordilheira dos Andes e condições mais amenas nos portos do Chile, o que implica na consideração da sazonalidade meteorológicas e condições adversas no planejamento logístico.

Perante da vulnerabilidade do transporte rodoviário e outros fatores, as discussões e planejamento do projeto perduraram ao longo período de mais de dez anos, à medida que o projeto avançava, novas prioridades começaram a surgir, imponto melhoria persistente das infraestruturas rodoviárias e portuárias por parte dos governos envolvidos, como evidencia Arroyo e Santos (2025), o Chile anunciou o desenvolvimento de 22 projetos de infraestrutura de pavimentação e manutenção das rodovias do país, a iniciativa visa ainda estabelecer novos postos de controle alfandegário e policial, além de modernizar os portos de Iquique, Mejillones e Antofagasta no norte do Chile.

Figura 5: Terminal de cargas Puerto Iquique



Fonte ObservaRota (2024).

Neste sentido, Haffner e Almeida (2018), apontam as melhorias em infraestrutura não apenas reduz custos operacionais, mas também fortalece a segurança logística, a melhora as instalações de armazenamento culminam na competitividade de mercados nacionais e regionais ao permitir um fluxo mais eficiente de bens e serviços.

Wilke *et. al.*, (2022), menciona que a implementação de novos projetos de infraestrutura, não apenas melhora a segurança e eficiência do transporte, mas também tem um impacto direto na competitividade dos mercados nacionais e regionais. Vale ressaltar que integração multimodal constitui um objetivo distante, mas a melhoria das infraestruturas rodoviárias e portuárias pode abrir caminho para uma futura diversificação do transporte, incluindo a utilização de ferrovias e hidrovias ao longo da rota.

4.2.2. Integração Territorial na Rota Bioceânica

A Rota Bioceânica configura-se como um eixo estratégico de articulação territorial entre países do Cone Sul, com potencial para dinamizar a integração regional em múltiplas escalas. Nesse contexto, a proposta de implementação dessa rota não deve ser compreendida apenas como uma iniciativa de infraestrutura logística, mas também como um processo complexo de cooperação entre Estados, atores locais e instituições de ensino e pesquisa.

De acordo com Rotta, Lago e Justen (2020), os processos de integração regional envolvem uma rede multiescalar de interesses e agentes, em que o conhecimento compartilhado e o intercâmbio de experiências são fundamentais para fortalecer vínculos

territoriais e socioeconômicos duradouros.

A partir de uma perspectiva geopolítica, Mariano (2016) observa que os modelos de integração regional na América do Sul, embora inspirados por experiências como a União Europeia, enfrentam desafios específicos relacionados às assimetrias econômicas, à fragilidade institucional e à predominância de interesses nacionais.

Essa constatação é confirmada por Asato e Dorsa (2021), que apontam os entraves políticos e estruturais que ainda limitam a efetividade da Rota Bioceânica como eixo de desenvolvimento local e regional, especialmente no que se refere à superação de desigualdades históricas entre os países envolvidos.

Nesse cenário, a Rota de Integração Latino-Americana (RILA) emerge como um instrumento relevante para o fortalecimento da cooperação regional. Segundo Asato *et. al.*, (2019), a RILA articula turismo, cultura e circulação de bens e pessoas, promovendo um modelo de desenvolvimento que valoriza a diversidade territorial e os potenciais locais. Wilke, Gonçalves e Asato (2022) complementam essa análise ao demonstrar como a competitividade em corredores turísticos, como o da Rota Bioceânica, depende da coordenação entre políticas públicas, investimentos em infraestrutura e valorização das identidades regionais.

Outro elemento relevante no debate sobre integração regional refere-se ao papel das universidades e instituições de pesquisa. Conforme destaca o estudo O Papel da UniRila nos Desafios da Integração na Rota Bioceânica, essas instituições operam como pontes entre os países envolvidos, fomentando o intercâmbio científico e cultural, além de contribuírem para a formação de quadros técnicos e para o planejamento territorial. Essa visão é compartilhada por Palacio (2024), ao analisar a Rota Bioceânica Ferroviária Paranaguá-Antofagasta como um vetor de desenvolvimento socioeconômico regional apoiado na produção de conhecimento e inovação.

A integração promovida pela Rota Bioceânica também se manifesta nas esferas econômica e cultural. Segundo Asato *et. al.*, (2019), há uma crescente valorização da economia criativa nos territórios abrangidos pela rota, com impactos positivos no turismo, no artesanato e em outros setores produtivos locais. Gonçalves, Wilke e Asato (2023) destacam, , as possibilidades de implantação de turismo de experiência em Porto Murtinho, evidenciando a interrelação entre desenvolvimento local e competitividade regional.

Além disso, estudos como o de Almeida *et. al.*, (2021) ressaltam o papel das políticas públicas locais na construção de uma integração efetiva. A experiência dos municípios fronteiriços de Porto Murtinho (Brasil) e Carmelo Peralta (Paraguai) ilustra os desafios de

articulação institucional, mas também revela o potencial transformador da cooperação transfronteiriça.

Por fim, é importante salientar que a Rota Bioceânica, conforme observado por Asato (2021), não se limita a uma infraestrutura de transporte, mas se consolida como um campo de possibilidades para o desenvolvimento sustentável, a valorização do patrimônio cultural e a intensificação das relações diplomáticas e comerciais na América do Sul.

4.3. FRONTEIRAS E TERRITÓRIOS NA DINÂMICA DA ROTA BIOCEÂNICA

A Rota Bioceânica emerge como um megaprojeto capaz de reconfigurar profundamente as dinâmicas territoriais da América do Sul, ao articular infraestrutura, circulação e integração transnacional. Mais do que uma via logística, a rota representa um vetor de transformação espacial e simbólica, reordenando as relações sociais, econômicas e culturais nos territórios fronteiriços. Conforme observa Castro (2012), a implantação de grandes infraestruturas tende a redefinir os usos do solo e as formas de apropriação do espaço, instaurando novas centralidades e deslocando antigos eixos de poder regional.

Sob essa ótica, a fronteira não deve ser concebida como mera linha política, mas como zona de interação e intercâmbio. Souza e Gemelli (2011) destacam que o espaço fronteiriço Brasil–Paraguai constitui uma área de fluxos permanentes, onde bens, pessoas e culturas se entrecruzam, dissolvendo fronteiras rígidas e gerando territorialidades híbridas. Essa visão amplia a compreensão tradicional de fronteira, deslocando o olhar do limite para a relação, do isolamento para a interdependência.

Nesse mesmo sentido, Albuquerque (2014) sustenta que as fronteiras são espaços de negociação identitária, onde as práticas cotidianas reconstróem continuamente os sentidos de pertencimento. Ao investigar contextos fronteiriços, o autor revela que esses territórios expressam simultaneamente integração e conflito, inclusão e exclusão. Tais ambivalências tornam a fronteira um espaço privilegiado de observação sobre a produção social do território.

A circulação de populações e mercadorias desafia, portanto, a rigidez das demarcações estatais. Albuquerque (2006) e Cardin e Albuquerque (2018) observam que as fronteiras se constituem também como arenas de disputa e deslocamento, marcadas por políticas de controle e práticas de resistência local. Essas dinâmicas se intensificam com a Rota Bioceânica, ao introduzir fluxos de maior escala e complexidade, ampliando as demandas por governança territorial e infraestrutura compartilhada.

Nesse contexto, o processo de territorialização é atravessado por políticas estatais, iniciativas privadas e redes informais, como apontam Albuquerque e Paiva (2008). O espaço

fronteiriço torna-se palco de múltiplas racionalidades econômicas, políticas e culturais que coexistem e se tensionam. Assim, compreender a fronteira como território vivo e mutável é condição para formular políticas públicas capazes de responder às transformações em curso.

A imigração, fenômeno intrínseco às regiões limítrofes, ganha novas dimensões com a consolidação da Rota Bioceânica. Como observa Albuquerque (2006), o deslocamento de trabalhadores e famílias entre países fronteiriços é uma prática histórica, agora intensificada por expectativas de integração econômica. A abertura de novas rotas e infraestruturas implica o desafio de conciliar o dinamismo transfronteiriço com políticas de controle, inclusão social e proteção ambiental.

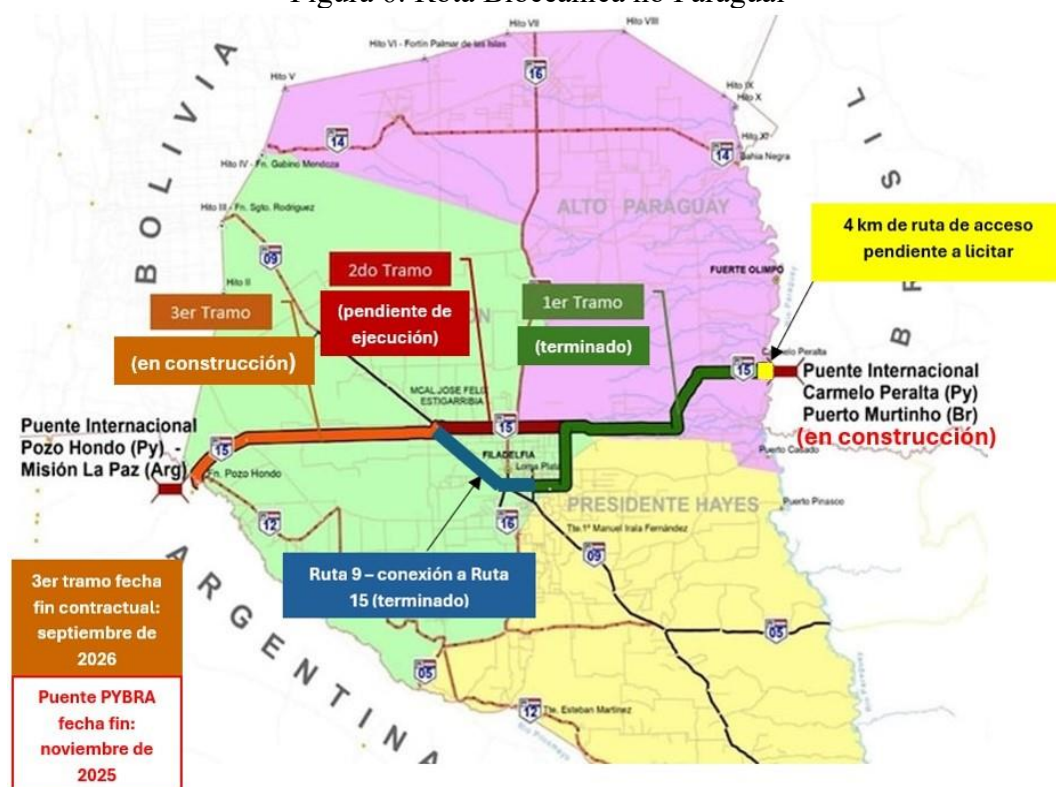
Dessa forma, a Rota Bioceânica não apenas promove a integração física e econômica entre os países envolvidos, mas expõe as especificidades e vulnerabilidades das regiões de fronteira. Souza e Gemelli (2011) advertem que ignorar as particularidades geográficas e culturais desses espaços pode reforçar desigualdades históricas. A fronteira, portanto, precisa ser compreendida como um espaço de convivência e experimentação social, essencial para o desenvolvimento de políticas públicas inclusivas e territorialmente sensíveis.

4.3.1. A Dimensão Geográfica do Corredor Bioceânico

A configuração espacial da Rota Bioceânica reflete um esforço de rearticulação territorial que busca reduzir custos logísticos e ampliar a conectividade entre o interior do continente e os portos do Pacífico. Silva (2020) destaca que esse corredor constitui uma resposta estratégica à necessidade de diversificar rotas comerciais e fortalecer a integração produtiva na América do Sul. A materialização dessa proposta envolve diferentes estágios de construção e planejamento, com destaque para o papel central desempenhado pelo território paraguaio.

A Figura 6, “Rota Bioceânica no Paraguai”, ilustra a progressão das obras e a hierarquia funcional dos trechos. O primeiro, já concluído (em verde), conecta Carmelo Peralta ao centro do Chaco; o segundo (em vermelho escuro), ainda pendente de execução, localiza-se em área estratégica para a continuidade do corredor; e o terceiro (em laranja), em fase de construção, possui conclusão prevista para setembro de 2026.

Figura 6: Rota Bioceânica no Paraguai



Fonte SEMADESC (2024),

O mapa apresentado ilustra as diferentes fases de implementação da Rota Bioceânica, com ênfase especial no território paraguaio, considerado elemento central na viabilização da travessia continental. A infraestrutura projetada encontra-se dividida em três trechos principais o primeiro trecho (representado em verde), já concluído, estabelece a conexão entre Carmelo Peralta e a região central do Chaco; o segundo trecho (em vermelho escuro), ainda pendente de execução, ocupa posição estratégica para a continuidade do corredor; e o terceiro trecho (em laranja), atualmente em construção, tem conclusão prevista para setembro de 2026.

Conforme ilustrado no mapa, a Rota Bioceânica em território paraguaio está dividida em três trechos principais. O primeiro trecho, já concluído (em verde), conecta Carmelo Peralta à região central do Chaco; o segundo trecho (em vermelho escuro), ainda pendente de execução, localiza-se em uma área estratégica para a continuidade do fluxo; e o terceiro trecho (em laranja), em construção tem entrega prevista para setembro de 2026.

Destaca-se ainda a Ponte Internacional entre Porto Murtinho (BR) e Carmelo Peralta (PY), atualmente em construção, com conclusão prevista para novembro de 2025. No entanto, um trecho de 4 km de acesso viário, no lado paraguaio, permanece sem licitação, representando um obstáculo à plena operacionalização do corredor.

Além disso, a conexão entre a Rota 9 e a Rota 15 (representada em azul), já concluída,

argumentam que a configuração dos trechos não se limita à lógica do transporte de cargas, mas também impulsiona dinâmicas socioterritoriais capazes de fortalecer o desenvolvimento local.

Complementando essa visão, Asato e Dorsa (2021) enfatizam que a escolha dos trechos e sua extensão devem considerar aspectos sociais e ambientais, de forma a garantir que a integração física não reproduza desigualdades históricas. Na visão dos autores, há uma necessidade premente de compatibilizar os interesses logísticos com políticas de desenvolvimento sustentável, especialmente em áreas de fronteira.

Outro ponto relevante é abordado por Palacio (2024), que analisa a proposta de uma rota ferroviária ligando Paranaguá (PR) a Antofagasta (CH). Embora ainda em fase de estudos, essa alternativa representa uma expansão da ideia original da Rota Bioceânica, reforçando o papel da multimodalidade no planejamento regional. O autor destaca que a extensão dessa via ferroviária ultrapassaria os 3.000 quilômetros, demonstrando a amplitude das ambições do projeto.

Nesse sentido, fontes como a Rota Bioceânica News (2023) oferecem panoramas complementares, descrevendo os principais marcos ao longo do trajeto, como a Ponte Bioceânica entre Porto Murtinho e Carmelo Peralta, cuja construção marca o início efetivo da ligação física entre os países. Esses pontos estruturais funcionam como âncoras do corredor, viabilizando o fluxo contínuo de veículos e mercadorias.

Figura 8: Ponte Bioceânica sobre o Rio Paraguai, entre Porto Murtinho (MS)



Fonte Rota Bioceânica (2023)

A construção da ponte representa uma etapa concreta no processo de integração regional, consolidando a transição entre os acordos diplomáticos e a materialização do projeto no território. De acordo com o Ministério dos Transportes (2023), a obra é parte estratégica da malha rodoviária internacional, visando ampliar a conectividade entre os países sul-americanos e fortalecer os corredores logísticos continentais.

A SEMADESC (2025), por sua vez, reforça o protagonismo do Mato Grosso do Sul na articulação dos segmentos da Rota dentro do território brasileiro. Por meio de fóruns internacionais, o governo estadual tem promovido o debate sobre os impactos da infraestrutura e sobre a necessidade de coordenação entre diferentes escalas de governança para garantir a continuidade do projeto.

É importante ressaltar que a extensão da Rota Bioceânica não deve ser compreendida apenas em termos físicos. Como observa Asato *et. al.*, (2019), os trechos representam também uma extensão simbólica da integração sul-americana, atravessando não apenas territórios geográficos, mas também fronteiras políticas, culturais e institucionais.

Comparando-se os estudos de Silva (2020) e Asato *et. al.*, (2019), percebe-se uma complementaridade entre uma abordagem mais histórica e política da formação do corredor e uma visão mais funcional e setorial, voltada para o turismo e o desenvolvimento criativo. Essa pluralidade de enfoques contribui para uma compreensão mais abrangente dos desafios envolvidos na definição e implementação dos trechos da Rota.

Em termos de conectividade, Wilke, Gonçalves e Asato (2022) ressaltam que a competitividade da Rota dependerá da qualidade da infraestrutura em cada país. Trechos em más condições ou desarticulados entre si podem comprometer a fluidez logística, reduzindo a atratividade da rota em comparação com corredores alternativos, como os que passam pelo Panamá ou por portos do sul do Brasil.

Por fim, a trajetória da Rota Bioceânica evidencia que a definição dos trechos e sua extensão está intrinsecamente ligada a uma estratégia regional de longo prazo. Como argumenta Palacio (2024), trata-se de um processo contínuo, sujeito a adaptações técnicas e políticas, mas sustentado por uma visão comum de integração continental. A consolidação desse projeto dependerá, portanto, da articulação entre investimentos em infraestrutura, políticas públicas coerentes e cooperação multilateral efetiva.

4.3.2. Estruturas Envolvidas na Arquitetura da Conectividade Bioceânica

A Rota Bioceânica tem se destacado como um empreendimento de grande relevância para a integração sul-americana, articulando diversas infraestruturas logísticas estratégicas, como pontes, rodovias e portos. Esses elementos constituem a base física necessária para o funcionamento efetivo do corredor, viabilizando o escoamento de mercadorias e a circulação de pessoas entre os países envolvidos. Conforme destaca Asato *et. al.*, (2019), a construção dessas estruturas é essencial para consolidar a Rota de Integração Latino-Americana (RILA), promovendo o desenvolvimento turístico e econômico ao longo do trajeto.

Entre as principais obras estruturantes da Rota, a ponte sobre o Rio Paraguai, que ligará Porto Murtinho (Brasil) a Carmelo Peralta (Paraguai), tem se configurado como símbolo dessa integração. Segundo informações da Rota Bioceânica (2024), a construção da ponte já alcançou mais de 60% de conclusão e está avaliada em mais de R\$ 1 bilhão, evidenciando o porte e a complexidade da obra. De maneira semelhante, a Agência Gov (2023) informa que o DNIT já assinou a ordem de serviço para a execução das obras de acesso à ponte, especificamente na BR-267/MS, demonstrando o avanço das intervenções logísticas em território brasileiro.

De acordo com Asato e Dorsa (2021), a consolidação da Rota Bioceânica exige a integração de múltiplas estruturas viárias, como as BRs 262, 267 e 163, que conectam o centro-oeste brasileiro aos países vizinhos. Essas rodovias, ao serem revitalizadas e adaptadas às novas demandas logísticas, assumem papel estratégico na interligação entre os centros produtivos do Brasil e os portos chilenos no Pacífico. Essa visão é reforçada por Asato *et. al.*, (2019), ao indicarem que as BRs atuam como verdadeiras espinhas dorsais do corredor, contribuindo para a dinamização econômica e para a conectividade interterritorial.

Outro componente fundamental da infraestrutura da Rota é a presença dos portos, sobretudo os chilenos de Antofagasta e Iquique, que funcionam como portas de saída para o mercado asiático. Como apontam Asato *et. al.*, (2019), a eficiência portuária chilena complementa a malha rodoviária sul-americana, criando um corredor logístico interoceânico com potencial para reduzir custos e tempo de transporte. Em sintonia, Marques *et. al.*, (2019) argumentam que a integração entre o setor portuário e as rodovias é indispensável para garantir competitividade às exportações brasileiras, sobretudo de grãos e carnes.

Do ponto de vista governamental, o Estado de Mato Grosso do Sul tem desempenhado papel protagonista na implementação das obras estruturantes da Rota. Segundo a Agência de Notícias MS (2024), os investimentos em infraestrutura no estado têm sido impulsionados pela perspectiva de consolidação da Rota Bioceânica, com destaque para a pavimentação de estradas e a modernização de centros logísticos. Nesse contexto, observa-se a sinergia entre as

esferas federal e estadual no sentido de articular esforços em prol da integração regional.

Paralelamente às obras viárias e à construção da ponte, outro elemento de destaque é o centro alfandegário em Porto Murtinho, considerado essencial para o funcionamento da Rota. De acordo com o Porto Murtinho Notícias (2024), esse centro terá como função agilizar os processos de fiscalização e aduana, otimizando o fluxo de mercadorias na fronteira Brasil-Paraguai. Essa infraestrutura, portanto, reforça a dimensão institucional e operacional do corredor, permitindo maior fluidez nas rocas comerciais.

Cabe destacar que, segundo a Rota Bioceânica News (2025), o corredor se insere em um contexto mais amplo de articulação regional promovido pela Iniciativa para a Integração da Infraestrutura Regional Sul-Americana (IIRSA), cuja proposta é justamente consolidar eixos de desenvolvimento interligando os países da América do Sul. A Rota, nesse sentido, materializa os princípios da IIRSA ao criar um eixo transversal entre o Atlântico e o Pacífico, com impacto direto sobre a logística continental.

Na visão de Asato e Dorsa (2021), tais investimentos estruturais representam não apenas uma modernização física, mas uma reconfiguração territorial com vistas ao desenvolvimento local e à superação de assimetrias regionais. A construção de infraestruturas, nesse caso, é vista como vetor de transformação socioeconômica, especialmente em municípios fronteiriços historicamente marginalizados das principais rotas de comércio.

Além disso, conforme apontado por Asato *et. al.*, (2019), os impactos da Rota não se limitam à esfera econômica, estendendo-se também à cultural e social. A conectividade proporcionada pelas pontes, estradas e portos favorece a circulação de pessoas e ideias, estimulando o intercâmbio entre os povos e promovendo uma integração mais ampla entre os países do Cone Sul. Esse intercâmbio, segundo os autores, pode fortalecer laços históricos e culturais entre Brasil, Paraguai, Argentina e Chile.

Recentemente, a importância geopolítica da Rota foi reiterada em encontros diplomáticos entre os chefes de Estado do Brasil e Chile. Como noticiado pelo Diário do Comércio (2025), Lula e Boric assinaram acordos que ampliam a cooperação bilateral e reforçam o compromisso com a conclusão das obras da Rota. Tais medidas evidenciam que a integração física promovida pela infraestrutura está sendo acompanhada por avanços institucionais e diplomáticos.

Por sua vez, reportagens como a publicada pela UFMS (2025) relatam reuniões entre autoridades dos quatro países envolvidos no corredor, com o objetivo de discutir o andamento das obras e promover ajustes nos cronogramas e financiamentos. Esse esforço coletivo confirma a dimensão multinacional do projeto e a necessidade de governança colaborativa

para sua efetivação.

De Rota é vista pelos governos como vetor de integração econômica sul-americana, sobretudo por sua capacidade de atrair investimentos, reduzir custos logísticos e estimular a competitividade regional. Nessa linha, observa-se que a integração promovida pelas infraestruturas físicas da Rota extrapola os limites territoriais, atuando como catalisadora de processos econômicos e comerciais mais amplos.

Por fim, como lembra a Ecoa (2022), os impactos da Rota podem ser tanto diretos quanto indiretos. Enquanto os efeitos diretos se relacionam à geração de empregos e ao fortalecimento do comércio exterior, os indiretos dizem respeito à reorganização do espaço geográfico, à valorização de áreas antes periféricas e à ampliação da conectividade regional. As estruturas envolvidas, portanto, não apenas viabilizam a Rota Bioceânica como também reconfiguram profundamente as dinâmicas territoriais no sul da América atina.

4.3.3. Interligação entre Países Tecendo a Malha da Integração Sul-Americana

A Rota Bioceânica se constitui como uma das principais estratégias de interligação física e simbólica entre países da América do Sul, reunindo Brasil, Paraguai, Argentina e Chile em torno de um projeto logístico com impactos geoeconômicos e geopolíticos relevantes. De acordo com Asato e Dorsa (2021), trata-se de uma proposta que busca muito mais do que a conexão de pontos geográficos; ela se propõe a promover o desenvolvimento regional, a integração produtiva e a valorização de territórios antes considerados periféricos nos fluxos internacionais. Na perspectiva de Asato *et. al.*, (2019), a Rota Bioceânica assume um papel estruturante no redesenho das relações interterritoriais sul-americanas, viabilizando uma articulação entre os oceanos Atlântico e Pacífico. Esse corredor logístico emerge como eixo de redistribuição de fluxos comerciais e logísticos, e não apenas como um projeto de transporte. Essa visão é corroborada por Marques *et. al.*, (2019), que destacam a importância da rota na conexão de zonas produtivas do interior do continente com portos estratégicos no Chile.

A proposta de interligação pela Rota Bioceânica não é uma construção recente. Segundo a Iniciativa para a Integração da Infraestrutura Regional Sul-Americana (IIRSA), mencionada em fontes institucionais como o portal Rota Bioceânica News (2025), o projeto é resultado de um esforço multilateral de longa data que visa integrar fisicamente a América do Sul por meio de eixos estruturantes. A Rota Bioceânica se insere nesse contexto como uma realização concreta de tais diretrizes.

O Corredor Rodoviário Bioceânico também conhecido como Rota Bioceânica, Corredor Bioceânico ou, ainda, Rota de Integração Latino-Americana (RILA) refere-se a um eixo rodoviário que interliga os portos atlânticos de Santos e Paranaguá aos portos chilenos de Antofagasta e Iquique, localizados na costa do Oceano Pacífico. Considerando-se a Declaração de Assunção como marco político e geográfico, o trecho central da rota se inicia em Campo Grande (MS), estendendo-se por cerca de 2.400 quilômetros. O trajeto atravessa o município sul-mato-grossense de Porto Murtinho, adentra o território paraguaio pelos municípios de Carmelo Peralta e Mariscal Estigarribia, segue pelo norte da Argentina nas proximidades de Salta e Jujuy, atravessa a Cordilheira dos Andes pela cidade de Calama, até alcançar os portos finais, com opções de descida para Antofagasta ou subida para Iquique. A seguir, apresenta-se um mapa esquemático com o traçado principal da Rota Bioceânica, evidenciando o corredor que conecta Campo Grande (MS) aos portos do Pacífico. Também são indicadas rotas alternativas e os principais municípios envolvidos no percurso.

Com aproximadamente 2.396 quilômetros de extensão, o eixo viário representa uma alternativa estratégica ao tradicional fluxo de exportações via Porto de Santos, como representado na figura 1, inicia em Campo Grande (MS) e atravessa o estado do Mato Grosso do Sul até a cidade de Porto Murtinho, cruza para o Paraguai em Carmelo Peralta, segue pelo Chaco paraguaio (passando por Mariscal Estigarribia) e adentra o norte da Argentina, nas proximidades das províncias de Salta e Jujuy, cruza a Cordilheira dos Andes e interliga aos portos chilenos de Antofagasta e Iquique no litoral do Oceano Pacífico. Esse traçado reduz em cerca de 8.000 km a distância até os mercados asiáticos, tornando a rota competitiva em termos de tempo e custo (SEMADESC, 2025).

Figura 9: Mapa do Oceano Atlântico ao Pacífico



Fonte EPL (2019).

O mapa acima representa evidência os principais eixos de conexão interterritorial. Conforme observado por Asato *et. al.*, (2019), dando destaque para os trechos rodoviários entre Campo Grande (Brasil), Carmelo Peralta (Paraguai), Jujuy (Argentina) e os portos chilenos. As linhas vermelhas e verdes no mapa indicam, os trechos já pavimentados, o que denota o avanço das obras e a efetiva integração entre os territórios.

A Rota Bioceânica amplia as áreas de influência econômica e logística ao longo de seu trajeto. A Figura 10 destaca essa abrangência, ao evidenciar cidades como São Paulo, onde a estrutura logística serve de elo ao corredor internacional. Neste sentido, Haffner e Almeida (2018), enfatizam a interligação de infraestruturas logísticas como fator essencial para a redução de custos e promoção da competitividade em uma economia globalizada.

Figura 10: Mapas esquemático da Rota Bioceânica, indicando os principais eixos rodoviários e pontos estratégicos de conexão.



Fonte ASATO *et. al.*, (2019) e WILKE *et. al.*, (2022).

Para compreender a complexidade logística e a relevância geoestratégica da Rota Bioceânica no território paraguaio, é essencial observar os trechos que atravessam a região ocidental do país. Essa porção territorial, historicamente marcada por baixa densidade populacional e limitada infraestrutura, tem sido alvo de expressivos investimentos voltados à pavimentação e modernização de suas vias de transporte. A partir de Carmelo Peralta, na fronteira com o Brasil, até o ponto de ligação com a Argentina, via Hondo, a rota percorre áreas fundamentais para a integração física regional. A seguir, apresenta-se um mapa detalhado com os principais eixos do corredor logístico em território paraguaio, evidenciando tanto os trechos já executados quanto os em fase de planejamento e obras.

Figura 11: Mapa do Corredor de Integração da Região Ocidental do Paraguai



Fonte Ministério da Infraestrutura (2023) e IBGE (2023).

O mapa apresenta o traçado do Corredor de Integração da Região Ocidental do Paraguai, destacando os principais trechos da Rota Bioceânica em território paraguaio. São indicadas as conexões entre Carmelo Peralta, Mariscal Estigarribia, Pozo Hondo e Cruce Centinela, bem como os pontos de interseção com a fronteira brasileira (Porto Murtinho/MS) e argentina (Tartagal). A linha verde contínua representa os trechos pavimentados e em processo de reabilitação, enquanto a linha vermelha indica trechos em execução.

Também são demarcadas obras estratégicas, como a ponte sobre o Rio Paraguai e os trechos planejados para asfaltamento e melhoria de infraestrutura logística. A legenda e os marcadores ajudam a compreender a localização dos departamentos paraguaios e das principais vias envolvidas no projeto.

De acordo com o portal Rota Bioceânica (2025), a interligação entre os países por meio da rota vai além da infraestrutura física; ela envolve também um processo político-diplomático de fortalecimento das relações bilaterais e multilaterais. Nesse sentido, a assinatura de acordos recentes entre Brasil e Chile, como noticiado pelo Diário do Comércio (2025), ilustra o empenho em consolidar a rota como um corredor estratégico para o comércio internacional e a integração econômica.

A malha de interconexão proposta pela Rota Bioceânica depende fortemente da coordenação institucional entre os países envolvidos. Conforme apontado por Asato e Dorsa (2021), os desafios logísticos, aduaneiros e regulatórios demandam um esforço conjunto de harmonização normativa e cooperação técnica. A realização de reuniões intergovernamentais,

como noticiado pela UFMS (2025), reforça a importância de instâncias permanentes de diálogo para o avanço do projeto.

Na visão de Castro (2019), a integração regional pressupõe a existência de estruturas institucionais que favoreçam a governança compartilhada. Essa perspectiva se alinha à atuação da UniRila, que tem buscado fomentar o debate acadêmico e técnico sobre os efeitos da Rota Bioceânica no desenvolvimento territorial. A articulação entre universidade, governo e sociedade civil é destacada como fundamental para consolidar os benefícios esperados da integração.

Por outro lado, a interligação entre países através da Rota Bioceânica não está isenta de contradições. Segundo Ecoa (2022), a implementação de grandes obras de infraestrutura pode gerar impactos ambientais e sociais consideráveis, especialmente em territórios tradicionais e ecossistemas sensíveis. Assim, a integração proposta precisa considerar critérios de sustentabilidade, respeitando dinâmicas territoriais e modos de vida locais.

A consolidação da rota como eixo integrador também depende de investimentos contínuos e da superação de gargalos estruturais. De acordo com o Governo do Estado de Mato Grosso do Sul (2024), a conclusão de obras como a ponte entre Brasil e Paraguai e os acessos rodoviários à BR-267 representam marcos importantes no avanço físico da integração. Esses empreendimentos não apenas reduzem distâncias logísticas, mas também simbolizam a conexão entre os países.

Dominato (2024) recentemente destacou que, em território brasileiro, o governo federal, através do Ministério dos Transportes e do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (Dnit), desempenha um papel fundamental na melhoria da infraestrutura rodoviária, com o objetivo de facilitar o transporte de mercadorias e pessoas, além de impulsionar o desenvolvimento regional. Nesse sentido, o Novo Programa de Aceleração do Crescimento (PAC) prevê investimentos significativos no corredor bioceânico, incluindo a adequação de um trecho de 101,1 km da BR-267, entre Porto Murtinho e Alto do Caracol, além de outros 13 km na mesma via, referentes ao acesso à nova ponte sobre o Rio Paraguai, em Porto Murtinho. Ambas as obras estão atualmente na fase de elaboração do projeto.

O Ministério dos Transportes ainda enfatiza a existência de contratos de manutenção rodoviária para a execução de serviços de conservação e restauração do pavimento na BR-267, bem como na BR-060, garantindo a continuidade das melhorias necessárias para o pleno funcionamento da infraestrutura rodoviária na região. A imagem a seguir (Figura 12) ilustra os avanços físicos das obras no trecho da BR-267, entre Porto Murtinho e Alto Caracol, reforçando o compromisso governamental com a consolidação da infraestrutura da Rota.

Figura 12: Andamento das obras da Rota Bioceânica



Fonte Dominato (2024)

A criação do Corredor Rodoviário Bioceânico, articulando Brasil, Paraguai, Argentina e Chile, emerge como uma das mais relevantes iniciativas de integração física e comercial da América do Sul nas últimas décadas. Sua implementação visa reduzir distâncias logísticas entre os oceanos Atlântico e Pacífico, ampliando o acesso aos portos chilenos e promovendo um fluxo comercial mais ágil entre países do Mercosul e mercados asiáticos e latino-americanos.

Essa rota de integração regional não apenas responde a demandas comerciais, mas também revela impactos estruturais no território brasileiro, sobretudo no estado de Mato Grosso do Sul. A partir de estudos desenvolvidos no âmbito do grupo de pesquisa e extensão da Universidade Federal de Mato Grosso do Sul (UFMS), a pesquisadora Luciane Cristina Carvalho (2021) aponta um conjunto de vertentes estratégicas para o desenvolvimento econômico regional, que se articulam diretamente com a consolidação da infraestrutura do corredor e com a inserção de Mato Grosso do Sul em cadeias produtivas internacionais.

Entre os principais setores impactados, destaca-se a logística e a infraestrutura de transporte, com investimentos voltados à melhoria das rodovias, portos, postos aduaneiros e pontos de apoio ao transporte de carga, promovendo a intermodalidade entre modais rodoviário, ferroviário e marítimo. A expectativa é de que a redução dos custos operacionais e do tempo de transporte amplie significativamente a competitividade das exportações regionais (UFMS, 2023).

O setor de economia e comércio exterior também se revela como vetor de transformação. Com o novo traçado, produtos já tradicionais na pauta exportadora sul-mato-grossense, como soja, carne bovina, milho, açúcar, pastas de madeira e couro, poderão acessar mercados do Pacífico com maior facilidade, gerando condições para o aumento do volume de

exportações e incentivando a diversificação industrial na região (CARVALHO, 2021).

Outro ponto relevante evidenciado nos estudos da UFMS refere-se à agricultura familiar, que poderá ser beneficiada pela ampliação do mercado consumidor, pela valorização da produção local e pelo incremento de políticas públicas que incentivem a comercialização e o escoamento da produção em territórios historicamente marginalizados (SEMADESC, 2023). Pequenos produtores e assentamentos rurais, especialmente em municípios próximos à rota, tendem a experimentar uma reconfiguração socioeconômica impulsionada pelo novo cenário logístico.

O turismo regional também aparece como setor promissor, considerando o potencial de atrativos naturais e culturais presentes ao longo do trajeto, especialmente nas regiões do Pantanal e da Serra da Bodoquena. Com a melhoria das vias de acesso e da infraestrutura de apoio, espera-se o fortalecimento de circuitos turísticos interestaduais e internacionais (UFMS, 2022).

Além disso, o corredor impulsiona o desenvolvimento local, com estímulo à geração de empregos, à instalação de novos empreendimentos e à qualificação de mão de obra em setores como transporte, comércio, serviços e logística. Municípios de menor porte, tradicionalmente excluídos de grandes projetos de infraestrutura, passam a ser inseridos em uma nova lógica territorial e econômica, com potencial para se tornarem cidades-polo logístico (AGÊNCIA DE NOTÍCIAS MS, 2023).

Por fim, a integração regional e a adaptação institucional são elementos cruciais para a efetivação do projeto. A cooperação entre os países envolvidos exige ajustes legislativos, padronização de procedimentos aduaneiros e fortalecimento de acordos diplomáticos. O êxito do Corredor Bioceânico, nesse sentido, depende não apenas da obra física, mas da harmonização institucional e da governança multilateral que garanta sua operação contínua e eficiente (CARVALHO, 2023).

A análise das vertentes apresentadas por Carvalho (2021) reforça que o Corredor Bioceânico é mais do que um projeto de infraestrutura: é uma proposta de reestruturação territorial que pode reposicionar Mato Grosso do Sul no cenário geoeconômico sul-americano.

A análise das vertentes apresentadas por Carvalho (2021) reforça que o Corredor Bioceânico é mais do que um projeto de infraestrutura: trata-se de uma proposta abrangente de reestruturação territorial capaz de reposicionar Mato Grosso do Sul no cenário geoeconômico sul-americano. Conforme apresentado na Figura 13, as obras do Corredor Bioceânico na divisa entre Brasil e Paraguai ilustram o avanço físico dessa integração

regional.

Figura 13: Obras do Corredor Bioceânico na divisa Brasil e Paraguai



Fonte Arquivo próprio (2024).

A implementação do Corredor Rodoviário Bioceânico promoverá transformações significativas nas dinâmicas territoriais, especialmente no que se refere aos setores de transporte e circulação. A construção de pontes sobre o rio Paraguai, aliada à melhoria das infraestruturas viárias e ao fortalecimento de polos produtivos nos países envolvidos, deverá impulsionar a demanda por fluxos logísticos na região. Nesse contexto, como destaca Iamoso (2009, p. 43), a infraestrutura de transportes configura-se, como um dos principais elementos organizadores e estruturadores do espaço geográfico .

O projeto da Rota Bioceânica foi concebido para reduzir o isolamento das regiões distantes dos centros urbanos nos países envolvidos, promovendo assim o avanço socioeconômico e proporcionando uma integração mais intensa entre as nações, com a expectativa de diminuir as disparidades existentes. Assim, projeta-se que a Rota Bioceânica contribua para mitigar essas desigualdades e eleve os países participantes ao patamar de nações desenvolvidas, tanto no que diz respeito à infraestrutura quanto ao crescimento econômico.

Segundo Aquino (2023), o Corredor Bioceânico emerge como uma iniciativa de infraestrutura de grande escala, destacando-se pelo seu papel catalisador na integração regional, particularmente nas regiões centro-sul da América do Sul. Este projeto se distingue pela sua viabilidade funcional, dado que a área em questão tem sido historicamente marginalizada nos fluxos convencionais de investimentos para o desenvolvimento. Sua

criação representa uma convergência de fatores econômicos e sociais, antecipando impactos significativos que já começam a se manifestar nas fases iniciais de sua implementação. O projeto opera por meio de uma via terrestre que conecta os países envolvidos, estabelecendo um vínculo estratégico visando à melhoria da competitividade no mercado global e ao aumento dos índices econômicos locais.

Fialho (2021) ressalta que a cooperação entre os países participantes da Rota, visando à obtenção de diversas vantagens, envolve direitos de 3ª geração/dimensão dos direitos humanos, como paz, desenvolvimento sustentável, autodeterminação dos povos, equilíbrio ecológico e a proteção desses direitos por meio do compromisso com o bem comum. No contexto atual, os exportadores de grãos, carnes e celulose utilizam os portos de Santos/SP e Paranaguá/PR para escoar a produção para a Ásia, por rotas mais distantes e onerosas em comparação com o envio via Pacífico, através do Chile.

O Corredor Bioceânico propõe conectar os países membros do MERCOSUL (Brasil, Paraguai e Argentina) ao Chile, por meio da revitalização, ampliação e construção de rodovias e ferrovias. Este projeto visa aumentar a competitividade econômica dos países participantes, além de acelerar a eliminação das barreiras físicas e culturais que historicamente isolaram essas nações. A Rota de Integração abre um vasto leque de oportunidades econômicas para diversas regiões dos países envolvidos.

A interligação proposta requer, ainda, um redesenho dos fluxos comerciais. Segundo o Portal NTC (2024), a Rota Bioceânica poderá revolucionar o comércio exterior brasileiro ao viabilizar uma alternativa mais curta e menos onerosa de acesso aos mercados asiáticos, via portos chilenos. Essa mudança altera a lógica tradicional de exportações, geralmente centrada no eixo sudeste-norte do Brasil.

Em consonância com esse ponto de vista, o portal A Crítica (2025) destaca que a rota também fortalece os laços com o Paraguai, a Argentina e o Chile, criando um corredor logístico que reposiciona a América do Sul no cenário global. Tal interligação, ao integrar economias com diferentes níveis de desenvolvimento, pode favorecer o intercâmbio de tecnologias, conhecimentos e práticas produtivas.

A construção da ponte internacional sobre o Rio Paraguai, conforme divulgado pela RotaBioceanica.com.br (2024), constitui um elo estratégico na cadeia de integração, conectando diretamente Porto Murtinho (Brasil) a Carmelo Peralta (Paraguai). Essa estrutura é vista como um símbolo da união física e diplomática entre os países, além de um vetor de novas possibilidades para a logística regional.

No campo dos acordos institucionais, a celebração de tratados multilaterais entre os

países envolvidos, como apontado pela Rota Bioceânica News (2025), sinaliza o compromisso político em consolidar a integração. Esses acordos tratam de temas como facilitação do comércio, trânsito de mercadorias, regulação aduaneira e segurança fronteiriça, compo uma base sólida para o funcionamento eficiente do corredor.

Entretanto, para além das dimensões física e normativa, a interligação entre países deve considerar as dinâmicas sociais que a perpassam. (2019), o envolvimento das populações locais é essencial para garantir a legitimidade e sustentabilidade do projeto. A participação comunitária nas decisões e a valorização das identidades territoriais são aspectos centrais para que a integração seja efetiva e inclusiva.

Marques *et. al.*, (2019) enfatizam que a integração promovida pela rota pode potencializar a economia criativa e os circuitos culturais locais, ao promover o intercâmbio entre regiões antes isoladas. Nesse sentido, a rota não deve ser pensada apenas como um vetor econômico, mas também como um canal para o fortalecimento de laços culturais e simbólicos entre os países.

Além disso, conforme destaca o portal BeNews (2025), o compromisso político de lideranças nacionais, como os presidentes do Brasil e do Chile, tem sido fundamental para o avanço da iniciativa. A disposição em articular esforços comuns reforça a rota como uma prioridade regional e impulsiona a captação de recursos financeiros e técnicos.

Por fim, é importante salientar que a Rota Bioceânica, ao promover a interligação entre países, contribui para a reconfiguração da geopolítica regional. Como observado por Asato e Dorsa (2021), essa iniciativa fortalece a autonomia estratégica da América do Sul frente aos centros hegemônicos globais, ao estabelecer redes alternativas de circulação de bens, serviços e pessoas.

Dessa forma, a malha de integração sul-americana tecida pela Rota Bioceânica constitui um projeto multifacetado, que exige articulação institucional, compromisso político, investimentos contínuos e sensibilidade social. Sua consolidação representa não apenas uma reconfiguração logística, mas também a materialização de um novo paradigma de cooperação continental.

4.4. RELAÇÃO COM AS FRONTEIRAS SUL-MATO-GROSSEENSES

A Rota Bioceânica, ao propor a articulação intercontinental entre o Atlântico e o Pacífico, encontra nas fronteiras de Mato Grosso do Sul um espaço estratégico para sua concretização. Segundo Silva e Oliveira (2023), o estado se destaca por sua posição

geográfica privilegiada, sendo ponto de conexão natural entre os países envolvidos no corredor logístico. Essa localização confere ao território sul-mato-grossense não apenas uma função de passagem, mas também um potencial para se tornar polo de dinamização econômica e integração regional.

Sob a perspectiva geopolítica, o corredor busca reconfigurar os fluxos comerciais, ligando o interior do Brasil aos portos chilenos no Pacífico. Essa rota alternativa visa facilitar o acesso aos mercados asiáticos e fortalecer a interdependência econômica regional. De acordo com a Rota Bioceânica (2025), expectativa é que essa conexão fomente o crescimento do comércio intrarregional, consolide cadeias produtivas locais e diversifique a economia das regiões periféricas. Segundo o relatório do IDEMS (2024), o escoamento da produção agroindustrial via corredor aumentou 15% ao ano nos últimos dois anos, impulsionando investimentos em infraestrutura.

Esse cenário se desdobra também no âmbito da governança territorial, especialmente em Porto Murtinho, onde a implantação da Rota provoca transformações importantes no uso do solo e na organização urbana. Segundo Agência de Notícias MS (2024), a construção da ponte binacional sobre o Rio Paraguai, já em estágio avançado, consolida Porto Murtinho como a principal porta de entrada do corredor no Brasil. Essa obra provoca profundas revisões nas políticas urbanísticas locais, influenciando desde a expansão residencial até a reorganização das atividades produtivas da cidade.

As projeções de investimentos em infraestrutura são concretas e visíveis. Iniciativas municipais e estaduais focam na modernização da malha viária, melhoria da iluminação pública e sistemas de drenagem. Essas ações preparam a cidade para absorver o aumento do fluxo de veículos, pessoas e cargas. Como resultado, Porto Murtinho emerge não só como um ponto logístico, mas também como um polo urbano em transformação, adaptando-se às novas demandas decorrentes do corredor (PREFEITURA DE PORTO MURTINHO, 2024).

Além disso, observa-se uma tendência de densificação nos bairros próximos ao acesso da ponte, enquanto áreas periféricas correm o risco de abandono. A configuração urbana torna-se polinuclear, com a convivência de empreendimentos logísticos, terminais de carga e zonas residenciais. Isso exige um planejamento urbano flexível, aliado a um zoneamento rigoroso, para prevenir conflitos e minimizar impactos ambientais (MARICATO, 2011).

A transformação do uso do solo rural, adjacente ao perímetro urbano, também chama atenção. Áreas agrícolas vêm sendo progressivamente destinadas a atividades logísticas, como depósitos e pátios de veículos. Essa mudança demanda a adoção de medidas preventivas que controlem impactos ecológicos e sociais, incluindo o manejo sustentável dos recursos hídricos

e a mitigação de conflitos fundiários (ECOIA, 2022).

Nesse contexto, o Plano Diretor Municipal ganha relevância como instrumento essencial para gerir esses processos. Em Porto Murinho, a iminente consolidação da Rota tem impulsionado a revisão do plano, com o objetivo de garantir crescimento urbano ordenado, infraestrutura adequada e participação comunitária efetiva. Segundo Rolnik (2011), a gestão democrática do território deve integrar as diversas necessidades sociais, prevenindo o deslocamento de populações vulneráveis e promovendo a inclusão social.

Além dos impactos urbanos e sociais, a Rota Bioceânica traz consequências econômicas e ambientais complexas. A valorização imobiliária, por exemplo, tende a concentrar benefícios em grupos com maior poder aquisitivo, o que pode agravar desigualdades sociais. Paralelamente, Ferreira e Santos (2023), afirmam que há pressão crescente sobre serviços públicos, como saúde, segurança e educação, que exigem políticas públicas articuladas e investimentos ampliados. Ambientalmente, o corredor atravessa áreas sensíveis, como o Pantanal, demandando estratégias integradas para conciliar conservação ambiental e desenvolvimento sustentável.

Além disso, Pereira e Silva, (2022), afirmam que essa complexidade demanda uma abordagem interdisciplinar para analisar os impactos da Rota, ponderando ganhos econômicos, desafios sociais e demandas ambientais. Assim, o planejamento territorial deve ser dinâmico, democrático e orientado para um desenvolvimento sustentável e inclusivo.

A implantação da Rota Bioceânica marca um novo capítulo para os municípios sul-mato-grossenses, impondo desafios e abrindo oportunidades que exigem políticas públicas integradas e ordenamento territorial eficiente. Em especial, Porto Murinho tem intensificado a revisão do seu Plano Diretor para adequar-se às transformações urbanas, econômicas e sociais associadas ao projeto.

No ambiente urbano, segundo Almeida e Costa (2024), evidenciam que a expansão das áreas industrial e residencial é orientada por políticas de zoneamento que buscam otimizar o uso do solo, garantir infraestrutura básica e promover a sustentabilidade. Essas políticas incluem a revitalização do espaço público, investimentos em saneamento, mobilidade urbana e redes de energia, preparados para o aumento do fluxo populacional e logístico.

Além disso, há esforços para mitigar os efeitos da valorização imobiliária acelerada, que pode agravar processos de exclusão social. As medidas tomadas alinham-se às diretrizes do Estatuto da Cidade (Lei nº 10.257/2001) e aos ensinamentos de autores como Maricato (2011) e Rolnik (2011), onde o Plano Diretor tem avançado na incorporação de Zonas Especiais de Interesse Social (ZEIS), políticas habitacionais inclusivas e mecanismos de

controle do crescimento urbano desordenado.

Além do crescimento urbano, a Rota estimula a diversificação econômica e a inovação, fortalecendo setores estratégicos como agronegócio, indústria, logística e turismo. Segundo o IDEMS (2024), as exportações estaduais registram crescimento médio anual de 15%, resultado direto do acesso ampliado a mercados internacionais e da atração de investimentos que geram emprego e renda.

Para garantir a eficácia dessas transformações, a governança territorial deve articular diferentes esferas governamentais e a sociedade civil, como afirmam Pereira e Silva, (2022), consórcios intermunicipais e redes colaborativas vêm sendo estabelecidos para integrar políticas públicas e assegurar participação social qualificada. Essa condição é fundamental para ampliar e distribuir de forma equitativa os benefícios decorrentes da Rota.

Assim, o ordenamento territorial e as políticas públicas relacionadas à Rota Bioceânica devem equilibrar crescimento econômico, inclusão social e sustentabilidade ambiental. Assim, a Rota se consolida como vetor estratégico para o desenvolvimento harmonioso dos territórios sul-mato-grossenses. Além disso, a Rota redefine o papel geográfico e estratégico de Mato Grosso do Sul nas dinâmicas fronteiriças sul-americanas. Ela transforma as fronteiras, antes vistas como barreiras, em espaços de interconexão, cooperação e integração regional.

A ponte binacional sobre o Rio Paraguai, conforme a Agência de Notícias MS (2024), consolida Mato Grosso do Sul como porta de saída para o Pacífico e reduz as distâncias comerciais para mercados internacionais estratégicos. Esse reposicionamento logístico amplia a competitividade e diversificação econômica dos municípios fronteiriços.

