

Direito à cidade e desenvolvimento local no Corredor Bioceânico: Porto Murtinho-MS como nó estratégico¹

Right to the city and local development in the Bioceanic Corridor: Porto Murtinho-MS as a strategic hub

Derecho a la ciudad y desarrollo local en el Corredor Bioceánico: Porto Murtinho-MS como nodo estratégico

Mariana de Barros Casagrande²

Arlinda Cantero Dorsa²

Juliana de Mendonça Casadei²

Recebido em: 03/09/2025; aceito em: 22/02/2026

DOI: <https://doi.org/10.20435/inter.v27i1.5123>

Resumo: O presente artigo analisa a relação entre o direito à cidade, o planejamento urbano inclusivo, a mobilidade, a acessibilidade e o desenvolvimento local no contexto do Corredor Bioceânico. A pesquisa é parte integrante da Tese de Doutorado em Desenvolvimento Local em Contexto de Territorialidades da Universidade Católica Dom Bosco (UCDB) e fundamenta-se em revisão bibliográfica e documental dos marcos normativos brasileiros, como o Estatuto da Cidade e a Política Nacional de Mobilidade Urbana, além de referenciais teóricos de Lefebvre (2015), Gehl (2010, 2013), Maricato (2015) e Sachs (2000), articulados ao estudo de caso de Porto Murtinho (MS), ponto estratégico na rota logística que conecta o Brasil ao Chile. O método adotado é o indutivo, que parte da observação de situações específicas para a formulação de reflexões gerais, com abordagem quali-quantitativa, com ênfase nos aspectos qualitativos. Discute-se a relevância do Desenho Universal e da atuação da Rede Universitária da Rota de Integração Latino-Americana (UniRila) na promoção de cidades mais inclusivas e sustentáveis. Os resultados indicam que, embora o Corredor Bioceânico amplie a integração econômica e logística, persistem desafios na valorização do desenvolvimento local, essencial para a distribuição equitativa e sustentável dos benefícios dessa infraestrutura rodoviária.

Palavras-chave: planejamento urbano; mobilidade urbana; desenho universal; governança; sustentabilidade.

Abstract: This article analyzes the relationship between the right to the city, inclusive urban planning, mobility, accessibility, and local development within the context of the Bioceanic Corridor. The research is part of the Doctoral Thesis in Local Development in the Context of Territorialities at the Catholic University Dom Bosco (UCDB) and is based on a bibliographical and documentary review of Brazilian regulatory frameworks, such as the City Statute and the National Urban Mobility Policy, as well as theoretical references from Lefebvre (2015), Gehl (2010, 2013), Maricato (2015), and Sachs (2000), articulated with the case study of Porto Murtinho (MS), a strategic point on the logistics route connecting Brazil to Chile. The adopted method is inductive, starting from the observation of specific situations to formulate general reflections, using a qualitative-quantitative approach with an emphasis on qualitative aspects. The discussion addresses the relevance of Universal Design and the role of the University Network of the Latin American Integration Route (UniRila) in promoting more inclusive and sustainable cities. The results indicate that although the Bioceanic Corridor enhances economic and logistical integration, challenges remain in fostering local development, which is essential for the equitable and sustainable distribution of the benefits derived from this road infrastructure.

Keywords: urban planning; urban mobility; universal design; governance; sustainability.

Resumen: El presente artículo analiza la relación entre el derecho a la ciudad, la planificación urbana inclusiva, la movilidad, la accesibilidad y el desarrollo local en el contexto del Corredor Bioceánico. La investigación forma parte de la Tesis Doctoral en Desarrollo Local en el Contexto de Territorialidades de la Universidad Católica Dom Bosco (UCDB) y se fundamenta en una revisión bibliográfica y documental de los marcos normativos brasileños, como el Estatuto de la Ciudad y la Política Nacional de Movilidad Urbana, además de referencias teóricas de Lefebvre (2015), Gehl (2010, 2013), Maricato (2015) y Sachs (2000), articuladas con el estudio de caso de Porto Murtinho (MS), punto estratégico en la ruta logística que conecta Brasil con Chile. El método adoptado es el inductivo, que parte de la observación de situaciones específicas para la formulación de reflexiones generales, con un enfoque cuali-cuantitativo, haciendo énfasis en los aspectos

¹ Área prioritária da Agenda Temática do Dossiê IV: Desenvolvimento territorial integrado e governança.

² Universidade Católica Dom Bosco (UCDB), Campo Grande, Mato Grosso do Sul, Brasil.

cualitativos. Se discute la relevancia del Diseño Universal y de la actuación de la Red Universitaria de la Ruta de Integración Latinoamericana (UniRila) en la promoción de ciudades más inclusivas y sostenibles. Los resultados indican que, aunque el Corredor Bioceánico amplía la integración económica y logística, persisten desafíos en la valorización del desarrollo local, esencial para la distribución equitativa y sostenible de los beneficios de esta infraestructura vial.

Palabras clave: planificación urbana; movilidad urbana; diseño universal; gobernanza; sostenibilidad.

1 CONSIDERAÇÕES INICIAIS

O direito à cidade, um conceito fundamental estabelecido pela Constituição Federal Brasileira de 1988 e regulamentado pelo Estatuto da Cidade (Lei nº 10.257 [Brasil, 2001]), garante acesso equitativo a serviços, infraestrutura, oportunidades e participação política. Complementarmente, a Política Nacional de Mobilidade Urbana (Lei nº 12.587 [Brasil, 2012]) e as teorias de Gehl (2013) sublinham a importância do planejamento urbano inclusivo na criação de cidades humanas e resilientes.

Nesse contexto, o Corredor Bioceânico surge como um projeto de integração entre Brasil, Paraguai, Argentina e Chile, com Porto Murtinho (MS) posicionando-se como nó logístico estratégico. A presente análise busca aplicar o arcabouço normativo e teórico do direito à cidade a esse contexto, investigando como a infraestrutura logística, aliada a políticas participativas e sustentáveis, pode gerar impactos positivos duradouros, mitigando desigualdades e ampliando oportunidades socioeconômicas.

Metodologicamente, a pesquisa fundamenta-se em revisão bibliográfica e documental, com abordagem quali-quantitativa e utilização do método indutivo, que parte da observação de casos específicos para a construção de reflexões gerais (Marques *et al.*, 2017). O estudo articula referenciais teóricos como Gehl (2013), Maricato (2015) e Sachs (2000) às políticas públicas nacionais e ao caso de Porto Murtinho, analisando seus desafios e potencialidades no contexto do Corredor Bioceânico.

