REVISTA TÓPICOS
ISSN 2965-6672 | Qualis A2

TURISMO SUSTENTÁVEL NA ROTA BIOCEÂNICA: VALORIZAÇÃO DO PATRIMÔNIO CULTURAL, PROTAGONISMO DAS COMUNIDADES LOCAIS E DESENVOLVIMENTO DE DESTINOS TURÍSTICOS INTEGRADOS

SUSTAINABLE TOURISM ALONG THE BIOCEANIC ROUTE: CULTURAL HERITAGE, LOCAL COMMUNITY LEADERSHIP AND THE DEVELOPMENT OF INTEGRATED TOURISM DESTINATIONS

Ciências Humanas, Ciências Sociais Aplicadas • 11/11/2026

REGISTRO DOI: 10.70773/revistatopicos/794295550

Augusto Cesar Portella Malheiros[1]

Andreia Costa Maldonado[2]

RESUMO

O Corredor Rodoviário Bioceânico de Capricórnio, articulado à Rota de Integração Latino-Americana (RILA), amplia perspectivas de conectividade entre Brasil, Paraguai, Argentina e Chile, mas sua potencialidade turística não se converte automaticamente em desenvolvimento sustentável. Este artigo analisa as condições para valorizar o patrimônio cultural, assegurar protagonismo das comunidades locais e estruturar destinos turísticos integrados no território de influência do corredor. Desenvolveu-se revisão sistematizada qualitativa com síntese narrativa de publicações científicas e documentos institucionais, sem coleta de dados primários ou estimativas estatísticas próprias. A análise relaciona infraestrutura, governança multinível, cultura material e imaterial, participação social, economia criativa, qualificação profissional, conservação e indicadores territoriais. A literatura indica possibilidades de diversificação produtiva e integração de experiências, mas evidencia riscos de concentração de benefícios, pressão ambiental e mercantilização de práticas culturais. Como contribuição teórico-propositiva, apresenta-se uma matriz de gestão com dimensões socioculturais, econômicas, ambientais, institucionais e de experiência do visitante, cuja aplicação exige validação participativa. Conclui-se que a sustentabilidade depende de acordos legítimos, distribuição territorial de oportunidades, serviços seguros e monitoramento continuado, não apenas da conclusão das conexões rodoviárias.

Palavras-chave: Turismo sustentável; Rota Bioceânica; Patrimônio cultural; Participação comunitária; Desenvolvimento territorial.

ABSTRACT

The Bioceanic Road Corridor of Capricorn, associated with the Latin American Integration Route (RILA), creates opportunities for

connectivity across Brazil, Paraguay, Argentina and Chile, yet improved transport infrastructure does not automatically produce sustainable tourism development. This article examines the conditions required to safeguard cultural heritage, support the agency of local communities and build integrated tourism destinations along the corridor. A qualitative systematized review with narrative synthesis was undertaken using scholarly publications and institutional documents, without original field data or independent statistical estimates. The analysis links infrastructure and multilevel governance to tangible and intangible heritage, community participation, the creative economy, professional training, environmental conservation and territorial indicators. Available literature suggests opportunities to diversify local economies and connect visitor experiences, while highlighting risks of unequal benefit distribution, environmental pressure and the commodification of cultural practices. As a conceptual contribution, the article proposes a management matrix covering sociocultural, economic, environmental, institutional and visitor-experience dimensions, subject to further participatory validation. Sustainable outcomes ultimately depend on legitimate agreements, territorial distribution of opportunities, reliable services and ongoing monitoring rather than road construction alone.
Keywords: Sustainable tourism; Bioceanic Route; Cultural heritage; Community participation; Territorial development.

1. INTRODUÇÃO

A formação de corredores internacionais de transporte costuma ser apresentada como sinal de modernização logística, redução de distâncias econômicas e ampliação das conexões comerciais. Entretanto, uma estrada transnacional não produz, por simples

continuidade física, um território turístico integrado. Para que deslocamentos potencialmente mais rápidos se convertam em experiências turísticas socialmente legítimas, são necessários serviços, coordenação entre instituições, hospitalidade, segurança, conservação patrimonial e reconhecimento dos sujeitos que habitam os lugares atravessados. A Rota de Integração Latino-Americana (RILA), vinculada ao Corredor Rodoviário Bioceânico de Capricórnio, oferece um contexto particularmente expressivo para essa discussão, pois articula Brasil, Paraguai, Argentina e Chile em paisagens cultural e ecologicamente diversas. A centralidade econômica da infraestrutura não deve obscurecer suas repercussões sobre localidades menores, populações fronteiriças e comunidades cujas práticas culturais constituem patrimônio vivo. O turismo é uma possibilidade de diversificação produtiva, mas também pode aumentar assimetrias e pressões territoriais quando concebido apenas como instrumento de promoção comercial (Le Bourlegat, 2019; Mamede; Benites; Le Bourlegat, 2021).

O corredor conecta o Centro-Oeste brasileiro ao Chaco paraguaio, ao noroeste argentino e ao norte chileno, estabelecendo possibilidades de circulação entre áreas com histórias, instituições e condições de acesso distintas. A construção da ponte internacional entre Porto Murtinho, em Mato Grosso do Sul, e Carmelo Peralta, no Paraguai, é elemento relevante desse processo; sua função turística, contudo, depende de acessos terrestres, controles migratórios e aduaneiros, sinalização e equipamentos de atendimento. Em outubro de 2026, autoridades de Mato Grosso do Sul informavam que a operação plena da rota ainda dependia da conclusão da infraestrutura de acesso e controle fronteiriço, com horizonte posterior ao avanço estrutural da ponte (Mato Grosso do Sul, 2026). Tal circunstância torna indispensável distinguir cenário projetado de fluxo

efetivamente consolidado. Os destinos envolvidos não podem ser tratados como etapas prontas de um produto comercial uniforme, uma vez que a maturidade dos serviços turísticos e a capacidade de acolhimento variam significativamente.

A discussão sobre sustentabilidade acrescenta ao tema duas exigências analíticas. A primeira consiste em reconhecer que aumento de visitantes não é indicador suficiente de desenvolvimento: benefícios econômicos podem coexistir com empregos precários, aumento do preço da terra, exclusão de moradores e descaracterização de expressões culturais. A segunda requer que patrimônio cultural deixe de ser visto exclusivamente como coleção de bens ou espetáculo disponível ao consumo e passe a ser compreendido como prática situada, vinculada à memória, à continuidade da vida comunitária e ao direito de determinar formas de representação pública. A ONU Turismo conceitua a sustentabilidade a partir dos impactos econômicos, sociais e ambientais presentes e futuros, enquanto a UNESCO ressalta o papel decisivo das comunidades na salvaguarda do patrimônio imaterial (ONU Turismo, s.d.; UNESCO, 2022). Aplicadas à Rota Bioceânica, essas referências deslocam a pergunta do potencial de atração de visitantes para as condições institucionais de distribuição de benefícios e de proteção das identidades locais.

A literatura especializada oferece bases para essa abordagem, mas também evidencia lacunas. Asato et al. (2019a) examinam a RILA como oportunidade para o desenvolvimento turístico; Ferreira, Castilho e Oliveira (2019) destacam conexões culturais do território vivido; Grechi, Lobo e Martins (2019) discutem a experiência de governança do destino Bonito; e Mamede, Benites e Le Bourlegat (2021) assinalam a importância de uma articulação multiescalar das

pesquisas e da gestão. Esses trabalhos permitem afirmar que a região não parte do zero em conhecimento acadêmico. Contudo, não oferecem demonstração de que a totalidade do corredor já funcione como circuito turístico integrado, tampouco legitimam supor distribuição automática dos ganhos entre empresários, trabalhadores e comunidades tradicionais. A existência de estudos pioneiros deve orientar uma agenda de avaliação, e não ser convertida em prova de resultados futuros.

Diante disso, o artigo investiga em que condições o turismo associado à Rota Bioceânica pode valorizar o patrimônio cultural, assegurar protagonismo comunitário e contribuir para destinos integrados sem reproduzir processos de concentração econômica ou apropriação simbólica. O objetivo geral é analisar criticamente os fundamentos, possibilidades e limites do turismo sustentável no corredor, articulando planejamento territorial, cultura, desenvolvimento local e governança transfronteiriça. Especificamente, busca-se caracterizar a diferença entre integração logística e turística; discutir os direitos culturais e a participação de residentes; examinar oportunidades de roteirização e empreendedorismo; identificar riscos sociais e ambientais; e propor uma matriz de implementação e monitoramento. A contribuição pretendida é teórico-propositiva: não se apresentam novos dados de campo nem medições de impacto, mas uma síntese fundamentada capaz de orientar futuras pesquisas, decisões públicas e arranjos cooperativos.