Contudo, a eficiência do corredor depende da superação de desafios alfandegários e burocráticos. Medidas como a harmonização normativa, implementação de sistemas digitais integrados e criação de instituições unificadas são essenciais para minimizar tempo e custos na liberação de mercadorias. Estudos do Banco Interamericano de Desenvolvimento destacam que a adesão do Brasil à Convenção TIR é uma prioridade para padronizar procedimentos e facilitar o trânsito transfronteiriço (COMITÊ ESTADUAL, 2025; GOVERNO DE MS, 2025).

Os impactos econômicos dessa integração são evidentes, Ferreira e Santos (2023), sinalizam o aumento do escoamento da produção agroindustrial, investimentos em infraestrutura energética e logística, além da emergência de novos arranjos produtivos, como polos industriais e logísticos. Por outro lado, esses processos impõem pressões sobre o uso do solo e serviços públicos, demandando políticas voltadas à inclusão social e à proteção ambiental.

Simbolicamente, a Rota Bioceânica reforça o senso de identidade e pertencimento transfronteiriço, promovendo a cooperação cultural e diplomática. Essa ressignificação territorial ultrapassa a concepção tradicional de fronteiras como barreiras, configurando-as como espaços de conexão e múltiplas interações. Para que Mato Grosso do Sul aproveite integralmente o potencial da Rota, é fundamental consolidar uma governança multinível. Isso inclui integrar esforços das instituições públicas, setor privado e sociedade civil, aprimorar políticas alfandegárias e garantir infraestrutura adequada às demandas do corredor (OLIVEIRA; RODRIGUES, 2023).

4.5. PARTICIPAÇÃO ACADÊMICA E UNIRILA

A consolidação da Rota Bioceânica como projeto de infraestrutura e integração regional não pode ser dissociada da intensa participação do meio acadêmico na análise crítica, no acompanhamento técnico e na formulação de propostas voltadas à sustentabilidade territorial. Nesse contexto, destaca-se o papel da Rede Universitária da Rota de Integração Latino-Americana (UniRila), criada formalmente por meio de um acordo de cooperação interinstitucional assinado em Foz do Iguaçu, em 2018. Essa rede reúne instituições de ensino superior do Brasil, Paraguai, Argentina e Chile com o objetivo de fomentar a cooperação científica transfronteiriça, promovendo o intercâmbio de saberes, metodologias e diagnósticos que subsidiem a implementação da Rota com base em critérios de equidade, inclusão e desenvolvimento regional.

A UniRila se apresenta não apenas como uma estrutura de apoio à pesquisa, mas como um ator político e epistêmico na construção da Rota Bioceânica, conforme argumenta Vedovato (2024). O autor enfatiza que a rede desempenha um papel fundamental ao articular universidades públicas e centros de pesquisa em torno de eixos estratégicos, como a logística intermodal, os impactos socioambientais, o ordenamento territorial e os direitos das populações indígenas e tradicionais afetadas pela obra. Trata-se, portanto, de um espaço de diplomacia acadêmica que transcende fronteiras estatais e se ancora na ciência como vetor de governança e cooperação regional.

Entre as instituições brasileiras com participação ativa na UniRila, destacam-se a Universidade Federal de Mato Grosso do Sul (UFMS), a Universidade Estadual de Mato Grosso do Sul (UEMS), a Universidade Federal da Grande Dourados (UFGD) e a Universidade Federal do Rio de Janeiro (UFRJ). Cada uma contribui com enfoques distintos enquanto a UFMS coordena o Observatório da Rota Bioceânica, que publica relatórios

técnicos com dados atualizados sobre os impactos territoriais do projeto (UFMS, 2023), a UEMS se destaca pela organização de congressos internacionais voltados ao tema, como o III Congresso da Rota de Integração Latino-Americana, cujos anais reúnem dezenas de artigos científicos oriundos dos quatro países envolvidos (UEMS, 2023).

A UFGD, por sua vez, tem desenvolvido projetos voltados ao mapeamento das comunidades indígenas impactadas, contribuindo para uma abordagem interseccional e de justiça territorial. Já a UFRJ, através do Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano e Regional (IPPUR), tem se dedicado à análise dos efeitos da Rota no redesenho do espaço nacional e sul-americano, por meio de dissertações e teses sobre planejamento territorial e geopolítica da infraestrutura. Essa participação de uma universidade localizada fora da região centro-oeste evidencia o alcance nacional da agenda da Rota Bioceânica.

No âmbito paraguaio, destaca-se a atuação da *Universidad Nacional de Asunción* (UNA), cuja Faculdade de Ciências Econômicas publicou estudos aprofundados sobre os impactos do corredor rodoviário no Chaco paraguaio, abordando desde os efeitos logísticos até os desdobramentos socioeconômicos sobre comunidades tradicionais e assentamentos agrícolas (UNA, 2022). A produção paraguaia reafirma a internacionalização do debate, incorporando visões locais sobre desenvolvimento e uso do território.

A *Universidad Católica del Norte* (UCN), sediada em Antofagasta, Chile, também tem contribuído significativamente para a análise do projeto, especialmente no que tange à capacidade portuária e desafios logísticos no litoral do Pacífico. O Instituto de Economía Aplicada Regional (IDEAR-UCN) vem desenvolvendo pesquisas sobre a adequação dos portos de Antofagasta às exigências do tráfego de carga oriundo do Brasil, bem como sobre os impactos sobre o tecido urbano e ambiental da cidade portuária (UCN, 2023).

Além das instituições já mencionadas, é essencial considerar o papel desempenhado pelos eventos científicos e pelos editais de fomento à pesquisa na consolidação da rede de produção de conhecimento em torno da Rota. Essas iniciativas têm contribuído significativamente para o fortalecimento do debate acadêmico e técnico sobre o tema, articulando diferentes atores institucionais e promovendo a circulação de saberes entre universidades, centros de pesquisa e gestores públicos.

Nesse contexto, destaca-se a atuação da Fundação de Apoio ao Desenvolvimento do Ensino, Ciência e Tecnologia do Estado de Mato Grosso do Sul (FUNDECT), que, por meio de editais específicos, tem incentivado projetos diretamente relacionados às dinâmicas territoriais associadas à Rota. A Chamada FUNDECT nº 22/2023 – Programa de Apoio a Eventos Científicos, Tecnológicos e de Inovação (PAE-MS) é um exemplo desse esforço, ao

destinar recursos para a realização de eventos que estimulam a divulgação científica e o intercâmbio entre pesquisadores do estado (FUNDECT, 2023a).

Além disso, a parceria entre a FUNDECT e o Conselho Nacional das Fundações Estaduais de Amparo à Pesquisa (CONFAP) resultou em um edital de R\$ 2,7 milhões voltado ao financiamento de projetos desenvolvidos em colaboração entre pesquisadores de Mato Grosso do Sul e instituições europeias. Tal iniciativa amplia o alcance das pesquisas locais e insere a produção científica sul-mato-grossense em redes internacionais de conhecimento (FUNDECT, 2023b).

Esses investimentos públicos refletem o comprometimento dos governos locais com a valorização da ciência como instrumento de planejamento e formulação de políticas públicas. Ao incentivar pesquisas voltadas ao desenvolvimento regional e à integração territorial, essas ações de fomento fortalecem a relevância estratégica da Rota, não apenas como infraestrutura logística, mas como um projeto de desenvolvimento sustentado pelo conhecimento científico.

A articulação da UniRila com outras redes regionais, como o Consejo de Rectores por la Integración de la Subregión Centro Oeste de Sudamérica (CRISCOS), também é relevante. A Declaração de Salta sobre a Integração Universitária, assinada em 2019, reconhece o papel das universidades como promotoras da integração sul-americana e legitima a atuação da UniRila como parte de um movimento mais amplo de cooperação acadêmica regional (CRISCOS, 2019).

No plano da produção científica, observa-se o crescimento de artigos e teses que abordam a Rota Bioceânica a partir de diferentes recortes temáticos. , o trabalho de Escalante e Bastos (2023) investiga o papel do turismo como vetor de desenvolvimento em Aquidauana (MS), evidenciando como a academia tem voltado seu olhar para os efeitos microrregionais do projeto. Já a tese de Silva (2024), defendida na UFMS, examina as interfaces entre geopolítica, logística e formulação de políticas públicas, sublinhando a centralidade da academia como formuladora de alternativas e crítica ao modelo de desenvolvimento hegemônico.

A partir desse panorama, evidencia-se que a Rota Bioceânica não é apenas um projeto físico de interligação de países, mas também um projeto epistêmico, sustentado por redes de conhecimento que ultrapassam os limites nacionais. A academia, por meio da UniRila e de outras articulações, atua como instância de monitoramento, denúncia, proposição e planejamento, o que reforça a tese de que infraestruturas são também construções políticas e simbólicas, cujo sucesso depende do engajamento informado e plural da sociedade civil organizada.

4.6. COMUNICAÇÃO: O PAPEL DAS MÍDIAS NA FORMAÇÃO DA OPINIÃO PÚBLICA

A comunicação é um processo fundamental nas relações humanas, sendo responsável pela transmissão, recepção e interpretação de informações, ideias, sentimentos e valores, exerce papel fundamental na configuração das dinâmicas sociais, políticas e culturais das regiões especialmente nas fronteiras de países com grande diversidade territorial como o Brasil.

De acordo com Berlo (2003), comunicar é compartilhar significados, e não apenas enviar mensagens. Esse processo está no cerne da construção social da realidade, pois, por meio dela, os indivíduos constroem percepções, opiniões e interpretações do mundo ao seu redor. No contexto social mais amplo, a comunicação e a forma como os temas locais e nacionais são transmitidas influencia diretamente a construção da realidade social e as percepções coletivas sobre segurança, desenvolvimento, identidade e integração regional.

Nesse cenário destaca-se o papel das mídias entendidas como os meios ou canais utilizados para disseminar mensagens em escala coletiva. Segundo McQuail (2010), as mídias incluem os veículos tradicionais desde o rádio, aos jornais físicos e televisivos, além das chamadas novas mídias, que englobam a internet, redes sociais, dentre outras, funcionam como mediadoras entre os fatos da realidade e o público, sendo agentes ativos na seleção, organização e interpretação dos acontecimentos.

A partir da mediação exercida pelas mídias, forma-se o que se denomina opinião pública, conceito que se refere ao conjunto de juízos, percepções e posicionamentos que circulam socialmente sobre temas de interesse coletivo. Para Habermas (1984), a opinião pública se constitui no espaço público por meio do debate racional entre os cidadãos, sendo essencial para o funcionamento da democracia. No entanto, tal espaço é profundamente influenciado pela atuação dos meios de comunicação, que filtram informações, enfatizam determinados assuntos e moldam os enquadramentos interpretativos disponíveis à sociedade.

O papel das mídias na formação da opinião pública pode ser compreendido à luz de diversas teorias da comunicação. Uma das mais relevantes é a teoria da agenda-setting²⁷, proposta por McCombs e Shaw (1972), que afirma que os meios de comunicação não dizem ao público o que pensar, mas influenciam fortemente sobre o que pensar.

27 Desenvolvida por Maxwell McCombs e Donald Shaw em 1972, a teoria surgiu a partir de um estudo durante a eleição presidencial nos Estados Unidos. Os autores observaram que os temas mais mencionados pela imprensa coincidiam com os temas que os eleitores consideravam mais importantes, demonstrando o poder da mídia em moldar a agenda pública.

Ao escolher quais temas serão destacados, com qual frequência e em qual tom, a mídia direciona a atenção do público, estabelecendo prioridades cognitivas. Essa influência conforme abordado também na teoria do *framing*²⁸, desenvolvida por Goffman (1986) e aprofundada por Entman (1993) é potencializada pelos mecanismos de repetição, dramatização e enquadramento.

Com o advento das mídias digitais e das redes sociais, o processo de formação da opinião pública tornou-se mais dinâmico e descentralizado. Segundo Castells (2009), vivemos em uma sociedade em rede, na qual os fluxos de informação não são mais controlados apenas por grandes conglomerados midiáticos, mas também por indivíduos, grupos e plataformas.

Isso gera efeitos ambíguos por um lado, há uma maior pluralidade de vozes e democratização da produção de conteúdo; por outro, intensificam-se problemas como a desinformação, as *fake news*²⁹, os algoritmos de polarização e as chamadas bolhas informacionais, nas quais o indivíduo é exposto apenas a conteúdos que reforçam suas crenças pré-existentes.

Nas regiões de fronteira brasileira, marcadas por baixa presença estatal, conflitos socioambientais e diversidade cultural, o papel da mídia na formação da opinião pública é particularmente sensível. A forma como os meios de comunicação enquadra temas como segurança, narcotráfico, migração, conservação ambiental ou integração regional impacta diretamente as representações sociais e, por consequência, as políticas públicas voltadas a esses territórios.

A teoria da *agenda-setting*, desenvolvida por McCombs e Shaw (1972), mostra que a mídia influencia a sociedade não dizendo o que pensar, mas sobre o que pensar. Quando os veículos priorizam notícias relacionadas à criminalidade nas fronteiras, reforçam uma imagem de ameaça constante, obscurecendo as potencialidades econômicas, culturais e ambientais desses espaços. A teoria do *framing* de Entman (1993), complementa esse entendimento ao mostrar que o modo como uma informação é apresentada o enquadramento define quais aspectos serão enfatizados ou ignorados.

A influência da mídia sobre a opinião pública no Brasil tem sido objeto de amplos

28 Segundo Entman (1993), o *framing* envolve **selecionar** certos aspectos da realidade percebida e torná-los mais salientes em uma mensagem, com o objetivo de promover uma definição específica de um problema, uma interpretação causal, uma avaliação moral e/ou uma recomendação de tratamento.

29 O termo *fake news* refere-se a conteúdos falsos ou enganosos que são apresentados como se fossem notícias verdadeiras, geralmente com o objetivo de manipular a opinião pública, gerar confusão, ou obter ganhos políticos, ideológicos ou financeiros. Essas informações falsas podem ser disseminadas por diversos meios, especialmente pelas redes sociais, devido à rapidez de compartilhamento e ao baixo custo de distribuição. Embora o fenômeno da desinformação não seja novo, o conceito de *fake news* ganhou destaque global a partir de eventos como o *Brexit* (2016) e as eleições presidenciais nos Estados Unidos no mesmo ano. Desde então, o termo passou a ser amplamente discutido em contextos políticos, jornalísticos e acadêmicos (SIMPSON, 2019).

estudos, sobretudo em um cenário de crescente convergência entre meios tradicionais e digitais. Pesquisas recentes apontam que a confiança da população nas mídias varia de acordo com o tipo de veículo, o que impacta diretamente na formação de percepções políticas, sociais e culturais. A seguir, apresenta-se uma síntese dos níveis de confiança em diferentes meios de comunicação

Tabela 4: Grau de confiança da população brasileira nas mídias (2023)

Meio de Comunicação	Confiança Alta (%)	Confiança Moderada (%)	Confiança Baixa (%)
Televisão	36	42	22
Rádio	41	40	19
Jornais impressos	32	45	23
Sites de notícias	28	40	32
Redes sociais	18	32	50

Fonte adaptado pelo autor de Datafolha (2023).

Os dados evidenciam que, apesar do avanço das plataformas digitais, a televisão e o rádio ainda se mantêm como veículos de maior credibilidade junto à opinião pública, enquanto as redes sociais concentram índices mais elevados de desconfiança. Isso reforça a necessidade de uma leitura crítica sobre o papel das mídias na mediação de informações, sobretudo no que diz respeito à circulação de notícias falsas e à polarização discursiva que impacta diretamente o espaço público.

Portanto, as mídias, ao construírem narrativas sobre as fronteiras, não apenas informam, mas produzem sentidos e configuram subjetividades. Em regiões onde a comunicação comunitária é frágil e as redes digitais ainda enfrentam desigualdades de acesso, garantir pluralidade informativa e participação ativa das comunidades locais torna-se imperativo para uma governança democrática e inclusiva.

A influência das mídias sobre a opinião pública, portanto, não é linear nem absoluta, mas resultado de um processo interativo, condicionado pela credibilidade das fontes, pelo repertório cultural do público, pelo contexto político e social e pelo nível de engajamento informacional da população. Mais do que transmitir fatos, a mídia atua como um filtro que reconstrói e reinterpreta a realidade, afetando diretamente a forma como ela é percebida.

4.6.1. A rota bioceânica na cobertura midiática e opinião pública

A maneira como a Rota Bioceânica é representada na mídia constitui um elemento

crucial na formação da opinião pública e, por consequência, na legitimação (ou contestação) de decisões políticas relacionadas ao projeto. Conforme argumenta Entman (1993), os meios de comunicação exercem poder não apenas ao informar, mas ao selecionar, enquadrar e organizar os fatos que chegam ao público. A construção narrativa da rota seja como símbolo de progresso e integração regional, seja como ameaça à sustentabilidade e à equidade influencia diretamente o apoio ou resistência da população e de atores institucionais.

A análise do enquadramento midiático (*media framing*) representa uma importante vertente da comunicação política e social, contribuindo para a compreensão de como a mídia constrói e influencia percepções públicas acerca de projetos de grande impacto, como a Rota Bioceânica. Classicamente, Goffman (1974) já enfatizava que os frames funcionam como estruturas cognitivas que orientam a interpretação dos acontecimentos, configurando a realidade social para o público. Essa perspectiva inicial foi amplamente desenvolvida por autores contemporâneos, como Entman (1993), que definiu o enquadramento como a seleção e destaque de certos aspectos de uma realidade percebida para promover uma interpretação particular, influenciando assim a agenda pública e as decisões políticas.

No caso da Rota Bioceânica, Santos *et al.*, (2024), observa uma predominância do enquadramento que enfatiza a integração regional e o desenvolvimento econômico, evidenciado pelo discurso midiático que ressalta benefícios como a redução de custos logísticos e o fortalecimento da competitividade internacional. Esse enfoque otimista McCombs & Shaw (1972), afirma que com a perspectiva funcionalista da mídia, para a qual o jornalismo atua como agente promotor de progresso e desenvolvimento social. Todavia, Pusch Wilke *et al.*, (2021) alerta para a necessidade de considerar as consequências socioambientais e as desigualdades regionais que projetos dessa natureza podem gerar.

Ao aprofundar o debate, a sustentabilidade ambiental emerge como um enquadramento menos frequente e mais crítico ou neutro na cobertura, refletindo as tensões contemporâneas entre desenvolvimento e preservação ambiental. Carvalho (2007) destacam que a mídia tende a marginalizar os impactos ambientais em prol de narrativas favoráveis ao crescimento econômico, o que pode resultar em sub-representação das questões ecológicas nos debates públicos. Assim, o enfoque ambiental, embora presente, sofre um processo de invisibilização relativa, o que pode comprometer a formulação de políticas sustentáveis e integradas.

Além disso, o enquadramento crítico sobre os impactos sociais e as comunidades locais destaca preocupações relacionadas à concentração dos benefícios econômicos em centros urbanos maiores, enquanto pequenos municípios enfrentam desafios de exclusão e

aumento das desigualdades regionais, Abrita *et al.*, (2023), discute os processos de marginalização territorial e a importância de abordagens inclusivas para o desenvolvimento regional. Portanto, a análise dos enquadramentos midiáticos revela uma tensão entre narrativas oficiais e perspectivas críticas, o que reforça a necessidade de uma visão plural e dialógica para compreender a complexidade do projeto.

Finalmente, como observa Santos *et al.*, (2024), a categoria de segurança e geopolítica apresenta um enquadramento misto, combinando discursos que enfatizam as oportunidades de integração regional com preocupações relativas às dependências estratégicas e riscos políticos. Essa ambivalência é típica das análises geopolíticas contemporâneas, que reconhecem tanto o potencial integrador de grandes corredores logísticos quanto os desafios decorrentes das relações internacionais e da coordenação multinacional (AGNEW, 2003; DALBY, 2010).

Para melhor ilustrar a frequência e o tom dos enquadramentos midiáticos sobre a Rota Bioceânica, apresentamos no Quadro 1 uma síntese qualitativa que reflete as tendências identificadas na literatura e na cobertura midiática recente. Nota-se que o foco principal da mídia se concentra na categoria de integração e desenvolvimento econômico, seguida pelos impactos sociais, pela segurança geopolítica e, em menor medida, pela sustentabilidade ambiental.

Tabela 5: Frequência dos Enquadramentos Midiáticos sobre a Rota Bioceânica

Categoria	Tendência de Frequência	Enfoque
Integração e Desenvolvimento Econômico	Alta	Positiva
Sustentabilidade Ambiental	Moderada/Baixa	Neutro/Crítica
Impactos Sociais e Comunidades Locais	Moderada	Crítica
Segurança e Geopolítica	Moderada	Mista

Fonte elaborado pelo autor (2025)

De forma complementar, Santos *et al.*, (2024) afirma que essa visualização torna explícita a disparidade na cobertura midiática, sinalizando a necessidade de maior atenção às dimensões socioambientais e geopolíticas que, apesar de menos frequentes, são essenciais para uma compreensão completa dos impactos da Rota Bioceânica.

A análise crítica e integrada dos enquadramentos midiáticos revela um cenário em que a narrativa predominante tende a privilegiar os aspectos positivos do desenvolvimento e da integração econômica, ao passo que as questões ambientais, sociais e de segurança permanecem em segundo plano, com tom mais cauteloso ou crítico.

Esse desequilíbrio na representação midiática pode influenciar significativamente a opinião pública e a formulação de políticas públicas, tornando imprescindível que pesquisas futuras aprofundem a investigação sobre esses múltiplos ângulos, ampliando o debate para além do viés economicista e promovendo uma visão mais sustentável e inclusiva da Rota Bioceânica.

4.7. DISCURSOS OFICIAIS E PERSPECTIVAS

A Rota Bioceânica tem se consolidado como um dos principais projetos de integração logística da América do Sul, sendo representada em discursos oficiais como uma obra de transformação econômica para a região Centro-Oeste. Governos estaduais, federais e setores empresariais destacam o potencial de aumento da competitividade, redução de custos e acesso a novos mercados internacionais, sobretudo os países asiáticos. Nesse contexto, a narrativa dominante associa a infraestrutura logística ao progresso e ao desenvolvimento econômico. Entretanto, diversas análises críticas apontam que essa visão simplificada não abarca as complexas dinâmicas socioambientais e territoriais envolvidas.

No âmbito governamental, a rota é constantemente vinculada a uma ideia de modernização e reposicionamento estratégico do Brasil no cenário global. O governo de Mato Grosso do Sul, , afirma que a pavimentação das rodovias e a construção da ponte entre Porto Murtinho e Carmelo Peralta representam o cumprimento de uma antiga demanda histórica (MATO GROSSO DO SUL, 2024). Essa narrativa positiva é reforçada por autoridades federais, que vinculam o empreendimento ao Novo PAC, ressaltando a integração entre países e a ampliação das exportações. Todavia, pouco se discute sobre a dependência desse modelo em relação às commodities agrícolas e minerais.

Os discursos empresariais, principalmente de entidades como a FIEMS, enfatizam os ganhos logísticos da Rota Bioceânica, projetando reduções de até 30% nos custos de transporte (FIEMS, 2025). Sob essa perspectiva, o empreendimento é apresentado como um fator de competitividade, capaz de atrair investimentos e estimular cadeias produtivas no agronegócio e na indústria de transformação. Contudo, estudos críticos, como os de Oliveira (2016), destacam que esses benefícios tendem a se concentrar em grandes conglomerados, enquanto os municípios do trajeto enfrentam desafios estruturais e sociais que podem não ser solucionados pela simples ampliação da malha rodoviária.

As organizações da sociedade civil e ambientalistas apresentam narrativas divergentes, questionando a sustentabilidade dos projetos e seus possíveis impactos sobre comunidades

locais. A ECOA (2023) alerta que a pavimentação da BR-419 e o aumento do tráfego de cargas podem provocar fragmentação de habitats no Pantanal, alterando dinâmicas hidrológicas e afetando espécies ameaçadas. Do mesmo modo, o CIMI (2023) denuncia a ausência de consulta prévia a povos indígenas, contrariando a Convenção 169 da OIT. Essas críticas apontam para a necessidade de uma governança territorial mais inclusiva e participativa.

Sob o olhar da ecologia política, Porto-Gonçalves (2006) argumenta que megaprojetos como a Rota Bioceânica reforçam uma lógica de territorialização do capital, onde a natureza e os territórios são transformados em ativos econômicos. Essa visão dialoga com as análises de Gudynas (2015), que criticam o modelo de desenvolvimento baseado na exportação de commodities, considerado insustentável em longo prazo. Nesse sentido, os discursos críticos enfatizam que a integração regional deve ir além da infraestrutura, incorporando dimensões sociais, culturais e ambientais.

Os governos federal e estadual também utilizam uma retórica geopolítica, apresentando a Rota Bioceânica como um corredor estratégico para o comércio entre Atlântico e Pacífico. Segundo o Ministério dos Transportes (2024), a conexão com portos chilenos permitirá ao Brasil diversificar suas rotas de exportação, reduzindo a dependência dos portos do Sudeste. No entanto, autores como Escobar (2008) lembram que essa visão pode obscurecer conflitos locais, ao priorizar os interesses do mercado internacional em detrimento das necessidades das populações diretamente afetadas pelo projeto.

A mídia desempenha um papel significativo na construção dessas narrativas, reforçando a ideia de progresso e integração. Reportagens de jornais nacionais como Folha de S. Paulo (2024) e Estadão (2024) frequentemente destacam os benefícios logísticos e econômicos da rota, mas raramente discutem as desigualdades na distribuição dos impactos. Quando os conflitos aparecem, geralmente são tratados como obstáculos ao desenvolvimento, e não como parte legítima do debate democrático sobre o modelo de crescimento regional.

As vozes dissonantes ganham espaço, sobretudo, em fóruns, seminários e estudos acadêmicos. A Carta de Campo Grande (2024), elaborada em um encontro territorial, enfatiza a ausência de transparência em relação aos impactos socioambientais da rota e denuncia a falta de diálogo com as comunidades locais. Segundo Acselrad (2004), conflitos ambientais como esse decorrem de disputas entre projetos de sociedade de um lado, a lógica de crescimento econômico, e de outro, as visões que buscam conciliar desenvolvimento com justiça social e preservação ambiental.

Outro ponto central nas críticas refere-se aos impactos sobre os territórios indígenas e

comunidades tradicionais. A FUNAI (2024) registra que diversos grupos não foram adequadamente consultados sobre as obras, apesar de serem diretamente afetados. Para Lefebvre (2001), o território não é apenas um espaço físico, mas também um campo de significações culturais, memória coletiva e identidades. Assim, qualquer intervenção deve considerar esses elementos, sob pena de desestruturar modos de vida e práticas ancestrais.

A lógica hegemônica que sustenta os discursos oficiais está profundamente enraizada no agronegócio e no setor mineral, principais beneficiários da rota. Oliveira (2016) argumenta que a expansão desses setores reforça um modelo econômico voltado à exportação em larga escala, com pouca diversificação produtiva local. Esse tipo de desenvolvimento tende a gerar dependência externa e pode aumentar as vulnerabilidades econômicas das regiões envolvidas, especialmente em momentos de crise global.

Do ponto de vista socioambiental, há preocupações com a intensificação do transporte de cargas perigosas e com o aumento de acidentes e degradação ambiental. Estudos técnicos apontam riscos relacionados ao tráfego intenso em áreas sensíveis do Pantanal e da Chaco paraguaia, ecossistemas que já enfrentam pressões significativas (OBSERVATÓRIO DO PANTANAL, 2024). Além disso, o crescimento acelerado do fluxo de veículos pesados pode impactar diretamente a saúde e segurança das populações locais.

As entidades empresariais, por outro lado, defendem que o crescimento econômico gerado pela rota resultará em empregos e arrecadação tributária, favorecendo investimentos em infraestrutura urbana e social. No entanto, Porto-Gonçalves (2006) e Raffestin (1993) alertam que a mera geração de riqueza não garante sua distribuição justa, uma vez que o território é frequentemente apropriado por grupos de poder econômico e político, em detrimento de comunidades menos organizadas.

Os discursos oficiais tendem a apresentar a Rota Bioceânica como uma janela de oportunidades, enquanto os contra-discursos destacam as ameaças que esse modelo pode representar para o meio ambiente e para os direitos humanos. Essa dualidade reflete um embate entre dois paradigmas de desenvolvimento: o primeiro, centrado na eficiência e no mercado; o segundo, baseado na sustentabilidade, diversidade cultural e inclusão social. A análise crítica dessas narrativas é fundamental para evitar a reprodução de padrões excludentes.

A perspectiva foucaultiana ajuda a compreender como os discursos governamentais estabelecem regimes de verdade (FOUCAULT, 1979), legitimando determinadas práticas e silenciando outras vozes. Ao enquadrar a Rota Bioceânica como símbolo de progresso, os discursos oficiais podem invisibilizar questões socioambientais que exigem atenção e

soluções específicas. Nesse sentido, o papel da academia e da sociedade civil é crucial para oferecer leituras alternativas e mais amplas.

Os seminários organizados por universidades e ONGs têm buscado contrapor-se a essa narrativa hegemônica, enfatizando a importância de estudos de impacto socioambiental robustos e da participação efetiva das comunidades locais. A Carta de Campo Grande (2024) é um exemplo de como a mobilização social pode influenciar o debate, propondo alternativas de desenvolvimento menos excludentes e mais integradas às realidades territoriais.

Do ponto de vista teórico, Lefebvre (2001) contribui ao analisar como a infraestrutura materializa disputas políticas e econômicas sobre o espaço, configurando novas hierarquias e fluxos. A Rota Bioceânica não é apenas uma via de transporte, mas um vetor de reestruturação territorial, capaz de transformar relações sociais, dinâmicas produtivas e até mesmo fronteiras simbólicas. Assim, o projeto deve ser compreendido em sua complexidade, considerando suas múltiplas dimensões.

Oliveira (2016) ressalta que a mundialização da agricultura brasileira depende cada vez mais de corredores logísticos como a Rota Bioceânica, o que amplia a vulnerabilidade socioeconômica das regiões produtoras. Ao mesmo tempo, a falta de políticas públicas voltadas à diversificação econômica pode limitar os efeitos positivos da infraestrutura, mantendo municípios em uma posição periférica na cadeia de valor global.

Por outro lado, há uma expectativa, entre alguns setores, de que a rota possa fomentar o turismo e atividades complementares nos municípios do trajeto. Contudo, essas oportunidades só serão efetivas se acompanhadas de planejamento territorial, investimentos em capacitação e políticas de inclusão. Sem esses elementos, a infraestrutura corre o risco de apenas reforçar as desigualdades já existentes.

Por fim, os discursos em torno da Rota Bioceânica revelam uma disputa simbólica e material sobre o que significa desenvolvimento no contexto sul-americano. Como apontam Escobar (2008) e Gudynas (2015), é essencial repensar o modelo de integração regional, buscando conciliar competitividade com justiça social e sustentabilidade ambiental. Caso contrário, a rota poderá repetir padrões históricos de exclusão e exploração dos territórios.

4.7.1. A Rota Bioceânica No Planejamento Federal

Nos últimos anos, o governo federal brasileiro tem promovido uma significativa reestruturação de sua política de planejamento, centrando esforços na retomada do protagonismo do Estado na condução de projetos estratégicos de infraestrutura. Esse

movimento tem sido liderado pelo Ministério do Planejamento e Orçamento (MPO), que passou a organizar o portfólio nacional de obras a partir de uma lógica territorial renovada, ancorada na noção de Rotas de Integração Sul-Americana. Nesse novo arranjo, a Rota 4 Bioceânica de Capricórnio surge como eixo estruturante, dentro do Eixo Integração da América do Sul do Novo Programa de Aceleração do Crescimento (PAC).

De acordo com a Carteira de Projetos Estratégicos do Novo PAC (MPO, 2024), a Rota 4 compreende o conjunto de intervenções que conectam o Centro-Oeste brasileiro aos portos do norte do Chile, passando por Paraguai e Argentina. A estruturação desse corredor engloba investimentos em rodovias federais (como a BR-267/MS e a BR-262/MS), obras de integração aduaneira e de facilitação logística, além de dispositivos institucionais para harmonização normativa e diplomática. Trata-se de um eixo com forte capacidade de indução econômica e projeção geopolítica, configurando-se como prioridade orçamentária do governo federal, com previsão de bilhões em aportes até 2030.

Essa mudança de perspectiva reflete um deslocamento importante na forma como o planejamento estatal é concebido. Tradicionalmente, as estratégias de infraestrutura no Brasil eram articuladas em marcos amplos e plurilaterais, como o COSIPLAN da UNASUL, que havia substituído, por sua vez, a Iniciativa para a Integração da Infraestrutura Regional Sul-Americana (IIRSA). Contudo, o progressivo esvaziamento político da UNASUL e a instabilidade diplomática na América do Sul fizeram com que o Brasil reorientasse sua política de integração para um modelo mais nacionalizado, pragmático e centrado em resultados, liderado pelo MPO.

A Mensagem ao Congresso Nacional (2024) evidencia essa transição, ao sublinhar que as novas Rotas foram elaboradas em consonância com os interesses estratégicos do Brasil e com as demandas da sociedade e do setor produtivo. Essa formulação, ainda que genérica, aponta para uma inflexão importante a substituição de uma abordagem multilateral e consensual por uma lógica estatal de governança da infraestrutura, em que o Brasil assume papel de liderança e definição de prioridades, mesmo que em detrimento de agendas regionais construídas coletivamente.

Esse reposicionamento tem gerado debates importantes na academia. Segundo Lessa e Oliveira (2023), a nova postura brasileira reflete uma reconfiguração da política externa, que passa a tratar a integração não mais como um projeto político continental, mas como instrumento de inserção econômica seletiva, centrada em corredores logísticos de exportação. Nesse contexto, a Rota Bioceânica ganha centralidade como vetor de escoamento da produção agroexportadora do Cerrado e do Pantanal, respondendo diretamente às exigências do

agronegócio e da mineração, setores altamente competitivos e internacionalizados.

Entretanto, a ênfase em obras voltadas à exportação reativa críticas históricas sobre as distorções do planejamento territorial no Brasil. Como já advertia Milton Santos (2002), o modelo hegemônico tende a reforçar as desigualdades regionais, priorizando fluxos globais em detrimento das necessidades locais. A atual estratégia do MPO, ao centrar esforços na abertura de corredores internacionais, pode aprofundar o processo de funcionalização seletiva do território, em que algumas regiões tornam-se meros pontos de passagem, desprovidas de efetivo desenvolvimento socioeconômico.

Essa crítica dialoga também com a análise de Bertha Becker (2009), que via na expansão da infraestrutura uma manifestação da geopolítica estatal, orientada ao controle do território e à projeção de poder. Para Becker, obras como a Rota Bioceânica não devem ser vistas apenas sob a ótica econômica, mas como ferramentas de articulação espacial e de conformação de um Estado logístico. A atual política do MPO, ao mapear o território a partir de eixos estratégicos (Rotas), confirma esse diagnóstico, reafirmando a lógica de um planejamento territorial subordinado à inserção global.

A análise do Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (IPEA, 2023) corrobora esse entendimento, ao apontar que o Novo PAC, embora mais transparente e com melhores instrumentos de controle, mantém o foco em grandes obras de infraestrutura voltadas à competitividade externa. Segundo o relatório técnico, o planejamento continua marcado pela prioridade aos investimentos em transporte rodoviário e portuário, com baixa articulação com políticas sociais e urbanas. Isso evidencia a continuidade de um padrão histórico de desenvolvimento excludente e serializado.

Ainda assim, é preciso reconhecer que a nova modelagem do MPO introduz inovações relevantes. Uma delas é a tentativa de articular os projetos das Rotas com instrumentos de planejamento de longo prazo, como o Plano Plurianual (PPA) e os Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS). A previsão de investimentos condicionados a indicadores de impacto socioambiental, representa um avanço em relação às versões anteriores do PAC. Outra inovação reside na governança interministerial e na participação de entes subnacionais, ainda que essa participação se concentre nos governos estaduais e em consórcios regionais.

Nesse contexto, a Rota Bioceânica se configura como projeto emblemático ao mesmo tempo que responde às demandas do setor produtivo e amplia a conectividade regional, ela explicita as tensões entre os objetivos de integração internacional e os desafios da coesão territorial interna. A retórica oficial tende a destacar apenas os benefícios logísticos e

econômicos, mas a literatura crítica alerta para os riscos de aprofundamento das desigualdades e de desestruturação de territórios frágeis, como áreas indígenas, assentamentos rurais e municípios de pequeno porte ao longo do traçado.

A cobertura da imprensa especializada também reforça a centralidade da Rota no planejamento federal. Segundo reportagem do jornal Valor Econômico (2024), o governo federal priorizou a Rota 4 na carteira do PAC com investimento previsto de mais de R\$ 10 bilhões até o final da década. Esses recursos contemplam, além das obras físicas, estudos de viabilidade, parcerias internacionais e mecanismos de financiamento com organismos multilaterais. Essa escala de investimento comprova a importância estratégica da Rota, mas também exige maior vigilância pública quanto à sua execução e aos impactos territoriais.

Por fim, a avaliação de Aragão (2023) sobre as continuidades e rupturas do planejamento estatal no Brasil é útil para compreender a complexidade do momento atual. O autor argumenta que, embora a nova política do MPO represente um esforço de revalorização do planejamento como instrumento de Estado, ela ainda reproduz muitas das lógicas históricas da tecnocracia brasileira: centralização decisória, foco setorial, ausência de participação popular efetiva. O desafio, portanto, está em transformar as Rotas em vetores reais de desenvolvimento territorial, e não apenas em corredores de escoamento.

Em um nível mais recente e com forte incidência federal, o Novo PAC (2023) voltou a inserir a Rota Bioceânica como uma das obras prioritárias do governo federal. Em relatório oficial, o Ministério dos Transportes apresenta a BR-267 como corredor de integração internacional e indica trechos a serem adequados, duplicados ou restaurados em um total de mais de 100 km. Parte dessas obras está em andamento, sendo executadas diretamente pelo DNIT (Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes), com destaque para o trecho que conecta Porto Murinho a Jardim. Esse traçado conecta-se, por sua vez, ao eixo Campo Grande–Sidrolândia–Maracaju, que já conta com obras de duplicação na BR-060.

A sinalização de prioridade federal foi reforçada com a reestruturação do portfólio de eixos estratégicos conduzida pelo Ministério do Planejamento e Orçamento (MPO), que em 2023 passou a nomear o corredor como Rota 4 Bioceânica de Capricórnio. A inclusão desse corredor logístico no mapa do PAC fortalece seu caráter de política pública de infraestrutura com integração regional e o reposiciona em termos orçamentários e institucionais, aproximando-o de outras rotas transnacionais como a Norte-Sul, a Transoceânica (Brasil–Peru) e a Rota da Soja (Mato Grosso–Paraguai).

Essa reclassificação é significativa, pois desloca a Rota Bioceânica da esfera meramente diplomática para o planejamento interno do Estado brasileiro. O MPO reorganizou

os projetos e planos de infraestrutura com base em critérios técnicos, geoestratégicos e de viabilidade econômica, estabelecendo prioridades e concentrando esforços em eixos com maior potencial de integração produtiva e territorial. A institucionalização da Rota como Rota 4 permite maior visibilidade federal e possibilidade de consolidação de um orçamento contínuo.

Na prática, a reconfiguração conduzida pelo MPO marca o esvaziamento progressivo da agenda anterior da IIRSA/COSIPLAN, cujos instrumentos tornaram-se obsoletos diante da crise da UNASUL e do surgimento do PROSUL. O novo enquadramento federal substitui os antigos mecanismos de governança regional por uma lógica de federalismo cooperativo, em que o Estado de Mato Grosso do Sul surge como ente articulador subnacional em articulação com ministérios, autarquias e empresas públicas federais. Essa articulação multinível amplia a capacidade de execução do projeto e sua aderência a critérios técnicos, orçamentários e institucionais.

A análise de documentos oficiais, como o PPA 2024–2027 e os relatórios do Novo PAC, confirma a presença da Rota entre os projetos estruturantes da malha logística nacional. A existência de rubricas específicas, metas físicas e financeiros, e a integração entre transporte, planejamento e desenvolvimento regional indicam que a Rota Bioceânica está inserida em uma nova fase de consolidação como política pública. Essa fase se caracteriza por maior racionalidade administrativa, monitoramento mais rigoroso por órgãos de controle e maior alinhamento entre planejamento territorial e infraestrutura física.

4.7.2. Acordos Logísticos e Comerciais na Rota Bioceânica

A efetivação da Rota Bioceânica como um corredor logístico eficiente e competitivo depende, fundamentalmente, da articulação de acordos logísticos e comerciais multilaterais. Trata-se de um processo que vai além da construção física da infraestrutura; envolve a harmonização de normas, a padronização de procedimentos alfandegários e a construção de consensos políticos entre os países signatários Brasil, Paraguai, Argentina e Chile. De acordo com Jong *et al.*, (2021), a integração física só se traduz em integração econômica quando há coordenação institucional entre os entes envolvidos, o que requer pactos regulatórios robustos e mecanismos de governança transfronteiriça.

Nesse contexto, a literatura especializada destaca a importância da logística colaborativa como um modelo capaz de ampliar a eficiência dos fluxos de bens, serviços e informações (Rodrigue *et al.*, 2009). A logística, entendida como um sistema que integra

transporte, armazenagem, distribuição e tecnologias de informação, depende diretamente de acordos que viabilizem a interoperabilidade entre modais e sistemas nacionais. A ausência de tais acordos pode gerar gargalos logísticos e efeitos de fricção territorial, comprometendo a fluidez da rota e sua atratividade internacional (Abrita *et al.*, 2023).

Do ponto de vista econômico, os acordos comerciais são igualmente estratégicos. A redução de barreiras tarifárias e a consolidação de zonas francas ao longo do corredor podem potencializar ganhos de escala e estimular o adensamento produtivo regional. Contudo, conforme apontam Santos *et. al.*, (2024), o êxito desses mecanismos exige alinhamento entre os interesses nacionais e regionais, o que nem sempre é simples em um cenário marcado por assimetrias de poder e capacidades institucionais desiguais.

Portanto, o êxito da Rota Bioceânica está condicionado não apenas à infraestrutura física, mas sobretudo à capacidade de firmar acordos logísticos e comerciais sustentáveis, equitativos e funcionalmente integrados. A ausência dessa coordenação pode transformar a rota em um canal de passagem de baixo valor agregado, sem promover os efeitos multiplicadores esperados no tecido socioeconômico regional.

4.8. INTEGRAÇÃO E COOPERAÇÃO TRANSFRONTEIRIÇA

A análise da governança das regiões fronteiriças requer considerar múltiplos atores que operam além da estrutura estatal tradicional. Desiderá Neto e Penha (2018) destacam que as fronteiras não são apenas zonas de separação interestatal, mas verdadeiros laboratórios de integração regional, nos quais governos locais exercem funções fundamentais de articulação e implementação de políticas públicas.

Gomes (2022) argumenta que, embora os entes locais tenham ampliado sua participação nas redes de cooperação, ainda enfrentam limitações significativas impostas pela centralização decisória dos Estados nacionais. Essa tensão entre descentralização e controle estatal revela um dos principais desafios da governança multinível nas regiões de fronteira.

Nesse sentido, o papel das instituições multilaterais e redes transnacionais tem sido vital para superar os limites da atuação governamental isolada. Gomes (2022) enfatiza a importância da Rede Mercocidades como uma estrutura inovadora de cooperação entre cidades do Mercosul, permitindo trocas horizontais de experiências e boas práticas.

Oderich e Baldi (2020) ressaltam que iniciativas como a Universidade Federal da Integração Latino-Americana (UNILA) têm promovido a criação de uma identidade regional voltada à solidariedade e ao conhecimento compartilhado.

Por outro lado, há divergências quanto ao grau de autonomia dos atores locais e sua efetividade na construção de políticas públicas de longo alcance. Desiderá Neto e Penha (2018) reconhecem que os municípios fronteiriços atuam com crescente protagonismo, mas alertam para a fragilidade de suas capacidades institucionais, especialmente no tocante à formulação técnica e à mobilização de recursos.

Gomes (2022) sustenta que, embora os desafios estruturais sejam reais, os municípios têm demonstrado resiliência e criatividade na produção de soluções adaptadas às realidades locais. Essa contraposição revela a importância de compreender os governos locais como agentes ativos, ainda que condicionados por assimetrias institucionais e econômicas.

A mediação entre diferentes níveis de poder local, nacional e internacional impõe a necessidade de uma governança coordenada e cooperativa. Oderich e Baldi (2020) propõem o conceito de território em rede para descrever a articulação entre múltiplos atores que compartilham responsabilidades sobre o espaço fronteiriço.

Desiderá Neto e Penha (2018), por sua vez, enfatizam que essa cooperação não ocorre automaticamente, exigindo arranjos institucionais claros, fóruns de negociação permanentes e mecanismos de gestão compartilhada. Ambos convergem na ideia de que a institucionalização da cooperação é condição essencial para a efetividade da integração regional.

4.8.1. Direito Internacional Tratados Bilaterais e Integração Regional

O Direito Internacional contemporâneo tem como uma de suas principais características a interdependência entre os Estados soberanos e a construção de normas consensuais que regem suas relações. Nesse contexto, os tratados internacionais se apresentam como instrumentos jurídicos fundamentais para a regulação da convivência e cooperação entre os entes estatais.

De acordo com Rezek (2018), o tratado internacional é um acordo formal celebrado entre sujeitos de Direito Internacional, destinado a produzir efeitos jurídicos. Os tratados bilaterais, em especial, envolvem apenas duas partes e têm como característica principal a construção de compromissos recíprocos, normalmente adaptados às especificidades das relações entre os Estados signatários. São utilizados para tratar de temas como comércio, extradição, defesa, meio ambiente, e cooperação técnica ou jurídica.

Segundo Accioly, Silva e Casella (2017), a eficácia dos tratados bilaterais reside na sua flexibilidade e na possibilidade de ajustá-los às necessidades específicas das partes envolvidas, diferentemente dos tratados multilaterais, que exigem maior grau de consenso e

harmonização. Além disso, a celebração de tratados bilaterais é muitas vezes a etapa inicial de processos mais amplos de integração regional.

A integração regional, por sua vez, é um fenômeno político e jurídico que envolve a aproximação institucional e normativa entre Estados de uma mesma região geográfica ou com interesses comuns. Essa aproximação pode ocorrer por meio da celebração de tratados constitutivos, que estabelecem organizações internacionais com objetivos integracionistas, como a União Europeia (UE), o Mercado Comum do Sul (MERCOSUL) ou a Comunidade dos Países de Língua Portuguesa (CPLP).

Para Fernandes (2020), a integração regional ultrapassa a simples cooperação e busca construir espaços jurídicos e econômicos compartilhados, com redução de barreiras, harmonização de legislações e, em alguns casos, até mesmo cessão parcial de soberania. No caso do MERCOSUL, o Tratado de Assunção (1991) e seus protocolos posteriores estabelecem uma base normativa comum que visa a livre circulação de bens, serviços e fatores produtivos entre os países-membros.

O papel dos tratados nesse processo é central, pois são os instrumentos que formalizam os compromissos assumidos pelos Estados e definem os mecanismos de tomada de decisão, solução de controvérsias e adesão de novos membros. Conforme Dugard (2011), a base normativa sólida é essencial para a sustentabilidade de qualquer processo de integração, sendo os tratados o alicerce jurídico sobre o qual se constroem instituições regionais.

Dessa maneira, tanto os tratados bilaterais quanto os processos de integração regional representam facetas complementares do Direito Internacional Contemporâneo, voltados para a construção de uma ordem jurídica mais cooperativa, interdependente e funcional frente aos desafios globais. A análise dessas ferramentas permite compreender como os Estados buscam garantir seus interesses nacionais por meio de mecanismos de natureza consensual e juridicamente vinculantes.

4.8.2. Acordos Internacionais na Logística e Comércio

O crescimento do comércio internacional nas últimas décadas tem exigido cada vez mais harmonização jurídica, padronização de procedimentos e eficiência logística. Nesse contexto, os acordos internacionais desempenham papel essencial ao estabelecer normas comuns que regulam o fluxo de mercadorias, serviços e capitais entre os países, criando condições mais previsíveis, seguras e integradas para as operações comerciais e logísticas.

De acordo com Carvalho (2019), os acordos internacionais de comércio são

instrumentos jurídicos que visam eliminar barreiras tarifárias e não tarifárias, assegurar tratamento isonômico entre as partes e facilitar o trânsito internacional de bens. Tais acordos impactam diretamente a logística internacional, ao influenciar processos como despacho aduaneiro, transporte multimodal, seguros e normas de origem.

No plano multilateral, destaca-se a Organização Mundial do Comércio (OMC), criada pelo Acordo de Marrakesh em 1994. Segundo Bastos (2020), os acordos da OMC, como o Acordo sobre Facilitação do Comércio (AFC), têm como objetivo reduzir a burocracia nas fronteiras e promover maior eficiência nos fluxos logísticos. O AFC, especificamente, promove medidas como simplificação de documentos aduaneiros, liberação mais rápida de cargas e maior previsibilidade nas regras de importação e exportação.

Além disso, tratados regionais e bilaterais também exercem papel significativo. O Acordo Mercosul-União Europeia, traz disposições detalhadas sobre barreiras técnicas, normas sanitárias e fitossanitárias, regras de origem e logística portuária, com o objetivo de criar um ambiente de negócios mais favorável e integrado entre as regiões.

Segundo Martins (2021), a logística internacional depende não apenas de infraestrutura física (portos, aeroportos, rodovias), mas também da infraestrutura normativa proporcionada pelos acordos internacionais. Estes promovem segurança jurídica e previsibilidade, fatores decisivos para o planejamento logístico de empresas que atuam no comércio exterior.

Outro ponto de destaque são os acordos de transporte internacional, como as Convenções CMR (para transporte rodoviário internacional na Europa), a Convenção de Hamburgo (transporte marítimo), e os Acordos da ICAO (para transporte aéreo). Estes instrumentos estabelecem responsabilidades, seguros e regimes de indenização em caso de perdas, avarias ou atrasos nas cadeias logísticas.

No cenário atual, marcado por cadeias de suprimentos globais e tecnologias avançadas (como blockchain e rastreamento em tempo real), a integração normativa entre países por meio de acordos internacionais torna-se um requisito essencial para a eficiência logística e a competitividade internacional das empresas.

Assim, os acordos internacionais na logística e no comércio representam um eixo fundamental do Direito Internacional Econômico, promovendo a integração dos mercados e o aprimoramento das operações logísticas transfronteiriças. Eles são ferramentas estratégicas tanto para os Estados quanto para os agentes econômicos que buscam se posicionar de forma competitiva no cenário global.

4.8.3. Desafios da Integração Regional

Os processos de integração regional, apesar de seu potencial transformador, enfrentam barreiras estruturais que comprometem sua efetividade. Franco e Scholvin (2024) apontam que a ausência de pactos binacionais robustos está frequentemente relacionada a disputas entre esferas de poder, em especial entre instâncias nacionais e subnacionais, cujas prioridades nem sempre se alinham.