O artigo organiza-se em quatro seções principais, incluindo esta introdução denominada considerações iniciais. A segunda discute o direito à cidade sob as dimensões do planejamento urbano, mobilidade e acessibilidade; a terceira aborda o Corredor Bioceânico, com foco em Porto Murtinho e na Rede Universitária da Rota de Integração Latino-Americana (UniRila), além do Desenvolvimento Local sob uma perspectiva multidimensional e participativa; e a quarta e última, intitulada considerações finais, reúne os principais resultados e reflexões sobre a integração entre políticas urbanas inclusivas, inovação tecnológica e sustentabilidade.

2 O DIREITO À CIDADE A PARTIR DO PLANEJAMENTO URBANO, MOBILIDADE E ACESSIBILIDADE

O direito à cidade, conceito que se consolidou no Brasil especialmente com a Constituição Federal de 1988, está intrinsecamente ligado ao planejamento urbano, à mobilidade e à acessibilidade. A Carta Magna inaugurou no Brasil uma visão mais democrática e inclusiva sobre o uso do espaço urbano, reconhecendo-o como um espaço de direitos coletivos e assegurando, entre outros, o direito à moradia e ao uso democrático e acessível da cidade por todas as camadas sociais.

Essa perspectiva foi reforçada com o Estatuto da Cidade, que regulamenta os arts. 182 e 183 da Constituição e, em seu art. 2º, estabelece a “garantia do direito a cidades sustentáveis,

entendido como o direito à terra urbana, à moradia, ao saneamento ambiental, à infraestrutura urbana, ao transporte e aos serviços públicos, ao trabalho e ao lazer, para as presentes e futuras gerações”. Trata-se de um marco que busca equilibrar o desenvolvimento urbano com a preservação ambiental, aliando justiça social e responsabilidade intergeracional.

No campo da mobilidade, a Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU), tornou-se um instrumento essencial para integrar diferentes modos de transporte, melhorar a acessibilidade e promover o acesso universal à cidade. Sancionada após 17 anos de tramitação, a PNMU prioriza o transporte público coletivo e os modos não motorizados, incorporando diretrizes de sustentabilidade e de coordenação com o planejamento urbano, além de prever investimentos e financiamentos para a infraestrutura de transporte.

Como referencial teórico, parte-se da premissa formulada por Henri Lefebvre (2015), apresentada pela primeira vez em 1968, que defende o uso coletivo, democrático e socialmente justo do espaço urbano. A partir da perspectiva do autor, o planejamento urbano deixa de ser apenas uma ferramenta técnica tornando-se um instrumento político de redistribuição territorial e promoção da equidade.

Nesse contexto, ao considerar que o planejamento urbano deve transcender o campo normativo e técnico para efetivar o direito à cidade em sua dimensão social e experiencial, torna-se fundamental incorporar referenciais que priorizem a vivência humana no espaço urbano. Essa perspectiva encontra ressonância nas proposições de Gehl (2013), cujas reflexões sobre a cidade e o cotidiano urbano enfatizam a centralidade das pessoas no processo de planejamento e na construção de cidades mais inclusivas, seguras e sustentáveis.

Para o autor, a qualidade da vida urbana depende da promoção da mobilidade ativa e da criação de espaços públicos que favoreçam o encontro, a permanência e o deslocamento seguro e confortável de pedestres e ciclistas. Ele defende recolocar “as pessoas no centro do planejamento urbano”, criticando o modelo funcionalista e tecnocrático que privilegiou o transporte motorizado individual e gerou “espaços públicos desumanizados”, com segregação dos modos ativos e enfraquecimento das relações sociais.

Gehl introduz a noção de “dimensão humana”, compreendendo as formas de apropriação do espaço mediadas pelas capacidades corporais, cognitivas e sensoriais, bem como pelos ritmos e escalas da presença física no território. A vivência urbana envolve deslocamentos, pausas, interações e percepções ambientais, e sua ausência nos processos de planejamento contribuiu para a fragmentação da cidade e a perda do espaço público como arena de encontro e construção coletiva.

Sua proposta de reorientar o planejamento urbano valoriza o desenho inclusivo, a mobilidade ativa e a qualificação dos espaços públicos como componentes fundamentais da saúde, da coesão social e da sustentabilidade, alinhando-se aos Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS 11). Gehl afirma que “[...] a cidade sustentável é geralmente fortalecida se grande parte de seu sistema de transporte puder se dar por meio da ‘mobilidade verde’, ou seja, deslocar-se a pé, de bicicleta ou por transporte público” (Gehl, 2013, p.7), destacando os benefícios econômicos, ambientais e sociais. Assim, suas contribuições oferecem fundamentos relevantes para a concretização dos princípios da PNMU, propondo uma perspectiva ética e humanizada do direito à cidade, que integra mobilidade, desenho urbano e sustentabilidade.

2.1 O direito à cidade inclusiva

A Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU) orienta os municípios a promoverem uma mobilidade mais inclusiva e sustentável, priorizando modos não motorizados, seguido pelo transporte público e, por último, o individual motorizado. Prevê a obrigatoriedade de Planos de Mobilidade para cidades com mais de 20 mil habitantes, articulados ao Plano Diretor, e valoriza a mobilidade ativa. Entre seus princípios está a acessibilidade universal, o que exige observância de normas técnicas específicas como as determinadas pela Associação Brasileira de Normas Técnicas – ABNT.

A acessibilidade pode ser entendida a partir de um significado mais amplo, estritamente vinculado à inclusão e cidadania, um direito social inalienável que garante a participação social em condições de igualdade para todas as pessoas. Sua aplicação é fundamental na construção de espaços que eliminem barreiras para proporcionar ambientes seguros e inclusivos. No Brasil, a acessibilidade tornou-se uma temática complexa e multidisciplinar, influenciando práticas de engenharia e arquitetura, e evoluiu por meio de uma série de ações políticas e legislativas desde a Constituição (Brasil, 1988), que garantem o direito de igualdade a todos os cidadãos. Marcos legais importantes incluem a Lei nº 10.098/2000, o Decreto nº 5.296/2004 (que regulamenta também a Lei nº 10.048/2000), e a Lei Brasileira de Inclusão (LBI) nº 13.146/2015, todas destinadas a ampliar as garantias para pessoas com deficiência e outros grupos com mobilidade reduzida, como idosos e gestantes (ENAP, 2019).

Para além do conceito de acessibilidade, a cartilha desenvolvida pelo Governo do Estado de São Paulo (2010), afirma que o desenho universal surgiu na década de 1990, proposto por um grupo de arquitetos e especialistas comprometidos com uma abordagem projetual centrada no ser humano e na valorização da diversidade. O objetivo foi estabelecer critérios projetuais que permitissem que edificações, ambientes internos, espaços urbanos e produtos fossem acessíveis e utilizáveis pelo maior número possível de pessoas, independentemente de suas capacidades físicas, sensoriais ou cognitivas. Desse esforço, resultaram os sete princípios do Desenho Universal, amplamente reconhecidos e incorporados em planejamentos para a acessibilidade global: Uso equitativo, Uso flexível, Uso simples e intuitivo, Informação de fácil percepção, Tolerância ao erro, Baixo esforço físico e Tamanho e espaço para aproximação e uso (São Paulo, 2010).