2. METODOLOGIA

O estudo adota abordagem qualitativa, de caráter exploratório, bibliográfico e documental, estruturada como revisão sistematizada

com síntese narrativa. A escolha decorre da natureza interdisciplinar do problema, que exige confrontar estudos de turismo, desenvolvimento territorial, patrimônio cultural, políticas públicas, integração regional e sustentabilidade. Foram consultados registros de periódicos científicos, especialmente o dossiê sobre o Corredor Bioceânico publicado em Interações, documentos institucionais brasileiros e referenciais de organizações internacionais. A localização temática empregou expressões como Rota Bioceânica, RILA, turismo sustentável, integração de destinos, turismo cultural, participação comunitária, corredor de desenvolvimento, governança turística e patrimônio imaterial. As buscas foram orientadas à pertinência das fontes para questões específicas do trabalho, sem alegação de exaustividade ou de avaliação quantitativa de toda a produção.

Os critérios de inclusão analítica priorizaram publicações com identificação bibliográfica verificável, relação direta com o corredor ou relevância conceitual para gestão sustentável de destinos. Diferenciaram-se fontes científicas revisadas por pares, atos normativos, documentos de orientação internacional e notícias institucionais sobre o andamento da infraestrutura. Estas últimas foram utilizadas exclusivamente para caracterizar o estágio recente da implantação, não para comprovar efeitos socioeconômicos ainda não medidos. Materiais promocionais foram tratados como expressões de expectativas de desenvolvimento, que demandam comprovação por indicadores independentes. Não houve coleta de entrevistas, observação participante, análise estatística original ou validação empírica do modelo proposto. Tampouco se produziu fluxograma PRISMA, número fictício de registros selecionados ou síntese quantitativa de efeitos, pois não foi realizada triagem exaustiva auditável.

A síntese foi organizada em seis dimensões: conectividade e territorialização; patrimônio material e imaterial; participação e autonomia comunitária; desenho de produtos e serviços turísticos; impactos socioambientais; e governança, avaliação e distribuição dos resultados. Em cada dimensão, os achados foram interpretados segundo a força e o tipo de evidência. Estudos descritivos ajudam a reconhecer configurações e desafios; pesquisas qualitativas permitem compreender percepções e práticas situadas; referenciais normativos definem princípios ou exigências; e propostas formuladas pelos autores representam recomendações condicionadas a validação posterior. Esse procedimento evita a equiparação entre uma boa prática sugerida e uma intervenção cuja eficácia tenha sido demonstrada em diferentes localidades. A perspectiva comparativa considera simultaneamente a escala do corredor e as singularidades de cada território.

A análise também reconhece limitações epistemológicas. O desenvolvimento da RILA é dinâmico, de modo que o cronograma de obras e a estrutura dos serviços podem mudar após a data de consulta; por isso, informações operacionais devem ser atualizadas antes de orientar viagens, investimentos ou decisões administrativas. As fontes disponíveis concentram parte significativa das investigações em Mato Grosso do Sul e na fronteira com o Paraguai, o que restringe extrapolações automáticas ao noroeste argentino e ao norte chileno. Além disso, propostas de turismo comunitário não podem substituir manifestações efetivas das comunidades interessadas. A revisão, portanto, não declara consentimentos, prioridades locais ou acordos comerciais inexistentes. O resultado consiste em uma leitura crítica e em um modelo analítico passível de debate e adaptação mediante estudos participativos posteriores.

3. CORREDOR BIOCEÂNICO, INTEGRAÇÃO REGIONAL E TERRITÓRIO

A leitura da Rota Bioceânica como eixo de integração e desenvolvimento exige distinguir infraestrutura linear de processo territorial. O corredor rodoviário corresponde a uma conexão física entre centros, fronteiras e portos, cuja racionalidade inicial se relaciona à logística e à circulação de mercadorias. Um território integrado, porém, depende de instituições, redes produtivas, formas de cooperação e identidades articuladas por práticas sociais. Le Bourlegat (2019) demonstra que os eixos de integração são mais complexos do que sua representação cartográfica, porque precisam ser compreendidos a partir das relações econômicas e sociais que se estabelecem ao redor das conexões. Na perspectiva do turismo, a estrada pode reduzir barreiras de deslocamento, mas não organiza automaticamente recepção, informação confiável, interpretação do patrimônio e distribuição equitativa de oportunidades. A apropriação da infraestrutura depende de decisões descentralizadas sobre quais lugares serão incluídos, quais experiências serão ofertadas e quem terá condições de empreender.

O território percorrido apresenta contrastes expressivos, que não devem ser nivelados por um discurso de unidade mercadológica. A porção brasileira reúne cidades com funções urbanas distintas, áreas rurais e referências do Pantanal; o Chaco paraguaio associa extensões de baixa densidade populacional, ambientes de conservação e presença de povos indígenas; o noroeste argentino comporta tradições andinas, vinícolas e circuitos culturais; e o norte chileno combina patrimônio histórico, paisagens desérticas e cidades portuárias. Essa caracterização funciona como leitura macrorregional, não como inventário fechado de atrações

imediatamente disponíveis. Cada recorte exige estudo detalhado sobre acessos, restrições ambientais, formas de visitação autorizadas, sazonalidade e condições de vida dos residentes. Um roteiro que conecte dois destinos reconhecidos pode ignorar dezenas de localidades intermediárias, produzindo um corredor de passagem em vez de uma rede territorial de benefícios.

A temporalidade de implantação é variável fundamental para qualquer planejamento. O governo sul-mato-grossense informou em outubro de 2026 que as obras de acesso brasileiro à ponte Porto Murtinho–Carmelo Peralta e os procedimentos necessários ao controle integrado de fronteira permaneciam em andamento, sem operação comercial plena naquele momento (Mato Grosso do Sul, 2026). Dessa informação não decorre que viagens terrestres entre os quatro países sejam impossíveis, mas que a conexão específica prometida pelo novo arranjo ainda estava sujeita a limitações. A diferenciação entre trecho projetado, trecho trafegável e experiência turística operacional evita divulgar itinerários que não podem ser realizados nas condições anunciadas. Para o turismo, a qualidade da informação é parte da segurança e da confiança do visitante, sobretudo em trajetos longos atravessados por regras migratórias, exigências veiculares, distâncias de abastecimento e variações climáticas.

O corredor também deve ser analisado em sua relação com outras redes existentes. Rodovias alternativas, aeroportos, terminais rodoviários, caminhos rurais, áreas protegidas e serviços urbanos moldam o acesso real às experiências. A integração turística será limitada se o investimento se concentrar na via principal enquanto persistirem dificuldades de mobilidade local, conexão digital, saneamento ou assistência emergencial em municípios

intermediários. Da mesma forma, a atração de grandes empreendimentos não resolve necessariamente a necessidade de infraestrutura pública para a população. Planejamento territorial sustentável demanda articular o corredor internacional às políticas municipais e estaduais de ordenamento, transporte, preservação, cultura e desenvolvimento econômico, evitando que o turismo se torne enclave desconectado da vida cotidiana. Esse cuidado é particularmente relevante nos espaços fronteiriços, onde competências administrativas e critérios regulatórios se distribuem entre diferentes Estados.

4. TURISMO SUSTENTÁVEL COMO POLÍTICA DE DESENVOLVIMENTO TERRITORIAL

Turismo sustentável não corresponde a um segmento restrito de viagens ecológicas, mas a uma orientação transversal aplicável ao turismo cultural, gastronômico, de natureza, de negócios e de circulação rodoviária. A ONU Turismo enfatiza o equilíbrio entre preservação ambiental, respeito sociocultural e viabilidade econômica, acompanhado de participação informada dos interessados e monitoramento contínuo (ONU Turismo, s.d.). Esse conceito impede considerar sustentável uma iniciativa apenas porque ocorre em paisagem natural ou porque utiliza narrativas sobre tradições locais. O desempenho precisa ser avaliado pela relação entre receitas, empregos, consumo de recursos, proteção patrimonial e qualidade de vida das comunidades receptoras. O corredor oferece oportunidade de experimentar instrumentos de planejamento intermunicipal e internacional, mas a sustentabilidade dependerá das regras de ocupação, operação e fiscalização adotadas em cada localidade.