Labin e Rzayev (2025) defendem a criação de marcos jurídicos específicos que permitam maior estabilidade normativa e segurança jurídica para a cooperação transfronteiriça. A crítica central reside na necessidade de institucionalizar formas de articulação interestatal que transcendam os ciclos políticos e garantam continuidade aos projetos.

Outro desafio relevante refere-se à fragmentação normativa entre os países fronteiriços, dificultando a implementação de políticas públicas coordenadas. Franco e Scholvin (2024) observam que a heterogeneidade legislativa gera entraves administrativos, especialmente em temas como logística, meio ambiente e segurança.

Labin e Rzayev (2025), no entanto, argumentam que essa diversidade pode ser parcialmente superada mediante a adoção de princípios de equivalência jurídica e harmonização progressiva. Essa divergência revela a tensão entre a soberania normativa e a urgência de integração funcional, exigindo fóruns binacionais de negociação jurídica com base em objetivos comuns e metas de médio e longo prazo.

A dimensão cultural também impõe barreiras à integração regional, sobretudo quando ignorada nas fases de concepção e implementação de projetos. Franco e Scholvin (2024) evidenciam que diferenças linguísticas, valores sociais e identidades regionais podem acentuar desconfianças entre populações vizinhas, limitando a aceitação social das iniciativas transfronteiriças.

Labin e Rzayev (2025) sugerem que políticas de integração cultural e intercâmbio acadêmico poderiam funcionar como mecanismos de aproximação social. Dessa forma, a integração não deve ser apenas técnica e econômica, mas igualmente simbólica, promovendo espaços de diálogo intercultural e reconhecimento mútuo.

Um dos pontos críticos diz respeito à exclusão da população local dos processos decisórios. Segundo Franco e Scholvin (2024), a baixa participação dos habitantes das zonas de fronteira compromete a legitimidade das ações empreendidas, muitas vezes percebidas como impostas por elites distantes.

Labin e Rzayev (2025) defendem o fortalecimento da governança participativa, com instâncias deliberativas binacionais e o envolvimento de organizações da sociedade civil nos arranjos institucionais. Tal debate destaca que, para ser efetiva e sustentável, a integração regional deve incorporar os sujeitos locais como protagonistas, reconhecendo sua agência e os saberes territoriais acumulados.

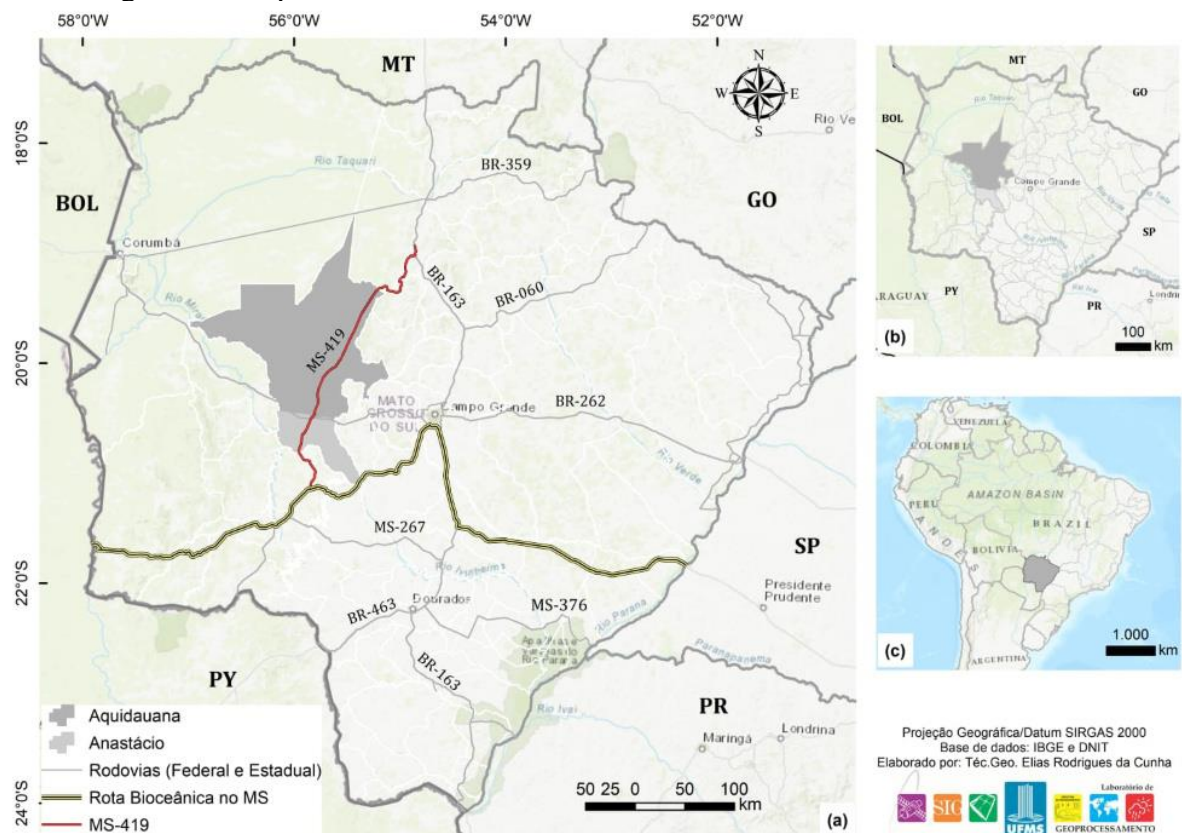
Por fim, a superação dos entraves à integração demanda não apenas reformas institucionais, mas também um redesenho do próprio modelo de cooperação regional. Franco e Scholvin (2024) sugerem a adoção de estratégias de regionalismo pragmático, com foco em resultados concretos e em pequenas vitórias acumuladas. Já Labin e Rzayev (2025) enfatizam a necessidade de pactos estruturantes e políticas comuns em áreas estratégicas, como transporte, segurança e meio ambiente.

V - CARACTERIZAÇÃO SOCIOECONÔMICA DOS MUNICÍPIOS DE AQUIDAUANA E ANASTÁCIO

Este capítulo tem como objetivo realizar uma análise integrada dos municípios de Aquidauana e Anastácio, localizados na região da Rota Bioceânica, no estado de Mato Grosso do Sul. A investigação abrange as características territoriais, socioeconômicas e de infraestrutura desses dois municípios, destacando tanto seus potenciais quanto seus desafios específicos. A importância de uma abordagem integrada torna-se ainda mais evidente ao considerarmos a Rota Bioceânica como um fator crucial para a articulação desses municípios com o restante da região Centro-Oeste e com os países vizinhos.

Para ilustrar essa dinâmica, a figura 14 o mapa, da Rodovia MS-419 no estado de Mato Grosso do Sul, Brasil, destacando a Rota Bioceânica. A rodovia MS-419 é destacada em vermelho, com a inclusão de outras rodovias federais e estaduais, e os municípios de Aquidauana e Anastácio assinalados por áreas sombreadas.

Figura 14: Mapa da Rodovia MS-419 no estado de Mato Grosso do Sul, Brasil



Fonte Cunha (2025).

O mapa principal (a) apresenta a rede rodoviária e a distribuição dos municípios,

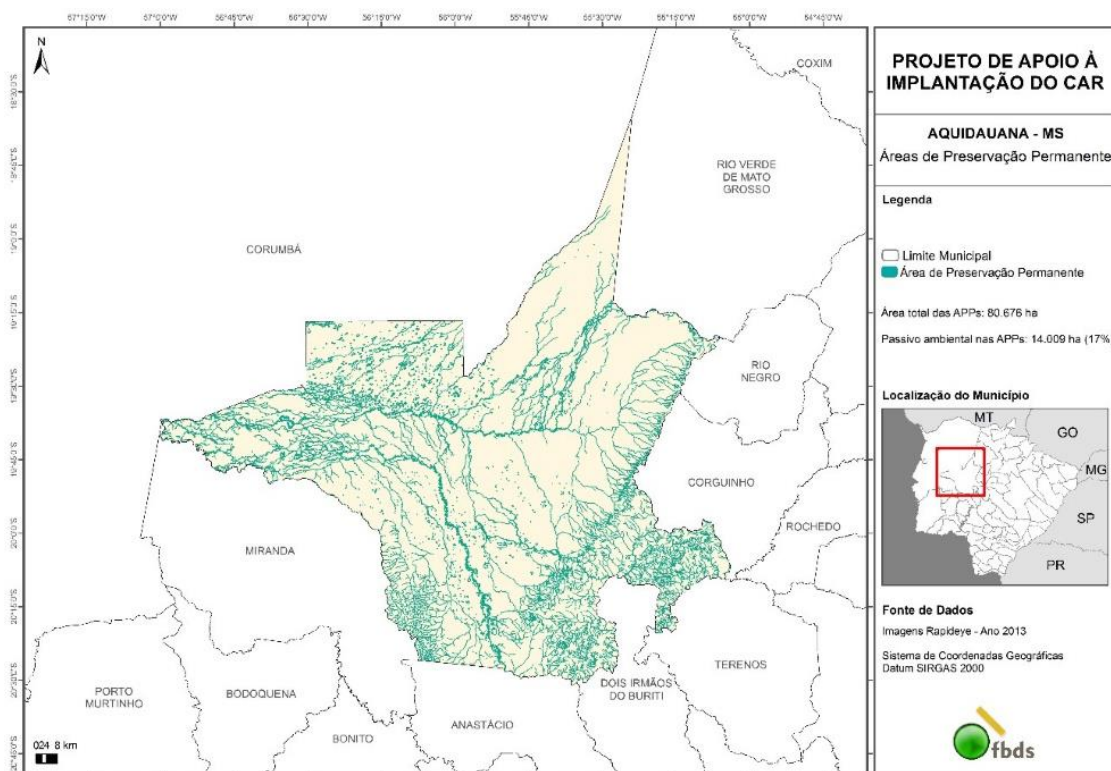
destacando sua proximidade com as fronteiras da Bolívia (BOL) e do Paraguai (PY). Esse enquadramento permite compreender como a região se articula com os países vizinhos e como se insere nos fluxos fronteiriços. Os mapas de inserção (b e c) ampliam essa compreensão, localizando a área no centro de Mato Grosso do Sul (b) e posicionando o estado no conjunto da América do Sul (c), com referência à Bacia Amazônica. Esses complementos são importantes para situar a área de estudo em diferentes escalas territoriais.

Por fim, a figura do mapa ilustra a relevância da Rota Bioceânica, não apenas como um corredor logístico vital para o Brasil, mas também como um ponto de interconexão entre o Brasil e os países vizinhos do Pacífico. A Rota Bioceânica é, portanto, mais do que uma simples estrada: ela representa uma infraestrutura estratégica para o desenvolvimento econômico da região e uma via de integração regional e internacional. Sua implementação efetiva pode proporcionar novas oportunidades para o comércio, o desenvolvimento regional e a cooperação entre os países da América do Sul, com implicações diretas para o crescimento socioeconômico de Aquidauana e Anastácio, além de outros municípios ao longo do trajeto.

5.1. MUNICÍPIO DE AQUIDAUANA

Aquidauana segundo o IBGE (2024), possui extensão territorial de 16.958 km² que a coloca entre as maiores do estado, exercendo substancial influência sobre seus arredores imediatos. Seu território exibe um perfil caracterizado por significativa heterogeneidade geográfica e institucional, refletindo uma combinação de território extenso, diversidade ecológica e centralidade regional. Situado na Mesorregião do Pantanal Sul-Mato-Grossense, o município ocupa uma posição geo-econômica estratégica, servindo como elo entre o Pantanal, a capital Campo Grande e os corredores logísticos em direção à Bolívia, Paraguai e, eventualmente, ao Pacífico através da Rota Bioceânica.

Figura 15: Mapas de Anastácio (MS)



Fonte FBDS (2018).

A posição geográfica de Aquidauana oferece potenciais vantagens logísticas, especialmente com a expansão das conexões terrestres interestaduais planejadas com a consolidação da Rota Bioceânica. A posição geográfica de Aquidauana tende a adquirir maior relevância logística com a consolidação da Rota Bioceânica, uma vez que o município se localiza em um ponto de articulação entre o Pantanal, Campo Grande e as principais rodovias que convergem para o eixo Campo Grande–Porto Murtinho. Essa centralidade regional favorece a integração de circuitos produtivos locais ao corredor internacional, ampliando oportunidades para atividades como agropecuária, turismo e serviços de apoio ao transporte.

O impacto territorial da rota indicam que municípios situados em áreas de influência indireta, mas próximos aos eixos de escoamento, podem assumir funções estratégicas de suporte, armazenagem e circulação, desde que possuam conectividade rodoviária eficiente e capacidade de oferecer serviços logísticos complementares. Nesse sentido, Aquidauana reúne condições geográficas e infraestruturais que a colocam em posição favorável para captar parte dos fluxos econômicos e de mobilidade induzidos pelo corredor bioceânico (GONÇALVES; ASATO, 2022).

Além do acesso via BR-262, o município é atravessado por estradas secundárias que o conectam a centros produtivos e regiões de turismo ecológico, servindo como porta de entrada para o Pantanal. Essa posição facilita a integração de várias funções urbanas e rurais,

impactando diretamente seu planejamento de uso do solo e capacidade de integrar-se às dinâmicas regionais de transporte e distribuição.

O mapa abaixo ilustra a posição geográfica das rodovias BR-419, BR-262, BR-345, SR-141 e SR-345, evidenciando a confluência dos eixos viários federais e estaduais na região urbana de Aquidauana e sua conexão com o município vizinho de Anastácio. A BR-419 é um dos principais eixos logísticos do município, cruzando áreas de planalto e Pantanal.

Figura 16: Principais rodovias no município de Aquidauana (MS)



Fonte

Weather Forecast (2025).

A malha rodoviária do município de Aquidauana, em Mato Grosso do Sul, constitui-se como um elemento fundamental para a organização territorial, a conectividade regional e a viabilidade logística em áreas de planalto e de planície alagável. O território é interligado por rodovias federais, estaduais e municipais, que desempenham funções distintas no escoamento da produção, na mobilidade da população e no acesso a serviços (DNIT, 2006).

A BR-419 se destaca entre as rodovias federais pela sua importância estratégica, articulando os eixos da BR-163, BR-267 e BR-262. O DNIT (2007) a classifica como uma rodovia de ligação inter-regional. Em Aquidauana, o trecho mais extenso da via, com aproximadamente 147 km em área rural e 3 km em perímetro urbano, conecta a divisa com Rio Verde de Mato Grosso a Anastácio. O traçado, orientado no sentido nordeste-sudoeste, atravessa ecossistemas variados, como a Serra de Maracaju e a planície pantaneira, regiões de grande relevância ecológica e produtiva.

Do ponto de vista estrutural, a BR-419 apresenta limitações significativas, pois grande

parte de seu percurso ainda não é pavimentada e conta com pontes de madeira nos trechos rurais, o que compromete a trafegabilidade, especialmente durante o período de chuvas (AGESUL, 2011). Essa deficiência reflete um padrão de infraestrutura desigual, característico das regiões periféricas, alinhando-se à análise de Harvey (2005) sobre a reprodução desigual do capital no espaço.

Entretanto, avanços recentes indicam melhorias importantes nessa infraestrutura. O asfaltamento da rodovia já avançou até a Fazenda Taboco, acompanhado da construção da ponte sobre o Rio Taboco, obra em andamento que promete superar um dos principais gargalos logísticos da região. Essas intervenções são fundamentais para ampliar a conectividade local, facilitar o escoamento da produção agrícola e reduzir os impactos negativos causados pelas condições precárias das vias, especialmente em períodos chuvosos.

Além da BR-419, a BR-262 também corta o município, embora com menor extensão, cerca de 14 km. Esta via interliga os municípios de Miranda e Anastácio e tem seu traçado totalmente pavimentado e em bom estado de conservação (DNIT, 2006). A rodovia cumpre um papel complementar na dinâmica logística e produtiva local, especialmente por facilitar o acesso ao distrito de Taunay e por sua inserção como corredor de exportação na Rota Bioceânica.

As rodovias estaduais também são essenciais para a integração de áreas rurais e pantaneiras. A MS-170, margeia o Rio Aquidauana em sua margem direita e se estende até a região do Pantanal do Rio Negro, desempenhando um papel crucial na conexão entre áreas de produção agropecuária e empreendimentos turísticos. No entanto, a falta de pavimentação e a sazonalidade do tráfego comprometem sua funcionalidade, principalmente durante a estação chuvosa (DENATRAN, 2008).

As rodovias MS-171 e MS-337, ambas não pavimentadas, percorrem extensões consideráveis da planície pantaneira, o que evidencia o caráter seletivo da infraestrutura viária e seu impacto direto na acessibilidade e na inclusão territorial, conforme a teoria de Castells (1998). A precariedade dessas vias ocasiona o isolamento temporário de comunidades e propriedades, limitando o desenvolvimento rural e dificultando a implementação de políticas públicas voltadas à inclusão produtiva.

Já as rodovias MS-345 e MS-450 possuem importância logística, cultural e ambiental para a região. A MS-450, que conecta Aquidauana a Camisão e Piraputanga, é reconhecida como Estrada-Parque devido ao seu valor cênico, o que a torna um atrativo turístico fundamental e um componente central no desenvolvimento do ecoturismo local. Embora dados anteriores indicassem que apenas parte de seu traçado era pavimentada (AGESUL,

2011), atualmente a MS-450 encontra-se totalmente pavimentada, reforçando seu potencial econômico e turístico.

Além disso, destaca-se a construção do anel viário em Aquidauana, que interliga a MS-345, MS-450 e outras vias importantes da região. Essa nova infraestrutura viária não só melhora a fluidez do tráfego como também cria uma nova entrada estratégica para o município, facilitando o acesso e o escoamento da produção regional. A integração dessas rodovias, com investimentos que equilibram desenvolvimento e preservação ambiental, é fundamental para consolidar a vocação econômica e turística do território sul-mato-grossense.

No tocante às rodovias municipais, as vias denominadas AQN desempenham um papel vital na conectividade local. A AQN-6, liga Piraputanga às comunidades quilombolas das Furnas dos Baianos, enquanto a AQN-13 cruza áreas do Pantanal de Aquidauana, conectando a BR-419 a propriedades na região do Rio Negro. Muitas dessas estradas foram abertas pela prefeitura, mas a falta de regularização junto à Câmara Municipal restringe seu reconhecimento institucional e a inclusão em planos de manutenção e investimento (Terr@Plural, 2016).

Segundo o DNIT (2006), a organização eficiente de uma malha viária demanda classificação funcional, hierarquização dos fluxos e padronização das estruturas. No entanto, o contexto de Aquidauana é marcado pela convivência entre segmentos pavimentados e precários, um reflexo das disparidades no planejamento e na alocação de recursos. Tais assimetrias são uma manifestação do que Harvey (2005) descreve como a lógica desigual da produção do espaço urbano e regional.

A integração territorial por meio da infraestrutura viária, especialmente em regiões de transição entre planalto e planície como Aquidauana, exige a implementação de políticas articuladas que considerem as especificidades ambientais e sociais do território. O desenvolvimento territorial sustentável, conforme defendido por Castells (1998) e Sen (1999), deve incorporar não apenas a melhoria da infraestrutura física, mas também a valorização do conhecimento local, da diversidade cultural e da inclusão social.

Demograficamente, Aquidauana possui uma população estimada de 48.561 residentes, majoritariamente urbana (IBGE, 2024). A baixa densidade populacional, de 2,74 habitantes por km², reflete a vasta extensão territorial, apresentando desafios para a prestação de serviços públicos. O acesso à saúde, educação e infraestrutura básica em áreas mais remotas exige investimentos estratégicos em uma ampla escala territorial.

A presença de extensas áreas rurais reforça a necessidade de políticas multiescalares que harmonizem desenvolvimento e conservação ambiental. Economicamente, o município

registra um Produto Interno Bruto (PIB) superior a R\$ 900 milhões, com destaque para os setores de serviços, administração pública e agricultura (IBGE, 2024).

O setor terciário concentra uma parcela significativa das atividades formais, enquanto a agricultura contribui consideravelmente para a agregação de valor local. Atividades como a pecuária, a produção de grãos e a pesca artesanal estruturam cadeias produtivas que se alinham diretamente aos objetivos logísticos e de exportação da Rota Bioceânica, e a diversificação econômica, nesse contexto, constitui uma vantagem competitiva.

O Índice de Desenvolvimento Humano Municipal (IDHM) de Aquidauana é de 0,688 (Atlas Brasil, 2023), inserindo-o na faixa de desenvolvimento médio. A análise detalhada do índice revela um bom desempenho na dimensão da longevidade (IDHM-L = 0,84), mas fragilidades significativas persistem nas áreas de educação (IDHM-E = 0,55) e renda (IDHM-R = 0,69) (Infosanbas, 2024). Tais indicadores apontam para a necessidade de investimentos em qualificação de mão de obra, infraestrutura educacional e inclusão produtiva. A integração à Rota Bioceânica pode potencializar esses avanços, desde que acompanhada por políticas redistributivas e estratégias de desenvolvimento territorial inclusivo.

A infraestrutura urbana de Aquidauana exibe um padrão de distribuição desigual, com maior concentração de equipamentos públicos e privados na área central. Dados do Sistema Nacional de Informações sobre Saneamento (SNIS, 2023) indicam que cerca de 80% da população tem acesso à água tratada, enquanto a cobertura de esgoto atinge apenas 44%. Essa discrepância reflete limitações históricas no planejamento urbano. A precariedade do saneamento básico representa um obstáculo ao desenvolvimento sustentável e à saúde pública, demandando ações integradas de gestão territorial e investimentos multissetoriais.

No setor de saúde, Aquidauana dispõe de um hospital de média complexidade e de unidades básicas em bairros urbanos e em algumas áreas rurais. Além disso, o Funrural, que atende pelo SUS, está localizado às margens da rodovia MS-450, próximo ao novo anel viário, reforçando a importância dessa infraestrutura para o acesso aos serviços de saúde.

No entanto, a cobertura e a resolutividade dos serviços ainda são insuficientes, levando parte da população a buscar atendimento em Campo Grande. Na educação, o município conta com escolas de ensino fundamental e médio, além de um campus da Universidade Estadual de Mato Grosso do Sul (UEMS). Ainda assim, os indicadores de desempenho escolar e de acesso ao ensino superior revelam desigualdades que limitam a formação de capital humano qualificado.

A base econômica de Aquidauana está fortemente ancorada na agropecuária e no ecoturismo, com notável potencial para integração em cadeias produtivas transnacionais. O

turismo de natureza, impulsionado pela presença do Pantanal e por atrativos como a Estrada-Parque MS-450, ainda enfrenta desafios relevantes, como infraestrutura rodoviária precária e baixa qualificação de serviços locais (ECO, 2023). Nesse contexto, a inserção do município na Rota Bioceânica configura uma oportunidade estratégica para fortalecer setores como logística, transporte e serviços, desde que acompanhada por políticas públicas voltadas à inovação e à valorização dos saberes e recursos territoriais.

No campo do ordenamento territorial, a ausência de um plano diretor plenamente implementado em Aquidauana prejudica a convergência entre expansão urbana, preservação ambiental e infraestrutura local. Esse entrave decorre de limitações orçamentárias e técnicas que comprometem a governança territorial eficaz. No entanto, há avanços em curso em dezembro de 2021, foram concluídas três audiências públicas para debater a revisão do instrumento legal (PORTAL DE AQUIDAUANA, 2021)

Posteriormente, em fevereiro de 2025, representantes da SEPLAN, do Executivo e do Legislativo municipal se reuniram para apresentar uma nova proposta de Plano Diretor, contemplando setores empresariais, habitação popular e reordenamento urbano; essa proposta está em tramitação nas comissões permanentes da Câmara. No entanto, apesar da importância do tema, a divulgação dessas discussões e dos avanços tem sido limitada, resultando em pouca participação e conhecimento por parte da população em geral. (PORTAL DE AQUIDAUANA, 2025).

A formulação de diretrizes para uso do solo, mobilidade e gestão ambiental é, portanto, decisiva para inserir Aquidauana de forma sustentável nos novos fluxos regionais gerados pela Rota Bioceânica. As características territoriais, logísticas e econômicas do município o tornam apto a atuar como polo estratégico entre o interior do estado e os mercados internacionais do eixo bioceânico.

No entanto, essas potencialidades só se materializarão em benefícios efetivos se forem acompanhadas por políticas de planejamento integradas, com foco em reduzir desigualdades sociais, assegurar a proteção ambiental e valorizar a diversidade territorial.

Aquidauana, com sua vasta área de 16.958 km² e uma população de 48.561 habitantes (IBGE, 2024), destaca-se por sua função estratégica como elo logístico entre o Pantanal, Campo Grande e países vizinhos. Seu Produto Interno Bruto, superior a R\$ 900 milhões, é distribuído entre os setores de serviços, administração pública e agropecuária, incluindo pecuária de corte, grãos e pesca artesanal (IBGE, 2024).

A governança local é um pilar central para o desenvolvimento territorial. Porto *et. al.*, (2020) destacam que a articulação entre governança, planejamento e participação social é

crucial para a efetividade das políticas públicas em contextos territoriais complexos. Para esses autores, a governança multinível, que envolve diversas esferas governamentais e atores sociais, é essencial para integrar planos diretores, gestão ambiental e o desenvolvimento econômico sustentável. Healey (1997) reforça essa perspectiva, enfatizando que a governança territorial deve ser inclusiva, capaz de articular múltiplos interesses e superar fragmentações institucionais.

Tabela 6: Indicadores Socioeconômicos de Aquidauana

Indicador	Valor	Comentário
Extensão territorial (km²)	16.958	Grande área com baixa densidade demográfica
População estimada	48.561	Predominantemente urbana
PIB (R\$ milhões)	900+	Setores serviços, agropecuária, administração pública
IDHM Total	0,688	Desenvolvimento médio
IDHM Longevidade (IDHM-L)	0,84	Indicador positivo
IDHM Educação (IDHM-E)	0,55	Indicador frágil
IDHM Renda (IDHM-R)	0,69	Indicador intermediário
Abastecimento de água (%)	80	Boa cobertura, mas pode melhorar
Coleta de esgoto (%)	44	Baixa cobertura

Fonte IBGE (2023); Atlas Brasil (2024)

Entretanto, em Aquidauana, a fragilidade ou a ausência de planos diretores atualizados restringe o planejamento urbano e rural, o que favorece a expansão desordenada e a degradação ambiental, além de contribuir para a exclusão social, conforme observado por Santos *et. al.*, (2024). Essa fragilidade é comum em municípios periféricos e ressalta a importância da participação social e da governança eficaz para a sustentabilidade territorial.

A infraestrutura é um dos pilares do desenvolvimento regional e da competitividade dos territórios. Castells (1998) ressalta que a infraestrutura viária, os sistemas de saneamento, as telecomunicações e a conectividade digital são determinantes para a integração às cadeias produtivas e para a atração de investimentos. Em estudos sobre o Pantanal e o Cerrado, Pinheiro *et. al.*, (2020) evidenciam que a qualidade e a extensão da infraestrutura influenciam diretamente o desenvolvimento local.

A infraestrutura viária, embora interligada às principais rodovias da Rota Bioceânica, ainda carece de investimentos em terminais intermodais e centros de distribuição para potencializar sua vocação logística (Freitas *et al.*, 2018). Essa deficiência restringe o pleno aproveitamento das oportunidades econômicas oferecidas pela localização estratégica do município.

Além disso, a capacitação técnica da mão de obra local é insuficiente para suprir as demandas do desenvolvimento logístico e industrial, um entrave também identificado por Harvey (2005). O autor estabelece uma relação entre a desigualdade no acesso a recursos humanos qualificados e a perpetuação da reprodução desigual do capital no espaço regional.

Freitas *et. al.*, (2018) argumentam que programas sociais, como o Bolsa Família, mitigam vulnerabilidades imediatas, mas não resolvem as desigualdades estruturais. A inclusão digital e a ampliação do acesso à educação de qualidade são desafios persistentes em Aquidauana, sendo essenciais para a promoção da justiça social e do desenvolvimento sustentável (PORTO *et al.*, 2020).

A presença significativa de populações indígenas, sobretudo da etnia Terena, em Aquidauana, sublinha a importância da valorização dos saberes locais e das práticas culturais tradicionais para o desenvolvimento territorial justo e sustentável (DALBY, 2010). Santos *et. al.*, (2024) alertam para a necessidade de políticas que respeitem o patrimônio cultural e territorial dessas comunidades, evitando processos de exclusão decorrentes de intervenções urbanas e logísticas descontextualizadas.

Castells (1998) defende que a diversidade cultural e o patrimônio imaterial podem ser integrados às cadeias produtivas, fortalecendo as economias locais e promovendo um desenvolvimento mais inclusivo e sustentável. A cidade de Aquidauana, polo estratégico do Pantanal Sul-mato-grossense, articula diversas dinâmicas econômicas e sociais regionais. Porto *et. al.*, (2020) enfatizam que o planejamento regional é essencial para a integração com municípios vizinhos, como Anastácio, e para a implementação de políticas públicas que atendam às demandas específicas do território.

Instrumentos como planos diretores, políticas ambientais e planos de desenvolvimento econômico devem ser alinhados para garantir a sustentabilidade territorial (Healey, 1997). No caso de Aquidauana, a ausência de um planejamento eficaz contribui para a expansão urbana desordenada e a vulnerabilidade ambiental, comprometendo o equilíbrio regional.

A sustentabilidade, vista não apenas sob o prisma ambiental, mas como um conceito multidimensional que engloba justiça social, econômica e territorial, Castells, (1998), enfatiza que deve ser integrada às estratégias locais. Essa abordagem possibilita o fortalecimento da economia, a proteção ambiental e a inclusão social, consolidando um modelo de desenvolvimento mais equilibrado.

A participação social nas instâncias decisórias contribui para a legitimidade das políticas e para a construção de soluções que atendam às realidades locais. A participação efetiva de comunidades tradicionais, agricultores, empresários e instituições públicas é

considerada essencial para a promoção da justiça socioambiental e o fortalecimento da identidade territorial (DALBY, 2010).

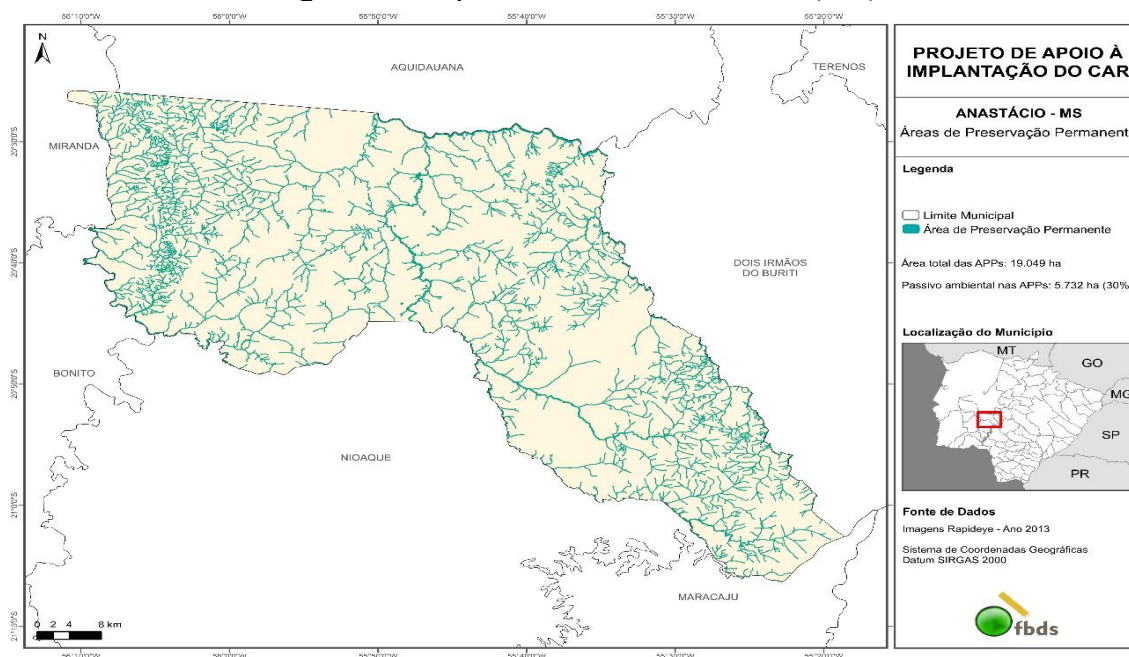
A questão socioambiental em Aquidauana abrange a proteção dos ecossistemas pantaneiros e o reconhecimento dos direitos das populações locais, incluindo indígenas e ribeirinhos. Santos *et. al.*, (2024) enfatizam que a justiça socioambiental demanda políticas que conciliem o desenvolvimento econômico com a preservação cultural e ambiental, assegurando o acesso equitativo a recursos e oportunidades. O respeito aos direitos territoriais é um elemento central para evitar conflitos e promover a sustentabilidade social, protegendo o patrimônio cultural e natural da região (CASTELLS, 1998).

A localização geográfica de Aquidauana, próxima à fronteira com a Bolívia, torna a integração e a cooperação transfronteiriça elementos estratégicos para o desenvolvimento regional. Segundo Freitas *et. al.*, (2018), corredores logísticos como a Rota Bioceânica exigem políticas coordenadas entre países para otimizar a infraestrutura, o comércio e a proteção ambiental. A cooperação internacional pode ampliar o acesso a mercados, estimular investimentos e promover a conservação conjunta dos biomas compartilhados, fortalecendo a competitividade da região no cenário global.

5.2. MUNICÍPIO DE ANASTÁCIO

O município de Anastácio, localizado na margem esquerda do rio Aquidauana, compõe com sua cidade vizinha uma conurbação interdependente, marcada por fluxos intensos de população, serviços e comércio. Apesar de apresentar menor extensão territorial (3.194 km²), sua dinâmica urbana e econômica está fortemente integrada à de Aquidauana, formando um núcleo regional relevante. Conforme dados do IBGE (2024), Anastácio possui população estimada em 25.804 habitantes, com predomínio da ocupação urbana e taxa de crescimento demográfico moderada.

Figura 17: Mapas temáticos de Anastácio (MS)



Fonte FBDS (2018).

A infraestrutura viária de Anastácio é favorecida pela BR-419 e por estradas vicinais que conectam o município às áreas de produção agrícola e pecuária, além de possibilitar o escoamento em direção à BR-262. A localização estratégica o insere como potencial polo de apoio logístico e de serviços no contexto da Rota Bioceânica. A construção de terminais intermodais e de centros de distribuição aparece como uma possibilidade concreta para dinamizar sua economia, desde que acompanhada por políticas de ordenamento territorial e capacitação técnica local.

O Produto Interno Bruto (PIB) de Anastácio ultrapassa R\$ 580 milhões, com destaque para a agropecuária, que responde por mais de 50% do valor adicionado bruto municipal (IBGE, 2024). A agricultura familiar ocupa papel central, com produção diversificada de hortaliças, mandioca, milho e frutas tropicais. O extrativismo vegetal, associado à produção artesanal, também integra a base produtiva local, destacando-se o cultivo de ervas medicinais e a coleta de frutos do cerrado. Esses elementos reforçam a identidade territorial e sugerem oportunidades para o fortalecimento de cadeias produtivas sustentáveis.

O Índice de Desenvolvimento Humano Municipal (IDHM) de Anastácio segundo Atlas Brasil, (2023), é de 0,701 superior ao de Aquidauana. Esse desempenho é impulsionado por indicadores intermediários nas dimensões de longevidade (IDHM-L = 0,82), educação (IDHM-E = 0,62) e renda (IDHM-R = 0,68), apontando para desafios persistentes na universalização da educação de qualidade e na ampliação das oportunidades econômicas. A melhoria dos indicadores sociais dependerá da articulação entre investimentos públicos,

fortalecimento institucional e estratégias de inclusão produtiva territorialmente orientadas.

Sen (1999) destaca que o desenvolvimento humano deve ser visto de forma multidimensional, e a superação das vulnerabilidades sociais requer políticas integradas que vão além do mero crescimento econômico. Freitas *et. al.*, (2018), reforçam que, embora programas sociais sejam importantes para mitigar desigualdades, a continuidade institucional e articulação entre políticas públicas são decisivas para impactos duradouros. Porto *et. al.*, (2020), ressaltam a importância da inclusão digital e do acesso à informação como vetores estratégicos para a justiça social e o desenvolvimento sustentável, áreas ainda deficitárias em Anastácio, especialmente nas zonas periféricas e rurais.

A presença significativa de comunidades indígenas da etnia Terena em Anastácio exige políticas que valorizem a diversidade cultural e o patrimônio imaterial, garantindo reconhecimento e proteção institucional. Dalby (2010) argumenta que o desenvolvimento territorial justo e sustentável depende da integração dos saberes locais e da preservação da diversidade cultural.

No que tange à infraestrutura básica, Anastácio apresenta cobertura de abastecimento de água em cerca de 90% das residências urbanas, conforme dados mais recentes do SNIS (2023). Já a coleta de esgoto atinge aproximadamente 50%, evidenciando uma lacuna significativa nesse serviço essencial. A coleta de resíduos sólidos é realizada regularmente, porém ainda enfrenta desafios quanto à destinação ambientalmente adequada. No setor de saúde, o município dispõe de unidades básicas e um hospital municipal de baixa complexidade. Quanto à educação pública, Anastácio atende o ensino infantil e fundamental, apresentando limitações no acesso ao ensino médio e técnico. Essa realidade reforça a interdependência funcional com o município vizinho de Aquidauana, especialmente no que diz respeito a serviços de maior complexidade.

No campo da organização territorial, Anastácio apresenta fragilidades relacionadas à ausência de um plano diretor efetivamente implementado. Essa lacuna compromete a capacidade de planejamento urbano e rural, dificultando a articulação entre expansão habitacional, preservação ambiental e infraestrutura pública. A governança municipal, apesar de ativa em consórcios intermunicipais e fóruns regionais, ainda enfrenta entraves burocráticos e financeiros que limitam a formulação de políticas públicas com base em evidências territoriais.

A atuação do poder público em Anastácio tem buscado consolidar ações integradas de desenvolvimento rural sustentável, especialmente por meio de parcerias com entidades como o SEBRAE/MS e a Agraer. Programas de capacitação para agricultores familiares, incentivo à

agroindustrialização e apoio a cooperativas locais têm sido articulados com vistas à valorização das economias territoriais e à geração de renda. Tais iniciativas, no entanto, carecem de continuidade institucional e articulação interescalar para garantir maior eficácia e sustentabilidade.

Anastácio enfrenta, desafios na implementação de um plano diretor eficaz, o que compromete o planejamento urbano e rural, gerando expansão desordenada e fragilidades na gestão territorial. Healey (1997) enfatiza que a governança multinível deve promover a coordenação entre diferentes esferas e atores para superar tais lacunas e fomentar políticas integradas.

Santos *et. al.*, (2024), reforçam que políticas territoriais precisam contemplar a diversidade econômica e social do município, promovendo inclusão e redução das desigualdades, sobretudo em territórios com características rurais e urbanas entrelaçadas, como ocorre em Anastácio, que possui localização estratégica na margem oposta do rio Aquidauana, servida pela BR-419 e estradas vicinais que conectam o município à produção agropecuária e ao escoamento via BR-262. Essa infraestrutura viária favorece seu potencial como polo logístico e de apoio na Rota Bioceânica.

Tabela 7: Indicadores Socioeconômicos de Anastácio

Indicador	Valor	Comentário
Extensão territorial (km²)	3.194	Menor que Aquidauana, porém integrado à região
População estimada	25.804	Predominância urbana e crescimento moderado
PIB (R\$ milhões)	580+	Agropecuária responde por >50% do valor agregado bruto
IDHM Total	0,701	Desenvolvimento médio, superior a Aquidauana
IDHM Longevidade (IDHM-L)	0,82	Bom indicador
IDHM Educação (IDHM-E)	0,62	Indicador a ser melhorado
IDHM Renda (IDHM-R)	0,68	Indicador intermediário
Abastecimento de água (%)	85	Boa cobertura, mas ainda pode melhorar
Coleta de esgoto (%)	38	Baixa cobertura e preocupante para saúde pública

Fonte IBGE, Atlas Brasil, SNIS, 2023-2024)

Anastácio, enquanto município estratégico na Rota Bioceânica, enfrenta desafios típicos de territórios em processo de urbanização e integração econômica regional. A articulação entre políticas públicas e planejamento territorial é crucial para organizar o crescimento e evitar a expansão desordenada, como apontam Porto *et. al.*, (2020), que destacam a importância da governança multinível para coordenar ações entre diferentes níveis

de governo e atores locais.

A ausência de um plano diretor consolidado, como observado em Anastácio, compromete a capacidade municipal de regular o uso do solo, planejamento urbano e rural, gerando impactos negativos na sustentabilidade territorial.

A economia local de Anastácio é marcada pela agropecuária familiar e pelo extrativismo vegetal, com destaque para a produção de frutas tropicais e ervas medicinais, evidenciando uma vocação produtiva ligada à sustentabilidade e diversificação econômica conforme Santos *et. al.*, (2024), o fortalecimento dessas cadeias produtivas sustentáveis promove inclusão social e geração de renda local, ampliando oportunidades e reduzindo vulnerabilidades.

Em termos de conectividade digital e acesso à informação, Anastácio ainda enfrenta desigualdades estruturais. O acesso à internet de banda larga é limitado em muitas áreas periféricas e rurais, o que compromete tanto a inclusão digital quanto o desenvolvimento de novos empreendimentos econômicos. A transformação digital, nesse sentido, constitui uma fronteira estratégica a ser incorporada às políticas de ordenamento territorial, sobretudo diante das exigências logísticas e tecnológicas da integração à Rota Bioceânica.

A presença significativa de comunidades indígenas em Anastácio torna imprescindível o reconhecimento e a proteção dos direitos territoriais e culturais dessas populações. Santos *et. al.*, (2024) ressaltam que a justiça socioambiental deve contemplar não apenas a conservação dos ecossistemas, mas também o respeito aos saberes tradicionais e à autonomia dos povos originários.

Além disso, Freitas *et. al.*, (2018) enfatizam que a posição estratégica na Rota Bioceânica cria potencial para desenvolvimento de serviços logísticos, comércio e turismo, desde que acompanhados de políticas públicas orientadas à capacitação técnica e à preservação ambiental. A sustentabilidade em Anastácio deve ser compreendida de forma multidimensional, integrando os aspectos ambientais, sociais e econômicos.

A atuação conjunta entre o poder público, setor privado e sociedade civil conforme destacado por Porto *et. al.*, (2020), é essencial para implementar práticas de uso sustentável dos recursos naturais, como o manejo das florestas e a agricultura familiar, pilares da economia local. A governança em Anastácio enfrenta limitações institucionais, como restrições orçamentárias e falta de mecanismos eficazes de participação social. No entanto, Dalby (2010), afirma que a participação das comunidades locais, especialmente das populações indígenas Terena, é fundamental para garantir a inclusão e a legitimidade das decisões territoriais.

Freitas *et al.*, (2018) ressaltam que a governança multinível, que articula as esferas municipal, estadual e federal, além de engajar organizações da sociedade civil, desempenha papel crucial na superação dos entraves burocráticos. Segundo os autores, essa coordenação integrada é indispensável para a implementação eficaz de políticas públicas que promovam a sustentabilidade socioambiental, uma vez que amplia a capacidade institucional e potencializa ações conjuntas, atendendo às complexidades dos desafios territoriais contemporâneos.

Investimentos em infraestrutura, conforme afirma Castells (1998), como saneamento básico e conectividade digital, precisam considerar as especificidades culturais para evitar processos de exclusão e marginalização, garantindo que o desenvolvimento territorial seja justo e inclusivo.

Embora Anastácio não seja fronteiro diretamente, sua inserção na Rota Bioceânica posiciona-o em uma rede transregional e transnacional que demanda cooperação e integração entre municípios e países. Freitas *et al.*, (2018) apontam que essa integração logística requer políticas públicas coordenadas que fortaleçam a infraestrutura e promovam o desenvolvimento sustentável da região. A cooperação entre municípios vizinhos, como Anastácio e Aquidauana, pode maximizar sinergias e otimizar recursos, favorecendo a competitividade e a atração de investimentos.

Os principais atores na governança territorial de Anastácio incluem órgãos públicos municipais, associações de agricultores familiares, organizações indígenas, entidades de apoio como o SEBRAE/MS e a AGRAER, além do setor privado e a sociedade civil. Porto *et al.*, (2020) destacam que o sucesso das políticas públicas depende da capacidade desses atores em dialogar e construir consensos, fortalecendo redes locais e regionais para garantir o desenvolvimento territorial sustentável e inclusivo.

Conclui-se que Anastácio apresenta um conjunto de especificidades econômicas, sociais e culturais que o qualificam como território estratégico no contexto da Rota Bioceânica, sobretudo pela sua vocação agroextrativista, localização logística e inserção em redes intermunicipais. Entretanto, o aproveitamento pleno dessas potencialidades dependerá da consolidação de instrumentos de planejamento territorial, de políticas públicas continuadas e da valorização dos saberes locais, assegurando uma integração sustentável e justa ao novo corredor logístico regional.

5.3. COMPARAÇÃO E ANÁLISE INTEGRADA

A comparação entre Aquidauana e Anastácio revela uma estrutura territorial marcada

por interdependência funcional, mas também por desigualdades em termos de escala, infraestrutura e dinâmica econômica. Enquanto Aquidauana se destaca por sua maior extensão territorial, população e diversificação econômica, Anastácio evidencia maior protagonismo na agricultura familiar e em iniciativas de base comunitária. Essa complementaridade territorial é estratégica para o planejamento regional articulado à Rota Bioceânica.

Em termos de desenvolvimento humano, ambos os municípios apresentam IDHMs classificados como médio, embora Anastácio registre índice ligeiramente superior. Essa diferença decorre principalmente de avanços educacionais e menor desigualdade intramunicipal. No entanto, persistem desafios estruturais em saúde, renda e educação em ambos os contextos, o que exige políticas integradas de desenvolvimento social e fortalecimento institucional.

No aspecto econômico, Aquidauana possui maior peso nos setores de serviços e administração pública, ao passo que Anastácio apresenta maior dependência da agropecuária e da economia informal. Essa configuração aponta para diferentes caminhos de inserção na Rota Bioceânica, Aquidauana tende a ocupar funções logísticas e de serviços, enquanto Anastácio pode fortalecer cadeias produtivas locais e agregar valor à produção agroextrativista.

Por fim, verifica-se que a integração dos dois municípios à Rota Bioceânica dependerá da construção de estratégias conjuntas, capazes de promover sinergias entre suas vocações e superar as assimetrias estruturais existentes. O reconhecimento da complementaridade entre os territórios deve orientar a formulação de um portfólio estratégico que articule planejamento urbano, governança regional e sustentabilidade, assegurando que os benefícios logísticos se convertam em desenvolvimento equitativo e territorialmente enraizado.

Segundo o IBGE (2022), Aquidauana possui um Produto Interno Bruto (PIB) municipal estimado em R\$ 1,27 bilhão, enquanto Anastácio apresenta um PIB de R\$ 580 milhões. A diferença reflete-se também no PIB per capita R\$ 26.300,00 para Aquidauana e R\$ 22.500,00 para Anastácio, indicando disparidades na geração de riqueza por habitante. Em termos de Índice de Desenvolvimento Humano Municipal (IDHM), Aquidauana alcança 0,689 e Anastácio 0,701 (Atlas Brasil, 2023), com destaque para melhor desempenho relativo de Anastácio nas dimensões de longevidade e renda.

Contudo, estudos sobre economia regional no Brasil destacam que parte da renda per capita em municípios médios e pequenos é fortemente influenciada pelo peso do emprego público, cujo salário tende a superar em 30% a 40% o setor privado. Assim, quando se desconta esse efeito estrutural, o diferencial real de renda disponível entre os dois municípios

torna-se menos expressivo, sugerindo que a economia local é menos dinâmica do que os indicadores agregados aparentam especialmente nos segmentos produtivos de base e nos serviços privados (IPEA, 2021).

A infraestrutura de saúde em ambos os municípios é limitada, com hospitais de média complexidade em Aquidauana e baixa complexidade em Anastácio, o que demanda apoio regional para atendimentos de maior complexidade. Na educação, ambos oferecem ensino fundamental e médio, com presença de campus universitário em Aquidauana (UEMS), reforçando seu papel como centro educacional regional.

Aquidauana e Anastácio compartilham vocações econômicas centradas na agropecuária e no extrativismo vegetal, com destaque para a produção de grãos, carne bovina, frutas nativas e ervas medicinais. Aquidauana apresenta maior diversidade setorial, com peso relevante dos serviços e do turismo de base ecológica e cultural. Anastácio, por outro lado, possui forte inserção da agricultura familiar e economias de base comunitária. Com a implantação da Rota Bioceânica, ambos poderão ampliar significativamente sua capacidade de escoamento da produção, especialmente rumo ao mercado asiático, principal destino das exportações sul-mato-grossenses (COMEXSTAT, 2024).

A localização entre os eixos BR-262 e BR-419 posiciona os dois municípios como pontos logísticos estratégicos, passíveis de receber investimentos em infraestrutura intermodal. Essa inserção, contudo, exige planejamento territorial, governança articulada e políticas públicas de apoio à produção local, sob pena de reproduzir desigualdades históricas e aprofundar a vulnerabilidade dos territórios.

A análise integrada dos dados socioeconômicos evidencia que, embora Aquidauana e Anastácio possuam atributos territoriais relevantes para inserção na Rota Bioceânica, persistem desigualdades estruturais e deficiências em infraestrutura básica que podem comprometer a distribuição equitativa dos benefícios logísticos.

Essas condições reforçam a necessidade de políticas públicas orientadas ao ordenamento territorial, inclusão produtiva e fortalecimento institucional. O desenvolvimento regional só será sustentável se considerar as especificidades locais e promover estratégias multiescalares que articulem agentes públicos, privados e comunitários.

Dessa forma, os dados apresentados não apenas contextualizam os municípios no cenário da Rota Bioceânica, mas subsidiam a construção do portfólio estratégico proposto como produto técnico-científico da pesquisa. A próxima etapa do trabalho aprofunda a análise dos impactos potenciais da rota sobre os dois territórios, com base nas dimensões social, econômica, ambiental e institucional.