Segundo Cambiaghi (2004), o conceito de Desenho Universal surgiu tanto das reivindicações de movimentos de pessoas com deficiência quanto da busca de arquitetos e urbanistas por projetos mais democráticos e inclusivos. A acessibilidade universal pode ser alcançada por diferentes estratégias: criar produtos e serviços que já nasçam acessíveis, desenvolver soluções adaptáveis e padronizar interfaces compatíveis com tecnologias assistivas. Nessa perspectiva, o “design para todos” aplicado a moradia, educação, trabalho, lazer e transportes contribui para a eliminação de barreiras e a promoção da autonomia. Embora relacionados, acessibilidade e desenho universal diferem no escopo: a primeira visa remover obstáculos específicos, enquanto o segundo adota uma concepção proativa que integra a diversidade desde o planejamento, constituindo um avanço conceitual e prático rumo a sociedades mais equitativas e inclusivas.

2.2 Planejamento urbano inclusivo

A urbanização brasileira tem sido marcada por exclusão e desigualdade, decorrentes da concentração fundiária, especulação imobiliária e ausência de políticas públicas eficazes. Para

Maricato (2015), essa crise estrutural está enraizada nas contradições do capitalismo, cuja resposta histórica da população excluída foi a autoconstrução e a ocupação de áreas periféricas sem infraestrutura.

Nunca é demais lembrar, como já fizeram numerosos autores, que a existência das cidades precede o capitalismo. No entanto, com ele as cidades mudam [...] em algum momento da primeira década do século XXI o mundo passou a ser predominantemente urbano (Maricato, 2015, p.17).

A autora destaca o papel central dos movimentos sociais urbanos, que denunciam desigualdades socioespaciais, propõem alternativas e pressionam por políticas de moradia, saneamento, mobilidade e acesso a serviços, ganhando força especialmente a partir dos anos 1970. Contudo, programas como o Minha Casa Minha Vida deslocaram parte dessa atuação para espaços formais de participação, reduzindo a força de mobilização e revelando limites das políticas quando subordinadas ao mercado imobiliário e à lógica neoliberal.

Para enfrentar a crise urbana, Maricato defende o fortalecimento da mobilização social e o controle popular sobre as políticas, com gestão democrática e participação cidadã ativa. O combate ao “analfabetismo urbanístico” é fundamental, conceito usado “[...] para expressar essa ignorância predominantemente sobre a realidade e, em especial, a realidade do ambiente construído” (Maricato, 2015, p. 21). Assim, os movimentos sociais são decisivos na mediação entre interesses populares e poder público, apontando caminhos para cidades mais justas e inclusivas.

Considerando as ideias da autora e os princípios do Desenho Universal, destacadas anteriormente, apresenta-se a seguintes conexões:

Quadro 1 – Pensamento de Maricato (2015) aplicados ao Desenho Universal

Ideia de Maricato (2015)	Conexão com o Desenho Universal
Urbanização excludente e desigual – resultado da especulação e da ausência de políticas públicas.	O Desenho Universal propõe cidades planejadas para todos, com acessibilidade embutida desde o início do projeto urbano.
Autoconstrução e periferização – resposta da população excluída diante da omissão do Estado.	Ambientes auto construídos geralmente não atendem aos critérios de acessibilidade; o Desenho Universal exige planejamento inclusivo.
Analfabetismo urbanístico – desconhecimento da população e dos gestores sobre o funcionamento da cidade.	O Desenho Universal atua também como uma ferramenta educativa, promovendo consciência sobre a necessidade de espaços inclusivos.
Movimentos sociais como protagonistas da transformação urbana.	Ambos reconhecem a importância da ação coletiva para a promoção de uma cidade justa, acessível e democrática.
Crítica à influência do mercado imobiliário nas políticas públicas urbanas.	O Desenho Universal busca romper com a lógica de mercado excludente, promovendo o direito ao espaço urbano para todos.
Proposta de planejamento urbano inclusivo, participativo e democrático.	O Desenho Universal fornece os princípios práticos e éticos para que o planejamento urbano seja verdadeiramente inclusivo.

Fonte: Maricato (2015). Governo do Estado de São Paulo (2010). Adaptado pelas autoras.

A integração das ideias de Maricato com os princípios do Desenho Universal destaca a necessidade de um planejamento urbano inclusivo e democrático. Enquanto Maricato critica a urbanização excludente e a ausência de políticas públicas, o Desenho Universal oferece soluções

práticas para criar cidades acessíveis a todos. Seus princípios orientam o desenvolvimento de espaços urbanos equitativos, seguros e funcionais, promovendo o direito à cidade e a justiça social. A combinação dessas abordagens reforça a importância de projetar ambientes urbanos que respeitem as diversidades físicas, sensoriais e sociais da população.

Ampliando as conexões, relaciona-se a seguir os 7 princípios do Desenho Universal com o planejamento urbano, de modo a propor exemplos práticos na produção de espaços urbanos equitativos, seguros e funcionais.

Quadro 2 – Sete Princípios do Desenho Universal aplicados ao Planejamento Urbano

Princípio	Aplicação no Planejamento Urbano	Exemplos Práticos
1. Uso equitativo	Garantir que todos possam usufruir dos espaços e serviços urbanos em igualdade de condições.	– Calçadas acessíveis para cadeirantes, idosos e pessoas com carrinhos de bebê. – Transporte público adaptado para pessoas com deficiência.
2. Uso flexível	Oferecer múltiplas formas de uso e acesso, adaptando-se às diferentes necessidades dos usuários.	– Mobiliário urbano ajustável (bancos com e sem encosto, com apoio de braço) – Vias compartilhadas para pedestres, ciclistas e veículos.
3. Uso simples e intuitivo	Criar sistemas urbanos compreensíveis e fáceis de usar, independentemente da idade ou nível educacional.	– Sinalização clara com pictogramas e cores contrastantes. – Mapas táteis e interativos em espaços públicos.
4. Informação de fácil percepção	Disponibilizar informações acessíveis a diferentes formas de percepção (visual, auditiva, tátil).	– Semáforos com sinal sonoro e visual – Painéis informativos em braile e QR Codes para celular.
5. Tolerância ao erro	Projetar ambientes que previnam acidentes e sejam seguros mesmo diante de erros ou limitações momentâneas.	– Guias rebaixadas bem sinalizadas e antiderrapantes – Travessias com tempo de semáforo adequado a diversos ritmos de locomoção.
6. Baixo esforço físico	Reduzir o esforço físico necessário para deslocamentos, promovendo autonomia e conforto.	– Rampas com inclinação adequada. – Percursos contínuos e planos com áreas de descanso regulares.
7. Dimensão e espaço para uso	Garantir espaço suficiente para o uso confortável por todos, inclusive com equipamentos de auxílio à mobilidade.	– Banheiros públicos acessíveis com espaço para cadeira de rodas – Elevadores amplos em estações, prédios públicos e terminais de transporte.