A promoção econômica de destinos é frequentemente acompanhada de expectativas sobre crescimento de serviços, aumento da permanência média e ampliação da renda local. Tais efeitos são possíveis, mas não inevitáveis. Em municípios onde a maioria dos insumos, plataformas de reserva e investimentos pertence a agentes externos, parte importante do gasto turístico pode escapar da economia local. Também pode ocorrer concentração de visitantes em poucos atrativos, enquanto comunidades situadas fora dos eixos comerciais absorvem custos de trânsito, uso de água e valorização imobiliária. O conceito de encadeamento produtivo é útil para questionar onde os recursos circulam: hospedagem, alimentação, agricultura familiar, artesanato, transporte e serviços culturais podem formar redes locais, desde que haja capacidades de oferta, condições contratuais equilibradas e acesso efetivo a mercados. A contabilidade de chegadas deve ser complementada por indicadores de retenção de renda.

A sustentabilidade requer considerar igualmente relações de trabalho. A Organização Internacional do Trabalho reconhece a capacidade do turismo de dinamizar economias rurais, mas também assinala problemas recorrentes de informalidade, baixa remuneração, jornadas extensas e proteção social insuficiente (OIT, 2019). Por essa razão, programas de capacitação e promoção do empreendedorismo não podem se limitar ao ensino de atendimento e marketing: devem abordar formalização adequada, segurança ocupacional, direitos trabalhistas, gestão financeira, proteção de crianças e adolescentes e condições reais de contratação. A participação de mulheres e jovens merece oportunidades concretas de protagonismo, sem impor-lhes atividades de baixa remuneração com a justificativa de valorização da cultura. A qualidade do emprego é variável central para avaliar se

o turismo traz desenvolvimento duradouro ou apenas amplia trabalho precário durante períodos de maior circulação.

No Brasil, o Plano Nacional de Turismo 2024–2027 incorpora cooperação, regionalização, sustentabilidade, inclusão produtiva e inovação entre seus princípios, oferecendo respaldo institucional a iniciativas que articulem diferentes municípios e atores (Brasil, 2024). Contudo, um plano nacional não substitui arranjos locais de governança nem elimina diferenças de capacidade administrativa. É preciso compatibilizar instrumentos de planejamento turístico com políticas culturais, ambientais e de infraestrutura, inclusive quando os investimentos envolvem fronteiras internacionais. O planejamento regional deve indicar responsabilidades orçamentárias, critérios de distribuição territorial de projetos e mecanismos de escuta dos moradores. Em vez de considerar a RILA uma marca suficiente para o desenvolvimento, a perspectiva territorial a trata como oportunidade condicionada a decisões públicas transparentes e a pactos de cooperação capazes de resistir a mudanças de governo e a ciclos de investimento.

5. PATRIMÔNIO CULTURAL, MEMÓRIA E DIREITOS DAS COMUNIDADES

Patrimônio cultural compreende edifícios, lugares de memória, acervos, paisagens culturalmente significativas e práticas transmitidas entre gerações. Seu valor não se reduz ao potencial de consumo turístico nem se estabelece exclusivamente por classificação oficial. Festas, narrativas orais, línguas, modos de produzir, expressões musicais e saberes ligados ao território possuem sentidos que podem ser alterados quando são deslocados de seus contextos para atender à demanda de visitantes. Ferreira,

Castilho e Oliveira (2019) destacam a importância das relações culturais no território vivido da Rota Bioceânica, mostrando que as conexões entre os países envolvem pertencimentos e memórias anteriores à nova infraestrutura. Desse ponto de vista, o turismo deve dialogar com comunidades que já produzem e preservam cultura, em vez de tratá-las como atrações recém-descobertas por investidores ou gestores externos.

A salvaguarda do patrimônio imaterial pressupõe reconhecer a autoridade cultural dos próprios detentores. As diretrizes operacionais da Convenção da UNESCO de 2003 orientam os Estados a considerar os direitos, interesses e aspirações das comunidades na relação entre turismo e patrimônio cultural, com atenção a seu protagonismo e à preservação dos significados sociais das práticas (UNESCO, 2022). Essa diretriz é particularmente relevante em territórios indígenas, quilombolas, tradicionais e fronteiriços, onde determinadas cerimônias, conhecimentos e lugares podem possuir restrições de acesso. O direito de não transformar um saber em produto turístico é tão importante quanto a possibilidade de gerar renda a partir dele. Uma ação de visitação respeitosa exige consentimento nos termos pertinentes, pactuação de regras, domínio da narrativa e possibilidade real de suspender atividades percebidas como inadequadas.

A proteção também deve considerar o patrimônio material de cidades fronteiriças, antigas rotas de circulação e espaços urbanos cuja história inclui migração, trabalho e intercâmbio cultural. Projetos de revitalização podem recuperar edificações e valorizar memórias coletivas, porém também podem aumentar custos de permanência e deslocar comerciantes e moradores. O planejamento patrimonial precisa analisar uso social dos espaços, direito à cidade,

manutenção dos serviços públicos e formas de financiamento que não dependam exclusivamente de eventos turísticos. A interpretação cultural deve valorizar narrativas plurais, inclusive memórias de conflito e desigualdade, evitando a construção de imagens regionais harmonizadas artificialmente. O visitante pode encontrar experiências mais qualificadas quando compreende tensões históricas e modos de vida contemporâneos, e não apenas uma sucessão de fotografias e apresentações folclorizadas.

A interface entre conservação e economia criativa admite possibilidades promissoras quando fundamentada em regras claras de autoria, remuneração e uso de imagens. Artesãos, músicos, guias, cozinheiras e produtores culturais podem criar experiências educativas e comerciais sem perder controle sobre seus trabalhos. Para tanto, convém estabelecer contratos compreensíveis, consentimento para registros audiovisuais, critérios para utilização de marcas coletivas e mecanismos de resolução de disputas. Materiais promocionais bilíngues ou multilíngues devem ser revisados com representantes locais, inclusive quanto à grafia de nomes, explicações históricas e limites de divulgação de conteúdos sensíveis. O processo de valorização do patrimônio precisa gerar recursos para manutenção das próprias práticas culturais; se toda a receita é absorvida por intermediários, a promoção pode coexistir com enfraquecimento das condições de transmissão intergeracional.

6. PROTAGONISMO COMUNITÁRIO E PARTICIPAÇÃO EFETIVA

A expressão protagonismo comunitário deve ser delimitada para não se transformar em justificativa simbólica de decisões previamente tomadas. Participar de uma audiência, fornecer relatos

para material publicitário ou atuar em atividades pontuais não equivale a compartilhar poder sobre o planejamento turístico. Protagonismo supõe capacidade de definir prioridades, recusar propostas, influenciar o desenho de produtos, negociar receitas e fiscalizar compromissos. Bassinello et al. (2023) propõem pensar a qualificação em turismo a partir das especificidades culturais e da presença das comunidades do território brasileiro da Rota Bioceânica, contribuindo para uma crítica a processos de formação descolados dos saberes locais. Uma governança participativa precisa reconhecer que os habitantes dispõem de conhecimentos ambientais, históricos e práticos que não podem ser reduzidos a informações complementares de especialistas externos.

A participação, contudo, não constitui atributo uniforme de toda uma comunidade. Lideranças, famílias, faixas etárias, trabalhadores e grupos culturais podem ter interesses divergentes sobre visitação, investimentos e uso dos espaços. Projetos apresentados como comunitários podem concentrar poder em poucos representantes quando não existem mecanismos transparentes de escolha, prestação de contas e renovação de mandatos. O desenho institucional deve contemplar diferentes formas de manifestação, horários acessíveis, tradução quando necessária, apoio para deslocamento e condições adequadas de escuta de mulheres, jovens e grupos menos representados. A consulta só tem sentido quando modifica alternativas reais de decisão e quando as razões para aceitar ou rejeitar contribuições são publicadas de forma inteligível. Processos dessa natureza demandam continuidade, não encontros inaugurais isolados.

A distribuição econômica do protagonismo requer instrumentos concretos. Associações, cooperativas, empreendimentos familiares e

arranjos comerciais locais podem ampliar a capacidade de negociar com operadores e agências, desde que possuam assistência técnica, regras internas transparentes e acesso a crédito compatível com suas condições. Produtos turísticos comunitários frequentemente enfrentam dificuldades de gestão de reservas, transporte, seguros, pagamentos digitais e atendimento em diferentes idiomas. O apoio público e universitário pode contribuir para superar essas barreiras, mas não deve substituir a gestão dos próprios empreendedores por estruturas externas permanentes. É importante reconhecer custos invisíveis, como o tempo gasto em reuniões, preparação de experiências e manutenção de espaços culturais, que precisam integrar o cálculo de remuneração. A autonomia econômica torna-se frágil quando a comunidade assume riscos e despesas enquanto intermediários retêm a maior parte do preço final.