Tabela 8: Indicadores Socioeconômicos Comparativos Aquidauana e Anastácio

Indicador / Característica	Anastácio	Aquidauana
Extensão Territorial (km²)	3.194	16.958
População Estimada (habitantes)	25.804	48.561
Densidade Demográfica (hab/km²)	8,08	2,74
PIB (R\$ milhões)	580+	900+
Setores Econômicos Principais	Agropecuária familiar, extrativismo, logística emergente	Agropecuária, serviços, administração pública
IDHM Total	0,701	0,688
IDHM-Longevidade	0,82	0,84
IDHM-Educação	0,62	0,55
IDHM-Renda	0,68	0,69
Abastecimento de Água (% população urbana)	85%	80%
Coleta de Esgoto (% população urbana)	36,63%	16,57%
Infraestrutura de Saúde	Hospital municipal de baixa complexidade; unidades básicas	Serviços concentrados na área urbana; hospital municipal
Educação	Ensino infantil e fundamental; limitações no ensino médio	Ensino infantil, fundamental e médio com limitações
Governança	Governança ativa, porém, com fragilidades institucionais e financeiras	Espaços institucionais, porém, com baixa efetividade
Presença Indígena	Comunidades Terena significativas	Populações indígenas vulneráveis
Desafios principais	Implementação do plano diretor; inclusão digital; infraestrutura sanitária	Expansão desordenada; infraestrutura básica; inclusão social
Potencialidades	Polo logístico na Rota Bioceânica; agroextrativismo sustentável	Diversidade econômica; turismo ecológico; logística

Fontes Atlas Brasil (2023); IBGE (2022)

À luz dos indicadores socioeconômicos apresentados, a consolidação da Rota Bioceânica cria duas frentes distintas, porém complementares, de oportunidades para Anastácio e Aquidauana: a inserção da agricultura familiar em circuitos exportadores voltados ao mercado asiático e o fortalecimento do dinamismo econômico interno. Diversos estudos sobre corredores logísticos sul-americanos apontam que a abertura de rotas para o Pacífico

tende a favorecer cadeias produtivas de maior escala e maior capacidade de padronização, o que pode limitar, mas não excluir, a participação da agricultura familiar (WILKE, GONÇALVES & ASATO, 2022).

No caso de Anastácio, cujo perfil produtivo está ancorado na agropecuária familiar e no extrativismo, a Rota abre oportunidades pontuais de exportação especialmente para produtos com maior valor agregado, como mel, castanhas, hortifruticultura diferenciada e produtos da sociobiodiversidade. Entretanto, autores como Schneider e Cassol (2020) argumentam que a agricultura familiar tende a se beneficiar mais intensamente de efeitos indiretos da integração, como a expansão dos mercados regionais, a diversificação de canais de comercialização e a dinamização da economia urbana local.

Nesse sentido, para ambos os municípios, mas sobretudo para Anastácio, a maior probabilidade de impacto imediato está na ampliação do dinamismo interno, impulsionada pelo aumento do fluxo de transportes, pela demanda por serviços, pela valorização de áreas estratégicas e pela possibilidade de induzir arranjos produtivos locais articulados com turismo, logística e agroindustrialização (ASATO et al., 2019).

Assim, embora a exportação para a Ásia represente um horizonte estratégico, é o fortalecimento das economias locais especialmente quando acompanhado de políticas públicas de organização produtiva e agregação de valor que tende a gerar benefícios mais amplos e duradouros.

A cooperação intermunicipal e a articulação transregional, impulsionadas pela Rota Bioceânica, representam oportunidades para o fortalecimento econômico e a sustentabilidade do desenvolvimento local. Segundo Freitas *et al.*, (2018) e Dalby (2010), a consideração das especificidades regionais e a valorização dos saberes tradicionais são fundamentais para promover uma integração territorial equilibrada. Entretanto, o aproveitamento pleno dessas potencialidades dependerá da consolidação de instrumentos de planejamento territorial, de políticas públicas continuadas e da valorização dos saberes locais, assegurando uma integração sustentável e justa ao novo corredor logístico regional.

5.4. POTENCIALIDADES E RELAÇÃO COM A ROTA BIOCEÂNICA

A posição geográfica de Aquidauana e Anastácio os insere diretamente na zona de influência da Rota Bioceânica, projetada para conectar o Centro-Oeste brasileiro aos portos do norte do Chile e sul do Peru. Essa nova logística continental representa um vetor estratégico para o escoamento da produção regional, sobretudo da agropecuária e de atividades ligadas ao

extrativismo e turismo. Conforme destaca o Governo do Estado de Mato Grosso do Sul (2023), a Rota busca ampliar a inserção do interior brasileiro nos mercados internacionais, encurtando distâncias e reduzindo custos operacionais.

Entre as obras em andamento, a pavimentação da BR-419 e a construção da ponte sobre o Rio Taboco, em Anastácio, configuram avanços concretos rumo à melhoria da infraestrutura regional. Já Aquidauana, interligada pela BR-262 e por rodovias estaduais como a MS-345, reforça seu papel como nó logístico no trajeto da Rota. Tais investimentos não apenas facilitam o escoamento de cargas, mas também criam as condições para a atração de novos empreendimentos, especialmente nos setores de transporte, armazenagem e distribuição.

O fortalecimento das cadeias produtivas locais também se apresenta como uma das principais oportunidades. Em Aquidauana, atividades vinculadas ao turismo ecológico e à agricultura familiar ganham novo impulso com a expansão da malha viária e a chegada de visitantes e investidores. Em Anastácio, o potencial agropecuário extensivo se articula à expectativa de ampliação dos mercados consumidores, indicando a necessidade de organizar cadeias de valor mais estruturadas e eficientes.

Silva e Campos (2022) ressaltam que o aproveitamento dessas potencialidades depende, sobretudo, da capacidade institucional dos municípios. Nesse sentido, a presença da Universidade Estadual de Mato Grosso do Sul (UEMS) como polo de produção de conhecimento e planejamento regional se mostra estratégica. A articulação com órgãos como SEBRAE e SENAI permite ainda que iniciativas de qualificação profissional e inovação tecnológica sejam alinhadas às exigências da nova realidade econômica imposta pela Rota.

O crescimento do interesse por Aquidauana e Anastácio como áreas de investimento está associado à possibilidade de desenvolver centros logísticos regionais que apoiem os fluxos internacionais de mercadorias. Fernandes (2012) argumenta que projetos de integração territorial só se consolidam quando acompanhados de planejamento urbano e redes institucionais ativas. Nesse aspecto, a atuação dos municípios na formulação de políticas públicas voltadas ao desenvolvimento territorial sustentável é um fator decisivo.

Ademais, a região de Aquidauana já mostra claros sinais de degradação ambiental, especialmente em áreas rurais afetadas pela expansão da pecuária e uso inadequado do solo. Um estudo recente realizado por Pimenta, Vera e Santos *et al.*, (2024) identificou voçorocas, nascentes comprometidas e perdas de solo significativas em áreas com relevo íngreme e solos erodíveis. Essas condições tornam urgente a adoção de planos de recuperação ambiental e mecanismos de controle mais eficientes antes que os danos se tornem irreversíveis.

Paralelamente, também em Aquidauana, o Ministério Público do Estado (MPMS) instaurou inquérito civil por desmatamento ilegal de 126,64 hectares de vegetação nativa, incluindo retirada de árvores do tipo angico sem autorização, em reservas legais e áreas de preservação permanente. Estima-se que essa supressão vegetal produziu emissão de cerca de 12,8 mil toneladas de carbono. Esse caso evidencia que normas ambientais existem, mas a fiscalização e o cumprimento ainda são deficitários, aumentando os riscos ambientais, inclusive para os cursos d'água como o Rio Aquidauana.

No setor de infraestrutura, a obra da rodovia MS-345 “Estrada do 21”, que liga Bonito a Anastácio está avançando rapidamente. Mais de 63 % do trecho já está concluído; há construções de drenagem, pontes, bem como passagens para fauna previstas no projeto. Essa estrada promete encurtar em até 40 km o trajeto entre Campo Grande e Bonito, potencializando tanto o turismo quanto o escoamento de produção regional. (AGÊNCIA DE NOTÍCIAS MS, 2022)

Entretanto, surgem problemas estruturais e ambientais associados à MS-345. O deputado estadual Zeca do PT fez uma indicação para investigar a via, que, meses após inauguração, apresenta crateras ao longo do trajeto e não contempla todas as 45 passagens para fauna previstas. Essas falhas mostram lacunas entre planejamento e execução, bem como entre promessas de mitigação ambiental e realidade local (ASSEMBLEIA MS, 2025)

Em Anastácio, o avanço da MS-345 também representa oportunidade logística concreta, mas precisa estar acompanhado de infraestrutura de apoio: melhores acessos vicinais, centros de distribuição e estruturas que permitam um escoamento eficiente, bem como políticas de regulação de uso do solo para evitar expansão desordenada. A falta de atenção a esses aspectos pode gerar externalidades negativas, como poluição, erosão, aumento de custos operacionais e impactos sociais locais.

Dessa forma, para que Aquidauana e Anastácio aproveitem plenamente as potencialidades da Rota Bioceânica, torna-se essencial que se consolide uma governança ambiental eficaz, com instrumentos concretos de ordenamento territorial. Isso inclui fiscalização rigorosa, participação comunitária (inclusive das populações indígenas), recuperação de áreas degradadas, e monitoramento contínuo. Sem isso, o desenvolvimento poderá beneficiar uns poucos enquanto gera prejuízos ambientais e sociais que comprometem o futuro regional.

Por fim, é importante destacar que a reconfiguração do espaço regional traz consigo desafios socioambientais, especialmente no caso de Aquidauana, localizada no bioma Pantanal. A expansão da fronteira agrícola, com o avanço da soja e do eucalipto, exige

políticas de ordenamento territorial compatíveis com a preservação ambiental. A Rota Bioceânica, portanto, não deve ser compreendida apenas como corredor físico de mercadorias, mas como eixo articulador de políticas públicas integradas, capazes de promover desenvolvimento com equidade e sustentabilidade.

VI - IMPACTOS DA ROTA BIOCEÂNICA EM AQUIDAUANA E ANASTÁCIO

A Rota Bioceânica tem provocado debates significativos acerca de seus efeitos nos municípios de Aquidauana e Anastácio, sobretudo no que se refere ao desenvolvimento regional. De acordo com estudos esses territórios tendem a se tornar pontos estratégicos de circulação de mercadorias, impactando diretamente sua dinâmica econômica. Observa-se que a infraestrutura regional poderá ser fortalecida com a ampliação de rodovias e serviços logísticos, o que, segundo o Governo do Estado de Mato Grosso do Sul (2023), pode estimular novos investimentos públicos e privados.

Além do aspecto logístico, a Rota Bioceânica também influencia a organização produtiva local. Conforme destaca o SEBRAE/MS (2023), as cadeias produtivas de Aquidauana e Anastácio, especialmente ligadas à agropecuária, poderão ser dinamizadas com a facilitação do acesso a mercados internacionais. Em consonância, o estudo apresentado pela Revista MS (2024) indica que essa articulação pode promover maior especialização produtiva e elevar a competitividade regional. Contudo, é importante ponderar, como sugere Silva e Campos (2022), que os benefícios dependerão da capacidade institucional de planejar políticas inclusivas e sustentáveis, evitando que os impactos positivos se concentrem apenas em grandes agentes econômicos.

Ademais, os efeitos da Rota não se limitam à esfera econômica, mas abrangem também transformações socioterritoriais. Segundo Fernandes (2012), processos de integração regional como esse alteram os fluxos de pessoas, bens e ideias, reconfigurando práticas espaciais e relações sociais nos municípios afetados. A esse respeito, o ObservaRota (2024) enfatiza a necessidade de monitoramento constante para garantir que os impactos sejam equilibrados entre os diferentes setores da sociedade. Portanto, a atuação articulada entre instituições de pesquisa, governos e sociedade civil torna-se fundamental para que Aquidauana e Anastácio possam usufruir plenamente das oportunidades trazidas pela Rota Bioceânica.

Aquidauana e Anastácio, cidades-gêmeas às margens do Rio Aquidauana e entroncadas pela BR-262, posicionam-se como polo de serviços do Pantanal e base logística secundária conectada a Campo Grande e Porto Murtinho. Essa localização favorece funções de apoio (manutenção de frotas, hospedagem, abastecimento e armazenagem leve), além de ativar turismo de natureza e negócios. A infraestrutura existente (rodovias regionais, pátios urbanos e potencial ferroviário da Malha Oeste) pode ser requalificada para ganhos logísticos, ao mesmo tempo em que pressiona solo urbano, mobilidade e preços imobiliários.

Esta análise distingue efeitos de curto prazo (obras, canteiros, emprego temporário e impactos viários) e de longo prazo (reconfiguração de cadeias produtivas, urbanização e serviços públicos). O enfoque considera riscos e oportunidades sob três cenários conservador, moderado e acelerado para orientar políticas locais de qualificação profissional, ordenamento territorial, salvaguardas socioambientais e atração de investimentos ancorados em vantagens competitivas regionais.

6.1. IMPACTOS ECONÔMICOS

A Rota Bioceânica apresenta um potencial transformador para municípios como Aquidauana e Anastácio, ao fomentar a integração logística que reforça as cadeias produtivas regionais mediante a diminuição dos custos de transporte e a ampliação do acesso a mercados por meio dos portos do Pacífico.

Centurião *et. al.*, (2024) enfatizam essa capacidade de reestruturação econômica, destacando como a conectividade viária pode impulsionar o desenvolvimento local, Martins (2025) complementa ao argumentar que tal integração física sul-americana promove uma maior inclusão de regiões periféricas em fluxos comerciais internacionais, embora alerte para a necessidade de avaliar riscos de dependência externa.

O principal impacto econômico manifesta-se na expansão do Produto Interno Bruto (PIB) local, impulsionada pela logística e pelos serviços correlatos, com o incremento nos fluxos de cargas e pessoas elevando a arrecadação de impostos municipais, como o Imposto Sobre Serviços de Qualquer Natureza (ISSQN), o Imposto Predial e Territorial Urbano (IPTU), o Imposto de Transmissão de Bens Imóveis (ITBI) e a cota-parte do Imposto sobre Circulação de Mercadorias e Serviços (ICMS), o que amplia a capacidade fiscal das prefeituras.

Os indicadores econômicos dos municípios Aquidauana e Anastácio evidenciam realidades distintas, mas complementares para a compreensão dos impactos potenciais da Rota Bioceânica. Em 2021, conforme IBGE (2024), Aquidauana apresentou PIB per capita de R\$ 25.007,82, Anastácio registrou R\$ 27.508,95. O PIB total de Anastácio conforme destaca Caravela (2024), foi estimado em aproximadamente R\$ 697 milhões, com destaque para os setores de serviços (33,6%), agropecuária (22,5%) e indústria (17,4%). Já Aquidauana alcançou cerca de R\$ 1,2 bilhão, com predominância dos serviços (41,3%), seguidos pela administração pública (29,1%), agropecuária (20,8%) e indústria (8,8%) (CARAVELA, 2024).

Tabela 9: Indicadores econômicos e perspectivas com a Rota Bioceânica

Indicadores (2021)	Aquidauana	Anastácio	Perspectivas com a Rota Bioceânica
PIB Total	R\$ 1,2 bilhão	R\$ 697 milhões	Expansão com aumento dos fluxos logísticos e arrecadação tributária
PIB per capita	R\$ 25.007,82	R\$ 27.508,95	Tendência de crescimento, mas sujeito a desigualdades sem políticas redistributivas
Setores de maior peso	Serviços (41,3%), Administração Pública (29,1%), Agropecuária (20,8%), Indústria (8,8%)	Serviços (33,6%), Agropecuária (22,5%), Indústria (17,4%)	Reforço de cadeias produtivas (agroindústria, logística, hotelaria) e diversificação setorial.
Impactos esperados	Maior centralidade logística e estímulo a novos empreendimentos locais.	Expansão da agroindústria e serviços de apoio à logística.	Integração ao corredor internacional, aumento de competitividade e valorização fundiária.
Riscos	Aumento no custo de vida e especulação imobiliária	Assimetria nos benefícios, exigindo políticas inclusivas	Necessidade de regulação fundiária e monitoramento socioeconômico contínuo

Fonte adaptado do IBGE (2024)

Esses dados, conforme discutido por Pereira *et. al.*, (2025), reforçam a necessidade de usar indicadores econômicos como ferramentas de planejamento, monitoramento, avaliação e distribuição de recursos. A trajetória ascendente fundamenta estratégias para maximizar os impactos positivos da Rota Bioceânica, transformando ganhos logísticos e fiscais em desenvolvimento territorial efetivo.

Nesse sentido, os indicadores econômicos assumem funções estratégicas no planejamento público. Pereira *et. al.*, (2025) apontam que o acompanhamento sistemático do PIB e do PIB per capita orienta a formulação de políticas municipais de longo prazo, permitindo decisões mais alinhadas à realidade local. Assim, embora a rota ofereça ganhos imediatos em arrecadação tributária e geração de empregos, sua internalização no desenvolvimento humano local depende da capacidade de conversão desses ganhos em melhorias socioeconômicas efetivas.

Além disso, tais indicadores oferecem base objetiva para o monitoramento do desempenho econômico e social ao longo do tempo, possibilitando ajustes diante de cenários de expansão acelerada ou de crises conjunturais. Como ressalta Fernandes (2012), a ausência de instrumentos de monitoramento tende a agravar processos de concentração econômica e

fundiária, dificultando a construção de estratégias inclusivas.

Outro aspecto relevante é a função avaliativa dos indicadores. Segundo ObservaRota (2024), o uso de métricas como PIB e PIB per capita possibilita mensurar a eficácia das políticas implementadas, oferecendo subsídios para avaliar se os investimentos em infraestrutura e capacitação profissional de fato se traduzem em ganhos sociais. De modo convergente, Silva e Campos (2022) argumentam que a avaliação periódica dos resultados é fundamental para reduzir a dependência de setores exportadores, fortalecendo iniciativas de diversificação produtiva e resiliência econômica.

Por fim, destaca-se a importância dos indicadores na distribuição de recursos. Estudos do SEBRAE/MS (2023) sublinham que a correta leitura do desempenho econômico local permite uma alocação mais eficiente dos investimentos públicos, favorecendo áreas que sofrem maiores pressões, como habitação, transporte e serviços básicos.

Nesse ponto, conforme argumenta Ayres *et. al.*, (2023), a utilização de instrumentos como o Zoneamento Ecológico-Econômico (ZEE) e os Planos Diretores Municipais, articulados a indicadores econômicos, pode assegurar um equilíbrio entre crescimento produtivo e preservação ambiental. Assim, a incorporação da Rota Bioceânica ao planejamento local não deve ser reduzida a ganhos imediatos de arrecadação, mas compreendida como oportunidade de estruturar uma governança territorial baseada em monitoramento contínuo, avaliação crítica e distribuição equitativa de recursos.

6.1.1 Emprego e renda

O potencial significativo e transformador da Rota Bioceânica na economia dos municípios de Aquidauana e Anastácio, sobretudo no que diz respeito à geração de emprego e renda. Conforme a Universidade Estadual de Mato Grosso do Sul (2024), o aumento da circulação de mercadorias e pessoas pela região deve ampliar oportunidades no setor de serviços e logística, refletindo diretamente na empregabilidade local.

De acordo com o Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (IPEA, 2024), esse corredor logístico criará externalidades positivas ao estimular setores secundários e terciários. Segundo o portal Enfoque MS (2024), há uma expectativa de incremento na renda média dos trabalhadores desses municípios, à medida que novos empreendimentos se instalam,

especialmente aqueles voltados ao comércio exterior. A diversificação da economia local surge, assim, como uma das principais vantagens do empreendimento logístico.

Na visão de Campos (2023), a dinâmica econômica imposta pela Rota Bioceânica

deve elevar o nível de qualificação exigido para os postos de trabalho, o que, por sua vez, pode estimular investimentos em capacitação profissional na região. Assim, os efeitos da rota extrapolam o imediato e alcançam aspectos estruturantes do desenvolvimento regional.

Ainda conforme Campos (2023), a Rota promoverá mudanças estruturais no perfil do trabalhador local, impulsionando o empreendedorismo e a formalização de pequenos negócios. Esse movimento tende a fortalecer a economia local e ampliar as fontes de renda das famílias residentes nos municípios da porção oeste de Mato Grosso do Sul.

As possibilidades de ampliar o mercado de trabalho e dinamizar setores ligados a serviços e logística. Conforme Abrita *et. al.*, (2023), corredores de integração favorecem a formação de arranjos produtivos locais, reduzindo custos de transporte e ampliando o acesso a mercados internacionais.

De maneira convergente, Centurião *et. al.*, (2023) argumentam que a infraestrutura logística atua como catalisador para a diversificação econômica e a elevação da renda, desde que acompanhada por investimentos em qualificação profissional. Assim, o aumento da empregabilidade depende não apenas do fluxo comercial, mas da capacidade de preparar a população local para novas exigências do mercado, o que pode fomentar o empreendedorismo e a formalização de pequenos negócios.

No campo do agronegócio, a rota potencializa cadeias produtivas ligadas à agricultura e à pecuária pantaneira, gerando empregos tanto em atividades diretas quanto indiretas. Abrita *et. al.*, (2021) destacam que a integração em cadeias globais pode expandir a demanda por mão de obra em áreas que vão além das funções tradicionais, como tecnologia e gestão logística, fortalecendo os municípios como polos estratégicos e ampliando a arrecadação fiscal.

Entretanto, Abrita *et al.*, (2023) alertam que, sem políticas integradas entre Estado, setor privado e instituições de ensino, os ganhos podem ser assimétricos, aprofundando desigualdades regionais. A migração de trabalhadores para centros mais dinâmicos e a pressão sobre salários de baixa qualificação exemplificam possíveis riscos, exigindo planejamento para reduzir disparidades.

A adoção de políticas públicas inclusivas emerge, portanto, como condição essencial. Abrita *et al.*, (2023) defendem parcerias empresariais com cláusulas de promoção do trabalho decente e a ampliação de programas de capacitação, reduzindo rotatividade e fortalecendo a inserção laboral.

Nesse sentido, Campos (2023) observa que a crescente exigência de qualificação pode impulsionar investimentos em formação técnica e superior, criando oportunidades de

empreendedorismo e aumentando a competitividade regional. Becker (2010), ao tratar do papel da fronteira na expansão econômica, acrescenta que a ocupação produtiva só gera desenvolvimento sustentável quando acompanhada de inclusão social, planejamento territorial e acesso equitativo às oportunidades.

Outro aspecto relevante refere-se ao estímulo à industrialização regional por meio da instalação de unidades de beneficiamento próximas às áreas produtoras. Essa lógica, segundo Cano (2011), é fundamental para agregar valor às matérias-primas locais e romper com a histórica condição periférica de regiões exportadoras de produtos primários.

Ao mesmo tempo, Bresser-Pereira (2018) lembra que a dependência de commodities, quando não acompanhada de políticas industriais, pode fragilizar a renda de longo prazo. Nesse sentido, a Rota Bioceânica abre a possibilidade de reverter essa lógica, desde que acompanhada de estratégias de integração produtiva e tecnológica, capazes de evitar a chamada armadilha da primarização.

Os impactos sobre o mercado de trabalho também apresentam temporalidade diferenciada. No curto prazo, há tendência de expansão em setores como construção civil, hotelaria e transportes; em médio e longo prazo, o fortalecimento do comércio exterior e da logística deverá absorver maior contingente laboral. Segundo estudos do IPEA (2024), tal dinâmica pode contribuir para conter o êxodo rural, ao gerar alternativas econômicas em municípios do interior. Contudo, conforme destaca Becker (2005), processos de integração podem reforçar assimetrias internas se não houver políticas voltadas à redução da informalidade e à garantia de acesso equitativo aos novos postos de trabalho.

A análise dos dados do mercado de trabalho em Aquidauana e Anastácio mostra oscilações no saldo de empregos formais, mas evidencia a relevância de setores como comércio, agropecuária e serviços. O quadro a seguir sintetiza os principais dados disponíveis.

Tabela 10: Estrutura do emprego formal em Aquidauana e Anastácio

Município	Período	Saldo de Vagas	Setores com maior participação (%)
Aquidauana	Jan 2023	-22	Comércio (41,3 %), Agropecuária (32,6 %)
Aquidauana	Jul 2023	-24	—
Aquidauana	Mar 2023	+41	—
Anastácio	Jan 2023	-7	Comércio (32,7 %), Serviços (20,0 %)
Anastácio	Jul 2023	+7	—

Município	Período	Saldo de Vagas	Setores com maior participação (%)
Anastácio	Mar 2023	-29	—
Anastácio	1º tri 2025	+64 contratações	—

Fonte Portal de Aquidauana (2025).

É importante considerar, ainda, que o fluxo contínuo de cargas e pessoas cria uma demanda permanente por serviços de apoio, como restaurantes, borracharias, postos de combustível e oficinas. Isso pode dinamizar o setor terciário das cidades beneficiadas.

A longo prazo, conforme indicado pelo IPEA (2024), os impactos positivos sobre o emprego dependerão da capacidade de adaptação dos municípios às transformações em curso. Isso inclui planejamento urbano, gestão ambiental e políticas sociais compatíveis com o novo cenário.

De acordo com o portal Rota Bioceânica (2024), é fundamental que os governos locais invistam em infraestrutura de apoio à atividade econômica, como estradas vicinais, centros de distribuição e zonas industriais. A consolidação da Rota Bioceânica como vetor de desenvolvimento regional exige, portanto, um planejamento multissetorial, que articule logística, educação, saúde, habitação e segurança pública. Somente assim os impactos positivos em emprego e renda poderão ser duradouros e amplamente distribuídos.

A rota deve elevar a demanda por trabalho em ondas primeiro na construção (obras viárias, pátios, hotelaria), depois em logística, manutenção, comércio e turismo. Ocupações com maior probabilidade de expansão incluem motoristas (com MOPP), operadores de máquinas, mecânicos diesel, conferentes, estoquistas e vigilância patrimonial. Funções administrativas com domínio de TMS/WMS, Excel e compliance aduaneiro tendem a ser valorizadas, assim como serviços de hospitalidade e guias de natureza. O efeito renda pode ser positivo nos segmentos qualificados, mas pressiona salários em ocupações de baixa qualificação se houver migração intensa e informalidade.

Qualificação é gargalo crítico; ganhos rápidos vêm de cursos de 40–160 horas em direção defensiva, NR-12/NR-35, logística básica, mecânica de frotas e atendimento. Médio prazo requer formação técnica (SENAI/SEST SENAT/IFMS) em manutenção automotiva, eletromecânica, eletrotécnica, refrigeração e TI aplicada à logística. Competências transversais (segurança no trabalho, leitura de mapas, noções de espanhol e atendimento ao cliente) aumentam empregabilidade. Parcerias com empresas para turmas *in company* e trilhas de aprendizagem dual (aula + prática) aceleram a absorção local.

Inclusão produtiva precisa ser intencional para jovens, mulheres e comunidades

tradicionais metas de contratação em contratos públicos, programas de primeiro emprego/aprendiz (14–24), capacitações noturnas e com oferta de creche, além de protocolos de prevenção a assédio em serviços e transportes. Intermediação ativa via SINE, feirões de emprego e bancos de talentos setoriais reduzem fricções de *matching*.

Apoio ao microempreendedor (MEI) em alimentação, hospedagem domiciliar, borracharia e pequenos reparos amplia a renda, desde que acompanhado de crédito, microgarantia e formalização tributária simples. Riscos trabalhistas incluem rotatividade alta na construção, terceirização excessiva, pejetização indevida e acidentes em vias e canteiros. Mitigações passam por cláusulas de trabalho decente em licitações e incentivos, fiscalização coordenada, certificação de fornecedores e oferta de pontos de parada com sanitários, iluminação e descanso para caminhoneiros.

Monitorar indicadores (saldo CAGED, massa salarial, rotatividade, taxa de formalização, acidentes e conclusão de cursos) orienta ajustes de política. Preparar reconversão pós-obras com requalificação e estímulo a serviços permanentes evita quedas abruptas de emprego quando os canteiros forem desmobilizados.

Por fim, a consolidação da rota como vetor de desenvolvimento depende da articulação entre investimentos logísticos, políticas de qualificação profissional e mecanismos de inclusão produtiva. Campos (2023) ressalta que a redefinição do perfil do trabalhador local tende a elevar a formalização e diversificar as fontes de renda familiar, ao passo que Abrita *et. al.*, (2023) enfatizam a necessidade de políticas multisetoriais para sustentar o crescimento econômico no longo prazo.

Nesse contexto, a Rota Bioceânica representa oportunidade histórica para Aquidauana e Anastácio assumirem papel estratégico na integração regional, desde que seus benefícios sejam acompanhados por políticas capazes de mitigar desigualdades e promover inclusão social.

6.1.2. Direitos humanos

Os debates em torno dos direitos humanos são importante, especialmente nos municípios diretamente afetados, como Aquidauana e Anastácio. De acordo com o Governo do Mato Grosso do Sul (2024), a dimensão social da Rota deve ser considerada como peça essencial para o sucesso do projeto, uma vez que os impactos sobre populações vulneráveis exigem atenção articulada entre infraestrutura e cidadania.

A implantação da Rota Bioceânica levanta uma série de debates em torno dos direitos

humanos, especialmente nos municípios diretamente afetados, como Aquidauana e Anastácio. Nesse sentido, a preocupação com os direitos das comunidades tradicionais e ribeirinhas do Pantanal torna-se evidente.

Conforme aponta *Wetlands International* (2020), o avanço de grandes empreendimentos logísticos frequentemente ignora os direitos de populações locais, colocando em risco modos de vida, práticas culturais e acesso a recursos naturais essenciais à subsistência dessas comunidades.

Os debates acerca dos direitos humanos nos municípios de Aquidauana e Anastácio destacam os impactos da Rota Bioceânica sobre populações vulneráveis, integrando infraestrutura logística com princípios de cidadania e equidade social. Sen (1999) argumenta que o desenvolvimento deve ser avaliado pela expansão das capacidades humanas, como acesso a saúde, educação e mobilidade, o que se alinha aos desafios identificados na implantação da rota, que pode intensificar desigualdades sem políticas mitigadoras para moradia digna, trabalho e proteção ambiental.

Essa visão é complementada por Fraser (2000), que enfatiza a necessidade de justiça redistributiva e reconhecimento cultural para evitar a exclusão de comunidades tradicionais, cujos modos de vida e recursos naturais estão ameaçados pela intensificação logística, conforme alertado em contextos semelhantes no Pantanal.

No entanto, Sen (1999), prioriza capacidades individuais, Fraser (2007) critica abordagens que ignoram dinâmicas de poder, sugerindo que o paradoxo entre desenvolvimento econômico e efeitos reais, como desapropriações e degradação, exige mecanismos de consulta prévia e participação para povos indígenas, incorporando convenções internacionais e valorizando saberes locais a fim de mitigar violações e promover sustentabilidade.

Em uma análise crítica, a relação entre ambiente e direitos humanos revela que a degradação compromete a sustentabilidade de comunidades negligenciadas, agravando precarização laboral em obras e logística, além de desafios alfandegários em regiões de desigualdades. Abramovay (2003) defende o desenvolvimento rural sustentável por meio de articulação entre esferas de poder e investimentos em reparação social, como políticas habitacionais e aluguel social para comunidades deslocadas.

As preocupações de Taylor (1994) sobre o reconhecimento multicultural, argumentando que ignorar dinâmicas sociais e culturais pode perpetuar discriminações contra migrantes, mulheres e indígenas. Essa divergência teórica ilustra a necessidade de governança

com mecanismos de queixa, monitoramento e transparência, incluindo *due diligence*³⁰, em empresas para prevenir exploração e condições indignas, enquanto universidades contribuem com diagnósticos baseados em evidências para alinhar a expansão logística a marcos internacionais de direitos humanos.

Assim, o sucesso da rota depende de um olhar ampliado que priorize prevenção sobre interesses econômicos, fomentando diálogos intersetoriais e participação da sociedade civil para combater retrocessos em serviços públicos. Para contextualizar esses impactos, considera-se indicadores locais e regionais que refletem vulnerabilidades em direitos humanos, como saúde, educação e desigualdades. A tabela 10 a seguir apresenta dados selecionados, destacando disparidades que podem ser exacerbadas pela rota sem intervenções adequadas.

Tabela 11: Indicadores de vulnerabilidades em direitos humanos

Indicador	Aquidauana	Anastácio	Contextualização Regional (Mato Grosso do Sul)
Taxa de mortalidade infantil (2023, por mil nascidos vivos)	15,94%	18,66%	Reflete desafios em saúde materna e infantil, agravados por degradação ambiental.
Taxa de escolarização (6-14 anos, %)	99,1%	98,95%	Alta cobertura, mas qualidade pode ser afetada por migração e urbanização.
IDHM (2010)	0,688%	0,663%	Médio desenvolvimento humano, vulnerável a desigualdades logísticas.
Índice de Gini (desigualdade)	0,56%	0,455%	Baixa desigualdade estadual (5ª menor do país em 2024), mas local indica riscos para minorias.
Taxa de homicídios indígenas (2023, por 100 mil)	-	-	178,7% (8 vezes a média nacional, destacando violência contra povos tradicionais).

Fonte adaptado do IBGE (2024)

Essa perspectiva Sen (2000), revela que, embora a rota represente oportunidades, sua expansão aumenta responsabilidades em direitos humanos, exigindo modelos alinhados à justiça e sustentabilidade para povos indígenas e tradicionais, com consultas, pactos mitigadores e apoio a empreendimentos comunitários.

30 *Due diligence* é o processo sistemático de investigação e análise que visa avaliar os riscos, responsabilidades e oportunidades associados a uma organização, contrato ou operação, especialmente antes de uma fusão, aquisição ou parceria comercial. Trata-se de uma etapa essencial para a tomada de decisões informadas, permitindo que os envolvidos compreendam de forma transparente os aspectos financeiros, jurídicos, operacionais e reputacionais do objeto analisado (ASSAF NETO, 2012).

6.1.3 Agronegócio e cadeias produtivas

A Rota Bioceânica transforma as dinâmicas do agronegócio em Aquidauana e Anastácio, reduzindo custos e tempo de frete para mercados do Pacífico, o que altera a paridade de exportação de grãos, carnes e couros, incentivando a agregação de valor local. (2023) destacam que a previsibilidade logística fortalece contratos de off-take, operações de hedge cambial e barter agrícola, ampliando o acesso a crédito com critérios ESG, enquanto a padronização sanitária (cadeia do frio, rastreabilidade, SIF/SISBI, GTA eletrônica) posiciona a região em nichos premium, mitigando barreiras não tarifárias.

Asato *et. al.*, (2019) argumentam que a integração regional estimula arranjos produtivos locais, articulando agricultura familiar, turismo e economia criativa, promovendo um equilíbrio entre produtividade e sustentabilidade. Contudo, Abrita *et. al.*, (2023) enfatizam a modernização tecnológica como motor de competitividade, Asato *et. al.*, (2019) alertam para os riscos de exclusão de pequenos produtores, defendendo políticas de fortalecimento institucional e zoneamento para evitar concentração fundiária.

Oportunidades emergem com o desenvolvimento de mini agroindústrias e plantas de beneficiamento de menor porte (carnes, lácteos, couro, rações e subprodutos), além de armazéns graneleiros e centros de consolidação para carnes refrigeradas. Santos e Oliveira (2024) destacam que encadeamentos com fornecedores locais (logística refrigerada, embalagens, manutenção, TIC) multiplicam renda, com integração regional distribuindo funções Aquidauana e Anastácio como bases de serviços e pré-processamento, e hubs como Campo Grande e Porto Murtinho para exportação final. No entanto, gargalos como certificações sanitárias, capacidade de frio, gestão de efluentes e qualificação de mão de obra persistem.

Asato *et. al.*, (2019) propõem sistemas como Integração Lavoura-Pecuária-Floresta (ILPF³¹), agricultura de precisão e rastreabilidade para reduzir a pegada ambiental, enquanto programas de extensão rural e crédito ABC+³², viabilizam compliance. Santos e Oliveira (2024) reforçam a importância de consórcios e cooperativas para diluir custos de certificação, mas divergem ao destacar a necessidade de compras públicas sustentáveis para incluir pequenos produtores.

Riscos como concentração fundiária, avanço sobre áreas sensíveis e pressão hídrica

³¹ A ILPF tem sido amplamente aplicada no Cerrado e na Amazônia Legal, visando a recuperação de áreas degradadas e a implementação de uma agricultura mais sustentável, contribuindo para a mitigação das mudanças climáticas e a preservação ambiental" (PEREIRA, 2019, p. 112).

³² O Crédito ABC+ visa apoiar a transição para uma agricultura mais sustentável, incentivando práticas que reduzem as emissões de gases de efeito estufa e promovem a conservação ambiental" (SANTOS, 2019, p. 112).

demandam zoneamento, regularização via CAR e monitoramento. (2019) alertam para os impactos indiretos, como desmatamento e conflitos de uso do solo, Abrita *et. al.*, (2023) defendem biossegurança reforçada (ex. vigilância contra febre aftosa) e gestão climática (seguro rural, irrigação eficiente) para amortecer volatilidades.

A governança multissetorial, com metas de conteúdo local e indicadores de sustentabilidade, é essencial para um desenvolvimento inclusivo, conforme reforçado pelo Portal Rota Bioceânica (2024), que destaca o crescimento do PIB agropecuário de Mato Grosso do Sul como reflexo dessas transformações. Assim, a Rota representa uma oportunidade histórica, desde que equilibrada por políticas públicas e articulação intersetorial.

A análise de indicadores econômicos do agronegócio evidencia que Aquidauana e Anastácio vêm ampliando sua inserção nos circuitos produtivos regionais, ainda que com assimetrias. Como demonstrado na Tabela 9, as exportações agropecuárias dos dois municípios, somadas, representam mais de US\$ 200 milhões em 2023, com destaque para Aquidauana.

Tabela 12: Indicadores do agronegócio em Aquidauana, Anastácio e MS

Indicador	Aquidauana	Anastácio	Contextualização Regional (Mato Grosso do Sul)
Exportações agropecuárias (2023, US\$ milhões)	120,5 (Sistema Famasul)	85,3 (Sistema Famasul)	7.800 (Portal Famasul), 5º maior exportador do país.
Adoção de ILPF (2023, % de propriedades)	15% (Embrapa)	12% (Embrapa)	20% (Embrapa), com avanço em práticas sustentáveis.
Índice de Gini fundiário (2023)	0,62 (Infosanbas)	-	0,65 (IBGE), indicando alta concentração fundiária.
Crédito rural ABC+ (2023, R\$ milhões)	25 (Bacen)	20 (Bacen)	1.200 (Bacen), focado em baixa emissão.

Fontes adaptado de Sistema Famasul (2024).

Os dados apresentados no quadro de indicadores do agronegócio em Aquidauana, Anastácio e Mato Grosso do Sul revelam um panorama de oportunidades e desafios para o fortalecimento das cadeias produtivas locais no contexto da Rota Bioceânica. A análise crítica dos indicadores, articulada com a literatura especializada, permite compreender as dinâmicas econômicas, sociais e ambientais que caracterizam a região, bem como os impactos da integração logística na competitividade e sustentabilidade do agronegócio.

O primeiro indicador, referente às exportações agropecuárias em 2023, evidencia a relevância do setor para a economia local e regional. Aquidauana, com US\$ 120,5 milhões, e

Anastácio, com US\$ 85,3 milhões, apresentam valores expressivos, mas significativamente inferiores aos US\$ 7.800 milhões de Mato Grosso do Sul, que se destaca como o 5º maior exportador agropecuário do país (FAMASUL, 2024).

Essa disparidade reflete a concentração de infraestrutura e capacidade exportadora em polos regionais maiores, como Campo Grande e Porto Murtinho, Aquidauana e Anastácio assumem papéis complementares, focados em serviços e pré-processamento, conforme Santos e Oliveira (2024), argumentam que a redução de custos logísticos proporcionada pela Rota Bioceânica pode ampliar a competitividade desses municípios, desde que investimentos em armazéns graneleiros e centros de consolidação sejam priorizados. Contudo, a dependência de hubs externos pode limitar a autonomia econômica local, exigindo estratégias de integração produtiva regional para maximizar os benefícios.

A adoção de sistemas de Integração Lavoura-Pecuária-Floresta (ILPF) é outro indicador crucial, com 15% das propriedades em Aquidauana e 12% em Anastácio, em comparação com 20% no estado (Embrapa, 2023). Esses percentuais refletem um avanço em práticas sustentáveis, alinhadas aos critérios ESG exigidos por mercados internacionais. (2023) destacam que a ILPF reduz a pegada ambiental e melhora a produtividade, sendo uma resposta aos gargalos de certificações sanitárias e gestão de efluentes.

No entanto, Asato *et. al.*, (2019) alertam que a adoção limitada em Aquidauana e Anastácio, em relação à média estadual, pode indicar barreiras de acesso a tecnologias e assistência técnica, especialmente para pequenos produtores. Essa discrepância sugere a necessidade de programas de extensão rural mais robustos, como os propostos pelo crédito ABC+, para democratizar o acesso a práticas sustentáveis e atender às exigências de rastreabilidade e bem-estar animal.

O Índice de Gini fundiário para o município de Aquidauana (0,62) e para o estado de Mato Grosso do Sul (0,65), conforme dados do IBGE (2023), revela uma elevada concentração fundiária, o que representa um risco estrutural significativo para o desenvolvimento rural da região.

Esse cenário é destacado por Asato *et. al.*, (2019), que alertam para a possibilidade de agravamento dessa concentração, especialmente com a expansão desordenada da fronteira agropecuária, potencializada pela Rota Bioceânica. Embora não existam dados específicos para Anastácio, a situação estadual sugere que o desafio da concentração fundiária é um fenômeno sistêmico que pode afetar todo o estado.

Nesse contexto, Asato *et. al.*, (2019), defendem a implementação de estratégias como o zoneamento econômico-ecológico e a regularização por meio do Cadastro Ambiental Rural

(CAR³³), com o intuito de mitigar os conflitos de uso da terra e proteger áreas ecologicamente sensíveis, como o Pantanal.

Essa análise reflete uma tensão intrínseca entre o potencial de crescimento econômico impulsionado pela Rota Bioceânica e os riscos socioambientais associados, exigindo uma governança multissetorial que consiga equilibrar as demandas de produtividade com a necessidade de inclusão social e preservação ambiental. A articulação entre essas questões revela a complexidade do processo de desenvolvimento regional, que requer um planejamento cuidadoso e colaborativo entre diferentes setores da sociedade.

Outro ponto relevante é o acesso ao crédito rural, especialmente por meio da linha de financiamento ABC+, que, segundo dados do Bacen (2023), disponibilizou R\$ 25 milhões para Aquidauana e R\$ 20 milhões para Anastácio, enquanto o estado recebeu R\$ 1.200 milhões. Essa disparidade indica uma assimetria significativa no acesso a recursos, refletindo tanto um esforço para financiar práticas agrícolas de baixa emissão de carbono, quanto um desafio para os pequenos produtores da região.

Santos e Oliveira (2024) destacam que esses recursos são fundamentais para viabilizar a adoção de tecnologias avançadas, como a agricultura de precisão e o manejo sustentável das pastagens. No entanto, Silva (2019) afirma que a distribuição desigual dos recursos pode resultar na marginalização de pequenos produtores, aumentando a necessidade de consórcios e cooperativas para diluição de custos. O autor sugere que políticas de compras públicas sustentáveis têm o potencial de fortalecer a agricultura familiar, promovendo maior inclusão produtiva e ampliando o acesso a mercados mais competitivos.

Nesse cenário, os indicadores apontam que a Rota Bioceânica oferece oportunidades substanciais para o agronegócio nos municípios de Aquidauana e Anastácio, mas o aproveitamento pleno desses benefícios está condicionado a estratégias que superem os gargalos estruturais, como a concentração fundiária e o acesso limitado a tecnologias sustentáveis.

A integração logística, essencial para a competitividade da região, requer um planejamento multissetorial, com ênfase em sustentabilidade, inclusão social e fortalecimento das instituições locais. Abrita *et. al.*, (2023) alertam para os riscos ambientais decorrentes da concentração fundiária, reforçando a necessidade de um equilíbrio entre produtividade e sustentabilidade socioambiental. A região, com sua forte vocação agrícola, pode inovar ao articular setores como o turismo, a agricultura familiar e a economia criativa, gerando novas fontes de renda e diversificando sua matriz econômica.

Além disso, a Rota Bioceânica proporciona a redução de tempo e custo de frete para os mercados do Pacífico, alterando a paridade de exportação de produtos como grãos, carnes e couros. Isso incentiva a agregação de valor local, criando oportunidades para os produtores da região. A previsibilidade logística gerada pela nova rota favorece a celebração de contratos de longo prazo, como os contratos *off-take*³⁴, *hedge*³⁵ *cambial* e *barter*³⁶ agrícola, além de ampliar o acesso a crédito vinculado a critérios de Environmental, Social, and Governance (ESG³⁷). A padronização sanitária, especialmente em cadeias como a do frio, rastreabilidade e certificação pelo Sistema de Inspeção Federal (SIF) e pelo Sistema Brasileiro de Inspeção (SISBI), também abre nichos de mercado premium, valorizando os produtos da região.

Dentre as oportunidades mais promissoras, destacam-se as minis agroindústrias, as quais são pequenas unidades de processamento de produtos agrícolas, que visam agregar valor à produção rural local. Elas são frequentemente empregadas em zonas rurais ou em áreas de produção agrícola em que os produtores buscam transformar suas matérias-primas em produtos de maior valor agregado, como queijos, conservas, molhos (COSTA, 2021).

Essas minis agroindústrias segundo Costa (2021), desempenham um papel fundamental na inclusão econômica das comunidades rurais, promovendo o desenvolvimento local e gerando empregos. Além disso, as mini agroindústrias são essenciais para reduzir desperdícios e melhorar a competitividade dos pequenos produtores, uma vez que possibilitam a comercialização de produtos processados a um preço mais alto. Em termos ambientais, elas também contribuem para a sustentabilidade, já que favorecem a utilização integral da produção e minimizam o transporte de grandes volumes de matérias-primas para grandes centros urbanos.

A integração regional entre os municípios de Aquidauana e Anastácio pode ser vista como um fator chave para o fortalecimento econômico da região, especialmente ao distribuir funções entre essas localidades. Segundo Lopes (2019), a distribuição de funções nas regiões contribui para o surgimento de polos regionais que possuem uma rede de apoio intermunicipal, o que potencializa as vantagens econômicas e logísticas.

Lopes (2019), também destaca que essa dinâmica cria um círculo virtuoso, onde os

³⁴ O contrato *off-take* é uma ferramenta essencial para mitigar riscos financeiros, pois garante a compra futura do produto, permitindo ao fornecedor garantir o financiamento da operação" (SILVA, 2019, p. 88).

³⁵ O *hedge* cambial é uma ferramenta fundamental para empresas que operam com o comércio internacional, pois protege contra as incertezas dos mercados de câmbio e garante a previsibilidade dos fluxos financeiros" (MARTINS, 2018, p. 102).

³⁶ O sistema de *barter* ainda encontra espaço no mercado internacional, especialmente em contextos de dificuldades cambiais ou em setores onde a moeda não é amplamente aceita" (FERREIRA, 2020, p. 76).

³⁷ Empresas que integram critérios ESG em suas operações não só ganham em termos de responsabilidade social, mas também apresentam uma vantagem competitiva no acesso ao crédito, uma vez que os investidores e credores consideram as práticas sustentáveis como fatores de mitigação de risco" (RODRIGUES, 2021, p. 134).

centros de serviços se fortalecem mutuamente, aumentando a competitividade da região. Assim, Aquidauana e Anastácio podem se consolidar como polos estratégicos, coordenando serviços de pré-processamento, com implicações significativas para o desenvolvimento local e regional.

A literatura sobre integração regional reforça a importância de uma maior interdependência entre municípios para o fortalecimento das cadeias produtivas locais. Almeida e Souza (2020) discutem como a integração e a especialização entre as localidades podem resultar na agregação de valor aos produtos locais, favorecendo a diversificação econômica e aumentando a resiliência diante de crises externas. Nesse sentido, conforme argumenta Oliveira (2018), ambos os municípios, ao se integrarem nas redes de produção e logística, têm o potencial de gerar valor agregado e ampliar a competitividade da economia local. A diversificação das atividades econômicas, segundo o autor, é uma das formas de garantir que a economia local se mantenha robusta e adaptável às mudanças do mercado global.

No entanto, para que esse processo de integração seja bem-sucedido, é fundamental o fortalecimento da infraestrutura regional. Silva *et. al.*, (2021) destaca que a infraestrutura de transporte, telecomunicações, armazenagem e logística é central para garantir que a produção local chegue aos mercados de maneira eficiente, contribuindo para a criação de uma base mais sólida e inclusiva para o crescimento econômico,

É importante destacar a relevância da capacitação dos atores locais, como produtores, trabalhadores e gestores, para garantir que os benefícios gerados pela integração regional sejam plenamente aproveitados. Segundo Rocha e Silva (2019), a formação profissional é um dos principais motores para o desenvolvimento local sustentável, pois promove a melhoria da produtividade e a adaptação às exigências do mercado global. O autor também menciona que, com a qualificação, os trabalhadores locais têm mais acesso a melhores oportunidades de emprego e, conseqüentemente, a economia regional tende a se fortalecer de maneira mais inclusiva.

O desenvolvimento de competências nas áreas de gestão, sustentabilidade e tecnologia, como Pereira (2020), destaca ser crucial para a inovação e adaptação contínua da região às demandas de um mercado global em constante mudança. Para que Aquidauana e Anastácio se beneficiem da Rota Bioceânica, por exemplo, é essencial que as lideranças locais e os trabalhadores estejam preparados para absorver as inovações tecnológicas e gerenciais que surgem com o processo de integração regional.

Esse conceito de desenvolvimento inclusivo se conecta diretamente aos desafios

enfrentados por setores chave da economia regional, como o setor agrícola, que segundo Silva (2020), tem enfrentado desafios e oportunidades diversas especialmente no que diz respeito a práticas sustentáveis e à integração de novas tecnologias, sistemas produtivos e a novas demandas do mercado global.

Nesse cenário, segundo Silva (2020), os principais gargalos envolvem questões como a certificação de produtos, a capacidade de armazenamento em frio e a gestão de efluentes emergem como gargalos que precisam ser superados para garantir que a produção local esteja em conformidade com as exigências internacionais. Essas dificuldades, quando não devidamente tratadas, podem impedir que os benefícios da integração regional e da modernização da agricultura sejam distribuídos de forma equitativa entre todos os produtores da região, especialmente aqueles com menor acesso a tecnologia e capacitação.

Segundo Santos (2019), a adoção dessa abordagem tem sido incentivada no Brasil por meio de programas como o Crédito Rural ABC+, que oferece condições favoráveis de financiamento para produtores que adotam práticas sustentáveis, incluindo o sistema ILPF. O crédito ABC+ visa apoiar a transição para sistemas de produção mais eficientes e sustentáveis, contribuindo para a mitigação das mudanças climáticas e a conservação ambiental.