Fonte: Maricato (2015). Governo do Estado de São Paulo (2010). Adaptado pelas autoras.

Ao incorporar os princípios do Desenho Universal no planejamento urbano, a cidade se torna mais democrática, funcional e acolhedora. A integração dessas abordagens reforça a necessidade de transformar a cultura urbanística, fortalecer a participação social e garantir o direito à cidade de forma equitativa e justa.

2.3 Mobilidade urbana no contexto das cidades inteligentes

O conceito de Cidades Inteligentes (Smart City) envolve o uso estratégico de tecnologias digitais para melhorar a qualidade de vida urbana, aumentar a eficiência dos serviços públicos, promover a sustentabilidade e ampliar a participação cidadã. Para a European Commission (2014), trata-se de cidades que “utilizam soluções digitais para tornar redes e serviços tradicionais mais eficientes, beneficiando diretamente seus moradores e as atividades econômicas locais”, indo além da simples otimização de recursos, incluindo sistemas de transporte conectados, gestão eficiente de água e resíduos, iluminação e climatização sustentáveis, administração participativa e políticas para uma população em envelhecimento.

Bouskela *et al.* (2016) definem as Smart Cities como uma evolução no modelo de gestão urbana, integrando tecnologias digitais, pessoas e processos para “promover a eficiência operacional, a sustentabilidade e a qualidade de vida”, estruturando-se em sistemas interconectados que fortalecem a transparência, a participação social e a tomada de decisões baseada em dados. Inspiradas em práticas como a Iniciativa Cidades Emergentes e Sustentáveis (ICES), essas cidades colocam as pessoas no centro do planejamento, priorizando mobilidade, segurança, acesso à água, educação, saúde, inclusão social e uso sustentável de recursos naturais.

A conectividade móvel e a adoção de smartphones ampliam o potencial de governança participativa, permitindo “a oferta de serviços públicos personalizados, responsivos e inclusivos” e a comunicação bidirecional entre cidadãos e centros de controle urbano (Bouskela *et al.*, 2016, p. 34). Exemplos incluem sistemas de transporte inteligentes, gestão automatizada de resíduos, iluminação pública inteligente, monitoramento ambiental em tempo real e videomonitoramento com reconhecimento de padrões, que aumentam a eficiência da segurança e das políticas sociais.

Quadro 3 – Focos centrais de uma *Smart City*

Foco	Descrição
Sustentabilidade	Utiliza tecnologia digital para reduzir custos e otimizar o uso de recursos naturais, garantindo que a gestão atual não comprometa o futuro.
Inclusão e Transparência	Mantém canais de comunicação diretos com os cidadãos, promove o uso de dados abertos e permite o acompanhamento das finanças públicas.
Geração de riqueza	Disponibiliza infraestrutura para empregos qualificados, inovação, competitividade e crescimento econômico.
Foco no cidadão	Emprega tecnologia digital para melhorar a qualidade de vida, oferecendo acesso rápido e eficiente aos serviços públicos.

Fonte: Bouskela *et al.* (2016, p. 38). Adaptado pelas autoras.

Desse modo, o desenvolvimento de uma Smart City deve ser entendido como estratégia presente e viável, exigindo investimentos estratégicos, integração institucional e participação ativa da sociedade civil. Nesse modelo, “[...] a tecnologia [...] passa a ser um instrumento essencial para a construção de cidades mais justas, resilientes e sustentáveis”, integrando inovação digital, necessidades sociais e sustentabilidade.

Nesse sentido, em dezembro de 2020 foi lançada a Carta Brasileira para Cidades Inteligentes, fruto de um processo colaborativo de quinze meses “[...] em parceria com órgãos governamentais, sociedade civil, setor privado e instituições acadêmicas, visando estabelecer uma estratégia nacional para o desenvolvimento de cidades inteligentes e sustentáveis no Brasil” (Brasil, 2020, p.

5). Inspirada na Agenda 2030 e na Nova Agenda Urbana, propõe “integrar transformação digital e desenvolvimento urbano, respeitando a diversidade territorial e combatendo desigualdades socioespaciais históricas” (Brasil, 2020, p. 12-14).

A Carta define:

Cidades inteligentes são cidades comprometidas com o desenvolvimento urbano e a transformação digital sustentáveis, [...] que atuam de forma planejada, inovadora, inclusiva e em rede, [...] utilizam tecnologias para solucionar problemas concretos, criar oportunidades, oferecer serviços com eficiência, reduzir desigualdades, aumentar a resiliência e melhorar a qualidade de vida de todas as pessoas (Brasil, 2020, p. 28).

O documento reconhece as cidades como centros estratégicos de desenvolvimento econômico e atribui aos governos locais papel central na implementação da Agenda 2030. Ao alinhar transformação digital e desenvolvimento urbano, busca fortalecer capacidades institucionais, ampliar a efetividade das políticas públicas e promover justiça socioespacial.

Assim, o conceito de Cidades Inteligentes ultrapassa a simples adoção de tecnologias, constituindo um paradigma de gestão urbana que combina inovação tecnológica, sustentabilidade ambiental, inclusão social e participação cidadã. No Brasil, a Carta consolida diretrizes para integrar inovação e desenvolvimento urbano, considerando desigualdades territoriais e diversidade sociocultural como elementos centrais do planejamento.

3 O CORREDOR BIOCEÂNICO NO CONTEXTO DAS CIDADES SUL-MATO-GROSSENSSES

A Iniciativa de Integração da Infraestrutura Regional Sul-Americana (IIRSA), criada em 2000, reuniu 12 países para melhorar a infraestrutura e reduzir custos de transporte. Em 2015, a Declaração de Assunção estabeleceu o Corredor Bioceânico, ligando o Brasil ao Chile como rota logística estratégica de 2.396 km, conectando Campo Grande aos portos do norte chileno (Wilke, 2022). Segundo o autor, trata-se de um “Corredor Logístico” que busca “aumentar a competitividade, reduzir custos e estimular o desenvolvimento econômico”, especialmente no Mato Grosso do Sul, além de ampliar o acesso aos mercados asiáticos e pacíficos.