Uma dimensão frequentemente negligenciada é o direito à avaliação comunitária do turismo. Pesquisas de satisfação dos visitantes não informam, isoladamente, como residentes percebem ruído, circulação de veículos, preços de produtos cotidianos, mudanças na paisagem e exposição de práticas culturais. Painéis participativos podem registrar percepções de bem-estar, acesso aos espaços, conflitos de uso e efeitos sobre a juventude, além de indicadores econômicos. A devolutiva dos resultados em linguagem acessível é indispensável para que a pesquisa não opere como extração de informações sem benefício local. O protagonismo deve acompanhar todo o ciclo: concepção, implementação, monitoramento, revisão e eventual encerramento de empreendimentos. A capacidade de corrigir trajetórias antes que impactos se tornem irreversíveis constitui componente essencial da sustentabilidade.

7. DIVERSIDADE CULTURAL E CONSTRUÇÃO DE NARRATIVAS TRANSFRONTEIRIÇAS

Uma rota turística internacional tende a ser divulgada como percurso contínuo, mas as experiências culturais que a constituem não formam um repertório homogêneo. Nas regiões do corredor coexistem múltiplas línguas, identidades e temporalidades históricas, além de relações específicas com o ambiente e com as fronteiras políticas. O desafio do planejamento consiste em construir conexões interpretativas sem subordinar essa diversidade a uma narrativa única de progresso. A análise de Ferreira, Castilho e Oliveira (2019) ajuda a reconhecer que o território vivido se forma por relações de vizinhança e de pertencimento que antecedem o projeto rodoviário. Quando a promoção turística desconsidera essa historicidade, corre o risco de apresentar a cultura local como acessório da infraestrutura, apagando conflitos, mobilidades antigas e formas de interação entre grupos. Uma abordagem intercultural deve tratar o corredor como espaço de encontro entre sujeitos e não como cenário pronto para contemplação.

A comunicação intercultural não se resolve pela tradução literal de folhetos. Idiomas compartilhados podem coexistir com diferenças profundas de sentido, etiqueta, práticas religiosas, alimentação e expectativas de hospitalidade. Materiais informativos devem ser produzidos com pessoas dos territórios e examinados por mediadores culturais, sobretudo quando descrevem tradições indígenas ou práticas comunitárias. Mapas de experiências podem incluir histórias de migração e fronteira, percursos de produção artesanal, memórias de antigas conexões comerciais e paisagens de trabalho, desde que a divulgação não transforme lugares privados em espaços de visitação sem autorização. A função da interpretação

é ampliar compreensão e respeito, não oferecer ao visitante licença irrestrita para fotografar, entrar ou adquirir conhecimentos localmente protegidos. Essa distinção precisa constar dos códigos de conduta de operadores e dos programas de formação de guias.

A gastronomia apresenta potencial de articulação de destinos porque relaciona agricultura, técnicas de preparo, sociabilidade e circulação de ingredientes. Entretanto, classificá-la genericamente como “comida típica da rota” pode desconsiderar diferenças entre grupos e reduzir práticas complexas a mercadorias padronizadas. Produtos gastronômicos devem associar procedência, condições sanitárias, remuneração de produtores e informação sobre disponibilidade sazonal. A criação de circuitos de alimentação pode favorecer compras da agricultura familiar e de pequenos estabelecimentos, mas exige logística adequada, normas locais e possibilidade de adaptação para visitantes com necessidades alimentares específicas. O resultado relevante não é apenas multiplicar estabelecimentos em plataformas digitais: é qualificar o encadeamento entre produção local, preservação de saberes e experiência responsável do viajante. O mesmo raciocínio se aplica a festivais, manifestações artísticas e eventos comunitários.

A narrativa da integração latino-americana também demanda cautela com representações de povos indígenas e outros grupos historicamente marginalizados. A presença de determinada população no território não autoriza automaticamente a visitação de aldeias, a comercialização de cerimônias ou o emprego de símbolos culturais em marcas turísticas. Em certos contextos, o principal benefício para a comunidade pode consistir na proteção de seu território contra pressões adicionais de circulação. Quando iniciativas forem desejadas e autorizadas pelos próprios participantes, a relação

com operadores deve incluir regras sobre horários, capacidade de visitação, remuneração, propriedade intelectual e revisão do acordo. A pluralidade cultural da RILA pode se tornar diferencial educativo precisamente quando o roteiro reconhece limites, autonomias e múltiplas versões da história regional, em vez de reduzir todas as diferenças a um espetáculo de identidade continental.

8. ROTEIRIZAÇÃO TURÍSTICA E INTEGRAÇÃO DE DESTINOS

A criação de destinos integrados pressupõe diferenciar corredor de passagem, circuito de visitação e rede territorial de experiências. Um corredor de passagem pode beneficiar postos de combustível, restaurantes rodoviários e hospedagens de trânsito sem produzir permanência suficiente para ampliar atividades culturais. Um circuito turístico, por sua vez, relaciona motivos de viagem, disponibilidade temporal, acessibilidade e experiências complementares, promovendo estadias e deslocamentos planejados. Uma rede de destinos requer governança entre municípios, operadores, produtores culturais e sistemas de informação. Asato et al. (2019a) destacaram o potencial turístico da RILA, mas a transformação desse potencial em produtos comercializáveis depende de condições locais ainda heterogêneas. A recomendação analítica é elaborar roteiros modulares e graduais, evitando a promessa de um pacote transcontinental padronizado antes da consolidação dos serviços e dos dispositivos de fronteira.

Roteiros modulares permitem organizar experiências por duração, interesse e acessibilidade. Um visitante pode combinar atividades culturais urbanas com paisagens naturais em uma região, enquanto outro busca experiências gastronômicas ou de observação da natureza em municípios situados fora da via principal. A oferta não

precisa obrigar o percurso integral entre países: conexões de curta e média duração podem gerar benefícios mais distribuídos e reduzir emissões relacionadas a deslocamentos desnecessários. A elaboração de itinerários deve considerar distâncias reais, sazonalidade climática, funcionamento das fronteiras, segurança dos veículos e capacidade de atendimento. No caso de experiências em áreas protegidas, restrições legais e planos de manejo devem prevalecer sobre interesses comerciais. A flexibilidade do produto deve decorrer de critérios de qualidade e adequação do visitante, não da fragmentação descoordenada dos serviços.

A governança dos destinos precisa lidar com complementaridade e competição. Municípios podem cooperar na promoção de uma marca regional e, simultaneamente, disputar investimentos, fluxo de visitantes e posicionamento no mercado. Um sistema equilibrado pressupõe transparência sobre critérios de inclusão nos roteiros, custo de participação das empresas e contrapartidas exigidas pelo uso de instrumentos promocionais públicos. Também convém evitar que o destino mais consolidado absorva a maioria dos recursos de publicidade e transforme localidades menores em paradas secundárias sem remuneração proporcional. A regionalização permite construir relações de fornecimento entre municípios, inclusive quando alguns dispõem de menor volume de atrações. O Plano Nacional de Turismo brasileiro reconhece essa perspectiva de desenvolvimento articulado, em que regiões podem compartilhar capacidades produtivas e funções complementares (Brasil, 2024).

Bonito, em Mato Grosso do Sul, oferece referência para discutir organização turística, especialmente pela experiência de coordenação e controle de visitação examinada por Grechi, Lobo e Martins (2019). O estudo, contudo, não autoriza replicar de modo

automático seus instrumentos para o Chaco, para comunidades rurais ou para municípios fronteiriços com capacidades institucionais distintas. A transferência de práticas deve considerar estrutura de empresas, normas ambientais, governança local e capacidade de fiscalização. Mecanismos de reserva, registro e monitoramento podem ser adaptados a cada realidade, inclusive com versões de baixa complexidade tecnológica. O principal aprendizado não está em reproduzir um dispositivo administrativo específico, mas em reconhecer que o turismo depende de instituições capazes de coordenar oferta, proteger recursos e produzir informações confiáveis para decisões coletivas.

9. PATRIMÔNIO NATURAL, BIODIVERSIDADE E CAPACIDADE DE SUPORTE

A diversidade ambiental do corredor pode apoiar experiências educativas, observação de fauna, fotografia de paisagens e atividades de interpretação científica. Entretanto, a relação entre turismo de natureza e conservação é contingente. A abertura de acessos pode criar oportunidades de visitação controlada e, ao mesmo tempo, aumentar perturbação de habitats, geração de resíduos, atropelamento de fauna e pressão por ocupação imobiliária. O potencial para atividades de baixo impacto depende de zoneamento, autorização dos órgãos competentes, formação de condutores e fiscalização contínua. Documentos do Conselho Global de Turismo Sustentável propõem critérios para conservação, manejo de recursos, participação social e controle de pressões sobre destinos, oferecendo referência para avaliação local (GSTC, 2019). A adoção desses princípios precisa ser proporcional ao perfil de cada paisagem e ao grau de fragilidade dos ecossistemas.