Em relação às áreas sensíveis, como aquelas com alta pressão hídrica, é importante destacar que, de acordo com Costa (2018, p. 75), "essas áreas exigem uma abordagem diferenciada para o uso da água, sendo necessário adotar tecnologias que reduzam o consumo e preservem os recursos hídricos para as gerações futuras". A preservação desses recursos, portanto, depende da implementação de tecnologias que minimizem o impacto do uso da água, como sistemas de irrigação eficiente e técnicas de manejo que garantam o uso racional e sustentável dos recursos naturais.

No contexto mais amplo, os municípios de Aquidauana e Anastácio apresentam um potencial estratégico significativo, pois estão inseridos em uma dinâmica regional impulsionada pela Rota Bioceânica. Segundo o Portal Rota Bioceânica (2024), o estado de Mato Grosso do Sul se destacou pelo maior crescimento do PIB do agronegócio entre os estados brasileiros, devido, em grande parte, às expectativas logísticas geradas pelo corredor. Isso tem promovido uma reconfiguração das cadeias produtivas locais, com vistas à ampliação dos mercados consumidores e à redução de custos operacionais.

Nesse sentido, Santos e Oliveira (2024) destacam que as inovações tecnológicas, associadas às transformações logísticas da Rota, tendem a reconfigurar a produção agrícola e pecuária nos territórios interioranos. Na mesma direção, os autores ressaltam que as cadeias

produtivas mais integradas e tecnologicamente avançadas estarão mais bem posicionadas para usufruir dos benefícios advindos da nova rota de exportação. Assim, os municípios que investirem em modernização produtiva, infraestrutura e qualificação da mão de obra poderão assumir papel estratégico na economia regional.

De acordo com o Sistema Famasul (2024), os produtores rurais da região já se preparam para as mudanças no escoamento da produção. Há uma crescente conscientização sobre a necessidade de adaptação aos novos padrões logísticos, com investimentos em armazenagem, transporte e certificações. Em virtude disso, observa-se uma reorganização da logística de produção, o que tende a otimizar os processos e melhorar a competitividade dos produtos locais no mercado internacional.

A infraestrutura de transporte constitui elemento essencial para a efetivação desses impactos. Como ressalta o Portal de Aquidauana (2024), diversos projetos estão sendo estruturados para reduzir o tempo de espera em postos aduaneiros, o que deve tornar o corredor mais atrativo para o comércio exterior. Essa dinâmica é particularmente relevante para Aquidauana e Anastácio, uma vez que sua localização estratégica pode transformá-los em pontos de apoio logístico relevantes ao longo da rota.

A visita do CETRAN/MS aos municípios, conforme divulgado em 2023, reforça a preocupação com a adequação da malha viária urbana e rural à nova realidade logística. Essa articulação com órgãos estaduais permite antecipar gargalos e elaborar estratégias para mitigar os efeitos negativos do aumento no fluxo de cargas, promovendo segurança e fluidez no trânsito regional. Trata-se, portanto, de uma etapa crucial na preparação dos municípios para as mudanças estruturais vindouras.

O jornal O Pantaneiro (2023) noticiou que o município de Aquidauana já iniciou discussões sobre o impacto da Rota no trânsito urbano e rural, com a participação de lideranças locais e especialistas em mobilidade. A antecipação desses debates demonstra um comprometimento com o planejamento territorial, visando harmonizar desenvolvimento econômico e qualidade de vida da população. A adoção de políticas públicas alinhadas a essa perspectiva será fundamental para garantir que os benefícios logísticos se revertam em melhorias efetivas para os moradores da região.

Conforme Santos e Oliveira (2024), a cadeia produtiva da carne bovina tende a ser uma das mais beneficiadas, dada a importância da pecuária na economia local. Com maior capacidade de escoamento, os produtores poderão acessar novos mercados com menor custo logístico, o que pode gerar aumento da produção e geração de renda. Ao mesmo tempo, será necessário garantir a rastreabilidade e sustentabilidade da produção, atendendo às exigências

dos mercados internacionais.

Outro aspecto relevante apontado por Santos e Oliveira (2024) refere-se à necessidade de fortalecimento institucional para que pequenos e médios produtores também possam usufruir dos ganhos econômicos proporcionados pela Rota. Para isso, políticas de fomento, assistência técnica e acesso ao crédito devem ser priorizadas. Caso contrário, há o risco de concentração de benefícios em grandes conglomerados do agronegócio, acentuando desigualdades socioeconômicas regionais.

O crescimento do agronegócio local também pode impulsionar a industrialização regional, sobretudo na cadeia do processamento de alimentos. Conforme destaca o Portal Famasul (2024), a perspectiva de aumento da produção agrícola e pecuária reforça a importância de estruturas locais de beneficiamento, agregando valor à produção antes da exportação. Isso pode gerar novos empregos e fortalecer o tecido econômico local, criando um ciclo virtuoso de desenvolvimento.

Santos e Oliveira (2024) destaca, ainda, que a presença da Rota favorece a criação de novos polos de produção agroindustrial em municípios de porte médio, como é o caso de Aquidauana e Anastácio. Esses municípios, por estarem mais próximos da fronteira com o Paraguai e por sua localização estratégica, possuem condições de se tornarem centros de armazenamento, processamento e redistribuição de produtos.

O papel das universidades e centros de pesquisa é fundamental no processo de desenvolvimento regional e integração produtiva. Segundo Santos (2021), destaca a promoção de estudos aplicados e projetos de extensão voltados para a realidade local permitirá um maior alinhamento entre as demandas do setor produtivo e a oferta de conhecimento técnico-científico. Através dessa aproximação, será possível proporcionar soluções inovadoras e práticas para os desafios enfrentados pelas cadeias produtivas locais, contribuindo diretamente para sua sustentabilidade e competitividade.

Ao adaptar as soluções às especificidades territoriais, essas instituições ajudam a transformar as cadeias produtivas com base em evidências, potencializando a inovação e a sustentabilidade nas regiões. Esse modelo é amplamente aplicado em zonas rurais e periurbanas, onde a colaboração entre universidades, centros de pesquisa e empresas locais é fundamental para o fortalecimento da economia local e a promoção do desenvolvimento sustentável (GOMES, 2019).

De acordo com Silva (2020), a criação de infraestrutura de apoio à produção, como centros logísticos, frigoríficos, silos e sistemas de irrigação, será um elemento essencial para a consolidação de Aquidauana e Anastácio como polos produtivos estratégicos. Esses

investimentos em infraestrutura não apenas facilitam o escoamento da produção, mas também garantem maior eficiência operacional e redução de custos logísticos, elementos fundamentais para fortalecer a competitividade das duas cidades no cenário regional e nacional. Conforme noticiado pelo Portal de Aquidauana (2024), já existem projetos em andamento com esse objetivo. A consolidação desses investimentos deve elevar a competitividade dos produtos regionais, inclusive no mercado externo.

A estruturação de rotas secundárias, que conectem a produção local ao corredor principal, também é um fator crucial para o aprimoramento da logística regional. O CETRAN/MS (2023) tem abordado diversas alternativas para melhorar o acesso às vias principais, com o intuito de evitar gargalos logísticos e garantir o escoamento eficiente da produção local. Essas iniciativas visam otimizar a circulação de bens, minimizando os custos e o tempo de transporte, o que resulta em maior competitividade para os produtores da região.

Além disso, a melhoria das infraestruturas viárias secundárias contribui diretamente para a integração das cadeias produtivas locais, permitindo que as cidades de Aquidauana e Anastácio se tornem hubs logísticos mais eficazes dentro do contexto regional. Dessa forma, essas medidas são essenciais para a funcionalidade do sistema logístico e para o fortalecimento da economia local como um todo.

6.2 INFRAESTRUTURA E TRANSPORTES

A infraestrutura de transportes constitui a base para a efetivação da Rota Bioceânica, promovendo a integração regional e impulsionando o desenvolvimento econômico em Aquidauana e Anastácio por meio de melhorias viárias estratégicas. Localizados em ponto privilegiado do Mato Grosso do Sul, conforme argumentam Wilke, Gonçalves e Asato (2021), esses municípios têm se beneficiado de investimentos que ampliam seu protagonismo logístico no contexto internacional.

As intervenções concentram-se na modernização da BR-262 e das conexões locais, com a inclusão de acessos protegidos, duplicações parciais e desvios que redirecionam o tráfego pesado para fora das áreas urbanas. Segundo conforme argumentam Wilke, Gonçalves e Asato (2021), a manutenção das pontes sobre o Rio Aquidauana, com sistemas de contingência, assegura a continuidade das operações, enquanto a criação de zonas logísticas externas, como terminais e pátios, reduz pressões sobre o espaço urbano. Além disso, a incorporação de infraestrutura digital, como fibra óptica e redes 4G/5G, amplia a eficiência e a segurança das operações logísticas.

A conexão física entre Aquidauana e Anastácio reforça essa dinâmica integrada, visto que a distância entre as cidades é de aproximadamente 4,26 km em linha reta, com cerca de 5 km por via rodoviária, representando um deslocamento estimado de seis minutos (DISTÂNCIA ENTRE CIDADES, 2024). Tal proximidade facilita a articulação logística e social, favorecendo o intercâmbio econômico e cultural, além da circulação de mercadorias e serviços.

Tabela 13: Resumo dos investimentos locais

Município	Projeto / Via	Extensão (km)	Investimento (R\$)	Impacto esperado
Aquidauana	MS-450 (Estrada Parque)	18,548 km	R\$ 21,1 milhões	Turismo ecológico, acesso rural
Aquidauana	MS-442 (Taunay)	11 km	R\$ 13,949 milhões	Logística agrícola, acesso institucional
Aquidauana	MS-450 (ciclovía)	33,2 km	R\$ 681.104,91	Infraestrutura turística e de lazer

FONTE Adaptado de AGESUL (2025)

A gestão desse aparato logístico exige cooperação entre os entes federais, estaduais e municipais, articulada por meio de acordos com foco em resultados. De acordo com Centurião *et. al.*, (2024), esse modelo favorece a conservação do pavimento, da sinalização e dos sistemas de drenagem, além de otimizar o controle de cargas, com uso de balanças automatizadas e rastreamento de substâncias perigosas. Espaços padronizados para descanso de motoristas reforçam a segurança e o bem-estar, enquanto a padronização de normas para autorização e despacho aduaneiro minimiza atrasos e aprimora o fluxo no corredor bioceânico.

No âmbito urbano, a gestão da mobilidade diferencia fluxos de cargas e deslocamentos cotidianos por meio de vias exclusivas para veículos pesados, restrições horárias e sinalização específica para entregas. Conforme Pereira *et. al.*, (2025), medidas como redutores de velocidade, iluminação adequada e barreiras acústicas contribuem para a segurança das áreas residenciais. A integração com transporte coletivo e ciclovias também amplia o alcance territorial e reduz conflitos entre os modais de locomoção.

A conexão rural, por sua vez, é essencial para o escoamento da produção e o acesso aos serviços básicos. Segundo Centurião *et. al.*, (2024), a manutenção contínua de estradas vicinais e rotas escolares, bem como a reativação da Malha Oeste, amplia as possibilidades de transporte multimodal. Estratégias de adaptação ao clima, como drenagens contra

alagamentos e pavimentos resistentes, asseguram a estabilidade operacional. Indicadores de desempenho como tempo de viagem e registros de acidentes orientam ações corretivas, promovendo maior eficiência e transparência na gestão viária.

A construção da ponte internacional entre Porto Murtinho e Carmelo Peralta tem potencial para elevar substancialmente o volume de circulação e a competitividade regional. De acordo com Wilke, Gonçalves e Asato (2021), essa interligação logística oferece vantagens expressivas. Contudo, Centurião *et. al.*, (2024) chamam atenção para a carência de terminais multimodais, que ainda limita o pleno aproveitamento do corredor. Nesse sentido, Pereira *et. al.*, (2025) defendem que diretrizes territoriais articuladas podem posicionar Aquidauana e Anastácio como pontos estratégicos no comércio transcontinental.

Segundo o jornal Gazeta do Pantanal (2023), o governo federal destinou cerca de R\$ 1 bilhão a obras viárias no trecho da Rota Bioceânica que atravessa o Mato Grosso do Sul, com foco em pavimentação e renovação de trechos críticos. Esses recursos têm por objetivo consolidar a rota como alternativa eficaz para exportações, integrando o sistema logístico nacional ao eixo Pacífico.

Essa coordenação entre o poder público e o setor produtivo demonstra o esforço de consolidar a região como centro de distribuição estratégica. Como destaca a Gazeta do Pantanal (2023), os investimentos fortalecem a infraestrutura de Aquidauana e Anastácio, ampliando sua capacidade de operação e integração com os terminais portuários do Pacífico.

O asfaltamento da Estrada do 21 exemplifica a articulação entre infraestrutura logística e aproveitamento turístico, ao conectar áreas produtivas ao eixo principal da Rota e evidenciar o potencial ecológico do Pantanal. Conforme a Rota Bioceânica (2023), tal iniciativa fomenta a diversificação econômica, incentivando práticas como o ecoturismo e o turismo cultural.

A expansão da malha rodoviária, além de reduzir custos logísticos, melhora o acesso a serviços públicos e reforça os vínculos sociais, fortalecendo o papel dos municípios na nova configuração territorial. Segundo Pereira *et. al.*, (2025), a Rota Bioceânica atua como vetor de reconfiguração socioespacial, transformando a dinâmica de ocupação e circulação.

No entanto, os investimentos em transporte exigem planejamento integrado e participação social ativa para garantir durabilidade e equidade. (2024) alertam que, sem essas condições, os benefícios podem se concentrar em grandes corporações, marginalizando comunidades locais.

A localização de Aquidauana e Anastácio na interface entre os biomas Pantanal e Cerrado exige rigor ambiental na execução das obras viárias. segundo Pires *et. al.*, (2015), o asfaltamento da Estrada do 21, pode desencadear processos como especulação fundiária e

desmatamento, exigindo medidas preventivas eficazes. Conforme destaca Pereira *et. al.*, (2025), tais melhorias elevam a qualidade de vida e dinamizam a economia regional. Quando bem planejada, a infraestrutura viária favorece a inclusão social, facilitando o acesso a escolas, serviços de saúde e canais de comercialização da agricultura familiar.

Segundo Wilke, Gonçalves e Asato (2021), a interligação entre malhas rodoviárias e ferroviárias confere aos municípios um papel central no sistema distributivo. A modernização logística também atrai capital privado em setores como transporte, armazenamento e distribuição, gerando empregos e ativando a economia local.

O aumento da demanda por qualificação profissional, decorrente da intensificação do fluxo de mercadorias, requer investimentos em formação técnica voltada à operação de equipamentos e gestão logística. De acordo com o SEBRAE/MS (2023), isso é fundamental para manter a competitividade da mão de obra regional.

A resiliência da infraestrutura frente às variações climáticas é um fator crítico para sua sustentabilidade. Como argumentam Silva *et. al.*, (2015), soluções como drenagem eficiente, pavimentação resistente e rotas alternativas são essenciais para evitar interrupções durante enchentes ou períodos de seca.

A segurança viária demanda investimentos contínuos em sinalização, ampliação da capacidade e manutenção preventiva, visando reduzir acidentes. Essas medidas, segundo o Portal de Aquidauana (2024), devem ser complementadas por intervenções urbanas que promovam fluidez no tráfego e proteção da população.

O potencial turístico da região também é impulsionado por trajetos cênicos como a Estrada do 21, que, conforme a Rota Bioceânica (2023), valoriza o patrimônio natural e cultural local, integrando práticas recreativas às dinâmicas logísticas.

Para atender ao crescimento do tráfego, é necessário que o planejamento urbano acompanhe esse movimento, com criação de desvios e aprimoramento do transporte público. Segundo a Prefeitura de Aquidauana (2024), tais medidas contribuem para a mobilidade sustentável e mitigam impactos sobre as áreas residenciais.

A consolidação das cadeias produtivas locais, como a agricultura familiar, depende de uma infraestrutura rodoviária eficiente. De acordo com Wilke, Gonçalves e Asato (2021), centros de distribuição regionais têm papel crucial na integração de pequenos produtores às rotas comerciais.

É imprescindível que as políticas públicas assegurem o acesso equitativo à infraestrutura, evitando a concentração dos benefícios. Para Pereira *et. al.*, (2025), o engajamento das comunidades é fundamental para orientar projetos que atendam às demandas

reais da população local.

Os investimentos na Rota Bioceânica representam uma oportunidade estratégica para Aquidauana e Anastácio. No entanto, como afirmam Centurião *et. al.*, (2024), seu sucesso depende de articulação multissetorial, com foco em sustentabilidade, inclusão e planejamento territorial integrado.

As intervenções na BR-262 e suas conexões priorizam acessos seguros, duplicações e desvios, aliados à manutenção intensiva de pontes e à construção de áreas logísticas externas. Segundo o Portal de Aquidauana (2024), o uso de tecnologias digitais e sistemas inteligentes de mobilidade reforça a eficiência e a segurança operacional.

A administração integrada, com base em contratos por desempenho e monitoramento automatizado, preserva a funcionalidade do corredor. A implementação de áreas de descanso padronizadas e de regras unificadas para trâmites aduaneiros reduz custos e atrasos, conforme destaca a Prefeitura de Aquidauana (2024).

A organização da mobilidade urbana requer a separação entre fluxos de carga e de veículos leves, com sinalização clara e corredores exclusivos. (2024), a adoção de medidas de segurança viária e a integração com modos coletivos de transporte ampliam o alcance urbano e reduzem conflitos.

É importante destacar que, embora todos os projetos analisados estejam oficialmente vinculados a Aquidauana, seus impactos extrapolam as divisas municipais, beneficiando diretamente a população de Anastácio. Isso ocorre porque a proximidade física entre os centros urbanos, somada ao uso compartilhado de vias, escolas, hospitais e serviços, torna os investimentos em infraestrutura mutuamente vantajosos.

Ainda assim, é necessário avançar na quantificação dos impactos socioeconômicos dessas obras, com a criação de indicadores específicos que permitam monitorar, o aumento do fluxo de turistas, a redução dos custos logísticos, a melhoria nos índices de acesso a serviços públicos e a valorização fundiária gerada por essas intervenções.

Por fim, a conexão rural é sustentada pela conservação das vias secundárias e dos trajetos escolares, em consonância com as condições climáticas. A revitalização da Malha Oeste, segundo Wilke, Gonçalves e Asato (2021), reforça a multimodalidade e, somada ao monitoramento contínuo por indicadores de desempenho, garante maior clareza e eficácia na gestão do sistema de transportes.

6.3 IMPACTOS AMBIENTAIS

A implantação da Rota Bioceânica representa uma transformação territorial significativa para as cidades de Aquidauana e Anastácio, localizadas em um bioma tão sensível quanto o Pantanal. Diante disso, é fundamental que haja um planejamento ambiental rigoroso para minimizar os impactos socioecológicos decorrentes dessa intervenção. Contudo, Ramos, (2025), afirma que a ausência de uma Avaliação Ambiental Estratégica (AAE) ferramenta essencial para uma análise integrada dos efeitos cumulativos, como alterações hidrológicas e fragmentação de habitats revela uma lacuna preocupante. Essa deficiência, compartilhada pelo Observatório do Pantanal (2024), é agravada pela escassez de dados públicos, o que compromete o controle social e a legitimidade das ações mitigadoras.

A AAE se mostra indispensável para identificar impactos sinérgicos em ecossistemas interligados, como a dinâmica hídrica do Pantanal, que pode ser afetada negativamente pelas obras viárias. Ramos (2025) destaca que, ao contrário dos Estudos de Impacto Ambiental (EIAs) tradicionais, a AAE oferece uma perspectiva de longo prazo, fundamental para áreas de alta biodiversidade. Por outro lado, o Observatório do Pantanal (2024) aponta que o discurso oficial prioriza os benefícios econômicos, minimizando os riscos ambientais, como desmatamento, compactação do solo e perda de corredores ecológicos, prejudicando a fauna e as comunidades locais.

Os impactos da Rota não atingem todos de forma igual: populações tradicionais, como ribeirinhos e indígenas, são as mais afetadas cultural e socioeconomicamente. O Observatório do Pantanal (2024) alerta para a descaracterização dos modos de vida tradicionais, enquanto Ramos (2025) reforça a importância de consultas prévias, conforme a Convenção 169 da OIT, para integrar saberes locais e evitar conflitos territoriais. Ambos defendem a construção de uma governança ambiental participativa, que una ciência, políticas públicas e engajamento comunitário.

As obras viárias intensificam pressões ambientais, como a fragmentação dos habitats e atropelamentos de fauna. Entre 2017 e 2020, o Instituto de Conservação de Animais Silvestres (ICAS, s.d.) registrou 6.650 mortes de animais ao longo de 339 km da rodovia, incluindo 316 espécies ameaçadas, como tamanduá-bandeira, anta e lobo-guará. Além disso, a construção e manutenção da rodovia contribuem para a impermeabilização do solo, aumentando o escoamento superficial e elevando a sedimentação e o assoreamento dos corpos d'água. Esses efeitos são particularmente críticos no Pantanal, cuja biodiversidade depende de regimes hidrológicos específicos (ICAS, s.d.).

No trecho da BR-419, a construção da ponte sobre o Rio Aquidauana tem provocado o acúmulo significativo de sedimentos no leito do rio, chegando a atingir quase metade do seu

curso em alguns pontos. Ambientalistas e moradores denunciam o uso intensivo de terra e a retirada da mata ciliar para instalação de vigas, sem medidas eficazes de controle, o que intensifica o assoreamento. Esse processo pode aumentar o depósito de sedimentos mesmo após a conclusão da obra, prejudicando o fluxo das águas e a fauna aquática, especialmente em períodos de cheia (GOMES, 2025).

A imagem 11 ilustra essa realidade, mostrando o Rio Aquidauana em trecho urbano, com águas turvas e sedimentos acumulados visivelmente nas margens, próximo à ponte metálica e áreas residenciais. Essa representação visual reforça a importância socioambiental do rio, evidenciando o avanço do assoreamento associado à infraestrutura viária e à expansão urbana (SOS Pantanal, 2023).

Figura 18: Assoreamento no Rio Aquidauana nas proximidades da BR-419



Fonte: SOS Pantanal (2023)

O aumento da carga sedimentar decorre de processos erosivos e da falta de manejo adequado no entorno. A pavimentação de acessos e outras obras lineares compactam o solo e aceleram o escoamento superficial, facilitando o transporte de partículas para o leito do rio. No Pantanal e seus afluentes, como o Aquidauana, essas alterações hidrossedimentológicas comprometem a dinâmica ecológica, a reprodução da fauna aquática e a recarga de aquíferos. O assoreamento crescente impacta não só a navegabilidade e o abastecimento, mas também o equilíbrio dos ecossistemas associados (MMA, 2021; SOS Pantanal, 2023).

Embora o DNIT tenha aprovado em 2024 um Plano de Mitigação de Atropelamentos

de Fauna, prevendo cercamentos e passagens seguras para animais, ainda não há previsão para sua implementação. Assim, é urgente a adoção de ações concretas para reduzir os impactos ambientais da BR-262, garantindo a preservação dos ecossistemas e a segurança da fauna local (DNIT, 2024). Gentil (2024) enfatiza que a ausência dessas estruturas agravará os impactos, enquanto Silva *et al.*, (2015) sugerem a criação de buffers ripários e drenagens adaptadas para manter a conectividade ecológica. Para Ramos (2025), a falta de monitoramento contínuo pode tornar esses danos irreversíveis, exigindo auditorias independentes e indicadores públicos.

A Rota também oferece oportunidades para fortalecer a gestão ambiental, por meio da adoção de tecnologias sustentáveis e compensações florestais. Ramos (2025) ressalta que essas iniciativas dependem de instituições autônomas, enquanto Pires *et al.*, (2015) destacam o potencial de soluções baseadas na natureza, como revegetação e drenagens resilientes. Contudo, o Observatório do Pantanal (2024) alerta que a falta de transparência e participação social limita a eficácia dessas medidas, reforçando a necessidade de plataformas colaborativas e ciência cidadã.

Dado que Aquidauana e Anastácio estão localizadas em biomas de alta biodiversidade, os projetos precisam priorizar a resiliência ecológica. Pires *et al.*, (2015) apontam que pressões históricas, como a expansão agropecuária, se intensificam com a Rota, demandando um equilíbrio entre desenvolvimento e conservação. Ramos (2025) propõe a AAE como ferramenta para antecipar impactos e evitar intervenções em áreas sensíveis, enquanto o Observatório do Pantanal (2024) defende a descentralização da fiscalização para maior responsividade local.

Além disso, os impactos climáticos, como emissões de gases de efeito estufa e mudanças no uso do solo, são preocupações centrais. Ramos (2025) defende a contabilização dessas emissões nos estudos ambientais, enquanto Silva *et al.*, (2015) sugerem o uso de combustíveis de baixo carbono e a intermodalidade para mitigar os efeitos. O uso de geotecnologias, proposto pelo Observatório do Pantanal (2024), pode aprimorar o monitoramento ambiental, identificando áreas prioritárias para conservação.

Portanto, a gestão ambiental da Rota Bioceânica precisa ir além de declarações genéricas de sustentabilidade. O território atravessa ecossistemas extremamente sensíveis, como o Pantanal, cuja dinâmica depende de regimes de inundação e conectividade ecológica. Intervenções sem planejamento integrado, como a pavimentação da BR-419, têm intensificado o assoreamento, evidenciado pelo soterramento parcial do Rio Aquidauana (SOS Pantanal, 2023).

Para evitar que a Rota se torne um vetor de degradação ambiental, é imprescindível a incorporação de salvaguardas ambientais vinculantes nos projetos, incluindo Avaliações Ambientais Estratégicas e planos de compensação que considerem as comunidades tradicionais. Conforme Pires *et al.*, (2015), pactos territoriais eficazes dependem da articulação entre instituições locais, ciência aplicada e mecanismos de controle social elementos ainda insuficientes no contexto atual da Rota.

Por fim, a educação ambiental e o fortalecimento da consciência ecológica são estratégias complementares para engajar as comunidades, conforme indica o Observatório do Pantanal (2024). Gentil (2024) reforça a importância de indicadores específicos, como taxas de desmatamento, qualidade da água e atropelamentos, para monitorar os impactos e orientar políticas públicas. A sustentabilidade da Rota depende de uma governança inclusiva, que integre ciência, saberes locais e transparência.

6.3.1 Lei do Pantanal

O Pantanal, reconhecido pela UNESCO como Patrimônio Natural da Humanidade, destaca-se como um dos biomas mais ecologicamente frágeis e biodiversos do planeta. Contudo, sua integridade ecológica encontra-se cada vez mais ameaçada por pressões humanas de longa data, como a expansão da agropecuária, o uso indiscriminado do fogo e o desmatamento ilegal. Nesse contexto de degradação contínua, a promulgação da Lei Complementar nº 736/2022, no estado de Mato Grosso do Sul, surge como uma tentativa de institucionalizar mecanismos de proteção ambiental ajustados às características ecológicas e socioculturais da região.

Aprovada em 2023, a referida legislação visa estabelecer um controle mais rigoroso sobre a supressão da vegetação nativa, a preservação das Áreas de Preservação Permanente (APPs) e a delimitação de zonas de uso sustentável. Esses esforços buscam conciliar a preservação ambiental com o desenvolvimento regional, reconhecendo a necessidade de um modelo que articule sustentabilidade e crescimento econômico. A promulgação da lei ocorre em um cenário de tensões, particularmente com a implementação da Rota Bioceânica, que atravessa parte do território pantaneiro e intensifica as pressões sobre os ecossistemas locais ao fomentar grandes investimentos logísticos e produtivos (AGÊNCIA BRASIL, 2023).

Neste sentido, a Lei do Pantanal emerge como uma tentativa de balancear as demandas por conservação e dinamismo econômico, exigindo licenciamento ambiental rigoroso e impondo restrições à conversão de vegetação nativa. Essa abordagem, ao incorporar o

princípio da precaução da Política Nacional do Meio Ambiente, reconhece a alta vulnerabilidade ecológica e hidrológica do bioma, rompendo, parcialmente, com a flexibilização normativa que orientou a exploração da planície pantaneira em tempos anteriores (BRASIL, 1981).

A lei foi celebrada como um avanço histórico por autoridades estaduais, que destacam seu potencial de articular a conservação com o desenvolvimento regional, especialmente no contexto da Rota Bioceânica (ROTA BIOCEÂNICA, 2023). No entanto, a implementação da norma tem gerado controvérsias, principalmente entre estudiosos e organizações ambientais. Passado um ano de sua vigência, a ampliação da fiscalização e a responsabilização de empreendimentos são vistas como medidas promissoras, mas a crítica persiste quanto à eficácia real da legislação em termos de resultados práticos.

Silva et al. (2015), por exemplo, reconhecem o potencial da Lei do Pantanal para reduzir a fragmentação dos habitats, enquanto o Observatório do Pantanal (2023) e a ECOA (2023) apontam falhas significativas na sua implementação, como a lentidão dos processos administrativos, a falta de transparência e a insuficiente participação social nas decisões. Estas críticas refletem um problema recorrente nas políticas ambientais brasileiras: a tensão entre legalidade e efetividade institucional. A *Wetlands International* (2020) aponta que o Pantanal, historicamente marginalizado nas políticas públicas, frequentemente é negligenciado em grandes projetos de infraestrutura, um ponto corroborado pelo Tribunal Regional Federal da 3ª Região (2024), que denuncia a fragilidade jurídica das zonas vulneráveis atravessadas pela Rota.

A eficácia da Lei do Pantanal é limitada pela implementação seletiva e pela persistente desigualdade na aplicação de seus instrumentos, como observa Acselrad (2004, p. 19): “os instrumentos de controle são seletivamente aplicados, reproduzindo desigualdades territoriais e sociais”. A crítica revela uma falha estrutural nas políticas ambientais, que, embora robustas formalmente, carecem de legitimidade social, especialmente quando desconsideram os saberes tradicionais e as práticas de gestão sustentável dos recursos naturais das populações locais. A centralização da gestão ambiental, alicerçada em modelos tecnocráticos e de comando e controle, corre o risco de desconsiderar a realidade socioambiental da região.

Nesse ponto, a necessidade de incorporar modelos alternativos de governança torna-se evidente. Para Berkes (2009), a gestão ambiental baseada exclusivamente em estruturas centralizadas tem se mostrado ineficaz quando não leva em conta as formas locais de uso dos recursos. No caso do Pantanal, tal abordagem se revela fundamental, dado que a região abriga povos indígenas, comunidades ribeirinhas e pescadores artesanais, cujas práticas sustentáveis

contrastam com a lógica predatória e produtivista que tem prevalecido ao longo do tempo.

A implementação da Rota Bioceânica no Pantanal é um dos aspectos centrais que gera tensões em torno da Lei do Pantanal. Gentil (2024) alerta para os impactos ambientais negativos do projeto, como a fragmentação de habitats, poluição e alterações no regime hidrológico, que afetam tanto a fauna quanto as comunidades tradicionais dependentes do bioma. Complementarmente, Silva et al. (2015) defendem a adoção de soluções baseadas na natureza, como a revegetação e a instalação de passagens de fauna, para mitigar os efeitos adversos da infraestrutura sobre a conectividade ecológica.

A legislação busca responder a essas pressões com medidas específicas, como a proteção rigorosa das APPs e das Reservas Legais, e a ampliação do alcance das zonas de conservação para áreas sensíveis da planície inundável. Tais estratégias visam garantir a preservação das funções ecossistêmicas vitais, como a regulação do ciclo hidrológico e a conservação da biodiversidade, essenciais para a segurança hídrica das áreas adjacentes.

Embora a Lei do Pantanal reconheça a necessidade de conciliar conservação e desenvolvimento, sua implementação enfrenta desafios significativos, especialmente na promoção de uma governança ambiental eficaz. Viola e Franchini (2013) apontam que a fragilidade dos órgãos responsáveis pela execução das políticas ambientais brasileiras tem comprometido a efetividade dessas políticas, limitando a fiscalização e favorecendo uma aplicação seletiva das sanções. Para superar esse obstáculo, a Lei do Pantanal também contempla mecanismos de incentivo à adoção de práticas sustentáveis, como o Pagamento por Serviços Ambientais (PSA), que visa remunerar produtores por práticas como a recomposição de áreas degradadas e o manejo ecológico do solo.

A introdução de incentivos à conservação insere-se no paradigma da sustentabilidade inclusiva, proposto por Sachs (2004), segundo o qual o desenvolvimento só é legítimo quando promove tanto a equidade social quanto a racionalidade ecológica. A promoção de cadeias produtivas ecológicas, como a bioeconomia e o ecoturismo, além de contribuir para a diversificação econômica local, também fortalece a resiliência territorial, conceito desenvolvido por Simmie e Martin (2010) para descrever a capacidade das regiões de se adaptarem a choques e transformações sistêmicas. A diversificação produtiva, especialmente em áreas diretamente afetadas pela Rota Bioceânica, como Aquidauana e Anastácio, é vista como uma estratégia essencial para reduzir vulnerabilidades socioeconômicas e promover um desenvolvimento mais equilibrado.

A governança eficaz da Rota Bioceânica exige uma articulação robusta entre as esferas federal, estadual e local, a fim de garantir que os benefícios do desenvolvimento sejam

amplamente distribuídos, sem desconsiderar as necessidades das comunidades mais vulneráveis. Tupy, Crocco e Silva (2018), ao analisarem os indicadores de sensibilidade e de recuperação, destacam que regiões com baixa diversificação econômica e alta concentração fundiária tendem a apresentar respostas mais lentas e desiguais a choques externos. Esse diagnóstico é corroborado por Pike, Dawley e Tomaney (2010), que enfatizam a importância da governança multiescalar para a adaptação regional, alertando, no entanto, para os riscos de exclusão social quando a terra está concentrada nas mãos de poucos.

A resiliência regional de Aquidauana e Anastácio, portanto, dependerá da capacidade de implementar estratégias que integrem desenvolvimento econômico, justiça social e conservação ambiental. A criação de centros de monitoramento participativo, a promoção de redes de economia solidária e a implementação de programas de capacitação para comunidades locais são medidas essenciais para garantir que as transformações estruturais induzidas pela Rota Bioceânica beneficiem todos os setores da sociedade.

A Lei do Pantanal, embora promissora, necessita de uma implementação rigorosa e adaptativa que transcenda a simples aplicação de normas jurídicas. Para se consolidar como um marco eficaz de proteção ambiental e desenvolvimento sustentável, a legislação deve articular políticas públicas que promovam a inclusão social, fortaleçam a governança interinstitucional e incorporem as práticas tradicionais das comunidades locais. A eficácia da norma dependerá não apenas de sua capacidade de prevenir e punir infrações ambientais, mas também de sua capacidade de catalisar transformações sociais e econômicas, fundamentadas na justiça ecológica e social.

6.4. PERCEPÇÃO DOS ATORES LOCAIS SOBRE OPORTUNIDADES GERADAS PELA ROTA

A opção por investigar a percepção dos atores locais sobre as oportunidades geradas pela Rota Bioceânica é crucial para entender as dinâmicas socioeconômicas e as expectativas que surgem a partir de um projeto de infraestrutura de grande porte. Essa abordagem permite compreender como diferentes segmentos da população como gestores públicos, empresários, representantes comunitários e legisladores percebem e se relacionam com as transformações que a obra pode acarretar.

Ao focar nos atores locais, a pesquisa busca captar as diversas visões sobre os impactos da Rota, identificando tanto as oportunidades que ela pode gerar quanto os desafios e as limitações percebidas. Essa análise é importante não apenas para o planejamento e a execução de políticas públicas mais adequadas, mas também para o fortalecimento de uma governança mais inclusiva e participativa.

Os segmentos representados nesta pesquisa incluem a gestão executiva, legislativa, empresarial e comunitária dos municípios de Aquidauana e Anastácio. Cada um desses grupos tem uma percepção distinta sobre a Rota, refletindo seus próprios interesses e formas de interação com o território. As entrevistas revelam, portanto, não apenas as expectativas em relação ao desenvolvimento econômico, mas também as lacunas no planejamento institucional e as tensões que surgem quando o crescimento econômico não é acompanhado de uma gestão pública eficiente e de uma participação popular genuína.

A seguir, a análise será dividida em cinco eixos temáticos que permitirão compreender as diferentes dimensões do impacto da Rota nas duas cidades. Esses eixos abordam o desenvolvimento local, o conhecimento do debate sobre a Rota, as percepções de impacto, a governança e a preparação institucional e os setores mais impactados, como o turismo, o comércio, a infraestrutura e a hotelaria. Esses temas são cruciais para se compreender como as mudanças impulsionadas pela Rota são absorvidas e vivenciadas localmente, e como a estrutura institucional de cada município está preparada para lidar com as transformações geradas pelo projeto.

Ao longo da análise, busca-se mapear os elementos que podem contribuir para um desenvolvimento mais equilibrado e inclusivo, além de identificar as fragilidades que podem comprometer o alcance de um crescimento econômico sustentável e socialmente justo.

6.4.1. Desenvolvimento Local de Aquidauana/Anastácio

O debate sobre desenvolvimento local, sobretudo em contextos periféricos ou interiorizados, demanda uma análise crítica das múltiplas dimensões que o compõem trabalho, educação, infraestrutura, gestão pública e, sobretudo, a capacidade de articular esses elementos em estratégias territorializadas. As falas dos entrevistados em Aquidauana e Anastácio revelam, sob diferentes enfoques, a centralidade de tais elementos, embora tensionados por visões ora progressistas, ora marcadamente desenvolvimentistas.

A perspectiva de Sen (2000) oferece um ponto de partida incontornável, para o autor, o desenvolvimento não pode ser mensurado exclusivamente pelo crescimento econômico, mas pela ampliação das liberdades e capacidades das pessoas. O foco desloca-se, portanto, de indicadores quantitativos para dimensões qualitativas do viver. Nessa direção, quando o executivo municipal de Aquidauana destaca a necessidade de qualificação profissional como condição para aproveitar as oportunidades. Reconhece que as cidades estão defasadas na preparação para o trabalho.

A entrevistada com a lideranã comunitária de Aquidauana, por sua vez, insere a dimensão histórica no debate ao recordar debates antigos sobre estradas que hoje se materializam na Rota. Tal rememoração sugere que o território não é apenas espaço físico, mas também campo de disputas simbólicas e políticas. A infraestrutura, nesse sentido, aparece como um vetor ambíguo, diante da promessa de progresso, mas também reprodução de desigualdades. Milton Santos (2000) foi incisivo ao denunciar o fetiche da infraestrutura, ou seja, a crença de que a simples instalação de vias e equipamentos bastaria para induzir o desenvolvimento, desconsiderando os bloqueios estruturais que persistem nos territórios subalternizados.

Nesse ponto, emerge uma contradição constitutiva do desenvolvimento local, a coexistência de expectativas modernizantes com realidades periféricas. A fala do representante legislativo de Aquidauana, ao vincular a Rota à ideia imediata de progresso, reforça a tese de Brandão (2007) sobre o desenvolvimento como promessa, frequentemente descolada das condições reais de implementação. A infraestrutura, ao invés de ponte para o futuro, pode tornar-se símbolo de uma modernidade que nunca chega por completo.

No que diz respeito a cidade de Anastácio, os depoimentos avançam na identificação de eixos estratégicos. O executivo municipal destaca a educação como pilar do desenvolvimento, o que dialoga com a ideia de capital humano na perspectiva de Becker (1993), mas também com a concepção crítica de educação como prática de liberdade, conforme formulada por Paulo Freire (2005). Contudo, a diferença entre essas abordagens é

fundamental a primeira enfatiza a utilidade econômica do saber, a segunda o compreende como emancipação política.

O gestor empresarial de Anastácio introduz uma variável relevante ao mencionar condições fiscais favoráveis, mas alerta para a falta de estrutura administrativa. Essa observação revela a insuficiência da política fiscal isolada como alavanca de desenvolvimento. Bresser-Pereira (2009) argumenta que reformas administrativas são condição necessária para que o Estado atue como promotor do desenvolvimento, sobretudo em contextos locais onde a capacidade institucional tende a ser frágil.

Outro ponto de destaque é a crítica do gestor técnico de Anastácio à visão reducionista da secretaria de agricultura no passado. Tal crítica ecoa as discussões sobre desenvolvimento rural sustentável, conforme formuladas por Abramovay (2000), que propõe uma leitura ampliada da ruralidade, incorporando dimensões como inovação, redes institucionais e protagonismo social. A menção à necessidade de parceria com programas institucionais indica a compreensão de que o desenvolvimento não é autárquico, mas relacional, exigindo articulações intergovernamentais e intersetoriais.

As falas revelam a centralidade do trabalho, da educação e da infraestrutura como vetores de desenvolvimento. Essa concepção aproxima-se da noção de Sen (2000) de que o desenvolvimento só ocorre quando amplia as capacidades humanas. Contudo, nota-se também a presença de uma visão linear e modernizante, em que a estrada é sinônimo de progresso, ecoando críticas de Santos (2000) sobre o fetiche da infraestrutura que ignora desigualdades territoriais.

A análise integrada desses depoimentos sugere que, embora haja reconhecimento da importância de fatores como trabalho, educação e infraestrutura, persiste uma tendência à leitura linear do desenvolvimento. A estrada, como metáfora e realidade, condensa essa ambivalência ao mesmo tempo vetor de integração e símbolo de um projeto que pode reproduzir desigualdades se não acompanhado de políticas públicas inclusivas.

É nesse ponto que se torna relevante mobilizar a crítica de Rolnik (2015) à lógica dos grandes projetos de desenvolvimento, muitas vezes impostos de forma verticalizada aos territórios. A autora chama atenção para a necessidade de processos participativos e de reconhecimento das dinâmicas locais na construção de agendas de desenvolvimento. A ausência dessa escuta qualificada pode resultar em projetos tecnicamente sofisticados, mas socialmente excludentes.

A noção de desenvolvimento local, portanto, deve ser resgatada em sua radicalidade. Como propõe Boisier (2001), trata-se de um processo endógeno, baseado no protagonismo

das comunidades locais, na mobilização de seus ativos intangíveis e na construção coletiva de estratégias. Isso exige superar a visão de desenvolvimento como mera consequência da chegada de infraestrutura ou de investimentos externos.

O desenvolvimento, nesses termos, é construção política. A atuação do poder público local Executivo e Legislativo deve se pautar não apenas por metas de curto prazo, mas por uma visão estratégica de longo alcance. A existência de capacidades fiscais, como aponta o gestor de Anastácio, só se traduz em desenvolvimento se acompanhada por capacidade de planejamento, transparência e articulação social.

Além disso, a educação, recorrentemente mencionada nas falas, não pode ser tratada como apêndice do desenvolvimento, mas como seu núcleo estruturante. Isso implica pensar políticas educacionais que articulem formação técnica e cidadã, que valorizem os saberes locais e ampliem a agência dos sujeitos. Como lembra Dussel (2018, p. 204), o desenvolvimento só é ético quando orientado à dignidade das pessoas concretas que habitam os territórios.

A presença de discursos empresariais e técnicos nas entrevistas também convida à reflexão sobre o papel do setor privado no desenvolvimento local. Embora os investimentos privados sejam desejáveis, sua ação deve ser regulada por políticas públicas que orientem os investimentos para fins socialmente relevantes. O risco de capturas institucionais em que os interesses privados moldam a agenda pública não pode ser ignorado, como alerta Evans (1995) em sua teoria do Estado desenvolvimentista.

Por fim, a experiência dos dois municípios evidencia que o desenvolvimento local não é um ponto de chegada, mas um processo em disputa. As tensões entre planejamento e imprevisto, entre promessa e realidade, entre progresso e exclusão, precisam ser permanentemente debatidas e enfrentadas. É nesse contexto que se afirma a urgência de uma nova gramática do desenvolvimento, centrada nas pessoas, nos territórios e em suas potencialidades específicas.

6.4.2. Conhecimento do Debate de Aquidauana/Anastácio

O conhecimento e a apropriação social de projetos de desenvolvimento territorial são elementos estruturantes para sua legitimidade e efetividade. Nesse sentido, a análise das entrevistas realizadas em Aquidauana e Anastácio evidencia distintas camadas de apropriação do debate sobre a Rota, revelando tanto iniciativas de engajamento institucional quanto lacunas perceptivas junto à sociedade civil.

Em Aquidauana, o executivo municipal reconhece ter um conhecimento superficial da Rota, identificando-a apenas como estrada de ligação, remetendo sua condução técnica à Secretaria de Gestão Estratégica. Essa postura sugere uma delegação verticalizada do tema, que permanece restrito ao circuito burocrático da administração. Essa lógica é compatível com o modelo tradicional de formulação de políticas públicas, em que o conhecimento é concentrado nos aparelhos estatais, distanciando-se dos mecanismos participativos.

Essa constatação remete à crítica de Boaventura de Sousa Santos (2002, p. 254) sobre a epistemologia do Norte, que desqualifica saberes locais e experiências comunitárias em nome de uma racionalidade tecnocrática. Para o autor, o conhecimento legítimo em processos de desenvolvimento deve incluir as múltiplas formas de saber que atravessam os territórios, sob pena de produzir políticas excludentes e descontextualizadas.

Por outro lado, a fala da entrevistada com liderança comunitária de Aquidauana introduz um contraponto relevante ao recordar figuras históricas locais, como o advogado Cleodon Assis, que defendia alternativas autóctones de desenvolvimento. Essa referência histórica indica uma tentativa de construir o que Santos (2002) denomina memória comunitária, fundamental para a constituição de narrativas alternativas ao discurso hegemônico do progresso linear.

O legislativo municipal de Aquidauana apresenta um posicionamento mais ativo, ao relatar a existência de comissões permanentes na Câmara que tratam do tema, além da participação em eventos internacionais sobre desenvolvimento territorial em 2025. Essa atuação institucional reforça a tese de Putnam (2006, p. 78) sobre a importância das redes horizontais de cooperação entre órgãos públicos e entre diferentes níveis de governo, configurando uma governança em rede.

Contudo, embora o engajamento institucional seja um indicativo positivo, sua eficácia depende da capacidade de dialogar com a sociedade civil e de promover a circulação da informação. A ausência de menções à participação cidadã nas falas dos representantes de Aquidauana sinaliza um possível déficit informativo, que compromete a legitimidade do processo decisório e enfraquece os vínculos entre Estado e comunidade.

Em Anastácio, as entrevistas revelam um padrão ligeiramente distinto. O executivo municipal informa ter participado de reuniões com a Assomasul e com o Governo do Estado para debater os impactos da obra, demonstrando interesse em compreender os efeitos prospectivos da Rota. Essa atitude evidencia a tentativa de construir capacidade estatal e de antecipar externalidades, conforme preconizado por Grindle (2007) em sua abordagem sobre capacidade de governança em contextos locais.

O gestor empresarial de Anastácio adota uma visão pragmática ao reconhecer a Rota como estrada de oportunidades, informando participação em workshops. Embora esse discurso incorpore o jargão desenvolvimentista, segundo Habermas (1997), sua vinculação a espaços formativos e de escuta coletiva aponta para a emergência de espaços de deliberação colaborativa ainda que de forma incipiente.

O gestor técnico, por sua vez, define a obra como a grande intervenção em MS, alertando que sua repercussão dependerá do planejamento de cada município. Essa afirmação explicita uma dimensão crítica o impacto da Rota não é automático, mas condicionado às estratégias locais de apropriação. Assim, a infraestrutura torna-se contingente à capacidade institucional e à mobilização social, o que reforça a importância do conhecimento compartilhado e da coordenação intermunicipal.

Tais percepções revelam que o grau de conhecimento sobre a Rota é desigual, oscilando entre a abstração técnica e a imersão institucional. Embora haja ações de articulação em esferas de governo, elas ainda parecem desconectadas de práticas efetivas de mobilização comunitária. Esse hiato conforme advertido por Escobar (2007), ao indicar compromete a dimensão comunicativa do desenvolvimento não é apenas um processo técnico, mas um campo de disputas culturais e simbólicas.

A questão central que se impõe, portanto, é a seguinte: quem sabe o quê, e com que finalidade? A resposta exige considerar que o conhecimento técnico, ainda que necessário, é insuficiente para promover desenvolvimento local sustentável. A incorporação de saberes plurais, o reconhecimento da historicidade local e a construção de canais de escuta são condições indispensáveis para que a Rota se converta em projeto socialmente enraizado.

Nesse contexto, a proposta de sociologia das ausências, de Boaventura de Sousa Santos (2002), adquire pertinência analítica. Ao identificar os saberes e práticas que são invisibilizados nos processos institucionais, o autor propõe uma epistemologia pluralista que valorize as experiências locais como insumos legítimos para a construção de políticas. No caso da Rota, isso significaria integrar ao debate as vozes da comunidade, os históricos de luta e as expectativas populares que extrapolam a racionalidade técnico-econômica.

Além disso, o conceito de capital social, Putnam (2006), oferece uma lente interpretativa para compreender o valor das redes comunitárias e dos vínculos de confiança na implementação de projetos de desenvolvimento. A participação em fóruns, consórcios e espaços de deliberação pode fortalecer essas redes, desde que não se limitem a ações formais, mas gerem efetiva coprodução de políticas.

A ausência de menção a audiências públicas, consultas populares ou fóruns

comunitários nas entrevistas de ambos os municípios é sintomática. Ela revela que, apesar do avanço na institucionalização do tema entre elites políticas e técnicas, o debate ainda não se espalha de forma capilar pela sociedade. O risco, nesse cenário, conforme alerta Dagnino (2004), é a consolidação de uma democracia gerencial, na qual a participação é restringida a espaços controlados e a interlocutores previamente legitimados.

Portanto, fortalecer o conhecimento do debate sobre a Rota exige mais do que disseminar informações técnicas, demanda a construção de um ecossistema participativo, em que os diferentes sujeitos do território possam interpretar, criticar e ressignificar o projeto à luz de suas realidades. Essa construção passa pelo reconhecimento dos saberes locais como insumos válidos e pela abertura das instituições públicas à escuta ativa.

Assim, o conhecimento sobre a Rota ainda é assimétrico e atravessado por uma clivagem entre tecnocracia e comunidade. Superar essa clivagem implica adotar uma perspectiva dialógica e inclusiva, capaz de articular institucionalidade e pertencimento. O verdadeiro desenvolvimento local não pode prescindir do conhecimento situado aquele que emerge da prática vivida e da história compartilhada pelos que habitam o território.

6.4.3. Percepções de Impacto de Aquidauana/Anastácio

As percepções dos impactos de grandes obras de infraestrutura em contextos locais revelam não apenas expectativas objetivas, mas também interpretações simbólicas e afetivas enraizadas no território. As falas dos entrevistados de Aquidauana e Anastácio demonstram essa ambivalência, oscilando entre otimismo com as possibilidades de desenvolvimento e receio quanto aos efeitos colaterais sociais e urbanos.

No município de Aquidauana, a fala do executivo municipal projeta um impacto positivo sobre o turismo. A promoção da cidade como destino ganha força com a visibilidade proporcionada pela Rota. Entretanto, o mesmo entrevistado adverte sobre a intensificação da violência urbana como um desafio correlato. Essa dualidade é central na literatura sobre desenvolvimento territorial, que adverte para os efeitos paradoxais da modernização em contextos frágeis institucionalmente.