Wilke (2022) ressalta desafios como a construção de pontes e rodovias, integração aduaneira e superação de gargalos fronteiriços, mas aponta benefícios para o turismo e serviços. O traçado parte de Campo Grande, passa por Porto Murtinho, Carmelo Peralta, Mariscal Estigarribia e Pozo Hondo, entra na Argentina por Misión La Paz, Tartagal, Jujuy e Salta, chegando ao Chile pelo Passo de Jama até Antofagasta, Mejillones e Iquique (UFMS, 2025).

A concepção da rota remonta à primeira reunião de presidentes da América do Sul, quando foi criada a IIRSA (Barros *et al.*, 2020). Incorporada ao Cosiplan/Unasul, sofreu desaceleração a partir de 2017, mas o Corredor Bioceânico seguiu adiante, visando integrar regiões pouco conectadas, como o Centro-Oeste brasileiro, o Chaco paraguaio, o noroeste argentino e o norte chileno. Para Barros *et al.* (2020, p. 10), a obra “promoverá a criação de cadeias regionais de valor e melhorará a inserção [...] nas cadeias globais de valor”.

O Mato Grosso do Sul, por sua localização estratégica e conexão multimodal, tem potencial para se consolidar como hub logístico nacional e internacional, facilitando o escoamento de produtos e promovendo integração comercial entre Atlântico e Pacífico.

Contudo, Bitencourt e Mesa (2023) alertam para efeitos socioespaciais negativos: “a valorização acentuada dos imóveis [...] vem expulsando famílias de baixa renda para áreas de risco

[...] e até para a cidade paraguaia de Carmelo Peralta”, intensificando segregação e pressionando serviços públicos. Apesar de Porto Murtinho se tornar um nó estratégico, há ausência de políticas locais articuladas para mitigar desigualdades, o que “compromete o desenvolvimento socioeconômico inclusivo (Bitencourt; Mesa, 2023).

Desde 2017, grupos de trabalho têm debatido o Corredor, com destaque para a VIII Reunião em 2019, o Fórum Internacional da Rota Bioceânica em 2021 e, mais recentemente, o Seminário Internacional da Rota Bioceânica e o 6º Foro de los Gobiernos Subnacionales, realizado em fevereiro de 2025, reunindo autoridades e especialistas de Brasil, Paraguai, Argentina e Chile para discutir avanços e desafios do projeto.

3.1 Porto Murtinho: a porta de entrada para o corredor bioceânico

Porto Murtinho, localizado “na fronteira com o Paraguai, às margens do Rio Paraguai” (IBGE, 2017), integra a Microrregião do Baixo Pantanal e a Mesorregião do Pantanal Sul-Mato-Grossense. Fundado em 1892 com a criação de um porto na Fazenda Três Barras para embarque de erva-mate, recebeu o nome em homenagem a Joaquim Murtinho, presidente do Banco Rio e Mato Grosso. Segundo Lima (2013, p. 35), a economia local da primeira metade do século XX atraiu italianos, portugueses, espanhóis, alemães e árabes, que “[...] transpuseram ao Pantanal um tipo de cultura [...] que não correspondia às condições existentes no local, mas que [...] geraram um protótipo arquitetônico próprio da região”.

A instalação do porto foi decisiva para a consolidação de ciclos econômicos como o da erva-mate, iniciado após a Guerra do Paraguai, e o do tanino, descoberto em 1934, além de influenciar a escolha do local “[...] principalmente à facilidade de acesso em função da menor proximidade de área não alagadiça com a margem esquerda do Rio Paraguai” (Lima, 2013, p. 79). Apesar da interrupção do progresso em 1902 com a falência do Banco Rio e Mato Grosso e das grandes cheias das décadas de 1970 e 1980 — que motivaram a construção de um dique —, Porto Murtinho manteve características econômicas, culturais e arquitetônicas únicas, hoje fortalecidas pelo turismo pesqueiro.

Dados do IBGE (2025) indicam que, em 2022, a população era de 12.859 habitantes, com densidade de 0,73 hab/km². O PIB per capita em 2021 foi de R\$ 27.314,06, e o município se destaca pelo saneamento básico, com 84,4% dos domicílios com esgotamento sanitário adequado — a melhor marca do estado. Ainda assim, apresenta desafios em indicadores como IDEB (4,9 nos anos iniciais e 4 nos finais) e taxa de escolarização (94,1% para crianças de 6 a 14 anos).

Localizado entre os rios Nabileque e Paraguai, Porto Murtinho ocupa menos de 3% do Pantanal e é a segunda menor das onze sub-regiões da área (SOS Pantanal, 2024). A região é reconhecida por atrativos naturais, como o Morro Pão de Açúcar, o Fecho dos Morros e o Morro Celina, além da pesca de espécies como pintado e dourado, respeitando o período de piracema.

No contexto da Rota de Integração Latino-Americana (RILA) e do Corredor Bioceânico, Bitencourt e Mesa (2023, p. 58) apontam que “[...] a criação de empregos [...] e a expectativa de atração de investimentos decorrentes da RILA têm imposto novos usos territoriais”, elevando a demanda imobiliária e alterando a dinâmica urbana. A perspectiva é que a RILA consolide Porto Murtinho como plataforma logística internacional estratégica para Mato Grosso do Sul e regiões vizinhas, ampliando a competitividade da produção regional nos mercados sul-americanos e asiáticos e reduzindo custos de importações. No entanto, “[...] a perspectiva global e regional

que orienta o projeto não tem priorizado as transformações socioeconômicas na escala local” (Bitencourt; Mesa, 2023).

Os autores concluem que, embora a infraestrutura seja estratégica para a integração física e econômica da América do Sul, fortalecendo a posição de Mato Grosso do Sul e de Porto Murtinho como elo logístico entre o Atlântico e o Pacífico, os investimentos estaduais e nacionais estão “[...] sobretudo, no desenvolvimento de infraestrutura voltada à fluidez logística da produção estadual, enquanto o desenvolvimento socioeconômico, o planejamento urbano e a ampliação dos serviços públicos locais permanecem em segundo plano” (Bitencourt; Mesa, 2023, p. 63-64). Isso reforça a necessidade de maior articulação entre escalas de poder para que os benefícios do projeto sejam distribuídos de forma equitativa, garantindo um desenvolvimento inclusivo e sustentável.

3.2 A rede universitária da rota de Integração Latino-Americana – UNIRILA

De acordo com o Observatório Acadêmico da Rota Bioceânica (Observarota, 2025), a Rede de Universidades do Corredor Bioceânico foi criada a partir do acordo firmado pelos presidentes do Brasil, Paraguai, Argentina e Chile na Declaração de Assunção sobre os Corredores Bioceânicos, em 2015. A Rede foi formalmente criada em 2016 por meio da Declaração de Campo Grande, assinada por instituições do CRIE-MS e de outros países, e oficializada em âmbito federal em 2017 com a Declaração de Brasília pelos presidentes dos quatro países (Observarota, 2025).