A capacidade de suporte não deve ser entendida como número universal de visitantes a ser copiado entre atrativos. Ela envolve limites ecológicos, qualidade da experiência, segurança operacional e tolerância social dos residentes. Uma trilha pode receber visitantes em certos períodos e exigir fechamento em outros devido a chuvas, risco de incêndio, reprodução de espécies ou necessidade de recuperação ambiental. Da mesma forma, uma festividade local pode suportar determinadas formas de presença turística sem aceitar aumento ilimitado de público. Os critérios de gestão precisam ser definidos a partir de dados e negociações contextualizadas, com monitoramento de degradação, satisfação e conflitos. Quando inexistirem informações suficientes para estabelecer um limite robusto, recomenda-se operar de forma prudente e revisar a oferta à medida que novas evidências sejam produzidas.

O turismo de observação de aves, de paisagem e de interpretação ambiental pode diversificar produtos regionais e favorecer a conservação, desde que os ganhos sejam distribuídos e não se incentivem práticas de perturbação da fauna. O conjunto de estudos associados ao corredor já registrou atenção acadêmica à relação entre natureza e oportunidades de visitação, incluindo propostas de observação de aves no Chaco e no Pantanal (Mamede et al., 2019; Mamede; Benites; Le Bourlegat, 2021). Isso, porém, não equivale a comprovação de que todas as áreas de interesse possuam infraestrutura, autorização ou mercado preparado. O investimento inicial pode concentrar-se em formação de condutores, gestão de resíduos, saneamento, protocolos de emergência e acesso seguro, ações que também beneficiam os residentes. A promoção prematura de atrativos sem essas condições pode comprometer a

reputação de destinos emergentes e produzir danos ambientais difíceis de reparar.

A adaptação climática deve integrar o planejamento turístico do corredor, pois a diversidade de ambientes inclui exposição a ondas de calor, estiagens, precipitações intensas e variações acentuadas de temperatura. A informação ao visitante precisa contemplar condições de deslocamento e cuidados gerais de segurança, evitando apresentar toda a rota como experiência ambiental uniforme. Empreendimentos devem avaliar consumo de água, geração de resíduos, eficiência energética e exposição a eventos extremos, inclusive em estruturas construídas para receber fluxos que talvez ainda não se materializem. A sustentabilidade exige escolhas prudentes de localização e escala de investimento. É preferível consolidar uma oferta dimensionada e capaz de adaptação do que construir equipamentos superdimensionados sob expectativa não comprovada de crescimento contínuo.

10. ECONOMIA LOCAL, EMPREENDEDORISMO E ENCADEAMENTOS PRODUTIVOS

A contribuição econômica do turismo deve ser analisada pela composição dos gastos e pela proporção de valor que permanece nos territórios, incluindo oportunidades de economia criativa discutidas por Asato et al. (2019b). A compra de alimentos de produtores locais, a contratação de guias residentes, a hospedagem em empreendimentos comunitários e a remuneração de manifestações culturais podem fortalecer a circulação interna de renda. Entretanto, esse resultado demanda políticas de compras, capacitação, condições sanitárias e organização comercial. A simples construção de novos estabelecimentos não assegura participação

dos moradores quando o acesso ao capital é desigual. Cadeias de valor orientadas por grandes operadores podem concentrar margens comerciais e transferir riscos a pequenos fornecedores. O planejamento estratégico deve, portanto, mapear gargalos de entrada, custos de formalização e regras de negociação para evitar que a integração turística reproduza hierarquias preexistentes.

Pequenos negócios têm potencial de oferecer serviços complementares, como experiências culinárias, transporte local, artesanato, hospedagem de curta escala e mediação cultural. Para participar de um circuito internacional, contudo, enfrentam desafios relacionados a pagamentos em diferentes moedas, divulgação, exigências documentais e políticas de cancelamento. Programas de apoio devem priorizar orientação prática e ferramentas acessíveis, sem impor plataformas proprietárias que concentrem dados e comissões. Capacitação empresarial precisa reconhecer diferenças entre atividades sazonais, empreendimentos familiares e operações profissionalizadas. Em alguns casos, modelos associativos permitem compartilhar custos de divulgação, equipamentos e atendimento; em outros, a cooperação pode ocorrer por contratos simples e redes de fornecedores. Não existe formato universal de organização, mas todos dependem de transparência, previsibilidade e autonomia dos participantes.

A estrutura de preços requer atenção à assimetria entre visitantes e comunidades. O turismo pode elevar receitas em determinadas épocas e também encarecer moradia, alimentação e serviços cotidianos, sobretudo em localidades com oferta limitada. Quando a demanda de visitantes compete diretamente com necessidades dos moradores, políticas municipais devem acompanhar consequências distributivas e considerar medidas de ordenamento. A formalização

da economia turística não deve ser usada como argumento para excluir trabalhadores que precisam de transição gradual e apoio institucional. Ao mesmo tempo, o estímulo ao empreendedorismo não elimina deveres de segurança, proteção ao consumidor, tributação e relações justas de trabalho. Indicadores econômicos úteis incluem participação de fornecedores locais, diversificação de receitas familiares, permanência de empreendimentos e qualidade das ocupações, e não apenas número de cadastros empresariais.

O corredor poderá favorecer conexões entre turismo e outras atividades produtivas, inclusive comércio, produção rural e serviços de logística, mas é necessário distinguir efeitos de circulação de cargas dos benefícios propriamente turísticos. Um aumento de movimento rodoviário pode beneficiar segmentos específicos sem resultar em valorização do patrimônio cultural ou maior permanência de viajantes. Para produzir complementaridade, a oferta turística precisa criar motivos autônomos de visitação e experiências de qualidade, respeitando as condições de conservação. A promoção integrada deve evitar subordinar a atividade exclusivamente ao fluxo de caminhões ou às agendas de negócios. O turismo sustentável constitui dimensão própria do desenvolvimento territorial, embora dialogue com mobilidade, infraestrutura e mercados regionais.

11. QUALIFICAÇÃO PROFISSIONAL, EDUCAÇÃO E INTERCULTURALIDADE

A qualificação para o turismo na RILA exige mais do que transmitir procedimentos padronizados de recepção. As competências relevantes incluem leitura do território, comunicação intercultural, história local, interpretação ambiental, gestão de negócios,

acessibilidade, segurança e respeito a direitos culturais. Bassinello et al. (2023) destacam a importância de partir dos saberes e das necessidades das comunidades na definição de ações formativas, evitando programas que reduzam moradores a executores de tarefas concebidas externamente. Uma educação turística coerente precisa combinar conhecimento acadêmico e experiência situada, com metodologias participativas que permitam identificar prioridades locais. Formações extensas que não considerem calendário produtivo, deslocamentos e responsabilidades de cuidado podem excluir justamente os grupos que pretendem atender.

A participação de universidades, institutos federais, escolas técnicas e organizações comunitárias pode fortalecer processos formativos, mas sua legitimidade depende da devolução de resultados e da continuidade dos vínculos. Projetos acadêmicos de curta duração tendem a produzir diagnósticos úteis, embora possam deixar expectativas não atendidas quando não existe estratégia de acompanhamento. A cooperação institucional deve estabelecer objetivos, responsabilidades e formas de avaliação compartilhadas. Programas bilíngues ou plurilíngues podem contribuir para recepção e mediação cultural, especialmente quando valorizam repertórios já existentes nas comunidades. A formação não deve presumir que a fluência em uma língua estrangeira seja condição para que toda pessoa participe do turismo; funções distintas podem ser distribuídas de maneira complementar, com ferramentas de tradução como apoio e não substituição do diálogo humano.

A educação patrimonial merece tratamento próprio, pois a divulgação de bens e práticas culturais sem contextualização pode alimentar simplificações, estereótipos e conflitos de interpretação.

Oficinas podem envolver moradores, professores, profissionais de museus, lideranças culturais e guias para construir narrativas que respeitem memórias plurais. O material resultante deve ser revisto com os detentores das informações e atualizado conforme novos estudos e debates. Em atividades de turismo indígena ou comunitário, as regras de acesso e divulgação precisam ser definidas pelos sujeitos competentes, sem pretensão de que um manual externo estabeleça autorização genérica. A educação patrimonial torna-se, assim, instrumento de cidadania e reconhecimento territorial, e não apenas mecanismo de treinamento de vendedores de experiências turísticas.