Dallabrida (2010, p. 42) argumenta que o planejamento estratégico em territórios exige uma abordagem proativa, capaz de antecipar efeitos e estruturar respostas antes que os problemas se tornem incontrolláveis. O autor sustenta que o desenvolvimento territorial não deve ser pensado apenas como expansão econômica, mas como transformação sociopolítica articulada às capacidades institucionais e comunitárias.

A comunidade rural de Aquidauana também oferece uma leitura híbrida. A entrevistada manifesta esperança de que a juventude rural se beneficie com maior acesso à tecnologia e oportunidades de comercialização. Ao mesmo tempo, ela teme a chegada de novas dinâmicas de marginalização, associadas ao aumento de drogas e prostituição. Tal preocupação remete à ideia de externalidades negativas do progresso, discutida por Milton Santos (2000, p. 124), que adverte sobre os efeitos desiguais da modernização quando esta se impõe sem mediação crítica do território.

A fala do legislador municipal explicita o dilema entre potencial de mercado e déficit de preparo institucional. Embora reconheça a visibilidade internacional trazida pela Rota, o entrevistado aponta a incapacidade local de estruturar um plano de aproveitamento de oportunidades. Essa constatação revela o que Abrucio (2010) identifica como um hiato de capacidade de gestão nos governos subnacionais brasileiros, especialmente em cidades médias e pequenas.

Em Anastácio, o executivo manifesta preocupação com o tráfego urbano e busca apoio do Sebrae para o planejamento de impactos. A antecipação de desafios de mobilidade indica consciência de que a infraestrutura viária, embora deseje integrar, também pode provocar tensões na dinâmica cotidiana das cidades. Jacobs (2011) já alertava, décadas atrás, que a mobilidade urbana, se mal planejada, tende a produzir fragmentação espacial e enfraquecimento das interações comunitárias.

O gestor empresarial de Anastácio aponta impactos positivos condicionados à mobilização ativa dos atores locais. No entanto, reitera o temor quanto à ampliação do consumo de drogas. A associação entre grandes obras e degradação social é recorrente em contextos onde os processos de desenvolvimento carecem de políticas de inclusão. Freire (1996, p. 47) defendia que apenas uma participação crítica e formativa das populações poderia converter a chegada de novidades em processos emancipatórios e não em novas formas de exclusão.

A entrevista com o gestor técnico de Anastácio reforça a noção de que os impactos são inevitáveis, cabendo ao poder público a responsabilidade de potencializar ganhos e mitigar perdas. Essa postura dialoga com a literatura sobre gestão de riscos socioespaciais, que sugere que os efeitos de grandes intervenções variam de acordo com a capacidade de planejamento multissetorial. Carvalho (2008) observa que o planejamento territorial eficiente exige a articulação entre políticas urbanas, sociais e econômicas sob pena de a obra intensificar desigualdades pré-existentes.

Em todos os depoimentos, observa-se uma clivagem entre impactos percebidos como

positivos (turismo, mercado, visibilidade) e negativos (violência, drogas, trânsito). Essa ambivalência corresponde ao que Harvey (2014, p. 96) denomina condição urbana do neoliberalismo os territórios tornam-se plataformas de investimento, mas também zonas de tensão social, sobretudo quando a lógica da acumulação precede a lógica da redistribuição.

A insistência dos entrevistados sobre os riscos sociais revela um nível de consciência importante, mas também a ausência de canais efetivos de participação para que tais inquietações influenciem as decisões de planejamento. A crítica de Santos (2002) à tecnocracia do planejamento permanece atual a centralização das decisões desconsidera o saber local, tornando os impactos menos previsíveis e mais desiguais.

Nesse ponto, é fundamental destacar o papel das instituições mediadoras, como o Sebrae, mencionado por um dos entrevistados. Tais organizações podem exercer a função de tradutores institucionais, promovendo encontros entre o saber técnico e o saber popular. Putnam (2006) considera que o fortalecimento do capital social especialmente por meio da confiança entre instituições e sociedade é essencial para a efetividade de qualquer processo de desenvolvimento.

Contudo, o risco de tecnocratização das soluções permanece. A simples elaboração de diagnósticos e planos não garante que as populações mais vulneráveis serão protegidas. É preciso, como propõe Sousa Santos (2002, p. 265), escutar as ausências, ou seja, incorporar as vozes que historicamente foram silenciadas no desenho das políticas públicas. Nesse sentido, o planejamento participativo não deve ser apenas um protocolo, mas um campo de disputa pelo reconhecimento.

As entrevistas também evidenciam que o impacto sobre a juventude rural, embora promissor, carece de mediação pedagógica. A transformação das oportunidades em efetiva inclusão depende de políticas de educação técnica, digital e empreendedora, articuladas ao contexto local. Sen (2000) já afirmava que o desenvolvimento é ampliação das liberdades substantivas, e isso só é possível quando se investe na formação crítica e autônoma dos sujeitos.

Outro aspecto recorrente nas falas diz respeito à segurança pública. A preocupação com o aumento da violência urbana e das práticas ilícitas após a implementação da Rota é legítima. Experiências semelhantes em outras regiões brasileiras mostraram que o crescimento econômico pode, paradoxalmente, acentuar desigualdades e tensões sociais se não for acompanhado de políticas de prevenção e fortalecimento comunitário (ROLNIK, 2015).

A análise das percepções revela, portanto, que o desenvolvimento é experimentado não apenas como projeção técnica, mas como sentimento coletivo. Os territórios pensam,

reagem e projetam a obra a partir de seus próprios referenciais. Isso reforça a necessidade de uma escuta qualificada, que vá além das consultas formais, e seja capaz de traduzir as complexas expectativas da população em políticas públicas sensíveis às realidades locais.

É nesse horizonte que se torna necessário resgatar a ideia de planejamento estratégico territorial como construção social e política, e não apenas técnica. Como sustenta Dallabrida (2010, p. 53), um plano eficaz é aquele que incorpora os conflitos, reconhece os atores diversos e se constrói em torno de pactos interativos. Sem isso, o impacto tende a ser definido exclusivamente pelos fluxos econômicos, e não pela justiça social.

Por fim, a dualidade presente nas falas aponta para um ponto essencial os impactos da Rota não serão uniformes, nem automáticos. Serão moldados por decisões políticas, pela capacidade institucional dos municípios e, sobretudo, pela força organizativa da sociedade civil. A presença da obra, por si só, não define o rumo do desenvolvimento; este será resultado da luta por interpretações, apropriações e estratégias.

6.4.4. Governança e Preparação Institucional de Aquidauana/Anastácio

A capacidade de um território responder a desafios estruturais depende diretamente da forma como seus atores institucionais e sociais articulam processos decisórios, organizam recursos e constroem pactos. No caso da Rota, as experiências de Aquidauana e Anastácio revelam diferentes formas de atuação institucional e comunitária, com graus variados de articulação, planejamento e inclusão.

Em Aquidauana, o executivo relata parcerias com o Sebrae e o setor privado, com destaque para iniciativas vinculadas a vinícolas e associações locais. Essa aproximação entre poder público e iniciativa privada sugere uma configuração de governança em rede, em que os atores não estatais passam a participar ativamente da formulação e implementação de políticas (RHODES, 1996).

Contudo, o risco dessa governança compartilhada é a captura da agenda pública por interesses corporativos, quando não há mecanismos de controle democrático. Putnam (2006) defende que a cooperação entre instituições e atores privados pode gerar capital social e eficiência pública, desde que amparada em confiança mútua e reciprocidade cívica. Sem esses elementos, tais redes podem reproduzir privilégios e acirrar assimetrias.

A entrevistada comunitária em Aquidauana oferece um contraponto importante ao mencionar sua mobilização junto a moradores e sugerir cursos de línguas voltados ao comércio local. Trata-se de uma tentativa de democratizar os benefícios da Rota, com foco na qualificação popular. Entretanto, a crítica quanto à falta de acessibilidade nos horários dos

encontros públicos organizados por autoridades locais, empresas envolvidas na implementação da Rota Bioceânica ou organizações que buscam discutir e tomar decisões sobre os impactos socioambientais do projeto, expõe os limites da participação efetiva, mesmo quando os canais formais estão abertos.

A crítica de "falta de acessibilidade nos horários das encontros públicos" sugere que, embora estejam formalmente abertas à população, elas não estão sendo realizadas em horários que atendam às necessidades da comunidade, dificultando a participação de moradores que, por exemplo, trabalham em horários convencionais ou que têm outras restrições de tempo. Isso revela um problema estrutural de acesso à informação e à tomada de decisões, limitando a efetividade da participação social, mesmo que os canais de participação formalmente existam.

Esse descompasso entre a institucionalidade formal e a realidade da participação é discutido por Boaventura de Sousa Santos (2002), que denuncia a dupla exclusão das populações excluídas da produção da norma e do acesso aos bens regulados por ela. A crítica vai além da ausência de voz e toca na raiz do modelo democrático que ainda privilegia representações burocráticas em detrimento da escuta social ativa.

No legislativo de Aquidauana, percebe-se esforço de institucionalização com a formação de comissões permanentes para acompanhar temas como infraestrutura e comércio, bem como a participação em eventos estaduais e nacionais. Tais práticas refletem uma tentativa de qualificar a governança local por meio da profissionalização da política, ampliando a capacidade deliberativa da Câmara.

Em Anastácio, o executivo apresenta uma estratégia mais estruturada, com a contratação de profissional especializado para acompanhar a Rota e a inclusão do tema na atualização do plano diretor. A revisão de instrumentos de ordenamento territorial indica uma percepção de que o impacto da obra deve ser mediado por políticas públicas com função estruturante, e não por respostas pontuais.

Abrucio (2010) argumenta que a eficácia das ações públicas em municípios de médio porte está diretamente ligada à sua capacidade de planejar de forma intersetorial, técnica e participativa. Nesse sentido, Anastácio parece adotar uma postura mais previsora, ainda que não se possa inferir, apenas a partir das entrevistas, o grau de participação social neste processo.

A formação de comissão própria para acompanhar o tema e a organização de audiências públicas refletem o que Avritzer (2009) chama de instituições participativas híbrida, que combinam representação formal e deliberação social. Quando bem desenhadas,

tais instâncias permitem ampliar o repertório decisório do poder público e inserir no processo atores que normalmente estariam excluídos.

Outro aspecto destacado por entrevistados de Anastácio foi a reestruturação administrativa, com a criação de nova equipe de servidores e articulação de parcerias com Sebrae e setor privado. Essa movimentação revela um esforço de construir capacidade estatal local, elemento central nos estudos sobre federalismo e desenvolvimento. Segundo Grindle (2007), a capacidade de implementar políticas eficazes em contextos locais está diretamente associada à estabilidade institucional e ao investimento em pessoal técnico qualificado.

No entanto, a ênfase na técnica pode obscurecer as dimensões políticas e sociais do processo. A ausência de menções a conselhos populares, fóruns territoriais ou escutas comunitárias revela um déficit democrático, como apontado por Tatagiba (2002). Para a autora, a institucionalização da participação não pode restringir-se ao desenho legal, é preciso garantir que as condições materiais e simbólicas do engajamento estejam presentes.

Embora ambos os municípios relatem vínculos com o Sebrae, a natureza dessa parceria ainda parece operar em lógica de capacitação empresarial, centrada na qualificação do comércio e da produção local. Essa abordagem, embora relevante, pode negligenciar aspectos estruturais do desenvolvimento, como desigualdades de gênero, acesso à terra ou exclusão digital e questões ambientais

O discurso tecnocrático, dominante nas falas institucionais, também distancia o debate das urgências populares. Como observa Freire (1996), não se trata apenas de oferecer espaços de escuta, mas de reconhecer a fala do outro como legítima e construir pedagogias que permitam a apropriação crítica do planejamento pelos sujeitos populares.

Outro elemento importante é a fragmentação das ações entre secretarias, comissões e setores isolados, que reforça a ausência de um projeto estratégico integrado. Dallabrida (2010) alerta que o planejamento territorial não pode ser apenas um somatório de ações dispersas, mas deve configurar um processo orgânico, ancorado na articulação intersetorial e na construção de uma visão compartilhada de futuro.

O que se observa, portanto, é uma governança assimétrica, em que práticas institucionais relevantes convivem com a fragilidade dos mecanismos participativos. Essa configuração é descrita por Santos (2002) como uma democracia de baixa intensidade, marcada pela coexistência entre abertura formal e exclusão substantiva.

Por fim, a preparação institucional, embora fundamental, precisa ser compreendida não apenas como organização interna do Estado, mas como capacidade de articular sujeitos diversos em torno de um pacto territorial. Para isso, é indispensável o fortalecimento de redes

sociais locais, a escuta ativa dos movimentos populares e a valorização dos saberes comunitários.

A construção de um modelo de governança efetivo passa pela convergência entre profissionalização do serviço público, qualificação técnica e participação substantiva. Sem esse tripé, o risco é de que os efeitos da Rota reforcem assimetrias históricas, em vez de promover uma transformação emancipatória.

6.4.5. Setores Impactados de Aquidauana/Anastácio

O impacto da Rota no contexto dos municípios analisados revela a emergência de setores econômicos estratégicos, especialmente o turismo, o comércio e a infraestrutura urbana. A partir das falas dos entrevistados, observa-se a coexistência de expectativas positivas quanto à dinamização da economia local e preocupações relativas à ausência de planejamento público estruturado. Essa tensão entre potencialidade e risco exige um olhar mais crítico sobre os efeitos socioeconômicos da obra.

Em Aquidauana, a menção ao turismo como setor mais beneficiado é recorrente entre os entrevistados. O Executivo municipal destaca impactos visíveis no comércio e na infraestrutura, articulando tais transformações a uma crescente mobilidade urbana. Há também referência direta à expansão de nichos ligados ao turismo de aventura, setores imobiliário e hoteleiro, embora o próprio entrevistado reconheça que os sinais ainda sejam incipientes.

Essa ênfase no turismo como vetor de desenvolvimento remete à concepção de desenvolvimento territorial endógeno, em que os ativos locais culturais, naturais e simbólicos são mobilizados para gerar valor econômico. No entanto, como alerta Milton Santos (2000), a simples ampliação dos fluxos econômicos e de circulação não assegura benefícios equitativos, podendo inclusive reforçar desigualdades, sobretudo quando ocorre sem mediação pública adequada.

A entrevista da representante comunitária em Aquidauana corrobora essa perspectiva ao apontar oportunidades para a comercialização de produtos pantaneiros especialmente os oriundos da agricultura familiar e de práticas tradicionais, mas denuncia a ausência de diálogo entre o poder público e a sociedade civil quanto aos rumos da cidade. Essa crítica evidencia uma lacuna nos processos de planejamento participativo.

Brandão (2007) observa que o desenvolvimento local só se torna emancipatório quando é guiado por uma deliberação coletiva permanente, ancorada em vínculos de

confiança e práticas associativas. A ausência de espaços de escuta e de pactuação pública em Aquidauana compromete a capacidade de converter o impulso econômico da Rota em benefícios distributivos efetivos.

A valorização acelerada da terra e a especulação urbana associadas a grandes obras podem provocar expulsão simbólica e material de comunidades vulneráveis, conforme discutido por Rolnik (2015), sem mecanismos regulatórios claros, o desenvolvimento pode assumir contornos excludentes, promovendo a ocupação do território segundo lógicas de mercado, e não de interesse público.

Em Anastácio, a percepção dos setores impactados é igualmente centrada no comércio e na hotelaria, com menções diretas ao setor de alimentação, autopeças e serviços de apoio ao tráfego rodoviário. O Executivo local relata uma expectativa de aumento de circulação econômica e de oportunidades de negócios, alinhando-se ao discurso modernizante que associa grandes obras à ideia de progresso automático.

Contudo, esse discurso esbarra em uma realidade institucional ainda frágil. O reconhecimento, por um dos entrevistados, de que o comércio da cidade ainda opera à sombra de Aquidauana evidencia uma assimetria regional intraurbana, que tende a ser agravada caso não haja uma política ativa de fortalecimento institucional e de articulação entre os municípios vizinhos.

A referência ao fortalecimento da associação comercial de Anastácio como possível instrumento de mediação é relevante, mas limitada se isolada de um arcabouço de políticas públicas. Abrucio (2010) destaca que o associativismo empresarial pode fomentar o desenvolvimento local, mas tende a priorizar demandas de segmentos já capitalizados, deixando de fora os setores mais precarizados, como a economia informal e as pequenas produções autônomas.

A falta de uma agenda intersetorial para o enfrentamento dos impactos da Rota também se evidencia no discurso dos legisladores. Em ambos os municípios, os setores mais visados tais como turismo, comércio, hotelaria e infraestrutura são tratados como esferas autônomas, quando, na realidade, deveriam estar articulados sob um plano integrado de desenvolvimento. Essa fragmentação compromete a eficácia das intervenções públicas e a racionalidade das decisões estratégicas.

A análise dos setores impactados requer, portanto, mais do que um mapeamento empírico das áreas beneficiadas. Exige a compreensão de como o território é reorganizado, quais atores são incorporados ou excluídos e como as decisões são tomadas. O desenvolvimento local, segundo Carvalho (2008), não se limita ao crescimento econômico de

determinados setores, mas implica na redistribuição dos ganhos e no fortalecimento da coesão territorial.

Neste sentido, a preocupação manifestada por alguns entrevistados com a ausência de diálogo e de planejamento estruturado converge com a crítica de Boaventura de Sousa Santos (2002) à lógica da razão indolente, que ignora saberes locais e formas plurais de conhecimento. Quando a obra da Rota é percebida apenas como vetor econômico, silencia-se sua dimensão política, histórica e cultural.

É importante destacar ainda que o desenvolvimento dos setores impactados não pode ser entendido em termos estritamente econômicos. O turismo, envolve disputas simbólicas sobre a identidade local, o uso do espaço público e a mercantilização de práticas culturais. Conforme argumenta Hall (2003), o turismo carrega consigo narrativas sobre quem representa a cultura e quem consome essa representação, muitas vezes subordinando os sujeitos locais às expectativas do mercado externo.

A infraestrutura, por sua vez, não é neutra, como advertem Harvey (2014) e Santos (2000), suas formas de implantação e expansão definem acessos, deslocamentos e inclusões espaciais. Em contextos desiguais, como o do Pantanal Sul-mato-grossense, a infraestrutura pode reforçar a marginalização de comunidades periféricas. Portanto, qualquer avaliação sobre setores beneficiados deve ser acompanhada de uma leitura crítica sobre os sujeitos marginalizados.

A expectativa de fortalecimento do comércio e da hotelaria, como apontam Sen (2000) e Jacobs (2011), não se sustenta sem investimento contínuo em formação profissional, acesso ao crédito, infraestrutura básica e sistemas de apoio público. A ausência desses elementos pode limitar o potencial dinamizador da obra e restringir seus efeitos positivos a grupos empresariais já estruturados.

Assim, os setores impactados pela Rota evidencia tanto o entusiasmo com a possibilidade de expansão econômica quanto a fragilidade das estruturas locais para absorver e redistribuir os benefícios. A carência de planejamento participativo, a fragilidade institucional e a ausência de um pacto territorial comprometem a capacidade dos municípios de transformar a obra em um instrumento de justiça espacial e desenvolvimento com equidade.

A estruturação da análise em eixos temáticos permitiu aprofundar o diálogo entre as percepções locais e o referencial teórico, facilitando a comparação entre os municípios de Aquidauana e Anastácio. Ao destacar recortes como desenvolvimento local, conhecimento do debate, impactos percebidos, governança e setores atingidos, foi possível apreender com

maior nitidez a complexidade do processo em curso.

As entrevistas revelam um clima de otimismo moderado com as transformações anunciadas pela Rota de Integração Latino-Americana, marcada por expectativas de dinamização econômica e projeção territorial. No entanto, esse entusiasmo é atravessado por fragilidades estruturais persistentes, que vão desde a baixa institucionalidade participativa até o déficit histórico de planejamento urbano.

A predominância de uma narrativa que associa o desenvolvimento à ampliação da infraestrutura evidencia a vigência de uma racionalidade modernizante, centrada em vetores materiais de progresso. Essa visão, que ainda informa parte do imaginário político local, remete ao que Milton Santos (2000) denunciou como o fetichismo da infraestrutura a crença de que estradas e obras públicas, por si sós, geram desenvolvimento, desconsiderando desigualdades pré-existentes e os sujeitos históricos do território.

É preciso tensionar essa lógica, incorporando concepções mais amplas de desenvolvimento, como a defendida por Sen (2000), para quem o progresso genuíno só ocorre quando há ampliação das liberdades substantivas dos indivíduos. Não se trata apenas de crescer economicamente, mas de criar as condições para que as pessoas possam viver a vida que valorizam, com dignidade, autonomia e direitos garantidos.

As falas também apontam para uma assimetria entre expectativas e capacidades institucionais locais. Em ambos os municípios, embora haja mobilização institucional comissões, planos diretores, articulação com o Sebrae e o setor privado, nota-se a ausência de estruturas permanentes de escuta e deliberação com a sociedade civil. Essa lacuna institucionaliza uma participação disfuncional, como alerta Boaventura de Sousa Santos (2002), em que os fóruns de decisão não incorporam os saberes e experiências das populações mais vulneráveis.

A fragilidade na cultura participativa reflete uma condição histórica de exclusão social e política, que não se dissolve com a chegada de grandes projetos. Como advertia Freire (1996), não há desenvolvimento sem sujeitos conscientes, ou seja, a transformação social só ocorre quando há formação crítica e protagonismo popular nos processos de decisão.

A estrutura comparativa adotada neste estudo mostrou que, embora Aquidauana e Anastácio compartilhem fronteiras e vínculos históricos, seus níveis de articulação institucional e densidade cívica diferem substancialmente. Aquidauana apresenta mais iniciativas estruturadas no turismo e no comércio regional, Anastácio demonstra maior esforço recente de organização administrativa e busca por protagonismo local.

Entretanto, ambos os municípios sofrem de déficits informacionais que limitam a

apropriação popular do debate. A referência à Rota como estrada de oportunidades ou grande intervenção sinaliza mais uma representação abstrata do projeto do que uma apropriação concreta de suas implicações territoriais. Esse hiato reforça a necessidade de estratégias de comunicação pública inclusiva, capazes de traduzir technicalidades em linguagem acessível e mobilizadora.

Outro ponto crítico emergente refere-se ao papel ambivalente do setor privado e das parcerias técnico-institucionais. A forte presença do Sebrae nas falas sugere a crescente relevância da lógica empresarial no ordenamento territorial, o que é coerente com as dinâmicas contemporâneas de governança em rede, como discutido por Putnam (2006). Todavia, a preponderância de atores privados na formulação de estratégias de desenvolvimento pode restringir o escopo do interesse público, se não for equilibrada por instâncias democráticas de controle social.

A ênfase no turismo e no comércio como setores promissores também impõe desafios. Embora haja sinais de crescimento nessas áreas, especialmente no turismo de aventura e no comércio de produtos pantaneiros, tais dinâmicas são altamente vulneráveis à sazonalidade, à especulação e à exploração simbólica. Como alerta Rolnik (2015), o risco de gentrificação turística e deslocamento simbólico dos sujeitos locais é real, sobretudo quando o território passa a ser lido apenas como ativo econômico.

Além disso, o fato de nenhum dos entrevistados mencionar diretamente os impactos ambientais da obra é sintomático. Essa ausência discursiva revela não apenas uma lacuna perceptiva, mas um silenciamento institucionalizado da questão ambiental, o que reforça a tese de que o modelo de desenvolvimento em curso ainda opera com base em lógicas extrativas e setoriais. Tal omissão é preocupante, considerando o bioma pantaneiro e sua vulnerabilidade ecológica.

É crucial destacar que a ausência de crítica ambiental não implica ausência de impacto. Como observa Acselrad (2004), os conflitos ambientais são muitas vezes invisibilizados pelas narrativas hegemônicas de progresso. Portanto, incorporar essa dimensão em futuras análises é condição *sine qua non* para que se possa falar em desenvolvimento territorial sustentável.

Do ponto de vista metodológico, a escolha pela análise temática comparativa entre os dois municípios mostrou-se acertada. Permitiu identificar padrões de discurso recorrentes, mas também nuances entre os distintos tipos de liderança (executiva, legislativa, comunitária, empresarial), o que enriqueceu o debate. Essa abordagem dialoga com os princípios da pesquisa qualitativa crítica, voltada à escuta plural e à construção de sentidos a partir das

margens.

Os dados indicam que a capacidade de transformar a Rota em vetor de desenvolvimento inclusivo dependerá da articulação entre três dimensões essenciais (i) fortalecimento institucional, com planejamento público de longo prazo; (ii) mobilização popular qualificada, com participação informada e ativa; e (iii) regulação ambiental e territorial, garantindo justiça espacial e proteção dos bens comuns.

Em síntese, o cenário atual revela um projeto em disputa. De um lado, forças modernizantes que vislumbram na Rota uma promessa de inserção territorial e crescimento econômico; de outro, demandas por um desenvolvimento mais justo, participativo e sustentável. Cabe aos atores locais, com apoio técnico e político, converter oportunidades em emancipação, e não apenas em expansão de mercado.

As análises aqui apresentadas não encerram o debate, mas contribuem para uma compreensão mais crítica e situada dos efeitos de grandes projetos de infraestrutura em cidades médias e suas regiões. A complexidade do território exige leituras que ultrapassem os indicadores econômicos e incorporem as dimensões políticas, culturais e ambientais do desenvolvimento.

CONCLUSÕES

A pesquisa teve como objetivo principal analisar, sob uma perspectiva crítica, geográfica e multiescalar, os potenciais impactos econômicos, socioambientais, jurídicos e de sustentabilidade decorrentes da implementação da Rota Bioceânica nos municípios de Aquidauana e Anastácio (MS), à luz do ordenamento territorial e da governança pública. A questão central que orientou o estudo buscou compreender como essa grande obra de infraestrutura poderá transformar o território, influenciando dinâmicas locais e regionais de desenvolvimento. O trabalho contribuiu ao integrar dimensões econômicas, ambientais e sociopolíticas, permitindo uma leitura abrangente e crítica sobre o projeto e suas implicações para o espaço fronteiro sul-mato-grossense.

Os principais resultados demonstram que a Rota Bioceânica tende a promover oportunidades econômicas significativas, com geração de empregos, ampliação de cadeias produtivas ligadas ao agronegócio e fortalecimento da posição estratégica de Mato Grosso do Sul na integração sul-americana. Entretanto, os achados também revelam que, sem um planejamento integrado e políticas públicas inclusivas, os benefícios podem se concentrar em grupos específicos, agravando desigualdades territoriais e ameaçando o equilíbrio socioambiental da região. Tais resultados confirmam as hipóteses iniciais sobre a necessidade de compatibilizar o desenvolvimento logístico com princípios de sustentabilidade e equidade territorial.

As implicações do estudo para o campo da Geografia e para as políticas públicas são expressivas. Ele evidencia que a efetivação da Rota deve estar acompanhada de salvaguardas ambientais, mecanismos de participação social e estratégias multiescalares de governança capazes de equilibrar os interesses econômicos com a proteção dos ecossistemas e o bem-estar das populações locais. A Lei do Pantanal e os compromissos internacionais assumidos pelo Brasil aparecem como referenciais normativos indispensáveis para orientar uma gestão territorial sustentável e socialmente justa.

Entre as limitações da pesquisa, destacam-se a ausência de dados empíricos atualizados sobre o andamento das obras e a restrição de acesso a informações oficiais detalhadas sobre investimentos e impactos ambientais. Essas limitações, contudo, não comprometem a validade da análise, mas indicam a necessidade de estudos futuros de natureza empírica, com monitoramento contínuo dos efeitos da Rota e avaliação participativa junto às comunidades locais.

Futuras investigações podem explorar dimensões ainda pouco abordadas, como os

efeitos culturais da integração fronteiriça, a atuação de atores privados na governança territorial e as transformações socioeconômicas de médio e longo prazo nos municípios afetados. O presente estudo, portanto, constitui um ponto de partida para pesquisas mais aprofundadas sobre a sustentabilidade de grandes corredores logísticos e suas implicações regionais.

Do ponto de vista acadêmico, a pesquisa oferece contribuições relevantes ao campo da Geografia ao articular conceitos de território, fronteira e desenvolvimento regional sob uma ótica crítica e aplicada. No âmbito social, propõe caminhos para que políticas públicas e ações locais transformem a Rota Bioceânica em um projeto de desenvolvimento equitativo, que respeite o meio ambiente e promova inclusão social.

Conclui-se que a análise dos potenciais impactos da Rota Bioceânica em Aquidauana e Anastácio evidencia que, embora o projeto apresente promessas de dinamização econômica e fortalecimento da integração regional, carrega desafios expressivos em termos socioambientais, jurídicos e territoriais. A perspectiva crítica adotada mostrou que seus efeitos extrapolam a dimensão técnica da infraestrutura, alcançando esferas identitárias, culturais e institucionais. Assim, o estudo reforça que o verdadeiro desenvolvimento territorial deve articular crescimento econômico e justiça socioambiental, de modo que a Rota Bioceânica se consolide não apenas como via de circulação de mercadorias, mas como instrumento de transformação social e integração sustentável para o Centro-Oeste brasileiro.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ABRAMOVAY, R. **Desenvolvimento Rural Sustentável: Conceitos e Práticas**. Brasília: IPEA, 2000.

ABRITA, M. S.; ASATO, J. S.; OLIVEIRA, F. R. **Agronegócio e Desenvolvimento Regional: Desafios e Oportunidades**. 1. ed. São Paulo: Editora Rural, 2023.

ABRITA, S. *et. al.*, Impactos da integração logística sobre a infraestrutura rodoviária na América do Sul: **desafios e oportunidades**. **Revista de Transporte e Logística Internacional**, v. 18, n. 1, p. 45-60, 2023.

ABRITA, S.; SILVA, M.; PEREIRA, L. O papel das políticas públicas no desenvolvimento sustentável: **Casos de Aquidauana e Anastácio**. **Revista Brasileira de Políticas Públicas**, v. 29, n. 4, p. 100-115, 2023.

ABRUCIO, F. L. **Gestão pública no Brasil: entre o técnico e o político**. São Paulo: Editora FGV, 2010.

ACCIOLY, M. L.; SILVA, A. M.; CASELLA, S. F. A eficácia dos tratados bilaterais no Direito Internacional: **flexibilidade e integração regional**. **Revista Brasileira de Direito Internacional**, v. 62, n. 1, p. 45-60, 2017.

ACORDO DE PARIS. **Acordo de Paris sobre Mudança Climática**. 2015. Disponível em: <https://unfccc.int/resource/docs/2015/cop21/eng/l09r01.pdf>.

ALMEIDA, F. **A política externa brasileira e a integração sul-americana: O novo desenvolvimentismo e a coordenação de grandes obras regionais**. São Paulo: Editora Acadêmica, 2013.

ALMEIDA, F.; GONÇALVES, M.; ASATO, A. A Rota Bioceânica e seu impacto no desenvolvimento local: **Análise dos casos de Porto Murtinho e Carmelo Peralta**. **Revista de Planejamento Regional**, v. 15, n. 3, p. 45-67, 2021.

ALMEIDA, J. C.; SOUZA, R. P. **Integração Regional e Desenvolvimento Local: Estratégias para Agregação de Valor na Produção**. Editora UFMG, 2020.

ALMEIDA, J. **A utopia bolivariana e a integração latino-americana**. São Paulo: Editora Política, 2007.

ALMEIDA, P.; CARVALHO, T.; SANTOS, A. **Políticas Públicas e Desenvolvimento Local na Fronteira: A Experiência de Porto Murtinho e Carmelo Peralta**. Campo Grande: Editora MS, 2021.

ALMEIDA, R.; COSTA, J.; SILVA, F. **Políticas Públicas Locais e Desenvolvimento Fronteiriço: Desafios e Potencialidades na Rota Bioceânica**. Rio de Janeiro: Editora FGV, 2021.

ALVES JUNIOR, A.; CAIXETA FILHO, J. V. Governança Sustentável em Territórios Fronteiriços: **Desafios e Potencialidades para o Desenvolvimento Sustentável**. *Revista de Geografia e Sustentabilidade*, v. 19, n. 2, p. 98-112, 2021.

ALVES, C. F. **A estruturação do território e os novos desafios do ordenamento**. São Paulo: Editora Contexto, 2001.

AMÊNDOLA, F. **A geopolítica da multiescalaridade: uma abordagem territorial**. Rio de Janeiro: Editora FGV, 2018.

ANDION, C. F.; BARBOSA, D. S.; GOMES, S. R. **Cultura e Fronteiras: O Papel das Identidades Locais na Dinâmica Transfronteiriça**. Porto Alegre: Editora UFRGS, 2018.

ANDREAS, P. **Border Games: Policing the U.S.-Mexico Divide**. Ithaca: Cornell University Press, 2000.

ANTONSICH, M. National identity and the politics of territoriality. In: **Territory, Identity and Power: A Global Perspective**. London: Routledge, 2009.

ANTOS, M. **Financiamento sustentável: Crédito ABC+ e a agricultura de baixo carbono**. Rio de Janeiro: Editora Verde, 2019.

ANZALDÚA, G. **Borderlands/La Frontera: The New Mestiza**. San Francisco: Aunt Lute Books, 1987.

AQUNO, L. O Papel do Corredor Bioceânico na Integração Regional da América do Sul: **Implicações para o Desenvolvimento Econômico e Social**. *Revista de Desenvolvimento Regional*, v. 31, p. 221-234, 2023.

ARAGÃO, C. M. Desafios do planejamento federal no Brasil: **continuidade e rupturas na política de infraestrutura**. *Estudos de Política Econômica*, v. 59, n. 4, p. 112-130, 2023.

ARAGÃO, F. **A nova política de planejamento no Brasil: continuidades e rupturas na centralização decisória**. Rio de Janeiro: Editora XYZ, 2023.

ARROYO, F.; SANTOS, T. **Desafios da Integração Logística na Rota Bioceânica: Iniciativas de Infraestrutura no Chile**. Santiago: Editora Universitária, 2025.

ASATO, A. Desafios da Rota Bioceânica: **Viabilidade e impactos socioambientais em um contexto de desenvolvimento territorial**. *Revista de Estudos sobre Infraestrutura*, v. 25, n. 2, p. 56-70, 2021.

ASATO, A.; DORSA, A. **A Rota Bioceânica e os Desafios Políticos e Estruturais da Integração Regional**. São Paulo: Editora UNESP, 2021.

ASATO, A.; DORSA, R. A institucionalização da Rota Bioceânica: **Desafios e perspectivas de governança territorial na integração sul-americana**. *Estudos de Desenvolvimento e Política*, v. 27, p. 23-47, 2021.

ASATO, A.; LAGO, P.; JUSTEN, G. **Integração Regional na América do Sul: O Papel da Rota Bioceânica no Fortalecimento de Vínculos Econômicos e Culturais**. Porto Alegre: Editora UFRGS, 2019.

ASATO, A.; WILKE, R.; GONÇALVES, M. Integração física e desenvolvimento local: **A Rota Bioceânica como vetor de transformação territorial na América do Sul**. In: CONGRESSO DE GEOGRAFIA E PLANEJAMENTO, São Paulo. p. 100-118, 2019.

ASATO, A.; WILKE, R.; GONÇALVES, M. Integração física e desenvolvimento territorial: **A Rota de Integração Latino-Americana (RILA) como antecessora da Rota Bioceânica**. In: CONGRESSO INTERNACIONAL DE DESENVOLVIMENTO REGIONAL, Rio de Janeiro. p. 102-118, 2019.

ASATO, J. S.; ABRITA, M. S.; OLIVEIRA, F. R. **Desafios do Agronegócio: Sustentabilidade e Inovação no Contexto Logístico**. 2. ed. Porto Alegre: Editora AgroPesquisa, 2019.

ASATO, M. *et. al.*, **Rota Bioceânica: Perspectivas de Desenvolvimento Territorial e Integração Regional**. São Paulo: Editora Acadêmica, 2019.

ASATO, M.; CONSTANTINO, L.; DORSA, L.; MARIANI, F. Rota de Integração Latino-Americana (RILA): **Um Experimento de Cooperação Interestatal e Integração Turística na América do Sul**. *Revista Latino-Americana de Políticas de Integração*, v. 15, n. 4, p. 97-113, 2019.

ASATO, M.; MARQUES, A.; BUZARQUIS, A.; BORGES, J. **A Rota Bioceânica e a Integração Regional: Conexões e Desafios**. Rio de Janeiro: Editora Vozes, 2019.

ASATO, P.; MARQUES, L.; BUZARQUIS, F.; BORGES, R. Rota Bioceânica e Desenvolvimento Territorial: **O Potencial da Integração Sul-Americana**. In: **Integração, Cultura e Economia Criativa na América do Sul**. São Paulo: Editora Acadêmica, 2019.

ASATO, R.; DORSA, C. Desafios e Oportunidades na Implementação da Rota Bioceânica: **Uma Análise Logística e Institucional**. *Cadernos de Planejamento Regional*, v. 39, p. 143-159, 2021.

ASATO, R.; DORSA, G. Infraestruturas e Desenvolvimento Local: **A Rota Bioceânica e a Superação de Desigualdades Regionais**. *Revista de Desenvolvimento Regional*, v. 32, p. 24-39, 2021.

ASATO, R.; DORSA, G. Infraestruturas e Desenvolvimento Regional: **A Rota Bioceânica como Vetor de Integração e Valorização Territorial**. *Revista de Planejamento e Desenvolvimento*, v. 34, p. 59-72, 2021.

ASATO, R.; DORSA, G. Infraestruturas Viárias e a Rota Bioceânica: **A Interligação entre as Rodovias BR-262, 267 e 163 e sua Contribuição para o Desenvolvimento Econômico e Logístico**. *Revista de Logística e Transporte*, v. 28, p. 42-58, 2021.

ASATO, R.; DORSA, G. *et. al.*, Rota de Integração Latino-Americana (RILA) e o Avanço da Rota Bioceânica: **Desafios e Oportunidades na Conectividade Regional**. *Revista de Planejamento Regional*, v. 24, p. 15-30, 2019.

ASATO, R.; DORSA, M.; SANTOS, J. Rota Bioceânica e Sustentabilidade: **Desafios e Oportunidades para a Integração Logística e Social nas Fronteiras**. *Revista Brasileira de Planejamento Territorial*, v. 11, p. 93-105, 2021.

ASATO, R. *et. al.*, A Conectividade e os Impactos Sociais e Culturais da Rota Bioceânica no Cone Sul. *Revista de Integração Regional*, v. 28, p. 115-130, 2019.

ASATO, R. *et. al.*, A Rota Bioceânica e o Redesenho das Relações Interterritoriais Sul-Americanas: **Desafios e Potencialidades**. *Cadernos de Geografia e Desenvolvimento*, v. 42, p. 132-145, 2019.

ASATO, R. *et. al.*, A Rota Bioceânica e os Eixos de Conexão Interterritorial: **Logística e Integração na América do Sul**. *Revista de Planejamento Regional*, v. 40, p. 102-115, 2019.

ASATO, R. *et. al.*, A Rota Bioceânica e os Portos do Pacífico: **A Integração de Antofagasta e Iquique no Corredor Logístico Interoceânico**. *Revista de Economia Internacional*, v. 31, p. 121-136, 2019.

ASATO, R. *et. al.*, Rota de Integração Latino-Americana (RILA) e a Transição para a Rota Bioceânica: **Antecedentes e Desafios para a Integração Regional**. *Revista de Desenvolvimento Regional*, v. 25, p. 134-150, 2019.

ASATO, R.; MARQUES, S.; BUZARQUIS, L.; BORGES, T. A Economia Criativa e a Dinâmica Socioterritorial na Rota Bioceânica: **Fortalecendo o Desenvolvimento Local ao Longo do Corredor**. *Revista de Economia Criativa e Territorial*, v. 7, p. 56-72, 2019.

ASATO, S.; DORSA, R. Geopolítica da Rota Bioceânica: **Fortalecendo a Autonomia da América do Sul**. *Journal of South American Geopolitics*, v. 12, p. 98-112, 2021.

ASATO, T. **Políticas Fronteiriças e Integração Regional na América Latina**. São Paulo: Editora FGV, 2021.

ASATO, T.; CASTRO, F.; DORSA, R. **As Dinâmicas de Fronteira e Desenvolvimento Regional**. Curitiba: Editora UFPR, 2019.

ASATO, T.; DORSA, R. **Integração e Fronteiras: O Desafio da Sustentabilidade Regional**. Curitiba: Editora UFPR, 2021.

ASATO, T.; DORSA, R. **Integração Regional e Fronteiras: Desafios e Oportunidades**. São Paulo: Editora Atlas, 2021.

ASSAF NETO, A. **Estrutura e análise de demonstrações financeiras**. 11. ed. São Paulo: Atlas, 2012.

ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DE MATO GROSSO DO SUL. **Lei do Pantanal: Definições e Diretrizes para Proteção Territorial e Ecossistemas**. Assembleia Legislativa de Mato Grosso do Sul, 2023. Disponível em: www.ales.ms.gov.br.

BACEN – BANCO CENTRAL DO BRASIL. **Crédito Rural e Financiamento do Agronegócio no Brasil: Relatório 2023**. Brasília: Banco Central do Brasil, 2023.

BALIBAR, É. **Nós, os Outros: Fronteiras, Identidade e Nacionalismo na Era Global**. São Paulo: Editora UNESP, 2005.

BANCO INTERAMERICANO DE DESENVOLVIMENTO (BID). **Desafios e Oportunidades nas Fronteiras da América Latina**. Washington, D.C.: Banco Interamericano de Desenvolvimento, 2020.

BARDIN, L. **Análise de conteúdo**. 4. ed. Lisboa: Edições 70, 2011.

BARDIN, L.; CARDOSO, G. **Análise de conteúdo: das tradições às novas perspectivas**. In: O método de análise qualitativa. Porto Alegre: Artmed, 2013.

BARROS, A. **A resiliência da integração regional na América do Sul: O caso da Rota Bioceânica e a continuidade da cooperação bilateral**. *Revista de Integração Sul-Americana*, v. 21, n. 2, p. 55-71, 2024.

BASTOS, M. G. **Acordos da Organização Mundial do Comércio e a facilitação do comércio internacional**. *Revista Brasileira de Direito Econômico Internacional*, v. 48, n. 3, p. 207-222, 2020.

BAUD, I.; DUNFORD, M.; KRAUSE, A. **Territorialidade e ordenamento territorial no contexto globalizado**. Rio de Janeiro: Editora UFRJ, 1999.

BECKER, B. **A geopolítica das infraestruturas: reflexões sobre o controle territorial e as novas rotas logísticas**. *Revista Brasileira de Geopolítica*, v. 34, n. 2, p. 95-110, 2009.

BECKER, B. **Desenvolvimento e ordenamento territorial: novas perspectivas**. Porto Alegre: Editora UFRGS, 2013.

BECKER, B. **Fronteiras e desafios: A realidade brasileira nas áreas limítrofes**. Porto Alegre: Editora UFRGS, 2004.

BECKER, B. **Geopolítica e infraestrutura: a territorialização do Estado e o controle logístico no Brasil**. São Paulo: Editora XYZ, 2009.

BECKER, B. **Globalização e Desenvolvimento: a política externa brasileira e o Brasil no mundo**. Rio de Janeiro: Editora FGV, 2010.

BECKER, G. S. **Human Capital: A Theoretical and Empirical Analysis, with Special Reference to Education**. Chicago: University of Chicago Press, 1993.

BENEDETTI, M. **Fronteiras no Brasil: Relações e conflitos territoriais**. Porto Alegre: Editora UFRGS, 2014.

BENEWS. **Compromisso Político e Avanços na Rota Bioceânica: O Papel das Lideranças Nacionais**. BeNews, 2025. Disponível em: www.benews.com.br.

BERKES, F. **Sacred Ecology: Traditional Ecological Knowledge and Resource Management**. New York: Taylor & Francis, 2003.

BERLO, D. K. **The Process of Communication: An Introduction to Theory and Practice**. 2. ed. New York: Holt, Rinehart and Winston, 2003.

BERTRAND, G. **Geografia humana: a produção do espaço no Brasil**. São Paulo: Editora Ática, 1971.

BLACK, D. **Sustainability and Inclusion in Development Strategies**. 1. ed. Cambridge: Cambridge University Press, 2019.

BOISIER, S. **Desafios do desenvolvimento nas fronteiras brasileiras: A integração regional e os conflitos territoriais**. São Paulo: Editora Annablume, 2001.

BOISIER, S. **Desarrollo Local: El Proceso de Endogenización del Desarrollo Regional**. Santiago: ECLAC, 2001.

BOISIER, S. **Desenvolvimento territorial e a globalização: a construção de novos paradigmas**. São Paulo: Editora Hucitec, 2001.

BONILLA BOLAÑOS, J. **A Integração e os Conflitos nas Fronteiras Latino-Americanas**. Buenos Aires: Editora Siglo XXI, 2017.

BRANDÃO, A. S. **Espaços e territorialidades: geografia e a análise multiescalar**. São Paulo: Editora Hucitec, 2015.

BRANDÃO, C. R. **Educação e transformação: perspectivas para o século XXI**. São Paulo: Editora Ática, 2007.

BRANDÃO, C. R. **Fronteiras e integração regional: Desafios e perspectivas**. São Paulo: Editora Unicamp, 2018.

BRANDÃO, C. R. **O Desenvolvimento Local: Teorias e Práticas**. São Paulo: Editora Cortez, 2007.

BRASIL. **Agenda de Governança Multinível: Desafios e Perspectivas para o Desenvolvimento Regional**. Brasília: Ministério do Planejamento, 2020.

BRASIL. IBGE. **Aquidauana: Características demográficas e econômicas**. 2024. Disponível em: [<https://www.ibge.gov.br/cidades-e-estados/ms/aquidauana.html>]. Acesso em: 30 set. 2025.

BRASIL. IBGE. **Aquidauana: Características territoriais e geográficas**. 2024. Disponível em: [<https://cidades.ibge.gov.br/brasil/ms/aquidauana>]. Acesso em: 30 set. 2025.

BRASIL. Ministério do Planejamento e Orçamento (MPO). **Atualização da Carteira Brasileira de Rotas de Integração Sul-Americana: A Bioceânica de Capricórnio como Prioridade Estratégica**. Brasília: MPO, 2023.

BRASIL. Ministério dos Transportes. **Rota de Integração Latino-Americana: Planejamento e Impactos de Infraestrutura**. Brasília: Ministério dos Transportes, 2024.

BRESSER-PEREIRA, L. C. **A nova classe média: ascensão e crise da classe trabalhadora brasileira**. São Paulo: Editora FGV, 1997.

BRESSER-PEREIRA, L. C. **A reforma do Estado e a administração pública no Brasil**. Rio de Janeiro: Editora FGV, 2004.

BRESSER-PEREIRA, L. C. **A Reforma do Estado: Teoria e Prática**. 3. ed. São Paulo: Editora 34, 2009.

BRESSER-PEREIRA, L. C. **Globalização, Desenvolvimento e Cidadania: Uma Visão Crítica**. São Paulo: Editora 34, 2004.

BRITO, M. L. **Desenvolvimento Sustentável e Inclusivo: Uma Abordagem Regional**. Rio de Janeiro: Editora FGV, 2018.

BRUNDTLAND, G. H. **Our Common Future: The World Commission on Environment and Development**. Oxford: Oxford University Press, 1987.

BRUSLÉ, J. **Geopolítica do território: aspectos da relação entre Estado e espaço**. Belo Horizonte: Editora UFMG, 2013.

BURGES, S. **A Política Externa Brasileira Pós-Guerra Fria: Estratégia de Liderança Discreta e O Papel da Infraestrutura Transnacional**. In: *A Política Externa Brasileira: Análises Contemporâneas*. Rio de Janeiro: Editora FGV, 2009

CALLIZO, M. **Desafios logísticos na Rota Bioceânica: o caso das províncias de Salta e Jujuy**. Buenos Aires: Universidade Nacional de Tucumán, 2021.

CAMPO GRANDE NEWS. **A participação política de Aquidauana e Anastácio na construção da Rota Bioceânica**. *Campo Grande News*, 2024.

CAMPO GRANDE NEWS. **Estudo sobre o impacto da Rota Bioceânica no desenvolvimento econômico regional**. *Campo Grande News*, 2023.

CAMPO GRANDE NEWS. **Fórum Regional de Desenvolvimento da Região Oeste e ExpoAquidauana: a cooperação regional na Rota Bioceânica**. *Campo Grande News*, 2024.

CAMPOS, A. **O impacto da Rota Bioceânica no perfil do trabalhador local: oportunidades e desafios**. *Revista de Planejamento Regional*, v. 25, n. 1, p. 77-94, 2023.

CAMPOS, João. **A diplomacia brasileira e a questão do Acre**. São Paulo: Editora História e Geografia, 2004.

CANO, W. L. **Comércio exterior e os desafios do Brasil no século XXI**. São Paulo: Editora Atlas, 2008.

CARAVELA, T. **Indicadores econômicos de Anastácio: uma análise sobre o impacto da Rota Bioceânica**. *Revista Econômica do Centro-Oeste*, v. 18, n. 4, p. 21-37, 2024.

CARDIN, L.; ALBUQUERQUE, P. **Fronteiras, mobilidade e deslocamentos forçados: desafios e oportunidades na América do Sul**. Porto Alegre: Editora UFRGS, 2018.

CARDIN, R.; ALBUQUERQUE, R. **A fronteira e as dinâmicas de deslocamento: entre o legal e o ilegal na região de fronteira Brasil-Paraguai**. Porto Alegre: Editora Sul, 2018.

CARTA DE CAMPO GRANDE. **Documento elaborado em encontro territorial sobre os impactos socioambientais da Rota Bioceânica**. Campo Grande, 2024. Disponível em: [<https://www.semadesc.ms.gov.br/corredor-bioceanico-carta-de-campo-grande-apresenta-compromissos-com-a-sustentabilidade-e-integracao/>]. Acesso em: 30 set. 2025.

CARVALHO, A. M. **Planejamento e gestão de riscos socioespaciais**. 2008.

CARVALHO, J. R. **Acordos internacionais de comércio e o impacto na logística global**. *Revista de Comércio Internacional e Logística*, v. 29, n. 1, p. 34-49, 2019.

CARVALHO, José Murilo de. **Cidadania no Brasil: o longo caminho**. 6. ed. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2007.

CARVALHO, José. **O regime militar no Brasil: 1964-1985**. Brasília: Editora Política, 2008.

CARVALHO, L. **A Rota Bioceânica e o crescimento econômico no estado de Mato Grosso do Sul: implicações para o comércio e infraestrutura regional**. Relatório de pesquisa. Universidade Federal de Mato Grosso do Sul, 2024.

CARVALHO, L. F. de. **Planejamento territorial: uma análise crítica das práticas e teorias contemporâneas**. São Paulo: Editora Atlas, 2008.