Com a criação da Rede de Universidades do Corredor Bioceânico em 2016, neste mesmo ano, os representantes das instituições acadêmicas assinaram o Convênio de Cooperação Recíproca, que atribuiu a esta Rede o nome de Rede Universitária da Rota de Integração Latino-Americana (UniRila) (Observarota, 2025).

Segundo a Universidade Estadual de Mato Grosso do Sul (UEMS, 2023), a UniRila é composta pelas universidades que fazem parte do CRIE-MS (Conselho de Reitores das Instituições de Ensino Superior de Mato Grosso do Sul), incluindo a própria UEMS, UCDB (Universidade Católica Dom Bosco), UFMS (Universidade Federal de Mato Grosso do Sul), UFGD (Universidade Federal da Grande Dourados), Universidade Anhanguera/Uniderp e IFMS (Instituto Federal de Mato Grosso do Sul), além das universidades internacionais, como a Universidade Nacional de Jujuy e a Universidade Nacional de Salta, da Argentina, a Universidade de Antofagasta e a Universidade Católica do Norte, do Chile, e a Universidade Nacional de Assunção, do Paraguai.

Essa colaboração interinstitucional é fundamental para o avanço científico, promovendo a produção acadêmica e a disseminação dos resultados das pesquisas que fundamentam, e continuam a fundamentar, as iniciativas voltadas para a implementação do Corredor Bioceânico. Assim, a UniRila se configura como uma ferramenta estratégica para o desenvolvimento integrado das regiões participantes deste processo.

3.3 O DESENVOLVIMENTO LOCAL NO CONTEXTO DO CORREDOR BIOCEÂNICO

O conceito de desenvolvimento local pode ser considerado complexo, diverso e heterogêneo. Sua elaboração teórica tem sido debatida por diversos autores, que destacam, entre outros aspectos, o papel central da sociedade civil na valorização dos recursos e das potencialidades específicas de cada território.

Segundo Sachs (2000), no século XX, os ideais de desenvolvimento e direitos humanos se fortaleceram como resposta aos traumas da Grande Depressão e da Segunda Guerra Mundial,

influenciando a criação da ONU e a libertação de povos colonizados. A consciência ambiental surgiu posteriormente, impulsionada pelo impacto de eventos globais e pelo reconhecimento da finitude dos recursos naturais. O autor aponta que a compreensão da finitude dos recursos naturais consolidou-se em âmbito internacional, sendo oficializada na Conferência de Estocolmo (1972) e reforçada na Eco-92, no Rio de Janeiro.

Logo, essa revolução ambiental provocou mudanças profundas na forma como pensamos o desenvolvimento. Para o autor, passa-se a valorizar uma ética que une a solidariedade com as pessoas de hoje e com as futuras gerações.

A ecologização do pensamento (Edgar Morin) nos força a expandir nosso horizonte de tempo. Enquanto os economistas estão habituados a raciocinar em termos de anos, no máximo em décadas, a escala de tempo da ecologia se amplia para séculos e milênios. Simultaneamente, é necessário observar como nossas ações afetam locais distantes de onde acontecem, em muitos casos implicando todo o planeta ou até mesmo a biosfera (Sachs, 2000, p. 49-50).

No contexto do pensamento sobre o desenvolvimento na era do meio ambiente, o autor conclui que, diante das transformações no pensamento científico, a ecologia moderna ampliou sua visão, deixando de lado os antigos modelos de equilíbrio para considerar a longa e complexa história da natureza. Isso nos leva a repensar a própria trajetória humana como parte de um processo de coevolução com o planeta. Enquanto diversas áreas do conhecimento acompanham essa mudança de perspectiva, a economia, curiosamente, caminha na direção oposta, afastando-se do tempo histórico que a originou. Esse distanciamento ajuda a explicar por que, muitas vezes, ela é vista como uma ciência rígida e limitada diante dos desafios do presente e do futuro.

Assim, compreende-se que Sachs apresenta uma visão sustentável para o desenvolvimento, sem deixar de abranger as questões econômicas e sociais, destacando em sua teoria uma visão multidimensional.

No contexto das teorias do desenvolvimento local, a partir de uma visão multidimensional, no que se aplica ao Corredor Bioceânico, Asato (2021) destaca que essa perspectiva também pode contribuir significativamente para a redução de impactos sociais e ambientais, especialmente quando pensado de forma local e participativa. Isso se deve, em particular, à possibilidade de criação de um novo itinerário que favoreça as relações econômicas, comerciais e socioculturais entre os países sul-americanos.

O desenvolvimento proposto no estudo de Asato (2021) visa à população como sujeito social de enfrentamento dos impactos da rota de integração, sendo que:

[...] o conceito de desenvolvimento local sugere um movimento de base bottom up, ou seja, de “baixo para cima”, o que é proposto por Santos e Rodriguez – Garavito (2006), como forma de vislumbrar, nas ações da sociedade civil, o ator principal do processo de construção coletiva, em razão de que o processo decisório não pode nem deve ser entendido como exclusivo do Estado ou das elites econômicas locais (Asato, 2021, p. 65).

Esse entendimento aponta para a necessidade de ressignificar o papel da sociedade civil, não apenas como beneficiária das políticas, mas como protagonista de processos que articulam demandas locais e constroem alternativas coletivas de desenvolvimento. Nessa visão, o poder de decisão não deve ser monopólio do Estado ou das elites econômicas locais, mas compartilhado, reconhecendo o papel central da participação comunitária na definição de estratégias e ações para o território.

Portanto, o desenvolvimento local deve ser compreendido não como uma fórmula universal capaz de solucionar de imediato os problemas de uma comunidade, mas como um processo social e econômico enraizado no território e orientado pelas necessidades, recursos e capacidades da população que nele vive. Conforme Vachon (1995), trata-se de “[...] recriar a vontade e a capacidade de um meio produzir seu próprio desenvolvimento”.

O autor complementa que, ao contrário de modelos centrados apenas em indicadores econômicos, o desenvolvimento local integra preocupações sociais, culturais e ambientais às dimensões produtivas (Vachon; Coallier, 1993). O processo é necessariamente participativo, com a população colocada no centro da reconquista de seu espaço econômico, social e cultural. A participação comunitária não é um elemento acessório, mas o núcleo da estratégia de ação, devendo ser mobilizada ao longo de todas as etapas, por meio de práticas de concertação, parcerias e cooperação entre atores públicos e privados.