O desenho das formações também deve considerar competências de gestão pública. Equipes municipais precisam compreender planejamento de produtos, elaboração de projetos, contratos, indicadores, proteção de dados, governança interfederativa e processos de licenciamento. Sem essas capacidades, decisões de curto prazo podem comprometer continuidade e fiscalização, mesmo quando o discurso estratégico enfatiza sustentabilidade. A diversidade institucional entre países acrescenta exigências de cooperação técnica e tradução de procedimentos administrativos, respeitadas as normas de cada jurisdição. A formação deve ser acompanhada por mentoria e avaliação de aplicação prática, com indicadores sobre mudanças na oferta, qualidade do atendimento e participação local. O objetivo é produzir capacidades duradouras, não apenas certificados de participação em cursos.

12. GOVERNANÇA MULTINÍVEL E COOPERAÇÃO ENTRE QUATRO PAÍSES

A governança turística do Corredor Bioceânico exige distinguir decisões estritamente municipais, competências estaduais ou provinciais e atribuições nacionais relacionadas a fronteiras, patrimônio e infraestrutura. A existência de comissões ou fóruns de integração é relevante, mas não equivale a capacidade executiva permanente. Um arranjo funcional deve definir quem decide, quem financia, como se monitoram resultados e quais procedimentos existem para resolver divergências. O governo de Mato Grosso do Sul informou, em outubro de 2026, iniciativas de articulação para o centro integrado de controle fronteiriço e participação em fóruns do corredor, com pautas envolvendo também turismo e serviços de atendimento (Mato Grosso do Sul, 2026). Essas agendas indicam espaços de coordenação, mas sua efetividade turística precisa ser examinada por compromissos implementados, não apenas pelo número de reuniões realizadas.

A governança multinível também precisa assegurar conexão entre escalas de planejamento. As autoridades nacionais podem facilitar circulação e harmonização de procedimentos, enquanto municípios e comunidades conhecem limitações dos atrativos e demandas de serviços. A ausência de comunicação entre essas instâncias produz decisões fragmentadas: uma campanha internacional pode atrair visitantes para localidades sem estrutura, ao mesmo tempo em que projetos de base comunitária permanecem invisíveis nas ações de marketing. Uma estrutura territorial recomendável combina fóruns de articulação entre países, instâncias regionais de gestão turística e espaços locais de participação. O princípio não é criar burocracia ilimitada, mas estabelecer decisões rastreáveis e responsabilidades proporcionais às competências legais de cada ente.

A sustentabilidade da governança depende de orçamento e mecanismos de transparência. Planos de turismo apresentados sem fonte de financiamento, prazos e responsáveis tendem a permanecer como documentos declaratórios. A gestão deve separar recursos de infraestrutura, promoção, qualificação, conservação patrimonial e apoio aos pequenos empreendimentos, permitindo verificar prioridades e resultados. O uso de fundos ou convênios precisa respeitar regras nacionais e locais de contratação e prestação de contas. Também é indispensável prever formas de participação que não dependam exclusivamente de conectividade digital ou deslocamentos prolongados, sob pena de excluir comunidades periféricas. Em uma rota multinacional, assimetrias entre administrações podem ser reduzidas por cooperação técnica e partilha de métodos, sem suprimir a autonomia dos territórios.

Outra condição é a construção de mecanismos de resolução de conflitos. A expansão do turismo pode gerar disputas entre conservação e visitação, comércio e moradia, operadores externos e produtores locais ou diferentes interpretações sobre uma manifestação cultural. Conselhos e comitês precisam dispor de procedimentos transparentes de recebimento de reclamações, mediação e revisão das decisões. A representação comunitária deve ser substantiva, com acesso prévio a informações e possibilidade de solicitar estudos complementares. O modelo também deve registrar conflitos não resolvidos, evitando que indicadores agregados de crescimento escondam problemas persistentes. A legitimidade institucional depende da capacidade de reconhecer assimetrias e corrigir rumos, inclusive quando isso implica limitar atividades economicamente rentáveis.

13. INFORMAÇÃO, PROMOÇÃO DIGITAL E EXPERIÊNCIA DO VISITANTE

A promoção de uma rota internacional depende de informação atualizada, interoperável e acessível, mas os instrumentos digitais devem acompanhar a maturidade real dos serviços. Um portal de destinos pode reunir condições de acesso, horários, normas de visitação, contatos verificados, alternativas de transporte e características das experiências, distinguindo ofertas permanentes de eventos sazonais. Contudo, a existência de mapas e páginas de divulgação não comprova que a experiência anunciada possa ser realizada. No contexto de infraestrutura em implantação, a informação deve explicitar trechos ainda não operacionais e orientar a consulta aos órgãos responsáveis antes das viagens. A confiabilidade desses dados precisa ser tratada como responsabilidade institucional compartilhada, com fontes, data de atualização e canais de correção. O turismo transfronteiriço também exige linguagem clara sobre documentos e regras, sem substituir orientações oficiais por resumos promocionais potencialmente desatualizados.

A transformação digital pode ampliar a visibilidade de pequenos empreendimentos, mas também intensificar assimetrias quando as principais plataformas retêm dados, impõem comissões elevadas ou privilegiam operadores com maior capacidade de publicidade. Programas regionais precisam oferecer apoio à produção de conteúdo, à gestão de reservas e à proteção de informações pessoais, respeitando a autonomia dos prestadores. A inclusão digital envolve conexão, equipamentos e formação, mas também alternativas para pessoas que preferem contratar serviços presencialmente. A acessibilidade deve considerar comunicação

visual, leitura simples, idioma e recursos para diferentes necessidades de mobilidade. Um destino integrado não se caracteriza somente pela quantidade de serviços disponíveis na internet, e sim pela facilidade de acesso a informações confiáveis e por condições de atendimento que não excluam determinados públicos.

Narrativas digitais sobre patrimônio cultural exigem responsabilidade. Fotografias, vídeos, mapas de saberes e relatos de moradores podem ser utilizados em iniciativas educativas, desde que respeitem consentimento, direitos autorais e restrições de exposição. O marketing que apresenta uma prática cultural como atração disponível permanentemente pode criar pressão indevida sobre grupos que não desejam receber visitantes em qualquer circunstância. Convém que comunidades e produtores culturais participem da seleção de imagens e textos, bem como da revisão de conteúdos que se tornem desatualizados ou ofensivos. A gestão da reputação também precisa aceitar críticas legítimas de residentes e visitantes, utilizando-as para corrigir serviços, em vez de transformar avaliação digital em competição por indicadores superficiais de popularidade.

14. SEGURANÇA, FRONTEIRAS E CONDIÇÕES DE MOBILIDADE

A atratividade turística de um corredor não elimina desafios de segurança e mobilidade próprios de trajetos extensos. Distâncias entre pontos de apoio, sinalização, disponibilidade de combustível, atendimento de saúde e condições das estradas influenciam a viabilidade dos produtos. A circulação internacional acrescenta controles migratórios, aduaneiros e requisitos específicos para veículos e passageiros, sujeitos a alterações normativas. A integração

turística precisa dialogar com essas instâncias, mas não pode prometer facilitação automática sem acordos e estruturas operacionais correspondentes. Informações incompletas podem expor visitantes a custos imprevistos e comprometer a reputação de destinos emergentes. Por isso, recomenda-se testar itinerários em condições reais antes de ampla comercialização, documentando tempos, barreiras de acesso e alternativas de assistência, sem confundir viagens exploratórias com validação universal da rota.

A mobilidade turística deve abranger pessoas com deficiência, idosos, famílias com crianças e públicos com diferentes capacidades de deslocamento. A existência de uma rodovia acessível a veículos não garante acesso aos atrativos, restaurantes, sanitários ou equipamentos culturais. É necessário inventariar barreiras arquitetônicas, comunicacionais e operacionais, bem como informar honestamente as condições de cada experiência. A acessibilidade não pode ser reduzida a requisito de marketing: ela envolve direitos e qualidade de serviços para visitantes e moradores. Os investimentos mais relevantes podem incluir calçadas seguras, sanitários, sinalização compreensível e formação de equipes, medidas capazes de melhorar a vida local independentemente do volume futuro de turistas. Um produto não acessível deve informar suas limitações e buscar adequação progressiva, evitando promessas enganosas.