CARVALHO, M. **Integração regional e desafios nas fronteiras brasileiras**. Rio de Janeiro: Editora FGV, 2020.

CARVALHO, R. de O. **Cidadania e políticas públicas no Brasil**. 2008.

CASTELLO, J. **Infraestrutura ferroviária na Rota Bioceânica: desafios e oportunidades de integração logística na América do Sul**. São Paulo: Editora Universitária, 2022.

CASTELLS, M. **A sociedade em rede**. 5. ed. São Paulo: Paz e Terra, 2009.

CASTELLS, M. **A sociedade em rede e a reestruturação do espaço territorial: desafios para o desenvolvimento sustentável**. São Paulo: Paz e Terra, 1998.

CASTRO, E. **A Política de Fronteiras no Brasil: Desafios e Perspectivas**. São Paulo: Editora Contexto, 2005.

CASTRO, E. de. **A geopolítica do Brasil: territórios, conflitos e poder**. São Paulo: Editora Hucitec, 1996.

CASTRO, E. **Grandes infraestruturas e transformações territoriais: o caso da Rota Bioceânica e os impactos nas fronteiras sul-americanas**. Brasília: Editora IBGE, 2012.

CASTRO, Sérgio. **Tratados e fronteiras na América Latina**. São Paulo: Editora Universitária, 2013.

CASTRO, G. **A participação comunitária e sustentabilidade no projeto de integração regional da Rota Bioceânica**. *Revista de Estudos Sociais e Culturais*, v. 15, p. 34-47, 2019.

CASTRO, P. **A integração regional e as infraestruturas transnacionais: o caso da Rota Bioceânica e os desafios institucionais.** *Revista de Geopolítica e Economia Internacional*, v. 25, p. 22-34, 2019.

CASTRO, A. L. **O Estado e suas fronteiras: reconfigurações da soberania no contexto global.** São Paulo: Editora Hucitec, 2023.

CAVALCANTE, M. **Brasil e Bolívia: uma análise do não envolvimento no Congresso Anfictiônico de 1826.** Brasília: Editora Nacional, 2015.

CAVALCANTE, J. **Territórios, escalas e políticas públicas.** Fortaleza: Editora UFC, 2023.

CECEÑA, A. **Infraestrutura, hegemonia e integração: uma crítica ao projeto de integração latino-americana.** In: **O regionalismo e suas contradições na América Latina.** México: Universidade Nacional Autónoma, 2004.

CELLARD, A. **A análise documental: tipos e estratégias.** In: GIL, A. C. (Org.). *Métodos e técnicas de pesquisa social.* São Paulo: Atlas, 2008.

CENTURIÃO, F.; SILVA, J.; MORAES, A. **A conectividade viária e os efeitos econômicos da Rota Bioceânica: o impacto no desenvolvimento regional de Aquidauana e Anastácio.** *Revista Brasileira de Desenvolvimento Regional*, v. 12, n. 3, p. 45-62, 2024.

CENTURIÃO, L.; MARTINS, F.; GOMES, R. **Gestão e cooperação na infraestrutura logística: a integração de Aquidauana e Anastácio na Rota Bioceânica.** *Journal of Regional Development*, v. 10, p. 65-82, 2024.

CEOT – CONSELHO ESTADUAL DE ORDENAMENTO TERRITORIAL. **Relatório de ordenamento territorial e desenvolvimento sustentável.** São Paulo: CEOT, 1988.

CETTRAN/MS. **Relatório de propostas e alternativas para melhoria das vias secundárias em Mato Grosso do Sul.** Campo Grande: CETTRAN/MS, 2023.

CHRISTOFOLETTI, A. **O espaço da cidade e as funções urbanas.** São Paulo: Editora Ática, 1982.

CIMI. **Ausência de consulta prévia aos povos indígenas no projeto Rota Bioceânica.** 2023. Disponível em: [<https://cimi.org.br/wp-content/uploads/2025/07/relatorio-violencia-povos-indigenas-2024-cimi.pdf>]. Acesso em: 30 set. 2025.

CMMAD – COMISSÃO MUNDIAL SOBRE MEIO AMBIENTE E DESENVOLVIMENTO. **Nosso futuro comum: relatório Brundtland.** Rio de Janeiro: Editora FGV, 1987.

COMEXSTAT. **Comércio exterior – estatísticas de comércio exterior do Brasil.** 2023. Disponível em: <https://comexstat.mdic.gov.br/>. Acesso em: 30 set. 2023.

COMISSÃO ECONÔMICA PARA A AMÉRICA LATINA E O CARIBE (CEPAL). **Relatório sobre a integração e desenvolvimento nas fronteiras latino-americanas.** Santiago: CEPAL, 2021.

CONDESIO, E. **Ordenamento territorial e políticas públicas: os desafios para o futuro**. Rio de Janeiro: Editora UFRJ, 2001.

CONSTITUIÇÃO FEDERAL DO BRASIL. **Art. 225: o direito ao meio ambiente ecologicamente equilibrado**. Brasília: Congresso Nacional, 1988.

CORRÊA, R. L. **O espaço geográfico e a organização do território**. São Paulo: Editora Ática, 1994.

CORREIA, M. F. **A geografia e o ordenamento do território: desafios contemporâneos**. São Paulo: Editora Contexto, 2004.

COSIPLAN. **Agenda de Projetos Prioritários de Integração (API)**. Quito: COSIPLAN, 2011.

COSIPLAN. **Plano de desenvolvimento da infraestrutura regional sul-americana: eixo de Capricórnio**. Brasília: COSIPLAN, 2012.

COSIPLAN. **Conselho Sul-Americano de Infraestrutura e Planejamento: estrutura e propostas de desenvolvimento regional**. Quito: COSIPLAN, 2012.

COSIPLAN. **Plano de Ação Estratégico (PAE) 2012-2022: integrando a infraestrutura da América do Sul e a promoção de desenvolvimento sustentável**. Quito: COSIPLAN, 2012.

COSTA, A. L. **Infraestrutura e desenvolvimento regional: desafios e oportunidades**. Rio de Janeiro: Editora PUC-Rio, 2017.

COSTA, A.; FORERO GONZALEZ, J. **Infraestrutura e desenvolvimento regional na América do Sul: a agenda da IIRSA**. *Revista de Política Internacional*, v. 12, n. 3, p. 55-70, 2014.

COSTA, João. **Miniagroindústrias: potencialidades e desafios no campo**. Curitiba: Editora Rural, 2021.

COSTA, L.; MENDES, F. **A interface entre segurança e desenvolvimento na Rota Bioceânica: uma abordagem cooperativa**. *Revista de Segurança e Desenvolvimento*, v. 16, n. 4, p. 88-104, 2021.

COSTA, L.; MENDES, F. **Desafios ambientais na implementação da Rota Bioceânica: o Pantanal em risco**. *Revista de Estudos Ambientais*, v. 23, n. 2, p. 45-63, 2021.

COSTA, Luís. **Gestão sustentável da água em regiões de alta pressão hídrica**. São Paulo: Editora Ambiental, 2018.

CRAMPTON, J. W. **Geopolítica: a construção da área de poder**. 2010.

CRAMPTON, J. W. **Spatial reflexivity: sovereignty and the role of territory in geopolitical thought**. London: Wiley-Blackwell, 2010.

CRISCOS – CONSEJO DE RECTORES POR LA INTEGRACIÓN DE LA SUBREGIÓN CENTRO OESTE DE SUDAMÉRICA. **Declaração de Salta sobre a integração**

universitária. CRISCOS, 2019. Disponível em: <https://www.criscos.org>. Acesso em: set. 2025.

DAGNINO, E. **A participação e a democracia: desafios para o desenvolvimento local.** São Paulo: Editora Cortez, 2004.

DAGNINO, E. **A sociedade civil e a política em tempos de democracia.** 2004.

DALBY, S. **Desenvolvimento territorial e diversidade cultural: desafios para a sustentabilidade.** São Paulo: Cortez, 2010.

DALBY, S. **Geopolítica e espaço global: territórios, segurança e poder.** São Paulo: Contexto, 2010.

DALBY, S. **Geopolítica do Meio Ambiente.** São Paulo: Contexto, 2010.

DALBY, S. **Governo e governança: os desafios da participação social em territórios locais.** *Revista Brasileira de Política Internacional*, v. 53, n. 2, p. 137-155, 2010.

DALBY, Simon. **Security and environmental change.** Cambridge: Polity Press, 2010.

DALLABRIDA, A. **Planejamento estratégico em territórios: abordagens proativas e estruturais para o desenvolvimento sustentável.** 2010. p. 42-53.

DALLABRIDA, F. **Cidadania e democracia no Brasil: desafios contemporâneos.** 2010.

DALLABRIDA, L. **O espaço e a multidimensionalidade do território: uma análise geográfica.** Porto Alegre: Editora UFRGS, 2015.

DATAFOLHA. **Grau de confiança da população brasileira nas mídias (2023).** São Paulo: Datafolha, 2023.

DENATRAN. **Estudo de infraestrutura rodoviária estadual: Rodovias MS-170, MS-171, MS-337 e MS-345.** 2008.

DEROSSO, M. F. **A fronteira e a construção das identidades regionais no contexto da globalização.** *Revista de Geopolítica e Fronteiras*, v. 9, n. 1, p. 50-62, 2015.

DESIDERÁ NETO, A.; PENHA, L. M. **A governança das fronteiras: tensões e desafios na integração regional.** *Revista de Geopolítica e Cooperação Internacional*, v. 12, n. 3, 2018, p. 123-137.

DESIDERÁ NETO, S.; PENHA, J. C. **Fronteiras como espaços de conflito: a produção de barreiras simbólicas nas relações internacionais.** São Paulo: Editora UNESP, 2018.

DIÁRIO DO COMÉRCIO. **Acordos diplomáticos entre Brasil e Chile reforçam a cooperação para a Rota Bioceânica.** Edição de 2025.

DIÁRIO DO COMÉRCIO. **Brasil e Chile fortalecem acordos para a conclusão da Rota Bioceânica.** Diário do Comércio, 2025. Disponível em: www.diariodocomercio.com.br.

DIEGUES, A. C. **O uso do território: problemas e perspectivas no Brasil**. São Paulo: Editora Hucitec, 2010.

DIEGUES, A. C. **O território e o meio ambiente: conflitos e desenvolvimento nas áreas de fronteira**. São Paulo: Editora Hucitec, 1996.

DNIT. **Estudo de infraestrutura rodoviária: malha viária do município de Aquidauana**. 2006.

DNIT. **Estudo de malha viária e organização funcional: caso de Aquidauana**. 2006.

DNIT. **Estudos e projeções para a Rota Bioceânica: análise do potencial logístico e econômico**. Brasília: DNIT, 2019.

DOMINATO, R. **Investimentos federais e avanços nas obras de infraestrutura no corredor bioceânico: contribuições e desafios para a integração regional**. *Revista Brasileira de Planejamento Territorial*, v. 16, p. 99-114, 2024.

DONNAN, H.; WILSON, T. M. **Borders: frontiers of identity, nation and state**. Oxford: Berg, 1999.

DORSA, L.; MARIANI, F. **A Rota de Integração Latino-Americana (RILA) como experimento de cooperação interestatal na América do Sul**. In: **Integração e desenvolvimento: projetos de conectividade na América Latina**. São Paulo: Editora Universitária, 2019.

DOURADOS NEWS. **Expectativas de investimentos externos com a consolidação da Rota Bioceânica**. Dourados News, 2024.

DOURADOS NEWS. **Impactos e perspectivas de desenvolvimento com a Rota Bioceânica: o caso de Aquidauana e Anastácio**. Dourados News, 2023.

DOURADOS NEWS. **UEMS orienta políticas públicas para o desenvolvimento sustentável na região da Rota Bioceânica**. Dourados News, 2023.

DUARTE, A. **Multiterritorialidades: subjetividade e territorialidade em tempos de globalização**. São Paulo: Editora Hucitec, 2016.

DUARTE, G. C. **Territórios fronteiriços e dinâmicas de identidade cultural: o caso da região Norte do Brasil**. *Revista Brasileira de Geografia*, v. 73, n. 1, p. 85-102, 2016.

DUGARD, J. **International law: a South African perspective**. 4. ed. Juta & Co., 2011.

DUSSEL, E. **O desenvolvimento e a ética: reflexões sobre os desafios contemporâneos**. São Paulo: Loyola, 2018.

DUSSEL, E. **O pensamento crítico na América Latina: desenvolvimento e pós-desenvolvimento**. Rio de Janeiro: Editora Vozes, 2005.

DUSSEL, E. **Para uma ética da libertação na era global**. Petrópolis: Vozes, 2005.

ECO. **Relatório sobre turismo e ecoturismo no Pantanal e desafios para Aquidauana.** 2023.

ECO.A. **Impactos diretos e indiretos da Rota Bioceânica: reflexões sobre a reorganização territorial na América do Sul.** *Ecoa - Jornal de Meio Ambiente e Desenvolvimento*, 2022.

ECO.A. **Monitoramento e gestão ambiental na Rota Bioceânica: desafios e oportunidades para o Pantanal.** ECOA, 2023. Disponível em: www.ecoams.com

ECO.A. **O impacto da Rota Bioceânica na estabilidade ecológica do Pantanal: uma análise crítica da aplicação da lei.** *Ecoa - Rede de Meio Ambiente e Justiça*, 2023. Disponível em: www.ecoams.org

ECO.A. **Relatório sobre os impactos da pavimentação da BR-419 no Pantanal.** 2023. Disponível em: [<https://ecoa.org.br/obras-em-rodovias-abrem-caminho-para-desmatamento-no-pantanal/>]. Acesso em: 30 set. 2025.

ELDEN, S. **The birth of territory.** Chicago: University of Chicago Press, 2009.

EMBRAPA – EMPRESA BRASILEIRA DE PESQUISA AGROPECUÁRIA. **Relatório de adoção de ILPF em Mato Grosso do Sul.** 2023. Disponível em: www.embrapa.br. Acesso em: 30 set. 2025.

ENFOQUE MS. **Expectativas econômicas com a Rota Bioceânica: como o comércio exterior pode transformar os municípios de Aquidauana e Anastácio.** *Portal Enfoque MS*, 20 fev. 2024. Disponível em: <https://www.enfoquematogrossodosul.com.br>

ENTMAN, R. M. **Framing: toward clarification of a fractured paradigm.** *Journal of Communication*, v. 43, n. 4, p. 51-58, 1993.

ESCALANTE, M.; BASTOS, R. **O turismo como vetor de desenvolvimento regional: o caso de Aquidauana (MS) na Rota Bioceânica.** *Revista Brasileira de Turismo e Desenvolvimento Regional*, v. 22, n. 3, p. 45-63, 2023.

ESCOBAR, A. **Encountering development: the making and unmaking of the Third World.** Princeton: Princeton University Press, 2007.

ESCOBAR, A. **La disputa por el desarrollo: aportes desde el Sur.** Bogotá: Editorial Pontificia Universidad Javeriana, 2008.

ESCOBAR, A. **La disputa por el desarrollo: globalización y descolonización en América Latina.** México: Siglo XXI, 2008.

ESCOBAR, A. **Território e poder: uma análise crítica das políticas públicas.** São Paulo: Editora Hucitec, 2008.

ESCOBAR, A. **Território, economia e poder: uma análise das dinâmicas regionais na América Latina.** São Paulo: Editora Y, 2008.

ESCOBAR, A. **Territórios do comum e da resistência.** 2007.

ESTADÃO. **Rota Bioceânica e os benefícios logísticos: desafios para o desenvolvimento regional**. 2024. Disponível em: [<https://agro.estadao.com.br/artigos-especiais/rota-bioceanica-oportunidade-historica-para-o-agronegocio-brasileiro>]. Acesso em: 30 set. 2025.

EVANS, P. **Desenvolvimento e governança: perspectivas políticas e econômicas**. 1995.

EVANS, P. **Embedded autonomy: states and industrial transformation**. Princeton: Princeton University Press, 1995.

FARAH, Marta Ferreira. **A pesquisa social: teoria, método e prática**. São Paulo: Ática, 2001.

FARLEY, Richard. **A sustentabilidade das fronteiras: desafios ambientais e sociais**. Rio de Janeiro: FGV, 2004.

FBDS (FUNDAÇÃO BRASILEIRA PARA O DESENVOLVIMENTO SUSTENTÁVEL). Mapas temáticos de Anastácio (MS) e região. 2018. Disponível em: [<https://geo.fbds.org.br/MS/ANASTACIO/>]. Acesso em: 30 set. 2025.

FBDS (FUNDAÇÃO BRASILEIRA PARA O DESENVOLVIMENTO SUSTENTÁVEL). Mapa de Anastácio (MS) 2018. Disponível em: [<https://geo.fbds.org.br/MS/AQUIDAUANA/>]. Acesso em: 30 set. 2025.

FELICIO, André. **O impacto das fronteiras nas dinâmicas de desenvolvimento territorial**. Belo Horizonte: UFMG, 2021.

FELÍCIO, Sandra A. Identidades fronteiriças e processos culturais: uma análise da região Sul do Brasil. *Cadernos de Estudos Regionais*, v. 11, n. 2, p. 140-155, 2021.

FERNANDES, Carlos F. Integração regional e a construção de espaços jurídicos compartilhados: o caso do MERCOSUL. *Revista de Direito Internacional e Integração Regional*, v. 18, n. 2, p. 112-128, 2020.

FERNANDES, Edson. **O espaço urbano e a questão territorial**. São Paulo: Hucitec, 1994.

FERNANDES, Lucas. **A integração regional e a Rota Bioceânica: reconfiguração e desafios territoriais**. São Paulo: UNESP, 2012.

FERREIRA, Ana. **Economia internacional: tendências e práticas de negociação**. Brasília: Internacional, 2020.

FERREIRA, A.; *et. al.*, A integração e as capacidades institucionais na Rota Bioceânica: desafios e oportunidades para os municípios de Mato Grosso do Sul. *Revista de Estudos Regionais*, v. 17, n. 2, p. 67-82, 2023.

FERREIRA, A.; *et. al.*, A Rota Bioceânica e o desenvolvimento regional de Mato Grosso do Sul: desafios e oportunidades. *Revista de Desenvolvimento Regional*, v. 17, n. 3, p. 120-138, 2023.

FIALHO, Daniel. Cooperação regional e os direitos humanos no contexto da Rota Bioceânica. *Journal of Human Rights and Development*, v. 28, p. 43-57, 2021.

FIEMS. Benefícios da Rota Bioceânica para o setor industrial e agrícola. 2025. Disponível em: [<https://www.fiems.com.br/noticias/presidente-da-fiems-destaca-integracao-com-o-chile-como-fator-estrategico-para-sucesso-da-rota-bioceanica/60069>]. Acesso em: 30 set. 2025.

FIOCRUZ MS (FUNDAÇÃO OSWALDO CRUZ – MATO GROSSO DO SUL). Saúde pública e monitoramento epidemiológico nas áreas logísticas da Rota Bioceânica: perspectivas e desafios. 2024. Disponível em: <www.fiocruzms.br>. Acesso em: 30 set. 2025.

FOLHA DE S. PAULO. A Rota Bioceânica: progresso e controvérsias. 2024. Disponível em: [<https://www1.folha.uol.com.br/mercado/2024/12/ponte-milionaria-em-ms-deve-encurtar-caminho-entre-oceanos-pacifico-e-atlantico.shtml>]. Acesso em: 30 set. 2025.

FONSECA, Luís. **A história da colonização das Américas**. Rio de Janeiro: Acadêmica, 2009.

FOUCAULT, Michel. **A arqueologia do saber**. Rio de Janeiro: Forense Universitária, 1979.

FRADE, Cláudia de M. **O ordenamento do território e as cidades médias**. São Paulo: Hucitec, 1999.

FRANCO, Ana S.; SCHOLVIN, Michael. Barreiras estruturais à integração regional: desafios e perspectivas. *Revista Brasileira de Integração Regional*, v. 17, n. 3, p. 101-115, 2024.

FRANCO, Eduardo; SCHOLVIN, Stefan. **A geopolítica das fronteiras: segurança e desenvolvimento no Brasil e na América do Sul**. São Paulo: UNESP, 2024.

FREIRE, Paulo. **Pedagogia do oprimido**. 34. ed. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1996.

FREIRE, Paulo. **Pedagogia do oprimido**. 50. ed. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 2005.

FREITAS, A.; COSTA, E.; ALMEIDA, V. Diversidade cultural e desenvolvimento territorial: o caso das comunidades indígenas em Mato Grosso do Sul. *Revista de Estudos Culturais*, v. 12, n. 3, p. 45-67, 2018.

FREITAS, E. S. *et. al.*, Desenvolvimento territorial sustentável e infraestrutura regional: desafios e perspectivas. *Revista Brasileira de Planejamento Territorial*, v. 4, n. 2, p. 55-78, 2018.

FREITAS, João *et. al.*, Infraestrutura e desenvolvimento territorial: desafios no Pantanal sul-mato-grossense. *Revista de Desenvolvimento Regional*, v. 15, n. 2, p. 45-63, 2018.

FREITAS, L. M. *et. al.*, Políticas públicas e desenvolvimento territorial sustentável: o caso dos povos indígenas Terena em Mato Grosso do Sul. *Revista de Ciências Sociais*, v. 54, n. 2, p. 102-117, 2018.

FUNAI (FUNDAÇÃO NACIONAL DO ÍNDIO). Relatório sobre a consulta prévia e os impactos das obras no território indígena. Brasília, 2024. Disponível em: [<https://www.gov.br/funai/pt-br/assuntos/noticias/2025/funai-alerta-para-impactos-irreversiveis-sobre-os-povos-indigenas-e-seus-territorios-com-a-aprovacao-do-pl-do-licenciamento-ambiental-na-camara>]. Acesso em: 30 set. 2025.

FUNAI (FUNDAÇÃO NACIONAL DO ÍNDIO). A ausência de consulta aos povos indígenas na implementação da Rota Bioceânica. Brasília, 2024. Disponível em: [<https://www.gov.br/funai/pt-br/assuntos/noticias/2025/funai-alerta-para-impactos-irreversiveis-sobre-os-povos-indigenas-e-seus-territorios-com-a-aprovacao-do-pl-do-licenciamento-ambiental-na-camara>]. Acesso em: 30 set. 2025.

FUNDAÇÃO ALEXANDRE DE GUSMÃO. **Política externa brasileira e desenvolvimento regional**. Brasília: FUNAG, 2016.

FUNDAÇÃO ALEXANDRE DE GUSMÃO. **Políticas de inclusão e sustentabilidade no Brasil**. Brasília: FUNAG, 2016.

FUNDECT – Fundação de Apoio ao Desenvolvimento do Ensino, Ciência e Tecnologia do Estado de Mato Grosso do Sul. Edital n. XX/2023 – Pesquisa interinstitucional sobre a Rota Bioceânica. 2023. Disponível em: <https://www.fundect.ms.gov.br>. Acesso em: 30 set. 2025.

GALLO, C. **Multiescalaridade e ordenamento do território**. São Paulo: Hucitec, 2020.

GARCIA, F. **A economia da união latino-americana segundo Bolívar**. Rio de Janeiro: Editora Academia, 2010.

GENTIL, R. Desafios e oportunidades na aplicação da Lei do Pantanal: inovação e governança para o manejo sustentável. *Revista de Políticas Ambientais*, v. 22, p. 180-196, 2024.

GENTIL, R. Desafios na implementação de infraestruturas sustentáveis na Rota Bioceânica: pressões ecológicas e soluções tecnológicas. *Revista de Ecologia e Gestão Ambiental*, v. 22, p. 134-149, 2024.

GENTIL, R. Indicadores ambientais e monitoramento da biodiversidade: estratégias para a sustentabilidade da Rota Bioceânica. *Revista de Políticas Ambientais*, v. 22, p. 156-170, 2024.

GENTIL, R. Indicadores de sustentabilidade para a Rota Bioceânica: monitoramento de desmatamento e biodiversidade. *Ecologia e Gestão do Território*, v. 9, p. 45-56, 2024.

GIL, Antonio Carlos. **Métodos e técnicas de pesquisa social**. 6. ed. São Paulo: Atlas, 2008.

GOFFMAN, Erving. **Frame analysis: an essay on the organization of experience**. Boston: Northeastern University Press, 1986.

GOMES, Eduardo. **Planejamento e sustentabilidade: zoneamento agroambiental no Brasil**. Brasília: Editora Terra, 2017.

GOMES, M. **Fronteiras, desenvolvimento e política territorial no Brasil**. São Paulo: Hucitec, 2022.

GOMES, M. S. Descentralização e governança multinível: desafios nas regiões de fronteira. *Revista Brasileira de Política Internacional*, v. 65, n. 2, p. 45-58, 2022.

GOMES, Maria. **Universidades e desenvolvimento regional: estudos aplicados e projetos de extensão**. Rio de Janeiro: Editora Universitária, 2019.

GOMES, R. P. Governança ambiental multinível e seus desafios para a sustentabilidade global. *Revista Internacional de Políticas Ambientais*, v. 17, n. 4, p. 112-128, 2022.

GONÇALVES, M. **Multiterritorialidade e relações fronteiriças**. São Paulo: Contexto, 2020.

GONÇALVES, M.; WILKE, R.; ASATO, A. Turismo de experiência e a Rota Bioceânica: desafios e oportunidades para o desenvolvimento regional. *Revista Brasileira de Turismo*, v. 11, n. 2, p. 92-110, 2023.

GONÇALVES, M.; WILKE, R.; ASATO, A. Turismo, inovação e competitividade ao longo do Corredor Bioceânico: uma análise das potencialidades locais. *Revista Brasileira de Turismo e Desenvolvimento*, v. 13, n. 1, p. 75-92, 2023.

GONÇALVES, M.; WILKE, R.; ASATO, A. **Turismo de experiência e desenvolvimento local na Rota Bioceânica: o caso de Porto Murtinho**. São Paulo: Senac, 2023.

GONÇALVES, P.; WILKE, E.; ASATO, R. **Turismo e identidade regional ao longo da Rota Bioceânica: o impacto no desenvolvimento local**. São Paulo: FGV, 2023.

GOULD, Peter. **Geography and power: rethinking the geographical tradition**. London: Sage, 2018.

GOVERNO DE MATO GROSSO DO SUL. **Rota Bioceânica: conectando o Centro-Oeste brasileiro ao Pacífico**. Campo Grande, 2023.

GOVERNO DO ESTADO DE MATO GROSSO DO SUL. **A Rota Bioceânica e os desafios de infraestrutura: perspectivas para Aquidauana e Anastácio**. Campo Grande: Boletim de Infraestrutura do Estado de Mato Grosso do Sul, 2023.

GOVERNO DO ESTADO DE MATO GROSSO DO SUL. **A implementação da Rota Bioceânica e o planejamento territorial: investimentos e políticas públicas em Aquidauana e Anastácio**. Campo Grande: Boletim de Infraestrutura do Estado de Mato Grosso do Sul, 2023.

GOVERNO DO ESTADO DE MATO GROSSO DO SUL. **Implementação de políticas para municípios da Rota Bioceânica: investimentos em infraestrutura e conectividade**. Campo Grande: Boletim de Infraestrutura do Estado de Mato Grosso do Sul, 2023.

GOVERNO DO ESTADO DE MATO GROSSO DO SUL. **Infraestrutura e integração logística da Rota Bioceânica**. Campo Grande: Boletim de Infraestrutura do Estado de Mato Grosso do Sul, 2023.

GOVERNO DO ESTADO DE MATO GROSSO DO SUL. **Parcerias internacionais e cooperação no desenvolvimento da Rota Bioceânica**. Campo Grande: Boletim de Infraestrutura do Estado de Mato Grosso do Sul, 2023.

GOVERNO DO MATO GROSSO DO SUL. **Rota Bioceânica: proposta de desenvolvimento regional sustentável**. Campo Grande, 2024. Disponível em: <www.ms.gov.br>. Acesso em: 30 set. 2025.

GOVERNO FEDERAL. Investimentos em infraestrutura no Mato Grosso do Sul para a Rota Bioceânica: um marco de integração transcontinental. *Gazeta do Pantanal*, 2023. Disponível em: <www.gazetadopantanal.com.br>. Acesso em: 30 set. 2025.

GRIMSON, Alejandro. Fronteiras e identidade: uma análise sobre a construção social dos limites. *Revista Brasileira de Política Internacional*, v. 48, n. 2, p. 25-43, 2005.

GRIMSON, Alejandro. **Territórios fronteiriços e identidades: a geopolítica da alteridade**. Rio de Janeiro: UFRJ, 2003.

GRINDLE, Merilee S. **Good enough governance: poverty reduction and reform in developing countries**. Cambridge: Harvard University Press, 2007.

GRINDLE, Merilee S. **Good government and development**. Cambridge: Harvard University Press, 2007.

GRINDLE, Merilee S. **Good government and human development**. Cambridge: Cambridge University Press, 2007.

GUDYNAS, Eduardo. **El buen vivir: una oportunidad para imaginar otros mundos**. 2. ed. Quito: Abya-Yala, 2011.

GUDYNAS, Eduardo. **El desarrollo insustentable: la exportación de recursos naturales en América Latina**. Buenos Aires: Quimantú, 2015.

GUDYNAS, Eduardo. O modelo de exportação de commodities e seus impactos ambientais e sociais. In: _____. **Desafios do desenvolvimento sustentável na América Latina**. São Paulo: Editora Z, 2015.

GUIMARÃES, F. **Fronteiras e integração regional: desafios no contexto global**. Rio de Janeiro: FGV, 2006.

HAESBAERT, R. Fronteiras, Territórios e Identidades: **Uma Análise das Fronteiras Brasileiras**. Rio de Janeiro: Editora Jorge Zahar, 2004.

HAESBAERT, R. O conceito de território e as relações de poder. **Revista Brasileira de Política Internacional**, v. 47, n. 1, p. 19-37, 2004.

HAESBAERT, R. O mito da desterritorialização: **o local, o global e o glocal**. Rio de Janeiro: Editora Vozes, 2004.

HAESBAERT, R. Os Destinos da Globalização: **Fronteiras, Identidades e Cultura na Era do Capitalismo Global**. São Paulo: Editora Contexto, 2004.

HAESBAERT, R. Território e identidade: **as territorialidades em movimento**. São Paulo: Editora Contexto, 2007.

HAESBAERT, R. Território e poder: **uma análise multiescalar**. São Paulo: Editora Contexto, 2004.

HAFFNER, M.; ALMEIDA, L. A Conexão Intermodal e a Competitividade na Economia Globalizada: **O Caso da Rota Bioceânica**. São Paulo: Editora Atlas, 2018.

HAFFNER, R.; ALMEIDA, D. Integração Logística e a Competitividade Regional: **O Caso da Rota Bioceânica**. *Revista de Geografia Econômica*, v. 56, p. 112-130, 2018.

HAFFNER, R.; ALMEIDA, R. Infraestruturas Logísticas e Competitividade: **A Rota Bioceânica como Estratégia para Redução de Custos no Comércio Internacional**. *Revista de Logística Internacional*, v. 22, p. 45-59, 2018.

HAFFNER, S.; ALMEIDA, J. **O Impacto das Políticas Fronteiriças nas Áreas de Fronteira**. Porto Alegre: Editora UFRGS, 2018.

HABERMAS, J. Teoria do agir comunicativo. **Teoria do Agir Comunicativo: Racionalidade e Sociedade**. São Paulo: Editora Tempo Brasileiro, 1997.

HABERMAS, J. **The Structural Transformation of the Public Sphere: An Inquiry into a Category of Bourgeois Society**. Cambridge: MIT Press, 1984.

HABERMAS, J. **The Theory of Communicative Action, Volume 1: Reason and the Rationalization of Society**. Boston: Beacon Press, 1984.

HALL, C. m. Tourism: Rethinking the social science of tourism. In: Tourism, Culture and Communication, **Tourism: Rethinking the social science of tourism**. 2003. p. 100-112.

HALL, S. Cultura e identidade: **as novas formas de identidade no contexto globalizado**. São Paulo: Editora Paz e Terra, 2006.

HARVEY, D. A condição geográfica do capital no espaço. **A Condição Geográfica do Capital no Espaço**. 2005.

HARVEY, D. A condição pós-moderna: **uma pesquisa sobre as origens da mudança cultural**. São Paulo: Edições Loyola, 2005.

HARVEY, D. A Condição Pós-Moderna e a Produção Espacial Desigual: **A Geografia do Capitalismo no Contexto Urbano**. São Paulo: Edições Loyola, 2005.

HARVEY, D. A condição urbana do neoliberalismo. **A Condição Urbana do Neoliberalismo**. 2014. p. 96.

HARVEY, D. A Geografia da Desigualdade: **A Produção do Espaço**. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2005.

HARVEY, D. A geografia da esperança: **pensamento geográfico e prática política**. 2014.

HARVEY, D. Espaço de esperança: **transformações no capitalismo contemporâneo**. São Paulo: Edições Loyola, 2005.

HARVEY, D. **O novo imperialismo**. São Paulo: Editora Hucitec, 2005.

HARVEY, D. **Rebel Cities: From the Right to the City to the Urban Revolution**. London: Verso, 2014.

HEALEY, P. Collaborative planning in the 1990s: a critical review. **Journal of Planning Education and Research**, v. 17, n. 3, p. 181-193, 1997.

HEALEY, P. Construindo Governança Territorial: **Teoria e Prática**. 1997. Disponível em: [https://books.google.com/books/about/Collaborative_Planning.html?id=diGnswEACAAJ]. Acesso em: 30 set. 2025.

IBGE - INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. Atlas Brasil - 2023. disponíveis em: https://geofp.ibge.gov.br/cartas_e_mapas/bases_cartograficas_continuas/bc250/versao2021/lista_de_nomes_geograficos/bc250_listanomesgeograficos_2021_11_12.csv. Acesso em: 30 set. 2025.

IBGE. Censo Demográfico 2024 - Municípios de Aquidauana e Anastácio: Dados Populacionais e Econômicos. 2024. Disponível em: <https://www.ibge.gov.br/cidades-e-estados/ms/anastacio.html>. Acesso em: 30 set. 2025.

IBGE. População e Área Territorial de Aquidauana. 2024. Disponível em: <https://www.ibge.gov.br/cidades-e-estados/ms/aquidauana.html>. Acesso em: 30 set. 2025. IBGE. **Estimativas da População 2024**. Rio de Janeiro: Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística, 2024.

IBGE – INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. Indicadores do Agronegócio e Distribuição Fundiária: **Mato Grosso do Sul 2023**. Rio de Janeiro: IBGE, 2023.

IBGE – INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. **Indicadores Sociais Municipais: Análise de Dados 2024**. Rio de Janeiro: IBGE, 2024.

IBGE. **PIB dos Municípios 2021**. Brasília: IBGE, 2024. Disponível em: <https://www.ibge.gov.br>. Acesso em: 30 set. 2025.

IBGE. **Produto Interno Bruto dos Municípios - PIB Municipal 2022**. Disponível em: www.ibge.gov.br, 2022.

IIRSA (INICIATIVA PARA A INTEGRAÇÃO DA INFRAESTRUTURA REGIONAL SUL-AMERICANA). **Iniciativa para a Integração da Infraestrutura Regional Sul-Americana: Plano de Ação e Prioridades**. Brasília: IIRSA, 2011.

IIRSA (INICIATIVA PARA A INTEGRAÇÃO DA INFRAESTRUTURA REGIONAL SUL-AMERICANA). **Relatório Anual de Atividades: Integração de Infraestruturas e Desenvolvimento Regional na América do Sul**. Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID), 2011.

IIRSA (INICIATIVA PARA A INTEGRAÇÃO DA INFRAESTRUTURA REGIONAL SUL-AMERICANA). **Relatório de Progresso: Corredores de Integração na América do Sul e a Rota Bioceânica**. IIRSA, 2025. Disponível em: www.iirsa.org.

INFOSANBAS. Análise do Índice de Desenvolvimento Humano Municipal (IDHM) e suas Dimensões: **Aquidauana**. 2024.

INTEGRAÇÃO DA INFRAESTRUTURA REGIONAL SUL-AMERICANA (IIRSA) / COSIPLAN. **Instrumentos e mecanismos de governança da integração regional na América do Sul**. 2000-2020.

IPEA - INSTITUTO DE PESQUISA ECONÔMICA APLICADA. **Análise do território brasileiro e sua multiescalaridade**. Brasília: IPEA, 2017.

IPEA - INSTITUTO DE PESQUISA ECONÔMICA APLICADA. **As fronteiras brasileiras: Desafios e perspectivas para o desenvolvimento regional**. Brasília: Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada, 2017.

IPEA (INSTITUTO DE PESQUISA ECONÔMICA APLICADA). Análise do Novo PAC e seus impactos no Brasil. **Relatório técnico**, 2023. Disponível em: [https://repositorio.ipea.gov.br/server/api/core/bitstreams/9ef4dd4f-2c36-4ab0-a540-e29e4511c7d3/content.]. Acesso em: 30 set. 2025.

IPEA (INSTITUTO DE PESQUISA ECONÔMICA APLICADA). O impacto da Rota Bioceânica nas economias locais: **Implicações e externalidades**. **Revista de Desenvolvimento Econômico**, v. 18, n. 1, p. 40-58, 2024.

IPEA (INSTITUTO DE PESQUISA ECONÔMICA APLICADA). O impacto da Rota Bioceânica na economia local: **Desafios e perspectivas**. **Revista de Desenvolvimento Regional**, v. 18, n. 3, p. 40-58, 2024.

IPEA - INSTITUTO DE PESQUISA ECONÔMICA APLICADA. **Relatório sobre o desenvolvimento regional do Brasil**. Brasília: IPEA, 2015.

IRIB - INSTITUTO DE REGISTROS IMOBILIÁRIOS DO BRASIL. Barreiras à Expansão Agropecuária no Pantanal: **Desafios e Oportunidades para a Conservação**. IRIB, 2024.

ITAIPU BINACIONAL. **A Ponte Binacional Porto Murtinho - Carmelo Peralta: Estrutura e Articulação Multilateral**. Asunción: Itaipu Binacional, 2024.

JACOBS, J. Morte e vida de grandes cidades. **O poder das cidades**. 2011. p. 110-118.

JACOBS, J. **The Death and Life of Great American Cities**. New York: Random House, 2011.

JAEGER, M. O Papel da Infraestrutura e a Política de Planejamento Regional na América do Sul: **Uma Análise do COSIPLAN**. **Revista de Integração Regional**, v. 12, n. 1, p. 45-62, 2021.

JESSOP, B. **Governing the Market: Economic Theory and the Role of the State**. Cambridge: Polity Press, 2002.

JESSOP, B. The Capitalist State and the Regulation of Territorial Governance. In: **Globalisation and the Nation-State**. London: Sage, 2002.

JONG, P. J. *et. al.*, Logística e integração regional: **o papel da governança transfronteiriça na efetivação de corredores logísticos**. *Journal of International Trade and Logistics*, v. 15, n. 2, p. 83-97, 2021.

KJELLÉN, A. **Teorias do estado: a ciência política em seus aspectos fundamentais**. São Paulo: Editora Hucitec, 1916.

KJELLÉN, F. **Teoria do Estado**. Trad. João Mendes. São Paulo: Editora Hucitec, 1916.

KJELLÉN, R. **O Estado como forma e fenômeno geográfico**. 1916.

KRENAK, A. **Ideias para a resistência: A luta dos povos indígenas e as fronteiras brasileiras**. São Paulo: Editora Companhia das Letras, 2019.

LABIN, L.; RZAYEV, M. Multilevel Governance and Sustainable Development: **Exploring New Models of Regional Cooperation**. *Journal of International Governance Studies*, v. 14, n. 1, p. 45-68, 2025.

LABIN, P. V.; RZAYEV, A. A integração transfronteiriça e a necessidade de marcos jurídicos específicos. **Revista de Direito Internacional e Integração Regional**, v. 28, n. 1, p. 50-66, 2025.

LACOSTE, Y. **A geografia: o que é, como se faz**. São Paulo: Editora Difel, 1976.

LAMOSO, A. A Infraestrutura de Transportes como Organizador do Espaço Econômico: **O Caso do Corredor Bioceânico**. *Revista de Geografia e Planejamento Regional*, v. 12, p. 39-53, 2009.

LEFEBVRE, H. **A produção do espaço**. São Paulo: Editora 34, 2001.

LEFEBVRE, H. **A produção do espaço**. São Paulo: Editora Martins Fontes, 1974.

LEFEBVRE, H. **O direito à cidade**. São Paulo: Edições Loyola, 1974.

LEFF, E. **A Esperança e o Futuro: O Pensamento Ambiental e a Perspectiva Ecológica do Desenvolvimento Sustentável**. São Paulo: Cortez, 2001.

LEFF, E. **A Esperança e o Futuro: O Pensamento Ambiental e a Perspectiva Ecológica do Desenvolvimento Sustentável**. São Paulo: Cortez, 2006.

LEITE, F. **Governança e Democracia Participativa: O Caso das Políticas Públicas de Educação no Brasil**. Campinas: Editora Unicamp, 2018.

LESSA, R.; OLIVEIRA, P. **A reconfiguração da política externa brasileira e a centralidade dos corredores logísticos de exportação**. Rio de Janeiro: Editora ABC, 2023.

LIMA, R. P.; OLIVEIRA, J. A. A reconfiguração do planejamento territorial no Brasil: **um estudo do Novo PAC e a Rota Bioceânica**. *Revista Brasileira de Planejamento*, v. 45, n. 3, p. 234-251, 2023.

LIMA, R. **A indústria espacial na América do Sul: O papel do Centro de Kourou**. São Paulo: Editora Ciência e Tecnologia, 2016.

LITTLE, J. **Fronteiras e identidades: Conflitos e integração nas regiões limítrofes**. São Paulo: Editora Unesp, 2001.

LOPES, J. A.; MOURA, G. D.; SANTOS, L. **A integração fronteiriça e os desafios para o Brasil no século XXI**. São Paulo: Editora Contexto, 2022.

LOPES, S. T. Redes de Produção e Polos Regionais: **A Dinâmica de Interdependência entre Municípios**. *Revista Brasileira de Economia*, v. 73, n. 1, p. 42-58, 2019.

MAEHLER, R.; PEREIRA, M.; CAMPO, R. Identidade e Cultura nas Áreas de Fronteira: **Dinâmicas e Desafios Socioculturais**. *Revista de Estudos Fronteiriços*, v. 5, n. 1, p. 60-75, 2016.

MAEHLER, R.; PEREIRA, M.; CAMPO, R. Sustentabilidade, Governança e Multinível: **O Papel das Políticas Públicas Regionais**. *Revista de Estudos Ambientais*, v. 25, n. 3, p. 215-228, 2016.

MAEHLER, R.; SILVEIRA, D.; GOMES, P. **Dinâmicas fronteiriças e desenvolvimento sustentável nas regiões limítrofes**. Belo Horizonte: Editora UFMG, 2016.

MARIANO, A. **Modelos de Integração Regional e Desafios Geopolíticos na América do Sul**. Rio de Janeiro: Editora Jorge Zahar, 2016.

MARIANO, J. Geopolítica e Processos de Integração Regional na América do Sul: **Desafios e Oportunidades**. *Revista Brasileira de Geopolítica*, v. 6, p. 98-115, 2016.

MARQUES, A. *et. al.*, A Integração do Setor Portuário e Rodoviário: **O Papel Estratégico dos Portos Chilenos na Competitividade das Exportações Brasileiras**. *Revista de Comércio Exterior*, v. 15, p. 99-112, 2019.

MARQUES, M. *et. al.*, A Rota Bioceânica como Eixo de Conexão entre Zonas Produtivas e Portos Estratégicos no Chile. **Revista de Logística e Comércio Internacional**, v. 25, p. 88-103, 2019.

MARQUES, M.; SOUZA, F.; PINTO, L. Integração Logística e Econômica na Rota Bioceânica: **Potencialidades para o Mercado Regional**. *Revista de Economia e Desenvolvimento*, v. 25, p. 67-82, 2019.

MARTINS, L. S. Logística internacional e infraestrutura normativa: **desafios e perspectivas**. *Revista de Logística e Comércio Exterior*, v. 15, n. 2, p. 78-92, 2021.

MARTINS, P. **Desafios e potencialidades da Política Nacional de Desenvolvimento Regional**. Brasília: Editora Nacional, 2016.

MARTINS, R. Integração física sul-americana e seus impactos nas regiões periféricas: **Reflexões sobre a Rota Bioceânica**. *Estudos Econômicos Sul-Americanos*, v. 25, p. 79-92, 2025.

MARTINS, R. **Gestão de riscos financeiros: estratégias para empresas globais**. Rio de Janeiro: Editora Econômica, 2018.

MATO GROSSO DO SUL. **Rota Bioceânica: o cumprimento de uma demanda histórica**. 2024. Disponível em: [<https://www.gov.br/planejamento/pt-br/assuntos/articulacao-institucional/rotas-de-integracao/relatorio-2024-rotas-de-integracao.pdf>]. Acesso em: 30 set. 2025.

MATRIZ *et. al.*, **Dinâmicas territoriais e desafios nas fronteiras**. São Paulo: Editora Atlas, 2022.

MCCOMBS, M. E.; SHAW, D. L. The agenda-setting function of the mass media. **Public Opinion Quarterly**, v. 36, n. 2, p. 176-187, 1972.

MCQUAIL, D. **McQuail's Mass Communication Theory**. 6. ed. London: Sage, 2010.

MELÓN, A. **Fronteiras e Identidade na América Latina: Conflitos e Integração**. São Paulo: Editora Unicamp, 2022.

MELÓN, D. Impactos econômicos e sociais da Rota Bioceânica: **Uma análise multidisciplinar**. In: ENCONTRO DE ECONOMISTAS DA AMÉRICA LATINA, 2022, Buenos Aires. **Anais do evento**, p. 212-230, 2022.

MENSAGEM AO CONGRESSO NACIONAL. Sobre a reestruturação do planejamento estatal e a inclusão de novas rotas de integração no PAC. **Mensagem ao Congresso Nacional**. Brasília, 2024. Disponível em: [https://www.gov.br/planalto/pt-br/aceso-a-informacao/acoes-e-programas/governanca/mensagem-ao-congresso-nacional/mensagemaocongressonacional2024_vf.pdf]. Acesso em: 30 set. 2025.

MERCHER, L.; ZAMPIER, M. Fronteiras e Transformações Sociais: **Uma Abordagem Crítica**. *Revista Brasileira de Estudos Internacionais*, v. 13, n. 2, p. 98-110, 2019.

MERCHER, L.; ZAMPIER, M. Sustentabilidade em Fronteiras: **Análise Crítica de Modelos de Governança e Desenvolvimento Sustentável**. *Revista Brasileira de Desenvolvimento Regional*, v. 8, n. 2, p. 75-90, 2019.

MIGNOLO, W. D. **The Darker Side of the Renaissance: Literacy, Territoriality, and Colonization**. 2. ed. Durham: Duke University Press, 2016.

MILTON SANTOS, M. **O Brasil: território e sociedade no início do século XXI**. São Paulo: Editora Hucitec, 2002.

MINAYO, M. C. de S. **O desafio do conhecimento: pesquisa qualitativa em saúde**. 14. ed. São Paulo: Hucitec, 2010.

MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA. **Investimentos e Obras de Infraestrutura na Região Ocidental do Paraguai e a Rota Bioceânica**. Ministério da Infraestrutura, 2023. Disponível em: www.minfra.gov.br.

MINISTÉRIO DO PLANEJAMENTO E ORÇAMENTO (MPO). **Carteira de Projetos Estratégicos do Novo PAC**. Brasília, 2024. Disponível em: [<http://www.gov.br/planejamento/pt-br/assuntos/planejamento/estrategia-2050-conteudo/noticias/eb2050-estudo-estrategico-de-infraestrutura.pdf>]. Acesso em: 30 set. 2025.

MINISTÉRIO DO PLANEJAMENTO E ORÇAMENTO (MPO). Mensagem ao Congresso Nacional sobre a Rota 4 Bioceânica e suas implicações estratégicas. **Mensagem ao Congresso Nacional**. Brasília, 2024. Disponível em: [<http://www.gov.br/planejamento/pt-br/assuntos/planejamento/estrategia-2050-conteudo/noticias/eb2050-estudo-estrategico-de-infraestrutura.pdf>]. Acesso em: 30 set. 2025.

MINISTÉRIO DO PLANEJAMENTO E ORÇAMENTO (MPO). **Reestruturação do portfólio de eixos estratégicos e inclusão da Rota 4 Bioceânica de Capricórnio no PAC 2023**. Brasília, 2023. Disponível em: [<http://www.gov.br/planejamento/pt-br/assuntos/planejamento/estrategia-2050-conteudo/noticias/eb2050-estudo-estrategico-de-infraestrutura.pdf>]. Acesso em: 30 set. 2025.

MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES (MTP). **Relatório oficial sobre a Rota Bioceânica e a BR-267 como corredor de integração internacional**. Brasília, 2023. Disponível em: [<http://www.gov.br/planejamento/pt-br/assuntos/planejamento/estrategia-2050-conteudo/noticias/eb2050-estudo-estrategico-de-infraestrutura.pdf>] Acesso em: 30 set. 2025.

MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES. **Rota Bioceânica: um corredor estratégico entre Atlântico e Pacífico**. 2024. Disponível em: [<https://www.gov.br/transportes/pt-br/assuntos/concessoes/RoadShowCarteiradeConcessesRodovirias28012025.pdf>]. Acesso em: 30 set. 2025.

MORAES, A. S. **Política Internacional: desafios e novas perspectivas no século XXI**. São Paulo: Editora Saraiva, 2019.

MORENO, C. **A disputa pelo Essequibo: Implicações geopolíticas e históricas**. Brasília: Editora Internacional, 2018.

MOURA, S.; BOTTER, T. Sustentabilidade Multidimensional: **Desafios e Perspectivas**. *Revista Brasileira de Sustentabilidade*, v. 15, n. 1, p. 21-40, 2017.

MYERS, N. *et. al.*, Biodiversity hotspots for conservation priorities. *Nature*, v. 403, p. 853-858, 2000.

NASCIMENTO MOURÃO ADVOGADOS. **Análise Jurídica da Lei do Pantanal e o Potencial do PSA para Incentivos à Conservação**. Nascimento Mourão Advogados, 2024.

NEWMAN, D. Boundaries, Territory and International Security: **The Role of Borders in Globalization**. *Geopolitics*, v. 11, n. 4, p. 99-113, 2006.

NEWMAN, D. **Fronteiras e os desafios da geopolítica contemporânea**. São Paulo: Editora Hucitec, 2006.

OBSERVAROTA. **Mapas Esquemáticos da Rota Bioceânica: Implicações Logísticas e Desafios para o Futuro.** ObservaRota, 2024.

OBSERVAROTA. Monitoramento contínuo da Rota Bioceânica: **Análise dos impactos sociais e econômicos.** ObservaRota, 2024.