Assim, compreende-se que o desenvolvimento local, para Vachon e Coallier (1993), constitui um processo dinâmico e integrador, que ultrapassa a dimensão estritamente econômica para abarcar aspectos sociais, culturais e ambientais, tendo como núcleo a participação ativa da comunidade em todas as etapas. Para alcançar resultados efetivos e sustentáveis, é imprescindível que se fortaleçam elementos como a ancoragem territorial, garantindo o vínculo do projeto à realidade geográfica, social e cultural do território; a força endógena, que assegura a capacidade da própria comunidade de conduzir seu desenvolvimento; e a abordagem global, que promove a articulação e integração de iniciativas setoriais em um plano comum (Vachon; Coallier, 1993). Dessa forma, o desenvolvimento local se consolida como um caminho capaz de potencializar recursos e capacidades internas, construindo soluções mais adequadas e duradouras às especificidades de cada território.

Portanto, diante do exposto, observa-se que o desenvolvimento local, quando concebido a partir de uma perspectiva multidimensional, incorpora de maneira indissociável as dimensões econômica, social, cultural e ambiental, articulando-as em prol de estratégias territorializadas e participativas. Essa abordagem, sustentada por autores como Asato (2021), Santos e Rodriguez-Garavito (2006), Sachs (2000), e Vachon e Coallier (1993), enfatiza a centralidade da sociedade civil como protagonista na definição e condução de seu próprio processo de desenvolvimento, por meio de práticas inclusivas e colaborativas que fortalecem a identidade e a coesão social. No caso de iniciativas como o Corredor Bioceânico, tal concepção amplia as possibilidades de integração regional, redução de impactos e promoção de benefícios compartilhados, desde que respeitados os contextos locais e potencializadas as capacidades endógenas. Assim, mais do que um modelo de gestão territorial, o desenvolvimento local configura-se como um processo contínuo de construção coletiva, no qual a ancoragem territorial, a força endógena e a abordagem global atuam de forma integrada para garantir soluções duradouras e adaptadas às especificidades de cada comunidade.

4 CONSIDERAÇÕES FINAIS

A análise do direito à cidade, sob a ótica do planejamento urbano, da mobilidade e da acessibilidade, evidencia que a construção de cidades inclusivas, sustentáveis e democráticas demanda um compromisso efetivo entre políticas públicas, participação social e princípios de desenho urbano humanizado. O marco jurídico brasileiro, consolidado na Constituição Federal,

no Estatuto da Cidade e na Política Nacional de Mobilidade Urbana, oferece diretrizes claras para garantir que o espaço urbano seja acessível, seguro e promotor de bem-estar coletivo. Esses direitos se concretizam plenamente quando incorporados desde a concepção dos projetos, por meio do Desenho Universal, que considera a diversidade humana como eixo estruturante da cidade.

A democratização da cidade depende de enfrentar a urbanização excludente e a influência desproporcional do mercado imobiliário, fortalecendo a mobilização social e o conhecimento sobre o território. Nesse sentido, a integração entre os princípios do Desenho Universal e a gestão democrática permite transformar o planejamento urbano em ferramenta concreta de justiça social, garantindo que o espaço urbano seja produzido para e com todos.

No cenário contemporâneo, a incorporação do conceito de Cidades Inteligentes amplia as possibilidades de gestão eficiente, sustentabilidade ambiental e inclusão social. Entretanto, a tecnologia isoladamente não é capaz de resolver desigualdades históricas; é imprescindível que esteja atrelada a processos participativos e a políticas públicas sensíveis às realidades locais.

A análise do Corredor Bioceânico e de seu impacto em Porto Murtinho demonstra o potencial de grandes projetos de infraestrutura para impulsionar a economia e integrar territórios. Todavia, há riscos de intensificação da segregação socioespacial caso não haja planejamento urbano inclusivo e políticas locais que acompanhem o ritmo das transformações econômicas e territoriais.

Nesse contexto, o desenvolvimento local surge como estratégia indispensável para que projetos de integração regional sejam sustentáveis e equitativos. Ao adotar uma abordagem multidimensional, articulando dimensões econômica, social, cultural e ambiental, e fortalecendo a participação da sociedade civil, o desenvolvimento local permite que comunidades não sejam meras espectadoras, mas protagonistas de seu próprio futuro.

Assim, garantir o direito à cidade no contexto de transformações estruturais, como as provocadas pelo Corredor Bioceânico, requer alinhar políticas urbanas inclusivas, princípios de acessibilidade universal, inovação tecnológica e estratégias de desenvolvimento local. Somente a partir dessa integração será possível construir cidades que sejam, simultaneamente, competitivas, sustentáveis e humanas, espaços de vida onde o progresso econômico caminhe lado a lado com a justiça social e o respeito à diversidade.

REFERÊNCIAS

ASATO, Thiago Andrade. *A Rota Bioceânica como campo de possibilidades para o desenvolvimento da atividade turística*. 2021. Tese (Doutorado em Desenvolvimento Local) – Universidade Católica Dom Bosco (UCDB), Campo Grande, 2021.

BARROS, Pedro Silva; PADULA, Raphael; SEVERO, Luciano Wexell; SAMURIO, Sofia Escobar; GONÇALVES, Julia de Souza Borba. *Corredor bioceânico de Mato Grosso do Sul ao pacífico: produção e comércio na rota da integração sul-americana*. Campo Grande: UEMS; Brasília: Ipea, 2020.

BITENCOURT, Jackson Batista; MESA, Gloria Maria Vargas López de. Os efeitos da construção do Corredor Rodoviário Bioceânico no ordenamento territorial de Porto Murtinho, Brasil. *Geosul*, Florianópolis, v. 38, n. 87, p. 44-68, set./ago. 2023. DOI: <https://doi.org/10.5007/2177-5230.2023.e91855>

BOUSKELA, Maurício; CASSEB, Márcia; BASSI, Silvia; LUCA, Cristina de; FACCHINA, Marcelo. *Caminho para as smart cities: da gestão tradicional para a cidade inteligente*. Washington, D.C.: Banco Interamericano de Desenvolvimento, 2016. DOI: 10.18235/0012831. DOI: <http://dx.doi.org/10.18235/0012831>

BRASIL. Ministério do Desenvolvimento Regional. *Carta Brasileira para Cidades Inteligentes*. Brasília, DF: Ministério do Desenvolvimento Regional, 2020. Disponível em: <https://www.gov.br/mdr/pt-br/assuntos/desenvolvimento-regional/projeto-andus/carta-brasileira-para-cidades-inteligentes?utm>. Acesso em: 21 jul. 2025.

BRASIL. Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012. Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana. *Diário Oficial da União*: Brasília, DF, 4 jan. 2012.

BRASIL. Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001. Regulamenta os artigos 182 e 183 da Constituição Federal, estabelece diretrizes gerais da política urbana e dá outras providências. *Diário Oficial da União*: Brasília, DF, 11 jul. 2001. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/leis_2001/l10257.htm. Acesso em: 15 jun. 2025.

BRASIL. [Constituição (1988)]. Constituição da República Federativa do Brasil de 1988. Brasília, DF: Presidência da República, 1988. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao.htm. Acesso em: 13 fev. 2025.