A segurança também se relaciona à prevenção de violência, exploração econômica e discriminação em atividades turísticas. A organização de roteiros deve estabelecer códigos de conduta, canais de denúncia, proteção de crianças e adolescentes e critérios mínimos para prestadores participantes. Em localidades pequenas, a concentração de visitantes em determinados eventos pode exigir

articulação com serviços públicos, planos de contingência e estratégias de gestão de multidões. A cooperação internacional precisa reconhecer diferenças normativas, assegurando que operadores e visitantes recebam informações verificadas. O objetivo não é apresentar os territórios como inseguros, mas reconhecer que uma oferta profissional envolve identificação preventiva de riscos e capacidade de resposta. O acompanhamento de incidentes deve gerar aprendizagem institucional sem estigmatizar comunidades ou deslocar responsabilidades para os moradores.

15. INDICADORES E MODELO DE GESTÃO DO TURISMO SUSTENTÁVEL

Propõe-se uma matriz conceitual de gestão territorial do turismo bioceânico organizada em cinco dimensões: integridade sociocultural, distribuição econômica, conservação ambiental, capacidade de governança e qualidade da experiência. Essa matriz não constitui instrumento validado empiricamente, mas uma proposta de perguntas e indicadores a serem testados com gestores e comunidades. Na dimensão sociocultural, podem ser acompanhados participação na decisão, satisfação dos residentes, acordos culturais e recursos destinados à preservação. Na dimensão econômica, interessam contratos com fornecedores locais, qualidade do emprego e retenção regional de receitas. A ambiental reúne consumo de água, resíduos, pressões sobre atrativos e medidas de conservação. A institucional examina continuidade dos fóruns, execução orçamentária e resolução de conflitos. A experiência inclui segurança, acessibilidade e consistência das informações fornecidas ao visitante, em diálogo com os critérios do GSTC (2019).

Os indicadores precisam combinar dados quantitativos e evidências qualitativas. Uma alta taxa de ocupação hoteleira pode coexistir com perda de acesso dos moradores a determinados espaços; por isso, séries econômicas devem ser confrontadas com relatos e observações sobre qualidade de vida. Da mesma forma, a contagem de participantes de reuniões não informa se as contribuições foram incorporadas ao planejamento. O modelo recomenda registrar decisões comunitárias influentes, conflitos resolvidos e propostas rejeitadas com justificativa. A produção de indicadores deve respeitar capacidade administrativa local: um conjunto reduzido e confiável pode ser mais útil do que dezenas de métricas sem fonte consistente. A periodicidade de atualização precisa refletir sazonalidade e custo de coleta, com divulgação de limitações e possibilidade de revisão metodológica.

A comparação entre destinos deve evitar rankings artificiais. Municípios com infraestrutura consolidada e comunidades em fase inicial de organização turística não partem de condições equivalentes. O objetivo do monitoramento deve ser identificar trajetórias de melhoria e necessidades de apoio, não penalizar localidades com menor capacidade de registro. Quando se observarem desigualdades relevantes, políticas de cooperação podem financiar equipamentos, formação e assistência técnica antes de ampliar campanhas de demanda. A matriz exige ainda avaliação distributiva: quem se beneficia, quem arca com custos e quais grupos não foram contemplados? Essa pergunta deve orientar planos de mitigação e instrumentos de revisão de investimentos. O sucesso regional não pode ser medido exclusivamente pela competitividade dos destinos mais visíveis.

16. RESULTADOS DA SÍNTESE E DISCUSSÃO INTEGRADA

A análise das fontes permite reconhecer uma convergência: a Rota Bioceânica pode ampliar conectividade e criar oportunidades de articulação turística, mas a sustentabilidade depende de planejamento e participação territorial. Le Bourlegat (2019) destaca a dimensão sistêmica dos eixos de integração; Asato et al. (2019a) discutem oportunidades de turismo; Mamede, Benites e Le Bourlegat (2021) defendem a articulação do conhecimento em rede; e Bassinello et al. (2023) enfatizam saberes locais e qualificação culturalmente situada. As contribuições são complementares, porém não medem o mesmo fenômeno e não devem ser interpretadas como evidência acumulada de um impacto econômico já alcançado. A síntese indica que conectividade é condição facilitadora, não causa suficiente de desenvolvimento turístico. A diferença entre infraestrutura disponível e relações sociais efetivamente construídas constitui o eixo explicativo mais importante do artigo.

A valorização patrimonial também apresenta tensões. Produtos culturais podem contribuir para renda e reconhecimento público, mas a promoção sem controle comunitário pode gerar simplificação simbólica e perda de autonomia. As orientações da UNESCO (2022) ajudam a estabelecer um critério normativo: os detentores do patrimônio devem participar de sua gestão e usufruir de benefícios apropriados, preservando sentidos e funções culturais. Esse princípio exige negociação específica em cada território, uma vez que nem todas as comunidades desejam participação turística, e as formas de consentimento e organização variam. A integração de destinos não pode significar integração compulsória de práticas culturais a uma marca comercial. Os benefícios mais consistentes dependerão de pactos legítimos, proteção de direitos e instrumentos de

remuneração justos, acompanhados de monitoramento das consequências.

As pesquisas sobre Bonito e os fluxos internacionais reforçam a necessidade de evitar extrapolações. Grechi, Lobo e Martins (2019) examinam um sistema de gestão desenvolvido em contexto particular; Constantino et al. (2019) mostram desafios de integração dos fluxos turísticos entre os países envolvidos. O contraste sugere que instrumentos de gestão bem estruturados podem oferecer aprendizados, mas sua transferência exige adaptações institucionais. Também não há fundamento para tratar o corredor inteiro como destino homogêneo ou presumir que o aumento do trânsito internacional produzirá visitação distribuída. A construção de itinerários precisa partir de inventários locais, testes de viabilidade, condições de segurança e pactos entre prestadores. Pesquisas futuras devem comparar trajetórias antes e depois da consolidação operacional, diferenciando efeitos da infraestrutura de tendências preexistentes.

A proposta de governança multinível e matriz de indicadores emerge como contribuição aplicada da revisão. Ela articula decisões comunitárias, coordenação regional e facilitação internacional, mas não deve ser apresentada como modelo aprovado ou validado por órgãos públicos. Sua utilidade depende de testes em contextos distintos, com participantes efetivamente envolvidos e avaliação de custos administrativos. A agenda de pesquisa inclui analisar retenção de renda em pequenas localidades, percepção dos moradores, riscos de mercantilização cultural, acessibilidade dos itinerários e efeitos ambientais de novas circulações. Ao integrar essas variáveis, o turismo pode ser compreendido como campo de escolhas públicas e sociais, não como consequência automática de

uma obra rodoviária. A ausência de dados longitudinais comparáveis continua sendo limitação importante para qualquer afirmação sobre resultados de longo prazo.

17. CONSIDERAÇÕES FINAIS

A investigação confirma a necessidade de interpretar a Rota Bioceânica como possibilidade de articulação territorial cuja concretização turística dependerá de decisões institucionais, capacidades locais e proteção de direitos. A construção de conexões rodoviárias pode facilitar circulação e reduzir barreiras logísticas, mas não substitui investimentos em serviços públicos, equipamentos de recepção e qualidade da informação. A integração de destinos precisa ser construída gradualmente, com roteiros ajustados à operação efetiva das fronteiras e às condições de visitação de cada território. A distinção entre potencial projetado e resultado demonstrado preserva a consistência científica do debate e evita induzir decisões de investimento baseadas em promessas não verificadas. O turismo sustentável deve ser avaliado pela qualidade das relações que estabelece entre visitantes, trabalhadores, patrimônio e comunidades receptoras.

A valorização do patrimônio cultural constitui eixo essencial, desde que não seja confundida com sua transformação indiscriminada em mercadoria. Memórias, espaços históricos e práticas imateriais possuem significados anteriores à promoção turística e precisam continuar sujeitos à autoridade cultural de seus detentores. O protagonismo comunitário exige participação deliberativa, acesso à informação, condições de negociação e possibilidade de não integrar determinadas atividades ao mercado. A preservação não pode ser tratada como obstáculo secundário ao desenvolvimento,

pois constitui parte da própria sustentação social dos destinos. Experiências culturalmente relevantes dependem de relações éticas, remuneração apropriada e reconhecimento da diversidade de narrativas que compõem os territórios do corredor.

A contribuição econômica mais consistente virá da formação de encadeamentos que favoreçam produtores, trabalhadores e pequenos negócios locais. Para isso, políticas de empreendedorismo precisam considerar financiamento, formação, condições contratuais, formalização progressiva e acesso a mercados. A geração de empregos deve ser avaliada juntamente com remuneração, proteção social e continuidade das oportunidades. A sustentabilidade ambiental requer planejamento de capacidade de visitação, proteção de recursos naturais e respostas a pressões cumulativas. Em todos esses campos, indicadores exclusivamente quantitativos são insuficientes quando não dialogam com a experiência dos residentes e com a distribuição concreta dos custos e benefícios.