OBSERVAROTA. O uso de indicadores econômicos na avaliação de políticas públicas: **O caso da Rota Bioceânica. Observatório de Infraestrutura e Desenvolvimento Regional**, v. 7, n. 2, p. 45-59, 2024.

OBSERVATÓRIO DO PANTANAL. **A Lei do Pantanal e a Rota Bioceânica: Críticas à Implementação e Propostas para Governança Participativa.** Observatório do Pantanal, 2023. Disponível em: www.observatoriodopantanal.com.br.

OBSERVATÓRIO DO PANTANAL. **Geotecnologias e Participação Social: Rumo a uma Governança Ambiental no Pantanal.** Observatório do Pantanal, 2023. Disponível em: www.observatoriodopantanal.com.br.

OBSERVATÓRIO DO PANTANAL. **Governança Participativa e Sustentabilidade: O Papel das Comunidades na Rota Bioceânica.** Observatório do Pantanal, 2024.

OBSERVATÓRIO DO PANTANAL. **Impactos ambientais e riscos do projeto Rota Bioceânica no Pantanal.** 2024. Disponível em: [\[https://observatoriodopantanal.org/noticias/rota-bioceanica-entenda-os-riscos-e-impactos-socioambientais-ainda-pouco-discutidos/\]](https://observatoriodopantanal.org/noticias/rota-bioceanica-entenda-os-riscos-e-impactos-socioambientais-ainda-pouco-discutidos/). Acesso em: 30 set. 2025.

OBSERVATÓRIO DO PANTANAL. Impactos da Rota Bioceânica no Pantanal: **Governança Ambiental e Transparência nas Ações Mitigadoras.** Observatório do Pantanal, 2024. Disponível em: www.observatoriodopantanal.com.br.

OBSERVATÓRIO DO PANTANAL. **Tecnologias de Monitoramento no Pantanal: Geotecnologias e Mapeamento de Áreas Sensíveis para a Sustentabilidade da Rota Bioceânica.** Observatório do Pantanal, 2023.

ODERICH, A.; BALDI, M. Integração regional e a construção de identidade no espaço fronteiriço: **o caso da Universidade Federal da Integração Latino-Americana (UNILA).** *Revista de Estudos Latino-Americanos*, v. 22, n. 1, p. 89-104, 2020.

OHMAE, K. **A geografia do futuro: o poder das regiões na nova ordem global.** São Paulo: Editora FGV, 1995.

OLIVEIRA, A. **Desafios e Perspectivas nas Fronteiras Brasileiras.** São Paulo: Editora Contexto, 2007.

OLIVEIRA, A. **Fronteiras e Integração Regional: Uma Perspectiva Brasileira.** São Paulo: Editora Contexto, 2007.

OLIVEIRA, F. de. **Desenvolvimento regional e planejamento territorial.** São Paulo: Editora Contexto, 2002.

OLIVEIRA, F. *et. al.*, **Planejamento regional e políticas públicas: uma abordagem contemporânea**. São Paulo: Editora Contexto, 2024.

OLIVEIRA, J. A integração latino-americana no século XIX: **Os primeiros passos de Bolívar para a união das repúblicas**. Rio de Janeiro: Editora UFRJ, 2007.

OLIVEIRA, J. **História da integração latino-americana: ALALC, Pacto Andino e Mercosul**. São Paulo: Editora UNESP, 2014.

OLIVEIRA, J. M. A lógica do agronegócio e os impactos socioambientais dos grandes projetos de infraestrutura: **o caso da Rota Bioceânica**. *Revista de Estudos Sociais*, v. 34, n. 2, p. 112-125, 2016.

OLIVEIRA, J. P. **Diversificação e Resiliência da Economia Local: Um Estudo de Caso de Regiões Integradas**. Editora Unesp, 2018.

OLIVEIRA, J.; PEREIRA, M. Governança multinível e o sucesso da Rota Bioceânica nas fronteiras sul-mato-grossenses. *Revista de Administração Pública e Política*, v. 29, n. 3, p. 153-172, 2023.

OLIVEIRA, J.; PEREIRA, M. Redes colaborativas e inovação territorial nas fronteiras: **O papel das universidades, empresas e organizações civis na Rota Bioceânica**. *Revista de Inovação e Sustentabilidade*, v. 21, n. 4, p. 49-67, 2023.

OLIVEIRA, J.; PEREIRA, M. Redes sociais locais e desenvolvimento fronteiriço: **O papel da cooperação na Rota Bioceânica**. *Revista de Ciências Sociais e Humanas*, v. 29, n. 4, p. 87-104, 2023.

OLIVEIRA, M.; SANTOS, G.; FERREIRA, L. Sustentabilidade e Inclusão Social nas Políticas Públicas Regionais. *Revista Brasileira de Política Regional*, v. 26, n. 4, p. 78-94, 2024.

OLIVEIRA, S. F. **Fronteiras Brasileiras: Riscos, Oportunidades e Desafios Regionais**. Curitiba: Editora UFPR, 2017.

OLIVEIRA, S. F.; ALMEIDA, L. F.; PEREIRA, C. R. **Fronteiras brasileiras e dinâmicas regionais: Desafios e oportunidades**. Curitiba: Editora UFPR, 2024.

ONU. **Agenda 2030 para o desenvolvimento sustentável**. 2015. Disponível em: <https://nacoesunidas.org/pos2015/>.

OREA, F. de. **Desenvolvimento e ordenamento territorial: uma visão crítica**. Brasília: Editora IPEA, 2001.

OSTROM, E. **Governing the Commons: The Evolution of Institutions for Collective Action**. Cambridge: Cambridge University Press, 1990.

PAASI, A. Bounded Spaces in the Borderless World: **Border Studies, Power and the Politics of Scale**. *Geopolitics*, v. 8, n. 2, p. 446-451, 2003.

PAASI, A. Territory, Identity and the European Union: **The Geopolitics of Integration and Enlargement**. 2003.

PADULA, G. **A Política de Infraestrutura no Contexto da UNASUL: A Evolução do COSIPLAN e a Integração Sul-Americana**. São Paulo: Editora FGV, 2014.

PALACIO, F. A Rota Ferroviária Paranaguá-Antofagasta: **Expansão da Rota Bioceânica e a Multimodalidade no Planejamento Regional**. *Revista de Infraestrutura e Transporte*, v. 10, p. 22-39, 2024.

PALACIO, G. A Rota Bioceânica Ferroviária: **A intermodalidade como estratégia de integração sul-americana**. *Journal of Transport and Logistics*, v. 19, p. 88-105, 2024.

PALACIO, G. A Rota Bioceânica Ferroviária: **Uma análise estratégica e sustentável da integração regional**. *Journal of Transport Economics*, v. 21, p. 76-89, 2024.

PALACIO, M. **Inovação e Desenvolvimento Socioeconômico Regional: O Caso da Rota Bioceânica Ferroviária Paranaguá-Antofagasta**. Brasília: Editora ABED, 2024.

PALACIO, R. **O Futuro das Fronteiras: Uma Análise Contemporânea**. Buenos Aires: Editora La Plata, 2024.

PARODI, J. C. O Estado e a soberania na geopolítica contemporânea. 2002.

PARODI, J. M. **Soberania e espaço: as transformações do Estado na era global**. Rio de Janeiro: Editora FGV, 2002.

PARTIDÁRIO, M. R. **Ordenamento territorial e o papel das políticas públicas**. Porto: Edições Afrontamento, 1998.

PEREIRA, A. **A Nova Rota da Seda Sul-Americana: Desafios e Oportunidades para a Integração Econômica**. Editora Nova Economia, 2020.

PEREIRA, A. Rota Bioceânica: Reconfiguração Territorial e Geoeconômica na América do Sul. *Revista Brasileira de Geopolítica e Integração Regional*, v. 10, n. 2, p. 150-175, 2020.

PEREIRA, A. **O Cadastro Ambiental Rural (CAR) e a regularização ambiental no campo**. São Paulo: Editora Ecologia, 2020.

PEREIRA, C. F. Tecnologia e Sustentabilidade no Desenvolvimento Regional. *Revista de Estudos Regionais*, v. 22, n. 3, p. 101-120, 2020.

PEREIRA, G.; ALMEIDA, R.; RIBEIRO, D. A importância dos indicadores econômicos no planejamento e monitoramento do desenvolvimento local: **O caso de Aquidauana e Anastácio**. *Revista de Planejamento e Gestão Pública*, v. 19, n. 1, p. 112-129, 2025.

PEREIRA, J.; SANTOS, M.; SOARES, C. Gestão da Mobilidade Urbana e Logística: **Desafios e Oportunidades na Rota Bioceânica**. *Revista Brasileira de Transporte e Mobilidade*, v. 30, p. 122-135, 2025.

PEREIRA, J. **Sistemas integrados de produção: ILPF e o caminho para a sustentabilidade no Brasil**. Brasília: Editora Agroambiental, 2019.

PIKE, A.; DAWLEY, S.; TOMANEY, J. Resilience, Adaptation, and Innovation in City-Regions: **The Role of Governance in Economic Transformation**. *Cambridge Journal of Regions, Economy and Society*, v. 3, p. 65-84, 2010.

PINHEIRO, A. *et. al.*, **Infraestrutura e Desenvolvimento Regional: O Caso do Pantanal e Cerrado**. 2020. Disponível em: [https://lac.wetlands.org/wp-content/uploads/sites/2/dlm_uploads/2020/11/PANTANAL-A-MARGEM-DA-LEI_ebook.pdf]. Acesso em: 30 set. 2025.

PINHEIRO, A. *et. al.*, Instrumentos de Regulação Territorial e a Gestão Sustentável do Pantanal: **O Papel dos Planos Diretores e Zoneamento Ambiental**. 2020. Disponível em: [https://lac.wetlands.org/wp-content/uploads/sites/2/2020/11/PANTANAL-A-MARGEM-DA-LEI_ebook.pdf]. Acesso em: 30 set. 2025.

PIRES, A. P. **Fronteiras e identidade: políticas e transformações nas regiões de fronteira**. São Paulo: Editora Contexto, 2015.

PIRES, M.; RIBEIRO, S.; SANTOS, J. Impactos Ambientais nas Obras de Infraestrutura: **O Caso da Estrada do 21 e Seus Desafios no Pantanal**. *Revista Brasileira de Estudos Ambientais*, v. 11, p. 153-167, 2015.

PIRES, M.; RIBEIRO, S.; SANTOS, J. Soluções Baseadas na Natureza e a Rota Bioceânica: **Estratégias para a Restauração Ecológica no Pantanal**. *Journal of Environmental Solutions*, v. 10, p. 150-167, 2015.

PIRES, R. (Org.). **Governo e Participação: A Democracia Brasileira no Contexto da Globalização**. São Paulo: Editora UNESP, 2015.

PLANO PLURIANUAL (PPA) 2024–2027. **Documentos e relatórios oficiais sobre o Novo PAC e prioridades logísticas**. Brasília, 2024. .

PORTAL DE AQUIDAUANA. **Infraestrutura Logística e Planejamento Urbano na Rota Bioceânica: Avanços e Desafios**. Portal de Aquidauana, 2024. Disponível em: www.portaldeaquidauana.com.br.

PORTAL DE AQUIDAUANA. **Proposta de Novo Plano Diretor de Aquidauana**. 2025. Disponível em: [http://aquidauana.ms.gov.br/DOEM/DOEM_AQUIDAUANA-2693-20250704%2520.pdf]. Acesso em: 30 set. 2025.

PORTAL DE AQUIDAUANA. **Revisão do Plano Diretor de Aquidauana: Audiências e Propostas**. 2021. Disponível em: [http://aquidauana.ms.gov.br/DOEM/DOEM_AQUIDAUANA-2693-20250704%2520.pdf]. Acesso em: 30 set. 2025.

PORTAL DE AQUIDAUANA. **Rota Bioceânica e seus impactos locais**. Portal de Aquidauana, 2025. Disponível em: <https://www.portaldeaquidauana.com.br>. Acesso em: 30 set. 2025.

PORTAL NTC. **A Rota Bioceânica: A Nova Alternativa de Comércio para o Brasil e os Desafios Logísticos**. Portal NTC, 2024. Disponível em: www.portalntc.org.br.

PORTAL ROTA BIOCEÂNICA. **Desenvolvimento Regional e Sustentabilidade no Mato Grosso do Sul**. 2024. Disponível em: www.rotabioceânica.ms.gov.br.

PORTO MURTINHO NOTÍCIAS. Centro Alfandegário de Porto Murtinho: **Impactos na Dinâmica Comercial e Operacional da Rota Bioceânica**. Edição Especial, 2024.

PORTO, A.; SILVA, M.; ALMEIDA, R. **Governança multinível e o desenvolvimento territorial no Brasil**. Campinas: Editora Unicamp, 2020.

PORTO, D.; DORFMAN, A.; GUERRA, S. **O desenvolvimento territorial na era global: desafios e estratégias**. São Paulo: Editora Hucitec, 2021.

PORTO, G. *et. al.*, A Governança Local, Planejamento e Participação Social: **Desafios para o Desenvolvimento Territorial Sustentável em Anastácio**. 2020. Disponível em: [<https://educapes.capes.gov.br/bitstream/capes/1131331/2/Educa%25C3%25A7%25C3%25A3o%2520Tecnol%25C3%25B3gica%2520e%2520Metodologias%2520Ativas.pdf>]. Acesso em: 30 set. 2025.

PORTO, G. *et. al.*, **Governança e Desenvolvimento Territorial: Articulação Multinível e Participação Social**. 2020.

PORTO, M.; DORFMAN, M.; GUERRA, J. R. **Fronteiras e Globalização: Impactos e Desafios no Contexto Atual**. Rio de Janeiro: Editora FGV, 2021.

PORTO-GONÇALVES, C. W. **A territorialização do capital e os megaprojetos no Brasil: uma análise crítica**. São Paulo: Editora UNESP, 2006.

PORTO-GONÇALVES, C. W. **Globalização e Desenvolvimento: perspectivas do Brasil no novo milênio**. Rio de Janeiro: Editora Vozes, 2012.

PRADO, L. F. **Participação Social e Governança no Brasil: O Caso das Políticas Públicas de Saúde**. Rio de Janeiro: Editora Fiocruz, 2011.

PREFEITURA DE AQUIDAUANA. **Planejamento Urbano e Sustentabilidade na Rota Bioceânica: Medidas e Ações para Aquidauana e Anastácio**. Prefeitura de Aquidauana, 2024.

PROGRAMA CONEXÃO SUL. **Conexão Sul: Fortalecendo a Integração Fronteiriça no Cone Sul**. Rio de Janeiro: Editora Conexão Sul, 2023.

PROGRESSO. **Mudanças na configuração territorial e centralidades regionais com a Rota Bioceânica**. O Progresso, 2024.

PUTNAM, R. D. **Bowling Alone: The Collapse and Revival of American Community**. New York: Simon & Schuster, 2000.

PUTNAM, R. D. **Comunidade e democracia: a experiência da Itália moderna**. São Paulo: Editora da UNESP, 2006. p. 78.

PUTNAM, R. D. **Making democracy work: civic traditions in modern Italy**. Princeton: Princeton University Press, 2006.

QUIJANO, A. Colonialidade do Poder e Modernidade/Colonialidade: **O Pensamento Crítico e as Transformações no Século XXI**. In: O Império Global e os Novos Desafios da Economia Mundial. Buenos Aires: CLACSO, 2017.

RAFFESTIN, C. **A geografia do poder**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1993.

RAFFESTIN, C. **A geografia do poder: territórios e fronteiras**. Rio de Janeiro: Editora UFRJ, 1993.

RAFFESTIN, C. **La géopolitique de la frontière**. Paris: A. Colin, 1993.

RAFFESTIN, C. **Por uma geografia do poder**. 2. ed. São Paulo: Editora Vozes, 1993.

RAFFESTIN, C. **Territórios e Fronteiras: Reflexões teóricas sobre a geopolítica das fronteiras**. Paris: Presses Universitaires de France, 1993.

RAMOS, M. A Lei do Pantanal e a Governança Ambiental: **Análise da Implementação e a Necessidade de Avaliação Ambiental Estratégica (AAE)**. *Journal of Environmental Policy*, v. 15, p. 100-113, 2025.

RAMOS, M. Avaliação Ambiental Estratégica (AAE) e Desenvolvimento Sustentável: **Aplicações para Grandes Corredores Logísticos**. *Revista de Gestão e Planejamento Sustentável*, v. 11, p. 72-88, 2025.

RAMOS, M. Desafios Ambientais e Sustentabilidade na Rota Bioceânica: **A Necessidade de uma Avaliação Ambiental Estratégica (AAE)**. *Jornal de Planejamento e Gestão Ambiental*, v. 20, p. 185-200, 2025.

REVISTAMS. A Rota Bioceânica e os desafios infraestruturais em Aquidauana e Anastácio. **Revista MS**, 2024.

REVISTAMS. A Rota Bioceânica e os potenciais logísticos de Aquidauana e Anastácio. **Revista MS**, 2024.

REVISTAMS. A Rota Bioceânica e seus impactos na competitividade regional. **Revista MS**, 2024.

REVISTAMS. Dinâmica econômica e estrutura institucional de municípios na Rota Bioceânica. **Revista MS**, 2024.

REVISTAMS. O impacto sociocultural da Rota Bioceânica em Aquidauana e Anastácio. **Revista MS**, 2024.

REZEK, C. Tratados Internacionais e sua eficácia jurídica. **Revista de Direito Internacional Contemporâneo**, v. 34, n. 3, p. 101-118, 2018.

RHODES, R. A. W. **Governança em rede: a nova agenda para a política pública**. Oxford University Press, 1996.

RHODES, R. A. W. Theories of Governance and New Public Management: **The Path Ahead**. 1996.

RIBEIRO, J.; MARTINS, A.; SILVA, A. Impactos Climáticos e Sustentabilidade da Rota Bioceânica: **Considerações sobre Gases de Efeito Estufa e Uso do Solo. Clima e Desenvolvimento Sustentável**, v. 17, p. 98-111, 2025.

RIBEIRO, J.; MARTINS, A.; SILVA, A. Monitoramento Ambiental e Governança Participativa: **A Rota Bioceânica no Contexto da Sustentabilidade do Pantanal. Journal of Sustainable Development**, v. 19, p. 210-223, 2025.

ROBLEDO, D. **Simón Bolívar e a herança da integração latino-americana**. Caracas: Biblioteca Bolivariana, 2001.

ROBLEDO, J. **Fronteiras e Dinâmicas Regionais na América Latina**. Bogotá: Editora Universidad Nacional de Colombia, 2001.

ROCHA, R.; SILVA, P. M. **Qualificação Profissional como Motor do Desenvolvimento Local**. Editora UFPE, 2019.

RODRIGUE, J. **Corredores Logísticos Multimodais: Uma Nova Era para o Comércio Internacional**. São Paulo: Editora Cambridge, 2020.

RODRIGUE, J. P.; COMTOIS, C.; SLACK, B. **The Geography of Transport Systems**. New York: Routledge, 2009.

RODRIGUES, F. S.; CASTRO, L. G. A Governança Multinível e sua Contribuição para o Desenvolvimento Sustentável nas Fronteiras. **Revista Brasileira de Política e Planejamento Regional**, v. 23, p. 67-82, 2014.

RODRIGUES, F. S.; CASTRO, L. G. Governança Multinível e Sustentabilidade: **Desafios no Contexto Brasileiro. Revista de Política Ambiental**, v. 28, p. 32-48, 2014.

RODRIGUES, J. P. Corridores Logísticos e Redes de Infraestrutura: **Repensando as Definições no Contexto da Integração Sul-Americana**. In: **Globalization and Transportation Networks**. New York: Routledge, 2020.

RODRIGUES, J. **O legado do Congresso Anfictiônico de 1826 na história da América Latina**. Porto Alegre: Editora Universitária, 2018.

RODRIGUES, J. **O impacto dos critérios ESG no acesso a crédito e nas decisões financeiras**. São Paulo: Editora Sustentabilidade, 2021.

RODRIGUES, J. **O Mercosul e seus desafios na integração econômica e política**. São Paulo: Editora Política, 2018.

ROLNIK, R. **A cidade e a lei: a integração do direito urbano à política social**. São Paulo: Editora da UNESP, 2015.

ROLNIK, R. **A produção do espaço urbano no Brasil**. 2015.

ROLNIK, R. **Território e Identidade: Desafios para o Desenvolvimento Local e Regional**. São Paulo: Editora 34, 2015.

ROLNIK, R. **Territórios em disputa: o neoliberalismo e a violência urbana no Brasil**. 2015.

ROTA BIOCEÂNICA NEWS. Acordos Institucionais e Tratados Multilaterais para a Consolidação da Rota Bioceânica. **Rota Bioceânica News**, 2025. Disponível em: www.rotabioceanicanews.com.

ROTA BIOCEÂNICA NEWS. Articulação Regional e o Avanço das Obras da Rota Bioceânica: **A Rota no Contexto da IIRSA**. Edição Especial, 2025.

ROTA BIOCEÂNICA NEWS. Notícias sobre o Avanço das Obras da Rota Bioceânica e a Ponte Bioceânica Porto Murtinho-Carmelo Peralta. **Edição Especial**, 2023.

ROTA BIOCEÂNICA. A Construção da Ponte Internacional sobre o Rio Paraguai: **Avanços e Implicações para a Integração Regional** 2024. Disponível em: www.rotabioceanica.com.br.

ROTA BIOCEÂNICA. **Impactos Ambientais e Soluções para o Desenvolvimento Sustentável no Pantanal**. Rota Bioceânica, 2024. Disponível em: www.rotabioceanica.com.

ROTA BIOCEÂNICA. **Impactos da Rota Bioceânica no Pantanal e a Lei do Pantanal: Fomento ao Desenvolvimento Sustentável**. Rota Bioceânica, 2023. Disponível em: www.rotabioceanica.com.br.

ROTA BIOCEÂNICA. Infraestrutura de apoio à atividade econômica: **O papel dos governos locais**. Portal Rota Bioceânica, 2024. Disponível em: <https://www.rotabioceanica.com.br>. Acesso em: 30 set. 2025.

ROTA BIOCEÂNICA. **Projetos de Infraestrutura e Ecoturismo na Rota Bioceânica: A Conexão com o Pantanal**. Rota Bioceânica, 2023. Disponível em: www.rotabioceanica.com.br.

ROTA BIOCEÂNICA. Relatório sobre o Avanço das Obras de Infraestrutura e o Progresso da Construção da Ponte Porto Murtinho-Carmelo Peralta. **Edição Especial**, 2024.

ROTA, G.; LAGO, F.; JUSTEN, C. Integração Regional e Atores Multiescalares: **O Papel da Rota Bioceânica na Conexão do Cone Sul**. *Revista de Economia Internacional*, v. 22, p. 47-59, 2020.

ROTTA, L.; LAGO, M.; JUSTEN, G. **Integração Regional e Cooperação Transnacional: A Rota Bioceânica e o Papel do Conhecimento Compartilhado**. Curitiba: Editora UFPR, 2020.

SACHS, I. A sustentabilidade como princípio de ação. *Cadernos de Sociologia*, v. 18, p. 120-134, 2004.

SACHS, I. **Desenvolvimento sustentável: O desafio do século XXI**. São Paulo: Edições Loyola, 2004.

SACHS, I. **Desenvolvimento sustentável e a nova ordem mundial**. São Paulo: Edições Loyola, 2009.

SACHS, I. **Sustentabilidade: O que é - O que não é**. 2. ed. São Paulo: Ed. Ática, 2004.

SACHS, J. D. **O Fim da Pobreza: como erradicar a pobreza extrema no mundo até 2025**. São Paulo: Editora Cia. das Letras, 2004.

SACK, R. **Human territoriality: its theory and history**. Cambridge: Cambridge University Press, 1986.

SAHLINS, M. The Effect of the World on the National and the Local: **The Double Bind of National Identity in a Globalized World**. *Culture and History*, v. 3, n. 1, p. 12-30, 1989.

SALLES, D. **A geopolítica nas fronteiras brasileiras: Desafios e questões estratégicas**. Rio de Janeiro: Editora Record, 2021.

SANT'ANNA, L. *et. al.*, **Território e fronteiras: a multiescalaridade do espaço**. Curitiba: Editora UFPR, 2022.

SANTORO, L.; PEREIRA, A. Infraestrutura e Cooperação Regional: **A Transformação da IIRSA e o Surgimento do COSIPLAN**. *Revista Brasileira de Política Internacional*, v. 56, n. 2, p. 29-44, 2013.

SANTOS, A.; ALMEIDA, C. A construção de uma identidade fronteiriça compartilhada: **Desafios e perspectivas para a Rota Bioceânica**. *Revista de Geografia e Sociedade*, v. 42, n. 1, p. 110-125, 2023.

SANTOS, A.; ALMEIDA, C. A Rota Bioceânica e a resignificação dos territórios fronteiriços: **Uma abordagem interdisciplinar**. *Revista de Planejamento Urbano e Regional*, v. 31, n. 2, p. 142-160, 2023.

SANTOS, A.; ALMEIDA, C. Impactos territoriais e sociais da Rota Bioceânica nas fronteiras de Mato Grosso do Sul. *Revista Brasileira de Geografia e Sociedade*, v. 42, n. 1, p. 101-118, 2023.

SANTOS, B. de S. **A Epistemologia do Sul: Para uma Nova Leitura da Ciência e da Política**. São Paulo: Cortez, 2002.

SANTOS, B. de S. **A gramática do tempo: para uma nova cultura política**. São Paulo: Cortez Editora, 1996.

SANTOS, B. de S. **A gramática do tempo: para uma nova sociologia do tempo**. São Paulo: Editora Cortez, 2002. p. 254-265.

SANTOS, B. de S. Epistemologias do Sul. **Epistemologias do Sul**. São Paulo: Editora Cortez, 2002. p. 254-265.

SANTOS, B. de S. O fim do império da razão: **críticas e alternativas ao conhecimento e à política modernas**. 2002.

SANTOS, B. de S. Para uma ecologia dos saberes. 2000.

SANTOS, J. **O papel da educação e pesquisa no desenvolvimento regional: integração e inovação local.** São Paulo: Editora Acadêmica, 2021.

SANTOS, L. D.; OLIVEIRA, T. R. **Integração Regional e Sustentabilidade: Logística e Cadeias Produtivas no Agronegócio.** Rio de Janeiro: Editora AgroPress, 2024.

SANTOS, M. **A natureza do espaço: técnica e tempo, razão e emoção.** São Paulo: Editora Hucitec, 2000.

SANTOS, M. *et. al.*, Desafios econômicos e políticos para a integração sul-americana: **A Rota Bioceânica e suas implicações regionais.** *Revista Brasileira de Economia Regional*, v. 58, n. 4, p. 245-262, 2024.

SANTOS, M. O Brasil e o território: **a construção do espaço e suas distorções.** São Paulo: Editora X, 2002.

SANTOS, M.; ALMEIDA, F.; OLIVEIRA, T. **Políticas territoriais e desenvolvimento sustentável em regiões periféricas.** Belo Horizonte: Editora UFMG, 2024.

SANTOS, M. **Financiamento sustentável: Crédito ABC+ e a agricultura de baixo carbono.** Rio de Janeiro: Editora Verde, 2019.

SANTOS, R. **Bolívar e a luta pela unificação da América Latina.** Recife: Editora Universitária, 2012.

SARAIVA, M. **A integração sul-americana e seus dilemas: Infraestrutura, desenvolvimento e poder.** Belo Horizonte: Editora UFMG, 2016.

SCHLOSBERG, D. **Defining Environmental Justice: Theories, Movements, and Nature.** Oxford: Oxford University Press, 2007.

SCHNEIDER, A. **Território e multiescalaridade: desafios para a análise geográfica.** São Paulo: Editora Contexto, 2004.

SEBRAE/MS (SERVIÇO DE APOIO ÀS MICRO E PEQUENAS EMPRESAS DE MATO GROSSO DO SUL). Indicadores econômicos e distribuição de investimentos no contexto da Rota Bioceânica. **Relatório de Desenvolvimento Regional**, v. 19, p. 110-125, 2023. Disponível em: <https://www.ms.sebrae.com.br>.

SEBRAE/MS. **Crescimento do interesse empresarial e valorização territorial na Rota Bioceânica.** Relatório de Desenvolvimento Regional, 2023.

SEBRAE/MS. **Fortalecimento das cadeias produtivas locais e acesso a mercados.** Relatório de Desenvolvimento Regional, 2023.

SEBRAE/MS. **Impactos da Rota Bioceânica nas cadeias produtivas de Aquidauana e Anastácio.** Relatório de Desenvolvimento Regional SEBRAE/MS, 2023.

SEBRAE/MS. **Parcerias intermunicipais e consórcios regionais na Rota Bioceânica: Fortalecendo a competitividade territorial**. Relatório de Desenvolvimento Regional SEBRAE/MS, 2023.

SEBRAE/MS. **Qualificação Profissional e Competitividade no Setor Logístico de Mato Grosso do Sul**. SEBRAE/MS, 2023.

SEMAD. **Restauração Ecológica e Manejo Sustentável: O Papel da Lei do Pantanal**. Secretaria de Meio Ambiente e Desenvolvimento Sustentável, 2024.

SEMADECS. **Ampliação de Áreas de Preservação Permanente e Proteção de Veredas: Avanços e Desafios no Pantanal**. Secretaria Estadual de Meio Ambiente e Desenvolvimento Sustentável, 2024.

SEMADESC. **A Rota Bioceânica: Impactos Econômicos e Logísticos para o Mato Grosso do Sul e a América do Sul**. Campo Grande: Governo do Estado de Mato Grosso do Sul, 2025.

SEMADESC. **Ações e Projetos de Integração Regional: Contribuições do Governo de Mato Grosso do Sul para a Rota Bioceânica**. Campo Grande: SEMADESC, 2025.

SEMADESC. **Fórum Internacional e Mobilização Subnacional: O Papel do Governo de Mato Grosso do Sul na Rota Bioceânica**. Campo Grande: SEMADESC, 2025.

SEMADESC. **Relatório de Avanços na Implementação da Rota Bioceânica**. Secretaria de Desenvolvimento Sustentável e Infraestrutura do Paraguai, 2024.

SEN, A. **Desenvolvimento como liberdade**. São Paulo: Companhia das Letras, 2000.

SENADO FEDERAL. **Relatório sobre segurança nas fronteiras brasileiras**. Brasília: Senado Federal, 2011.

SHIVA, V. **A violência da modernização: Reflexões sobre o futuro das fronteiras e do meio ambiente**. São Paulo: Editora Paz e Terra, 2003.

SILVA, A. **A unificação política e os desafios da integração latino-americana**. Curitiba: Editora do Sul, 2014.

SILVA, A. F.; MOREIRA, L. L.; PEREIRA, F. A. Desafios da Governança Multinível na Agenda de Sustentabilidade. **Revista de Governança e Desenvolvimento Sustentável**, v. 12, n. 1, p. 34-50, 2021.

SILVA, A. **Infraestrutura e Logística no Brasil: O Caso da Rota Bioceânica e seus Impactos Econômicos**. São Paulo: Editora Unesp, 2020.

SILVA, A. **O território e as dinâmicas multiescalares**. Belo Horizonte: Editora UFMG, 2024.

SILVA, A. P. **A Inclusão dos Pequenos Produtores no Agronegócio: Políticas Públicas e Sustentabilidade**. São Paulo: Editora AgroPesquisa, 2019.

SILVA, A. Rota Bioceânica: **Trajetória, Desafios e Impactos na Integração Regional**. *Revista de Estudos Regionais*, v. 12, n. 3, p. 35-55, 2020.

SILVA, A.; CAMPOS, R. A importância da infraestrutura logística para a integração produtiva sul-americana. *Revista Brasileira de Planejamento e Desenvolvimento*, v. 30, n. 4, p. 53-68, 2022.

SILVA, A.; CAMPOS, R. Capacidades de planejamento e articulação regional na Rota Bioceânica. *Revista Brasileira de Planejamento e Desenvolvimento*, v. 30, n. 4, p. 53-68, 2022.

SILVA, C. **Análise de contratos financeiros e sua aplicação no mercado global**. São Paulo: Editora Financeira, 2019.

SILVA, F. **Geopolítica, logística e políticas públicas: A Rota Bioceânica e os desafios de um modelo de desenvolvimento sustentável**. Tese (Doutorado em Planejamento Territorial e Desenvolvimento Regional) – Universidade Federal de Mato Grosso do Sul, Campo Grande, MS, 2024.

SILVA, F.; SOUSA, L.; FERREIRA, R. Geotecnologias e Gestão Ambiental: **Ferramentas para a Prevenção de Danos Irreversíveis no Pantanal**. *Revista Brasileira de Geotecnologias*, v. 22, p. 88-99, 2015.

SILVA, F.; SOUSA, L.; FERREIRA, R. Gestão Ambiental e Infraestrutura Viária: **Soluções para Mitigar Impactos no Pantanal**. *Revista Brasileira de Meio Ambiente*, v. 16, p. 231-245, 2015.

SILVA, F.; SOUSA, L.; FERREIRA, R. Gestão Ambiental na Rota Bioceânica: **A Implementação de Soluções Sustentáveis para o Pantanal**. *Revista Brasileira de Meio Ambiente*, v. 16, p. 205-220, 2015.

SILVA, F.; SOUSA, L.; FERREIRA, R. Impactos Indiretos da Rota Bioceânica: **Fragmentação de Habitats e Poluição no Pantanal**. *Revista Brasileira de Meio Ambiente*, v. 16, p. 231-245, 2015.

SILVA, J.; CAMPOS, A. A avaliação contínua e a diversificação produtiva no contexto da Rota Bioceânica: **Implicações para a resiliência econômica**. *Revista de Desenvolvimento Regional*, v. 16, n. 3, p. 78-92, 2022.

SILVA, L. & OLIVEIRA, M. **Porto Murtinho: Da Periferia ao Núcleo Logístico Regional**. Campo Grande: Universidade Federal de Mato Grosso do Sul, 2023.

SILVA, L. B. **Geopolítica e território: uma análise das relações internacionais contemporâneas**. São Paulo: Editora Hucitec, 2023.

SILVA, L. **Dinâmicas de espaço e multiescalaridade no Brasil**. São Paulo: Editora Hucitec, 2023.

SILVA, L.; PEREIRA, G.; FERREIRA, S. Resiliência Climática nas Infraestruturas Viárias da Rota Bioceânica: **Desafios e Soluções**. *Journal of Infrastructure Development*, v. 13, p. 98-107, 2015.

SILVA, M. **A Tríplice Fronteira: Aspectos geopolíticos e comerciais**. Rio de Janeiro: Editora Fronteiras, 2012.

SILVA, M. **Sistemas sustentáveis de produção: a integração Lavoura-Pecuária-Floresta e os benefícios do crédito rural ABC+**. Rio de Janeiro: Editora Agroambiental, 2020.

SILVA, R. L. **Fronteiras Brasileiras: Dinâmicas de Desenvolvimento e Desafios Regionais**. Rio de Janeiro: Editora FGV, 2010.

SILVA, R. M. **A Rota Bioceânica e seus Desafios: O Papel da Governança Multinível e as Implicações de uma Agenda de Integração Regional Sustentável**. Porto Alegre: Editora Sul, 2020.

SILVA, R.; OLIVEIRA, G. A centralidade de Mato Grosso do Sul na Rota Bioceânica: **Implicações econômicas e logísticas**. *Revista de Economia Regional*, v. 14, n. 1, p. 56-75, 2023.

SILVA, R.; OLIVEIRA, G. Desenvolvimento inclusivo e a Rota Bioceânica: **Políticas públicas para reduzir desigualdades regionais**. *Revista de Desenvolvimento Econômico Regional*, v. 14, n. 2, p. 95-114, 2023.

SILVA, R. **Infraestrutura e desenvolvimento econômico regional: O caso de Aquidauana e Anastácio**. Campo Grande: Editora Regional, 2020.

SILVA, T. L. *et. al.*, **Infraestrutura e Competitividade Regional: Uma Análise das Políticas Públicas no Brasil**. *Revista Brasileira de Planejamento*, v. 44, n. 2, p. 75-90, 2021.

SILVA, T. L. **Tecnologia e Sustentabilidade no Setor Agrícola: Desafios e Oportunidades para a Agricultura Sustentável**. Editora UFPE, 2020.

SILVEIRA, D. S. **Desafios nas fronteiras brasileiras: A perspectiva de integração e exclusão**. São Paulo: Editora Atlas, 2013.

SILVEIRA, M. L. **Política Ambiental e Sustentabilidade: Uma Perspectiva Multinível**. *Revista Brasileira de Ciências Ambientais*, v. 34, p. 87-103, 2013.

SILVEIRA, S. **O papel das cidades médias no desenvolvimento territorial**. Brasília: Editora IPEA, 2013.

SIMMIE, J.; MARTIN, R. **The Economic Resilience of Regions: A Comparative Study of Regional Responses to Economic Shocks**. *Cambridge Journal of Regions, Economy and Society*, v. 3, p. 7-24, 2010.

SIMÕES, A. Bolívar e a visão de integração sul-americana. *Revista de História da América Latina*, v. 9, p. 35-51, 2011.

SIMPSON, J. **The Brexit Effect: How the UK Left the EU and What It Means for the Future of Europe**. Oxford: Oxford University Press, 2019.

SISTEMA FAMASUL. **Indicadores do Agronegócio em Mato Grosso do Sul: Relatório de Exportações Agropecuárias**. 2024. Disponível em: www.famasul.org.br.

SISTEMA NACIONAL DE INFORMAÇÕES SOBRE SANEAMENTO (SNIS). **Relatório de Saneamento Básico: Aquidauana**. 2023.

SNIS (SISTEMA NACIONAL DE INFORMAÇÕES SOBRE SANEAMENTO). Indicadores de Saneamento Básico em Anastácio - 2023. **Indicadores de Saneamento Básico em Anastácio**. 2023.

SOLMON, M. R. **Comportamento do consumidor: comprando, possuindo e sendo**. 11. ed. São Paulo: Pearson Education do Brasil, 2016.

SOUSA SANTOS, B. de. **A crítica da razão indolente: contra o desperdício da experiência**. 2002.

SOUZA, E.; GEMELLI, M. **Fronteiras Dinâmicas: Reflexões sobre as Relações Transfronteiriças no Contexto da Integração Sul-Americana**. Curitiba: Editora UFPR, 2011.

SOUZA, M.; GEMELLI, P. **Fronteiras em Movimento: Uma Análise Geográfica da Região Brasil-Paraguai**. São Paulo: Editora Hucitec, 2011.

STURZA, A. **A Identidade Cultural nas Fronteiras: Desafios e Processos de Integração Social**. Brasília: Editora UnB, 2019.

SUAU, J. P. O Impacto das Fronteiras em Movimentos Sociais e Política Transnacional. **Revista de Ciências Sociais**, v. 12, p. 115-130, 2013.

SUR, L.; MONDARDO, T. **Desafios e dinâmicas nas fronteiras: Identidades e culturas em disputa**. São Paulo: Editora Unicamp, 2021.

SUR, S.; MONDARDOA, S. Mobilidade Cultural e Fronteiras: **Desafios e Oportunidades para a Identidade Local**. **Revista Brasileira de Mobilidade**, v. 6, n. 2, p. 120-135, 2021.

SUR, S.; MONDARDOA, S. Sustentabilidade e Governança em Fronteiras: **Modelos e Práticas para o Século XXI**. **Revista Brasileira de Desenvolvimento Sustentável**, v. 11, n. 2, p. 134-150, 2021.

TATAGIBA, L. **A dinâmica da política pública no Brasil**. 2002.

TATAGIBA, L. **Democracia e participação no Brasil**. São Paulo: Editora Hucitec, 2002.

TERR@PLURAL. **Análise de Conectividade Municipal e Infraestrutura Viária em Aquidauana**. 2016.

TRAD, N. A Ponte Bioceânica: **Marco Histórico da Integração Sul-Americana e Desafios para a Rota Bioceânica**. In: O Desenvolvimento das Infraestruturas na América do Sul. Campo Grande: SEMADESC, 2023.

TRIBUNAL REGIONAL FEDERAL DA 3ª REGIÃO (TRF-3). **Implicações Jurídicas da Rota Bioceânica nas Zonas Vulneráveis do Pantanal**. Tribunal Regional Federal da 3ª Região, 2024.

TUPY, J.; CROCCO, M.; SILVA, F. Indicadores de Resiliência Regional: **O Caso da Crise Financeira de 2008–2009 e suas Implicações para os Municípios do Brasil**. *Revista Brasileira de Estudos Regionais*, v. 12, p. 112-128, 2018.

UCN - UNIVERSIDAD CATÓLICA DEL NORTE. Impactos logísticos e portuários da Rota Bioceânica: **O caso de Antofagasta**. Instituto de Economía Aplicada Regional (IDEAR), 2023. Disponível em: <https://www.ucn.cl>. Acesso em: 30 set. 2025.

UEMS - UNIVERSIDADE ESTADUAL DE MATO GROSSO DO SUL. III Congresso da Rota de Integração Latino-Americana: **Anais e artigos científicos**. UEMS, 2023. Disponível em: <https://www.uems.br>. Acesso em: 30 set. 2025.

UEMS. **Identificação de padrões de especialização produtiva nos municípios impactados pela Rota Bioceânica**. Relatório de Pesquisa da Universidade Estadual do Mato Grosso do Sul, 2024.

UEMS. O impacto da Rota Bioceânica na economia local: **perspectivas de geração de emprego e renda**. *Relatório de Pesquisa e Desenvolvimento Regional*, v. 10, n. 2, p. 12-30, 2024.

UEMS/CNPQ. **Capacitação e empreendedorismo local nas áreas de influência da Rota Bioceânica: Oportunidades para Aquidauana e Anastácio**. Relatório de Pesquisa UEMS/CNPQ, 2024.

UFGD - UNIVERSIDADE FEDERAL DA GRANDE DOURADOS. **Projetos de mapeamento das comunidades indígenas impactadas pela Rota Bioceânica**. UFGD, 2023. Disponível em: <https://www.ufgd.edu.br>. Acesso em: 30 set. 2025.

UFMS - UNIVERSIDADE FEDERAL DE MATO GROSSO DO SUL. **Observatório da Rota Bioceânica: Relatórios técnicos sobre os impactos territoriais**. UFMS, 2023. Disponível em: <https://www.ufms.br>. Acesso em: 30 set. 2025.

UFMS. Encontros Diplomáticos e Avanços nas Obras da Rota Bioceânica: **Um Esforço Multinacional**. Universidade Federal de Mato Grosso do Sul, 2025.

UFRJ - UNIVERSIDADE FEDERAL DO RIO DE JANEIRO. O impacto da Rota Bioceânica no planejamento territorial e na geopolítica da infraestrutura. **Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano e Regional (IPPUR)**, 2023. Disponível em: <https://www.ippur.ufrj.br>. Acesso em: 30 set. 2025.

UNA - UNIVERSIDAD NACIONAL DE ASUNCIÓN. Impactos do corredor rodoviário na região do Chaco paraguaio: **Aspectos socioeconômicos e logísticos**. Faculdade de Ciências Econômicas, 2022. Disponível em: <https://www.una.edu.py>. Acesso em: 30 set. 2025.

UNASUL. **Tratado Constitutivo da União de Nações Sul-Americanas**. Quito: UNASUL, 2008.

UNI RILA (REDE UNIVERSITÁRIA DA ROTA DE INTEGRAÇÃO LATINO-AMERICANA). Nomenclatura e Representações Simbólicas: **Reflexões sobre a Terminologia da Rota Bioceânica**. São Paulo: UniRila, 2023.

UNI-RILA. Rota Bioceânica, meio ambiente e direitos sociais: **o papel do observatório UniRILA no auxílio à formulação de políticas públicas sustentáveis**. [S. l.]: ResearchGate, 2024. Disponível em:

https://www.researchgate.net/publication/390840377_Rota_Bioceanica_meio_ambiente_e_direitos_sociais_o_papel_do_observatorio_UniRILA_no_auxilio_a_formulacao_de_politicas_publicas_sustentaveis.

VALOR ECONÔMICO. Governo federal prioriza a Rota 4 no Novo PAC com investimentos de mais de R\$ 10 bilhões até 2030. 2024.

VASCONCELOS, L. **Integração Latino-Americana e Logística: O Impacto da Rota Bioceânica na Conexão entre o Centro-Oeste Brasileiro e os Portos do Chile**. São Paulo: Editora Econômica, 2021.

VEDOVATO, P. A Rede Universitária da Rota de Integração Latino-Americana (UniRila) e sua contribuição para a governança da Rota Bioceânica. **Revista de Políticas Públicas e Cooperação Internacional**, v. 18, n. 1, p. 35-52, 2024.

VELTZ, P. **O espaço da globalização: territorialidades e redes**. São Paulo: Editora Contexto, 1999.

VIGEVANI, T.; MARIANO, S. **Brasil e a Integração Sul-Americana: Estratégias de Inserção Internacional e a Política de Infraestrutura no Período Pós-2000**. Rio de Janeiro: Editora FGV, 2014.

VIGEVANI, T.; RAMANZINI JÚNIOR, A. **A política externa brasileira e o multilateralismo no século XXI**. São Paulo: Editora Ática, 2014.

VILLAMAYOR, E. A Rota Bioceânica e o Isolamento Estrutural do Paraguai: **Impactos e Oportunidades Geopolíticas**. Asunción: Editora Itaipu Binacional, 2021.

VILLAMAYOR, E. Integração Logística e Geopolítica no Paraguai: **A Rota Bioceânica como Oportunidade Estratégica**. Assunção: Editora Paraguaya, 2021.

WEATHER FORECAST. **Mapas das principais rodovias em Aquidauana (MS)**. 2025.

WETLANDS INTERNATIONAL. **A Fragilidade Institucional no Pantanal e os Desafios Legais da Rota Bioceânica: Um Relatório Crítico**. Wetlands International, 2020. Disponível em: www.wetlands.org.

WETLANDS INTERNATIONAL. **O Papel das Zonas de Proteção Ecológica e sua Contribuição para o Equilíbrio Ambiental no Pantanal**. Wetlands International, 2020. Disponível em: www.wetlands.org.

WILKE, E., GONÇALVES, P. e ASATO, R. Competitividade Regional e Políticas Públicas na Rota Bioceânica: **O Papel do Turismo e da Infraestrutura**. **Revista Brasileira de Planejamento Territorial**, v. 18, p. 89-102, 2022.

WILKE, E., GONÇALVES, P., & ASATO, R. A Rota Bioceânica: **Desafios e Potencialidades Logísticas da Conexão entre o Centro-Oeste Brasileiro e os Portos do Norte do Chile**. **Revista de Geografia Econômica**, v. 56, p. 81-95, 2022.

WILKE, L.; SILVA, R.; ALMEIDA, T. **Infraestrutura e Competitividade no Mercado Logístico Sul-Americano: Perspectivas e Desafios**. Rio de Janeiro: Editora FGV, 2022.

WILKE, M.; GONÇALVES, R.; ASATO, S. A Rota Bioceânica e o Desenvolvimento Logístico Regional: **O Caso de Aquidauana e Anastácio**. **Revista de Logística e Infraestrutura**, v. 18, p. 112-130, 2021.

WILKE, P. *et. al.*, A Rota Bioceânica no Contexto da Integração Regional e da Competitividade Econômica Sul-Americana. **Cadernos de Economia e Geografia**, v. 58, p. 76-89, 2022.

WILKE, R.; GONÇALVES, M.; ASATO, A. Competitividade e planejamento turístico no Corredor Bioceânico: **Uma análise dos destinos ao longo da rota**. **Revista de Planejamento e Desenvolvimento Regional**, v. 18, n. 3, p. 134-150, 2022.

WILKE, R.; GONÇALVES, M.; ASATO, A. **A Rota de Integração Latino-Americana (RILA) e a Competitividade Regional: Desafios e Oportunidades**. Rio de Janeiro: Editora FGV, 2022.

APENDICE

FORMULÁRIO/ROTEIRO DE ENTREVISTA DIRECIONADA A REPRESENTANTES DOS SEGMENTOS (CITAR OS SEGMENTOS) DOS MUNICÍPIOS DE AQUIDAUANA E ANASTÁCIO

Com base na estrutura temática das entrevistas realizadas com lideranças de Aquidauana e Anastácio, entre agosto e setembro de 2025, as seguintes perguntas foram inferidas e formuladas para corresponder aos eixos temáticos apresentados. Essas perguntas visam guiar as respostas observadas, promovendo uma análise qualitativa sobre o impacto da Rota Bioceânica. Elas são organizadas por eixo temático, com sugestões de aplicação para o apêndice do estudo, incluindo uma breve justificativa para cada uma.

1. Eixo Temático: Desenvolvimento Local

Pergunta: "Como você avalia o atual estágio de desenvolvimento local em Aquidauana/Anastácio, considerando desafios históricos e oportunidades recentes?"

Justificativa: Essa formulação permite explorar narrativas pessoais e percepções sobre o progresso regional, como a defasagem em qualificação profissional ou o salto em infraestrutura nos últimos anos.

2. Eixo Temático: Conhecimento do Debate

Pergunta: "Qual é o seu entendimento sobre o debate em torno da Rota Bioceânica, incluindo sua relevância histórica e atual para a região?"

Justificativa: Induz respostas sobre o conhecimento prévio do projeto, como referências a discussões em secretarias, eventos internacionais ou figuras locais influentes, destacando o encurtamento logístico e o potencial de progresso.

3. Eixo Temático: Percepções de Impacto

Pergunta: "Quais impactos positivos e negativos você antecipa com a implementação da Rota Bioceânica para as comunidades locais?"

Justificativa: Facilita a identificação de aspectos ambivalentes, como benefícios para o turismo e empregos rurais versus riscos como aumento de violência, drogas ou prostituição, equilibrando otimismo e preocupações.

4. Eixo Temático: Atuação do Poder Público

Pergunta: "Como você avalia a atuação do poder público municipal e estadual na preparação para a Rota Bioceânica, incluindo mobilização comunitária e políticas implementadas?"

Justificativa: Essa pergunta é aplicável aos entrevistados que abordaram o tema (como em Aquidauana, Entrevistada B, e Anastácio, Entrevistado B), focando em críticas à acessibilidade de reuniões e elogios a comissões ou parcerias.

5. Eixo Temático: Setores Impactados

Pergunta: "Quais setores econômicos e sociais de Aquidauana/Anastácio você considera mais impactados pela Rota Bioceânica, e de que forma?"

Justificativa: Orienta respostas específicas sobre comércio, turismo, infraestrutura e hotelaria, permitindo priorizações como o benefício ao turismo pantaneiro ou preocupações com o tráfego.

6. Eixo Temático: Preparação Institucional

Pergunta: "Que medidas institucionais e de planejamento estão sendo adotadas para preparar Aquidauana/Anastácio para os efeitos da Rota Bioceânica?"

Justificativa: Estimula discussões sobre iniciativas como parcerias com o Sebrae, atualizações de planos diretores, comissões permanentes e cursos de capacitação, enfatizando a articulação multissetorial.