CAMBIAGHI, Silvana Serafino. *Desenho universal*: métodos e técnicas de ensino na graduação de arquitetos e urbanistas. 2004. 291p. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) – Universidade de São Paulo (USP), São Paulo, 2004. Disponível em: <https://doi.org/10.11606/D.16.2004.tde-03122024-172941>. Acesso em: 13 jul. 2025.

EUROPEAN COMMISSION. *Mapping Smart cities in the EU*. London: European Parliament, 2014. Disponível em: https://ec.europa.eu/info/eu-regional-and-urban-development/topics/cities-and-urban-development/city-initiatives/smart-cities_en. Acesso em: 14 jul. 2025.

FUNDAÇÃO ESCOLA NACIONAL DE ADMINISTRAÇÃO PÚBLICA (ENAP). *Acessibilidade em espaços de uso público no Brasil*: Módulo 3 sobre acessibilidade e atuação profissional. Brasília: Enap, 2019.

GEHL, Jan. *Cidades para pessoas*. Tradução: Anita Di Marco. São Paulo: Perspectiva, 2013.

IBGE. Porto Murinho. *IBGE*, Rio de Janeiro, 2025. Disponível em: <https://cidades.ibge.gov.br/brasil/ms/porto-murinho/panorama>. Acesso em: 23 mar. 2025.

IBGE. Porto Murinho – História. *IBGE*, Rio de Janeiro, 2017. Disponível em: <https://cidades.ibge.gov.br/brasil/ms/porto-murinho/historico>. Acesso em: 23 mar. 2025.

LEFEBVRE, Henri. *O direito à cidade*. 5. ed. São Paulo: Centauro, 2015.

LIMA, Maria Margareth Escobar Ribas. *Ciclos econômicos e produção arquitetônica em Porto Murinho*. Campo Grande, MS: Fundação de Cultura de Mato Grosso do Sul; Life Editora, 2013.

MARICATO, Ermínia. *Para entender a crise urbana*. São Paulo: Expressão Popular, 2015.

MARQUES, Heitor Romero; MONFROI, José; CASTILHO, Maria Augusta de; NOAL, Mirian Longe. *Metodologia da Pesquisa e do Trabalho Científico*. 5. ed. Campo Grande: UCDB, 2017.

OBSERVAROTA. UNIRILA Sobre a UniRila. *Observarota*, Campo Grande, 2025. Disponível em: <https://observarota.com.br/unirila.php>. Acesso em: 23 mar. 2025.

SACHS, Ignacy. *Caminhos para o desenvolvimento sustentável*. Rio de Janeiro: Garamond, 2000.

SANTOS, Boaventura de Sousa; RODRÍGUEZ-GARAVITO, César A. Introduction: expanding the economic canon and searching for alternatives to neoliberal globalization. In: SANTOS, Boaventura de Sousa (Org.). *Another production is possible: beyond the capitalist canon*. London: Verso, 2006. p. 1-56.

SÃO PAULO (Estado). Secretaria de Estado dos Direitos da Pessoa com Deficiência. *Desenho universal: habitação de interesse social no Estado de São Paulo – espaço para todos e por toda a vida*. São Paulo: Governo do Estado de São Paulo, 2010.

SOS PANTANAL. Porto Murtinho. *SOS Pantanal*, Campo Grande, 2024. Disponível em: <https://sospantanal.org.br/pantanal/as-microrregioes-do-pantanal/porto-murtinho/>. Acesso em: 23 mar. 2025.

UEMS. Redes Internacionais de Cooperação. *UEMS*, Campo Grande, 2023. Disponível em: <https://www.uems.br/diretoria/dri/Convenios-Acordos-e-Redes/Redes-Internacionais-de-Cooperacao>. Acesso em: 23 mar. 2025.

UFMS. Sobre. *UFMS no Corredor Bioceânico*, Campo Grande, MS, 2025. Disponível em: <https://corredorbioceanico.ufms.br/sobre/>. Acesso em: 23 mar. 2025.

VACHON, Bernard; COALLIER, Francine. *Le développement local: théorie et pratique: réintroduire l'humain dans la logique de développement*. Paris: Gaëtan Morin, 1993.

VACHON, Bernard. Mettre les territoires en état de produire: le rôle des facteurs sociaux, culturels et environnementaux dans la démarche de développement local. In: CÔTÉ, Serge; KLEIN, Juan-Luis; PROULX, Marc-Urbain (Dir.). *Le Québec des régions: vers quel développement?* Rimouski: GRIDEQ, 1995. p. 285-301.

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

Sobre as autoras:

Mariana de Barros Casagrande: Doutoranda em Desenvolvimento Local pela Universidade Católica Dom Bosco (UCDB). Mestra em Desenvolvimento Local pela UCDB. Especialista em Design de Interiores pela UCDB e em Reabilitação Ambiental Sustentável Arquitetônica e Urbanística pela Universidade de Brasília (UnB). Graduada em Arquitetura e Urbanismo pela Universidade Anhanguera – Uniderp. Arquiteta e urbanista. **E-mail:** mariana_casagrande@yahoo.com.br, **ORCID:** <https://orcid.org/0000-0001-9605-1061>

Arlinda Cantero Dorsa: Pós-doutora em Desenvolvimento Local pela Universidade Augusto Motta (Unisuam). Doutora em Língua Portuguesa pela Pontifícia Universidade Católica de São Paulo (PUC-SP). Mestra em Comunicação e Letras pela Universidade Presbiteriana Mackenzie (UPM). Graduada em Pedagogia pela Faculdade de Educação, Ciências e Letras de Urubupungá e em Letras – Francês pela Faculdade Dom Aquino de Filosofia, Ciências e Letras (Fadafi). Docente e vice-coordenadora do Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Local da Universidade Católica Dom Bosco (UCDB) e professora da disciplina de Redação e Linguagem Forense no curso de Direito. **E-mail:** acdorsa@ucdb.br, **ORCID:** <https://orcid.org/0000-0002-1120-0273>

Juliana de Mendonça Casadei: Doutora em Desenvolvimento Local pela Universidade Católica Dom Bosco (UCDB). Mestra em Economia pela Universidade Federal do Rio Grande do Sul (UFRGS) e em Tecnologias Ambientais pela Universidade Federal de Mato Grosso do Sul (UFMS). **E-mail:** arqmarianacasa@gmail.com, **ORCID:** <https://orcid.org/0000-0001-5503-1611>

Editores Avaliadores do artigo: Natalia Dotta e Letícia Catellan Silva

Editores-chefes Responsáveis pelo artigo: Arlinda Cantero Dorsa e George Henrique de Moura Cunha

Disponibilidade de dados

Todo o conjunto de dados que dá suporte aos resultados deste estudo foi publicado no próprio artigo.