A governança multinível oferece caminho para compatibilizar cooperação internacional e autonomia territorial. Fóruns e comissões podem facilitar intercâmbio e definição de prioridades, mas sua legitimidade depende de orçamento, transparência, participação e mecanismos de correção. A matriz analítica proposta no artigo serve como referência inicial para planejar e avaliar intervenções, não como certificação de qualidade ou escala cientificamente validada. Pesquisas futuras deverão produzir dados longitudinais, comparar municípios e incorporar avaliação participativa em diferentes pontos do corredor. A agenda inclui também verificar os efeitos das mudanças na infraestrutura sobre a duração das viagens, os padrões de permanência e a distribuição

dos fluxos, sem confundir tendências simultâneas com causalidade demonstrada.

Conclui-se que o turismo sustentável na Rota Bioceânica terá maior consistência quando o patrimônio cultural for reconhecido como direito e memória viva, as comunidades participarem das decisões e os destinos forem integrados por cooperação verificável. O potencial econômico da conexão continental não elimina riscos de concentração de benefícios, impactos ecológicos ou descaracterização cultural; ao contrário, amplia a necessidade de planejamento prudente. A rota pode favorecer oportunidades de encontro entre territórios sul-americanos, mas seu valor público dependerá da capacidade de traduzir essa conectividade em experiências responsáveis e em melhorias concretas para quem vive ao longo do percurso. A sustentabilidade, nesse sentido, não é atributo anunciado de uma marca turística, e sim resultado continuamente construído, avaliado e renegociado por instituições e comunidades.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ASATO, Thiago Andrade; CONSTANTINO, Michel; DORSA, Arlinda Cantero; MARIANI, Milton Augusto Pasquotto. Rota de Integração Latino-Americana (RILA) para o desenvolvimento turístico. Interações, Campo Grande, v. 20, n. especial, p. 45–56, 2019a. DOI: https://doi.org/10.20435/inter.v20iespecial.1994.

ASATO, Thiago Andrade; MARQUES, Heitor Romero; BUZARQUIS, Rodrigo Mussi; BORGES, Pedro Pereira. Perspectivas da economia criativa e do desenvolvimento local na Rota Bioceânica. Interações, Campo Grande, v. 20, n. especial, p. 193–210, 2019b. Disponível em:

https://interacoes.ucdb.br/interacoes/article/view/2559. Acesso em: 4 nov. 2026.

BASSINELLO, Patricia Zaczuk; SOUZA, Carla Cristina de; ARRUDA, Dyego de Oliveira; MARIANI, Milton Augusto Pasquotto. A importância da dimensão da cultura nos processos de qualificação em turismo nos territórios brasileiros da Rota Bioceânica. Interações, Campo Grande, v. 24, n. 4, e2444188, 2023. Disponível em: https://interacoes.ucdb.br/interacoes/article/view/4188. Acesso em: 4 nov. 2026.

BRASIL. Ministério do Turismo. Plano Nacional de Turismo 2024–2027. Brasília: Ministério do Turismo, 2024. Disponível em: https://www.gov.br/turismo/pt-br/acesso-a-informacao/acoes-e-programas/planos/plano-nacional-do-turismo/PLANONACIONALDETURISMOV431.10PORTAL.pdf. Acesso em: 4 nov. 2026.

CONSTANTINO, Michel; DORSA, Arlinda Cantero; ARAGÃO, João Carlos Medeiros de; MENDES, Dany Rafael Fonseca. Fluxos turísticos entre os países do Corredor Bioceânico. Interações, Campo Grande, v. 20, n. especial, p. 57–67, 2019. Disponível em: https://interacoes.ucdb.br/interacoes/article/view/2255. Acesso em: 4 nov. 2026.

FERREIRA, Magali Lúzio; CASTILHO, Maria Augusta; OLIVEIRA, Edilene Maria. Brasil, Paraguai, Argentina e Chile / Rota Bioceânica: relações culturais no território vivido. Interações, Campo Grande, v. 20, n. especial, p. 69–89, 2019. Disponível em: https://interacoes.ucdb.br/interacoes/article/view/2299. Acesso em: 4 nov. 2026.

GLOBAL SUSTAINABLE TOURISM COUNCIL (GSTC). GSTC Destination Criteria: version 2.0. Washington, DC: GSTC, 2019. Disponível em: https://www.gstc.org/wp-content/uploads/GSTC-Destination-Criteria-v2.0-with-SDGs.pdf. Acesso em: 4 nov. 2026.

GRECHI, Dores Cristina; LOBO, Heros Augusto Santos; MARTINS, Patrícia Cristina Statella. Interação e inovação na trajetória do Sistema Turístico de Bonito, MS: um modelo para os destinos da RILA? Interações, Campo Grande, v. 20, n. especial, p. 125–140, 2019. Disponível em: https://interacoes.ucdb.br/interacoes/article/view/2549. Acesso em: 4 nov. 2026.

LE BOURLEGAT, Cleonice Alexandre. Eixos de integração e desenvolvimento, Rota de Integração Latino-Americana e turismo: território de Mato Grosso do Sul e franjas fronteiriças. Interações, Campo Grande, v. 20, n. especial, p. 107–123, 2019. DOI: https://doi.org/10.20435/inter.v20iespecial.2532.

MAMEDE, Simone Batista; BENITES, Maristela; LE BOURLEGAT, Cleonice Alexandre. A pesquisa em turismo no Corredor Rodoviário Bioceânico: contribuições e desafios para construção de territórios sustentáveis. Interações, Campo Grande, v. 22, n. 4, p. 1271–1285, 2021. Disponível em: https://interacoes.ucdb.br/interacoes/article/view/3424. Acesso em: 4 nov. 2026.

MAMEDE, Simone; BENITES, Maristela; ESQUIVEL, Alberto; CLAY, Robert; MERIGHI, Geancarlo de Lima; ALHO, Cleber José Rodrigues. Turismo de observação de aves no Chaco: oportunidades e desafios ao Corredor Bioceânico, segmento Brasil / Paraguai. Interações,

Campo Grande, v. 20, n. especial, p. 159–177, 2019. Disponível em: https://www.interacoes.ucdb.br/interacoes/article/view/2386. Acesso em: 4 nov. 2026.

MATO GROSSO DO SUL. Agência de Notícias do Governo de Mato Grosso do Sul. Aduana integrada avança e MS reforça articulação para consolidar a Rota Bioceânica. Campo Grande, 29 out. 2026. Disponível em: https://agenciadenoticias.ms.gov.br/aduana-integrada-avanca-e-ms-reforca-articulacao-para-consolidar-a-rota-bioceanica/. Acesso em: 4 nov. 2026.

ONU TURISMO. Sustainable tourism. Madrid: UN Tourism, [s.d.]. Disponível em: https://www.untourism.int/node/15992. Acesso em: 4 nov. 2026.

ORGANIZAÇÃO INTERNACIONAL DO TRABALHO (OIT). Sustainable tourism: a catalyst for inclusive socio-economic development and poverty reduction in rural areas. Genebra: OIT, 2019. Disponível em: https://www.ilo.org/publications/sustainable-tourism-%E2%80%93-catalyst-inclusive-socio-economic-development-and. Acesso em: 4 nov. 2026.

UNESCO. Basic texts of the 2003 Convention for the Safeguarding of the Intangible Cultural Heritage: 2022 edition. Paris: UNESCO, 2022. Disponível em: https://ich.unesco.org/doc/src/2003_Convention_Basic_Texts-_2022_version-EN_.pdf. Acesso em: 4 nov. 2026.

---

[1] Mestrado em Administração Pública – ESAN/UFMS. Especialização em Formação Docente para o Ensino Superior – UFMS. Avaliação Institucional – UnB. Ciências Econômicas – UNIFAE. ORCID:

https://orcid.org/0009-0006-2606-5699. Lattes: http://lattes.cnpq.br/3720159859747371. E-mail: acesse o artigo original para visualizar o e-mail.

[2] Mestrado em Administração Pública – ESAN/UFMS. Controladoria – UNESA. Saúde Pública – GRAN. Ciências Contábeis – UCDB. ORCID: https://orcid.org/0009-0004-0447-8156. Lattes: http://lattes.cnpq.br/9620963799963899. E-mail: acesse o artigo original para visualizar o e-mail.